

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 2 (82)
28 lutego 2007 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

10 lat Poznańskiego Szybkiego Tramwaju W wykopie i na estakadzie

Marcin Jurczak



Jubileuszowy wagon GT8 679 na estakadzie.

Fot.: 2* Marcin Jurczak

Na ten dzień czekaliśmy od dawna. 3 lutego odbyła się, zapowiadana od miesięcy, reklamowana w mediach, na plakatach i citylightach, parada z okazji 10-lecia Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Impreza połączona była z otwarciem Muzeum Komunikacji Miejskiej i drzwiami otwartymi w zajezdni tramwajowej przy ul. Głogowskiej, obchodzącej w tym roku setne urodziny.

Punktem zbiórki była zajezdnia tramwajowa przy ul. Gajowej. To właśnie tu, już od rana, gromadzone były wagony uczestniczące w paradzie. Tutaj także przedimpresową naradę zwołał Prezes KMPS – kol. Krzysztof Dostatni. Stopniowo przybywały wagony z innych zajezdni, przybywało też obsługujących imprezę pracowników i klubowiczów. Około godziny 11.30 rozpoczęło się ustawianie pojazdów na ulicy Zwierzynieckiej.

Paradę z okazji 10-lecia PST otworzył ex-frankfurcki wagon GT8 679 (wagony GT8, tyle że ex Rheinbahn Duesseldorf zapisały się w historii 10 lat temu:

652 był pierwszym na PST z pasażerami, 650 – gwiazdą uroczystego otwarcia trasy). Za *helmutem* podążały wagony historyczne (N+ND i 102N), a następnie tabor liniowy wysoko- (3G 801 i 105Na+105NaD 190+189) i niskopodłogowy (RT6N1 408 i combino 509). Kawalkada dojechała „na pusto” do Kaponiery, skąd z pasażerami dokulała się do Os. Sobieskiego. Tutaj nastąpiło rozbicie kolumny poprzez wsadzenie w środek parady wagonów liniowych (12/6 409 z wściekłokolorową reklamą pomiędzy ciemnozielonymi zabytkami wyglądała uroczo; przed 509 jechał dodatkowo 504 jako 15/1). Kolumna dotarła ostatecznie (choć w ratach) do zajezdni Głogowska, gdzie nastąpił dalszy ciąg obchodów.

Nie zabrakło uroczystych przemówień (w roli mówców wystąpili: Wojciech Tulibacki, Dyrektor Naczelny MPK i Ryszard Grobelny, Prezydent Miasta), nagród dla równolatków PeSTki oraz okolicznościowego tortu. Zainteresowanie imprezą przerosło oczekiwania największych optymistów – zajezdnię odwiedziło grubo ponad tysiąc mieszkańców miasta. W stan najwyższej gotowości postawione zostały wszystkie służby MPK, mieszczące się na S-1. Pochwalić należy kierownictwo Wydziału za zapobiegliwość. W trakcie imprezy przygotowane były wozy rezerwowe, gotowe w każdej chwili wyjechać „na miasto”. Zjazdy wagonów uszkodzonych odbywały się natomiast na pobliską pętlę Górczyn. Zmobilizowane w 110% Jednostki Porządkowe KMPS dzielnie radziły sobie z tłumem – jak się później okazało, aż do godziny 16.



Zainteresowanie zajezdnią przy ul. Głogowskiej było ogromne.

Komentarze (2)

Temat zmiany trasy linii tramwajowej numer 2 wzbudził spore zainteresowanie nie tylko wśród pasażerów. Decyzja ta, niezwykle konstruktoryjna, okazała się bardzo ciekawym tematem do analizy. Problem poruszony w artykułach Tomasza Gieżyńskiego (P79, P80) pokazał, że komunikacja miejska stanowi niezmiernie wrażliwy na zmiany system naczyń połączonych, a optymalizacja tego systemu wymaga sprawnego współdziałania różnych podmiotów i organizacji. Poniżej prezentujemy kolejny komentarz.

1. Przepustowość skrzyżowania Półwiejska – Królowej Jadwigi – faktycznie przez wlot Królowej Jadwigi od strony AWF może przejeżdżać 1 tramwaj na cykl – można więc policzyć, że przy cyklu 120 sekund można obsłużyć tylko 5 linii, przy cyklu 100 sekund – 6 linii, przy cyklu 90 sekund – 6,5 linii (linię nr 11 kursującą co 20 minut liczę jako 0,5 linii), przy cyklu 80 sekund – 7,5 linii. Skrzyżowanie to jest krytyczne zarówno dla ruchu tramwajowego, jak i dla ruchu samochodowego, stąd można spodziewać się oporu przy próbach skracania cyklu.

2. Możliwość 1 – zmiana programu sygnalizacji. Jest ona przy obecnym starym sterowniku niemożliwa, konieczna byłaby więc wymiana sterownika. Pozostaje pytanie prawne czy zmiana programu sygnalizacji i wymiana sterownika nie spowodowałyby konieczności dostosowania sygnalizacji do obecnych wymagań – to z kolei oznaczałoby zakaz skrętu w lewo dla samochodów z obu wlotów ulicy Królowej Jadwigi, lub istotne obniżenie przepustowości. Widzę więc potencjalnie silny opór.

3. Możliwość 2 – przed zmianą kursowało na omawianym wlocie 6,5 linii tramwajowych, tymczasem cykl na sygnalizacji wynosił w godzinach szczytu 100 i 120 sekund – nie dziwiły więc zatory powodujące nawet ponad 10 minut oczekiwania (dziwi natomiast że ani miasto ani MPK nie raczyło szybko

zauważyć problemu)! Biorąc pod uwagę zapisane w sterowniku programy (brak cyklu 90 sekund) i opór przed ograniczeniem przepustowości optymalnym rozwiązaniem wydawało się zdjęcie co najmniej 0,5 linii i ograniczenie maksymalnej długości cyklu do 100 sekund.

4. Linię zdjęto, ale zatory tworzą się nadal – powody mogą być dwa: albo w godzinie szczytu cykl jest równy 120 sekund, albo jest to wpływ zakłóceń na sieci – wystarczy że tramwaj spóźni się 2 minuty i może spowodować zakłócenie likwidowane nawet po 20 minutach. Co można zrobić to kontrolować ZDM żeby nie próbowali realizować cyklu 120 sekund.

5. Skoro zdejmujemy linię, to którą – moim zdaniem optymalnym wariantem było przeniesienie linii 7 na trasę Ogrody – ... – Hetmańska – 28 Czerwca – Wierzbicice – Towarowa – Most Dworcowy – Roosevelta – Św. Marcin – Towarowa – Wierzbicice – 28 Czerwca – Hetmańska – ... – Ogrody. Obserwuję, że tramwaje kursujące przez Most Królowej Jadwigi są słabiej wypełnione niż tramwaje jadące przez Plac Wiosny Ludów, więc rozwiązanie takie spowodowałoby najmniejsze niedogodności.

6. Inne linie – 1 jest potrzebna do obsługi GTR, 2, 6, 9, 12 to stare linie do których klienci są przyzwyczajeni, 11 jest potrzebna do obsługi pasażerów na trasie AWF – Most Dworcowy.

Stąd uważam, że w obecnej sytuacji dobrym rozwiązaniem było raczej skrócenie linii nr 7 i dbanie o długość cyklu nieprzekraczającą 100 sekund.

Rozwiązaniem najlepszym byłaby trasa tramwajowa w ul. Ratajczaka.

dr inż. Jeremi Rychlewski

Echa naszych publikacji

Kończąc ten temat, pozwolę sobie na ustosunkowanie się do zawartych w odpowiedzi (dyr. Rusaka z P81 – przyp. red.) stwierdzeń i zarzutów.

Na wstępie jednak zmuszony jestem do jasnego podkreślenia pewnego aspektu, który, jak się wydaje, ma tu fundamentalne znaczenie. Otóż „Przystanek” jest czasopismem wydawanym przez Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Pasjonaci tworzący nasze stowarzyszenie oraz miesięcznik (a zatem w tej grupie również ja), to ludzie, którym bardzo zależy na tym, by nasza komunikacja miejska rozwijała się we właściwym kierunku. By była wzorcowa dla innych, by czerpała pełnymi garściami sprawdzone rozwiązania, które widzimy podczas naszych miłośniczych, komunikacyjnych peregrynacji na całym bez mała świecie. By wszystko, co może się udać, po prostu się udało. Jasnym jest, że tak nie będzie nigdy, ale tym bardziej smutne jest, gdy źle się dzieje na nasze – tu już mam na myśli grupę ludzi decydującą o kształcie komunikacji miejskiej w Poznaniu – własne życzenie. Z tego i tylko z tego wynika nasza troska o kierunek zmian. Wydźwięk felietonów istotnie nie był pozytywny, o czym później, ale w końcu inny być niestety nie mógł. Nie było jednak naszym zamiarem w żaden sposób

atakować personalnie kogokolwiek. To decyzje były przedmiotem rozważań, a nie ludzie.

Podstawowy ze sformułowanych w felietonach zarzutów dotyczył zbyt długiego podejmowania decyzji w sprawie korków tramwajowych na węzle Półwiejska i w konsekwencji przetrasowania linii 2 na Towarową. Przy założeniu niedzielenia linii 1 i 7 (co, wg odpowiedzi Dyrektora, a o czym nie było mi wiadomo, było podstawowym warunkiem) pozostawały faktycznie dwa rozwiązania: podwójny przystanek lub/i zmiana programu sygnalizacji świetlnej. Przystanek podwójny funkcjonował w tym miejscu bardzo dobrze aż do roku 2000, kiedy w trakcie remontu torowiska jego platformy skrócono do długości około 42-45 metrów. Od tego czasu wzrosły potoki pasażerów i przechodniów na tym skrzyżowaniu – i to o kilkaset procent. Faktem jest więc, że bez odpowiedniej przebudowy przejścia (mało miejsca, wąsko) i sygnalizacji nie mogłoby być mowy o dobrze działającym przystanku podwójnym – drugi pojazd miałby spore szanse najeżdżać na przechodniów, za nic mających czerwone światło. Tymczasem nie tylko nie poprawiono geometrii skrzyżowania, ale i nic nie zrobiono ze światłami, a na dokładkę skrócono przystanki. O tym wszystkim napisałem w pierwszym felietonie

i wydaje mi się, iż z połączenia tych informacji płynie jedyny możliwy wniosek: dopuszczono do degradacji przepustowości skrzyżowania i w zaistniałej sytuacji (przy wspomnianych założeniach) przesunięcie dwójki na Towarową było jedynym możliwym posunięciem. To niestety nie oznacza, że posunięciem dobrym.

Nie rozumiem niestety tłumaczenia dotyczącego „przyczyn logistyczno-organizacyjnych” wpuszczenia na dobry tydzień większej ilości wagonów GT6 na linię 8. Wynikło to najprawdopodobniej ze zwykłego nieprzemyslenia sytuacji. Ósemka jest nie od wczoraj najbardziej obciążoną linią obsługiwaną przez Wydział S2 i taka sytuacja zwyczajnie nie powinna była zaistnieć. Tym bardziej, że na linii 18 kursowały wówczas cztery wagony GT8 (dwukierunkowe), które tylko z braku tablic nie były wysyłane na inne linie. Później okazało się, że wymiana krótkich pojazdów na długie z linią 7 również zdała egzamin. Nie można było tak od razu?...

Co do poziomu profesjonalizmu krytyki dziennikarskiej, pozwolę sobie mieć nieco odmienne zdanie. Nie uważam się oczywiście za „dziennikarza zupełnego”. Zresztą w Przystanku mamy dużo mniejsze (bo lokalne) aspiracje, niż choćby grubsze i kolorowe czasopisma z tej samej branży. Sądzę jednak, że dopełniłem wszelkich możliwych starań, by uzyskać wiarygodne informacje o kolejności decyzji i działań. Świadczy o tym choćby wspomniana przez pana Dyrektora moja

obecność na spotkaniu ze związkami zawodowymi. Miałem też wiele innych możliwości, by mieć odpowiedni wgląd w następujące po sobie wydarzenia. Poza brakiem informacji o dogmacie niedokonywania podziału linii objazdowych mogę jedynie uderzyć się w pierś za sformułowanie „dziesiątki skarg”. Faktycznie, nie były to zapewne dziesiątki; skargi jako takie jednak naphływały. Nie tylko zresztą przewidzianymi do tego celu kanałami, ale również w formie wypowiedzi uczestników forów na portalach internetowych poczytnych gazet codziennych. Stąd utrzymuję się w przeświadczeniu, że ocena z dziennikarstwa, jaką pan Dyrektor był łaskaw mi wystawić, była jednak nieco zbyt surowa. W świetle poznanych faktów oczywiście uznałem za takową również ocenę z planowania, jaką ja wystawiłem w poprzednim numerze całej zaistniałej sytuacji.

Jako hobbyści, piszący (przynajmniej niektórzy) od ponad dziewięciu lat na tematy związane z transportem miejskim Poznania, nadal będziemy bacznie obserwować rozwój naszej komunikacji i zmagania różnych sił na decyzyjnej szachownicy miasta. Mamy jednak nadzieję, że wkrótce siły te sprzymierzą się i będą wspólnie działać w odpowiednim kierunku. Takim, który nie dopuści do pojawienia się kolejnych problemów w rodzaju węzła Półwiejska.

Tomasz Gieżyński

Problem zaistnienia pewnej dziury pojawił się późnym wieczorem 13 stycznia... „To jest dziura na miarę naszych możliwości”

Lukasz Bandosz



W związku z poprowadzeniem objazdów ul. Grunwaldzką, wąskim gardłem okazała się sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ul. Bukowskiej i Roosevelta.

Fot.: Marcin Jurczak, 15.01.2007

Grupa torowców sprawdzała akurat stan torowiska na skrzyżowaniu ulic Głogowska i Hetmańska. Wszystko przebiegało bez najmniejszego problemu, ostatnie tramwaje właśnie zjechały do zajezdni, a na skrzyżowaniu większe poruszenie wzbudzały jedynie pojawiające się rytmicznie autobusy komunikacji nocnej. Ale w pewnej chwili...

- Chłopaki, tu chyba nie ma tłucznia! – wykrzyknął Franek, świecąc latarką na zwrotnicę najazdową na Głogowskiej od strony centrum.
- Co ty bredzisz??? – odpowiedział mu jeden z robotników. Reszta zawtórowała śmiechem.

- Panowie, ja nie zartuję! Dajcie mi tu jakiś pręt!

W tym momencie pan Franek przykuł uwagę swoich kolegów. Wszyscy zauważyli pęknięcia na całkiem świeżym asfalcie otaczającym zwrotnicę. Skala problemu ujawniła się podczas sprawdzania głębokości, z której zniknął tłuczeń, za pomocą metalowego pręta. Długi na ponad dwa metry pręt, wpuszczony przez szczelinę pomiędzy zwrotnicą a asfaltem, cały w nią wpadł. Torowcy stali przez chwilę zamyśleni. Przez ich głowy szybko przebiegały myśli. Zastanawiali się co mogło wypłukać cały tłuczeń, przecież skrzyżowanie było remontowane pół roku temu. Niektórzy próbowali sobie wyobrazić katastrofę, jaka mogła się wydarzyć na skrzyżowaniu Głogowska/Hetmańska, gdyby zawieszono w powietrzu szyny nie wytrzymały ciężaru przejeżdżającego tramwaju.

Później wydarzenia potoczyły się błyskawicznie. Nadzór Ruchu pilnował przez całą noc, aby autobusy jeździły jezdnią, a nie torowiskiem. Miejsce, w którym torowisko zostało podmyte, oznaczono i przygotowano na przybycie ekip od wodociągów i kanalizacji.

W niedzielę tuż po 5 rano pierwsi motorowi zaczęli pojawiać się na zajezdni Madalińskiego. Tego dnia miałem obsługiwać linię 8. Już od samej bramy zajezdni dobiegły mnie krzyki.

- Dziś ósemki jeżdżą objazdem!
- A dlaczego?
- Woda podmyła torowisko na Głogowskiej, cała ulica zamknięta, jeździmy przez Przybysza!
- Sprawdziłem niedzielny rozkład ósemki.
- Spokojnie, damy radę, na Górczynie 14 minut postoj, na Miłostowie 20, a objazd przez Rondo Jeziorańskiego to najwyżej 5 minut spóźnienia.

Niewiele się zastanawiając ruszyłem w trasę.

Trzeba przyznać, że w sytuacji kryzysowej, która pojawiła się w nocy z soboty na niedzielę, MPK zareagowało bardzo szybko. Już pierwszego dnia awarii nad ranem spod zajezdni przy ul. Głogowskiej ruszały autobusy „za tramwaj”, które kursowały ulicą Głogowską do Ronda Kaponiera. Jeszcze przed południem tego samego dnia na przystankach znajdujących się w pobliżu zamkniętej dla tramwajów ulicy pojawiła się informacja pasażerska. Duże plakaty z trasami objazdowymi linii 5, 8, 14 i 18 oraz szczegółami dotyczącymi komunikacji zastępczej rzucały się w oczy, były zauważalne.

Tak czy inaczej przez pierwsze dwa dni awarii wielu pasażerów okazywało swoje niezadowolenie z zaistniałej sytuacji.

- Co pan robi?! Gdzie pan jedzie?! – wykrzykiwali niektórzy.
- Spokojnie, jadę na Górczyn. Na Głogowskiej pękła rura i dlatego mamy objazd przez Rondo Jeziorańskiego.

Wielu pasażerom ta informacja wystarczała. Niestety znajdowali się i tacy, którym dodatkowa przesiadka lub wydłużenie podróży na tyle psuło plan dnia, że motorniczy zmuszony był wysłuchać pod adresem swoim i swojego pracodawcy paru gorzkich słów, często poprzepłatanych tzw. „łaciną”. Dość kłopotliwe dla pasażerów było przesiadanie się z tramwajów linii 5, 8 i 14 na autobus „za tramwaj” w okolicy Ronda Kaponiera. Gdy wysiadło się z *bimby*, która właśnie skręciła przy Bałtyku w prawo, okazywało się, że do najbliższego przystanku *zatramwaja* trzeba sobie zrobić całkiem spory spacer. Jeden z przystanków był umiejscowiony na wysokości ul. Bukowskiej przed Rondem Kaponiera. Aby do niego dojść, należało wrócić do przejścia podziemnego pod rondem – był to głównie przystanek dla wysiadających. Większość pasażerów przesiadających się z tramwaju na autobus przechodziła z przystanku Bałtyk pod główną bramę Międzynarodowych Targów Poznańskich. Tu zlokalizowany był przystanek autobusu jadącego w stronę skrzyżowania ulic Głogowska i Hetmańska.

- Panie, taki kawał trzeba lecieć na ten autobus... – narzekała jedna z pasażerek.
- To prawie jak dzień pieszego pasażera. – żartem odpowiedział człowiek zmierzający w tym samym kierunku.

Prawdziwy sprawdzian dla zreorganizowanej komunikacji na Łazarzu nadszedł w poniedziałek. Wtedy to MPK



Komunikację zastępczą zapewniły wydziały A-1 i A-3, dostarczając na *zatramwaja* po trzy wozy.

Fot.: Marcin Jurczak, 15.01.2007



O zmianach tras informowały czytelne plakaty umieszczone na przystankach. Fot.: Marcin Jurczak, 15.01.2007

uruchomiło dodatkowe brygady na liniach 5, 8 i 14. W miarę sprawnie kursowały autobusy „za tramwaj”. Było jednak widać, że 12-metrowe pojazdy wystawione przez wydział A-3 nie dawały sobie rady z potokiem pasażerskim na ul. Głogowskiej. Zdecydowanie lepiej wypadały tam piętnastometrowce z A-1.

Objazdy trwały do wtorku. W tym czasie pracownicy Aquanetu zlokalizowali awarię i wymienili felerny fragment wodociągu. Okazało się, że do znajdującej się ponad 3 metry pod ziemią rury robotnicy nawet nie dotarli podczas wakacyjnego remontu skrzyżowania. Dlaczego wtedy wymieniono infrastrukturę jedynie do głębokości 2 metrów – tego nie wiemy. Miejmy nadzieję, że wnioski na przyszłość zostaną wyciągnięte, bo z żywiołami żartów nie ma i – jak się przekonaliśmy – wypłukanie ponad 3 metrów ziemi nie stanowi dla wody najniższego problemu.

Wszyscy poznaniacy czekają na dalszy ciąg tej sprawy. Przede wszystkim interesuje nas na odpowiedź na pytanie, kto jest winny zaistnienia awarii, czyli kto powinien ponieść koszty z nią związane. Trzeba zdać sobie sprawę z tego, że dodatkowe uruchomienie trzech tramwajów, większe wozokilometry i kursowanie autobusów „za tramwaj” to konkretne złotówki po stronie wydatków MPK Poznań. Naszemu przewoźnikowi należą się słowa uznania za szybką reakcję w trudnej sytuacji, szczególnie za informację na przystankach, która pojawiła się błyskawicznie w niedzielny poranek.

We środę rano tramwaje podjęły kursy na stałych trasach i wszystko wróciło do normy. Już tradycyjnie wszystkie linie przejeżdżające na wprost przez skrzyżowanie Głogowska/Hetmańska długo czekały na światło. A pasażerowie skręcającej tam osiemnastki wręcz zasypiali w rytm mrugających kierunkowskazów nim motorniczy otrzymał światło pozwalające wykonać manewr skrętu.

Tatra T6A2 w Poznaniu – dlaczego nie? Demobil z doczepą

Karol Tyszka

Od 1991 roku, kiedy to Poznań otrzymał z Amsterdamu pierwsze tramwaje z zachodniego demobilu, nasze MPK stało się największym „importerem” taboru ze „starej” UE. Dziś na stanie przedsiębiorstwa znajdują się w sumie 73 takie pojazdy: 11 wagonów 3G (lata produkcji 1960-61), 15 typu GT6 (w tym 4 gospodarcze, 1956-63), 41 typu GT8 (1959-65) i 6 typu GT8ZR (1963). O ile ich obecny stan techniczny jest co najmniej zadowalający, to jednak wszystkie są już dość poważnie nadgryzione zębem czasu. Mimo, że w tym roku ma nastąpić zakup nieco młodszych wozów GT8S z Düsseldorfu, które zastąpiłyby swoich najbardziej wysłużonych starszych braci, a na rok 2008 planowany jest podobno przetarg na kolejną transzę pojazdów niskopodłogowych, to jednak są to kroki niewystarczające, by zapobiec w najbliższych latach kryzysowi taborowemu, jakiego świadkami byliśmy kilka lat temu. Na wykończeniu są także niemieckie „zapasy” starszych tramwajów, zdolnych do eksploatacji w Poznaniu. Nic nie wskazuje na to, by w ciągu najbliższych kilku lat znalazły się pieniądze na zakup wystarczającej ilości nowych pojazdów, by odesłać wszystkie wagony z demobilu na zasłużoną emeryturę w okolicach ich 50. urodzin. Oczywiście doświadczenia z Mediolanu pokazują, że przy odrobinie dobrej woli liniowo eksploatować można nawet pojazdy 80-letnie, jednakże utrzymanie *helmutów* i *holendrów* do roku 2036 raczej nie byłoby dla Poznania i poznaniaków optymalnym rozwiązaniem. Stąd też sugestia, by sprowadzić do Poznania wagony typu Tatra T6A2 i B6A2 z Niemiec.

Ale najpierw trochę historii i danych o tych wagonach. Po przystąpieniu do układu RWPG dawna Niemiecka Republika Demokratyczna zaprzestała produkcji taboru tramwajowego i zaczęła kupować tramwaje wyłącznie w czeskosłowackiej fabryce ČKD Tatra. Po dostarczeniu wielu wagonów typu T3D/B3D i T4D/B4D, których ostatnie egzemplarze dla NRD zjechały z taśm montażowych w 1988 r. (skład T3D+T3D+B3D 417+418+359 dla Schwerin, obecnie wagony muzealne!), w Pradze zdecydowano się na zaprojektowanie wagonu, którego linie i rozwiązania techniczne będą szły z duchem czasu. Od 1983 r. produkowano już tramwaje typu T6B5 dla ZSRR i dla NRD postanowiono stworzyć podobne pojazdy. W 1985 r. zbudowano prototypowy *trójskład* generacji T6 (dwa wozy



Dwuskład wagonów T6A2 5194+5200 przy Mahlsdorf-Süd w Berlinie.
Fot.: Marcin Jurczak, 28.12.2006

silnikowe T6A2 i doczepka B6A2), który przekazano do Dreżna. Mimo że wagony te się w Dreźnie nie przyjęły (obecnie są to również eksponaty muzealne, a na ulicach kursują jeszcze dużo starsze tatra T4D), to w latach 1988-1991 przekazano łącznie 186 wagonów silnikowych i 92 doczepki do przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w Berlinie (118 szt. T6A2 i 64 B6A2), Dreźnie (4 silnikowe i 2 doczepne, nie kursują w ruchu liniowym), Rostocku (24 silnikowe i 6 doczepnych), Lipsku (28 silnikowych i 14 doczepnych) oraz Magdeburgu (12 silnikowych i 6 doczepnych). Poza Niemcami wagony T6A2 eksploatowane są także w bułgarskiej Sofii (57 sztuk, roczniki 1991 i 1999) oraz w węgierskim Segedynie (Szegedzie – 13 szt. z roku 1997). Podobne wagony, ale z pudłem szerokości 2500 mm, eksploatowane są u naszych południowych sąsiadów – w Pradze, Ostrawie, Brnie, Bratysławie i Koszycach. Do tego w krajach byłego ZSRR, w Sofii i Phenianie w Korei Północnej kursuje ponad tysiąc wozów T6B5.

Wagony T6A2 wyposażono w kanciaste, dość podobne do polskich 105N pudło długości 14,5 m, posiadające trzy pary drzwi, z czego dwie – nieco węższe – umieszczono na przednim i tylnym skosie pojazdu. Na potrzeby przede wszystkim Lipska i Berlina szerokość pudła zwiększono do 2,2 m. Wewnątrz znajduje się 28 siedzeń (ustawienie 2+1) i 49 miejsc stojących (według ostrych norm niemieckich). T6A2 wyposażono w 4 silniki o mocy 45 kW oraz w tyrystory typu TV3, dające wagonom niepowtarzalne brzmienie. Przy dopasowywaniu przekładni konstruktorzy poszli na kompromis – tramwaj potrafi osiągnąć tylko 55 km/h, może za to uciągnąć samodzielnie doczepę B6A2 na w miarę płaskim terenie, natomiast *trójskład*



Niskopodłogowa doczepa bierna NB4 w Lipsku.

Fot.: Fabryka Pojazdów Szynowych

T6+T6+B6 bez problemów pokona każdą górę o każdej porze roku.

Losy NRD-owskich T6 potoczyły się dość różnie. Mimo, iż tramwaje te są konstrukcją nie mniej udaną niż ich przodek – najlepiej sprzedawany tramwaj świata typu T3/T4 – to niestety produkcja ich rozpoczęła się w dość burzliwym okresie historii. Po połączeniu obu republik niemieckich i rozpoczęciu wielkiego programu inwestycji we wschodnich landach zaczęto masowo kupować tramwaje niskopodłogowe. W Magdeburgu wagony zmodernizowano, jednak ostała się tylko połowa pierwotnego stanu. W Rostocku odstawiono wszystkie doczepy B6A2 (część sprzedano do Segedyna w celu wbudowania silników i dołączenia tych wagonów jako czynnych doczep do tamtejszych T6A2), zaś T6A2 gruntownie zmodernizowano i zakupiono do nich w latach 2001-2002 22 sztuki niskopodłogowych doczep biernych NB4 (których pudła wyprodukowano w poznańskim HCP!). W Lipsku prawie identyczne doczepy dołączono do zmodernizowanych tatr T4D, które mają kursować po mieście do około 2015 r., zaś tramwaje generacji T6 pozostawiono bez większych ulepszeń i już osiem z 14 *trójskładów* T6A2 odstawiono w zajezdni w wyniku wyczerpania się dopuszczenia do ruchu. W Berlinie zaś w latach 1993-96 wagony poddano całkowitej odbudowie w firmie Mittenwälder Gerätebau (MGB). W ramach modernizacji odbudowano i od nowa polakierowano pudło oraz wyremontowano wózki. Najważniejsze zmiany dotyczą jednak wnętrza: wymieniono podłogi, siedzenia, kabinę motorniczego, drzwi (na uskokowo-uchylne). Dodatkowo w wagonach zamontowano komputery pokładowe IBIS, wyświetlacze (większe – wskazujące numer linii i trasę – na czole i z boku wagonu oraz mniejszy – wskazujący jedynie numer linii – z tyłu) oraz elektrycznie ustawiane i podgrzewane lusterka zewnętrzne. Ponadto zmieniono sterowanie wagonem z pedałów na joystick i wymieniono pantograf nożycowy na elektrycznie podnoszony pantograf połówkowy. Jednakże pomimo tak dalece posuniętej modernizacji już w 2002 r. zdecydowano się odstawić wszystkie doczepy i pierwsze wagony silnikowe. Obecnie odstawione są w sumie 33 T6A2 i wszystkie posiadane B6A2, znaczna część z nich jest na sprzedaż w cenie 100 000 euro za wagon silnikowy i 12 000 euro za wagon doczepy. Wagony odstawione w Lipsku też są na sprzedaż, ale nie ma informacji o ich cenie – jednakże, biorąc pod uwagę brak modernizacji, będzie ona zapewne dużo niższa niż w Berlinie.

Po tym dłuższym wywodzie należałoby rozważyć za i przeciw idei sprowadzenia tychże wagonów do Poznania. To świetna szansa na zakup godnych następców sędziwych *helmutów* i *holendrów*. Wagony te są dużo młodsze – tak wiekiem, jak

i pod względem zastosowanych w nich rozwiązań technicznych – a części zamienne do nich będą, ze względu na popularność wagonów, dostępne powszechnie i tanio jeszcze przez długie lata. Same wagony powinny zaś spokojnie osiągnąć wiek nawet 40 lat przed skierowaniem na emeryturę. Po wyjęciu jednego rzędu siedzeń będą również prawie tak samo pojemne jak *stopiątki*, a ilość drzwi i ich szerokość, mimo że może być postrzegana jako niewystarczająca w porównaniu do *konstali*, powinna dać dużo lepsze wyniki czasu wymiany pasażerów niż w *holendrach*. Szerokość pudła – 2,2 m – pozwala natomiast swobodnie wykorzystanie wydziału S2.

Ale to jeszcze nie koniec korzyści. Do wagonów T6 można by, wzorem Rostocku, dobudować niskopodłogowe doczepy podobne do NB4 i stworzyć w ten sposób składy niskopodłogowe! Nawet dość wysoka cena wozów z Berlina i cena niskopodłogowej doczepki nie dorównają kosztom zakupu nowego tramwaju niskopodłogowego (np. wrocławskie skody 16T kosztowały 1,72 mln. euro każda). Wagony T6 w połączeniu z doczepką bierną zachowują się co prawda dość niemrawo, aczkolwiek nie słyszałem, by w Rostocku czy w Lipsku składy takie miały problemy z podjazdami pod wzniesienia. W grę wchodziłoby także przebudowanie doczep B6A2 tak, by miały one niskopodłogową „wnękę” w środkowych drzwiach. Podobny zabieg wykonano w Lipsku na wagonach B4D, jednakże wagony te są obecnie tak „delikatne”, że nie wolno ich spychać gdy są na końcu *trójskładu* (ze zwykłymi B4D nie było takich ograniczeń). Tym niemniej obie opcje stworzenia składów niskopodłogowych w ten sposób są godne rozważenia.

Podsumowując, ze względu na sytuację finansową oraz kurczącą się drastycznie podaż zachodniemieckich tramwajów na sprzedaż, zastąpienie starzejących się coraz szybciej *helmutów* i *holendrów* może okazać się dość trudnym zadaniem. Wagony T6A2, mimo że nie są bynajmniej nowe, są opcją godną rozważenia. Tym bardziej że, przy odrobinie pomysłowości, kupując te wagony MPK jest w stanie znacznie zwiększyć ilość tramwajów niskopodłogowych za ułamek ceny zakupu fabrycznie nowych wagonów od zachodnich producentów. Kto wie – może niedługo ulice Poznania zabarwią się na żółto?

Źródła:

www.tatrabahnen.de
www.l-nv.de
www.drehscheibe-online.de
www.berlin-straba.de
www.tatrabahn.de

Turystyka – z wizytą w Berlinie

Hurra, es schneit! (2)

Michał Górny

Czas nieuchronnie uciekał, musieliśmy więc opuścić ciasne i malownicze zakątki starówki, aby udać się do Wendenschloß. Wsiadliśmy znów do niskopodłogowego GT6N. Przejeżdżając kolejne przystanki dało się zauważyć zmianę charakteru otoczenia – okolica wypełniona była znacznie nowszymi od kamienic blokami. Nagle padło hasło: „na prawo patrz!”. Za oknami ukazał się widok małej, kameralnej zajezdni tramwajowej, na terenie której mogliśmy zauważyć królujące w tamtej okolicy taty. Postój przy zajezdni nieoczekiwanie się przedłużył, ponieważ to właśnie tam następowała zmiana

motorniczych naszego tramwaju. Po kilku uwagach wymienionych przez obu panów, pożegnaniu i ponownym załączeniu tramwaju, minęliśmy jeszcze kilka przystani jachtowych i większych budynków mieszkalnych, a następnie wjechaliśmy do dzielnicy willowej. Jazda tramwajem w takiej okolicy to sama przyjemność. Cisza, spokój, mały ruch w tramwaju – nasza grupa drastycznie podniosła frekwencję. Spokojnie można pooglądać pięknie urządzone przydomowe ogródki, w których królują wysokie drzewa, dopełniające klimat dzielnicy. Tramwajem jechało się jakby przez malutkie



**Pamiętkowe zdjęcie grupowe na Rahnsdorf / Waldschänke.
Fot.: aparat Marcina Wojciechowskiego**

miasteczko – miasteczko, gdzie wszyscy się znają, a sąsiedzi pomagają sobie w potrzebie. Jednak ten spokój przerwał komunikat z głośników informujący, że przed nami przystanek końcowy i należy opuścić tramwaj. Pętla znajdowała się pośrodku domków, a dookoła nich rosły stare, grube i przepięknie powyginane drzewa. Poczuliśmy się prawie jak na poznańskim Solaczu.

Niestety wskazówki zegara nieubłaganie poruszały się dalej i musieliśmy podążyć w dalszą drogę – tym razem pieszo. Nasza trasa biegła ulicą wyłożoną brukiem, co potęgowało niepowtarzalny klimat okolicy. Po kilkuset metrach naszym oczom ukazał się prom. Była to jedna z sześciu linii promowych, obsługiwanych przez BVG. Co ważne, podróżuje się nimi używając zwykłych miejskich biletów – prom, jak każdy inny środek lokomocji, wyposażony jest w kasownik. Jedyna różnica – przed wyruszeniem w drogę kapitan promu zapytał nas o bilety (czego nie było w mniej egzotycznych środkach berlińskiej komunikacji miejskiej), zaś przy wysiadaniu powiedział wszystkim „Auf Wiedersehen”. Szybkim krokiem w niecałe kilka minut dotarliśmy do przystanku Wasserportallee, gdzie czekaliśmy na tramwaj linii 68 do Alt-Schmöckwitz.

Ulica Wasserportallee posiada podobny układ torowy, jaki w przyszłości ma powstać na Winogradach. Tory bieżą w jezdni, mniej więcej pośrodku pasa ruchu, a przy przystankach zbliżają się do krawędzi chodnika. Dzięki temu mogliśmy bez trudu dostać się nawet do wysokopodłogowych tatr, które towarzyszyły nam już do końca podróży berlińskimi tramwajami. Przejechaliśmy odległość jednego przystanku i znów wśród drzew przydrożnego parku znaleźliśmy tory tramwajowe oznaczające pętlę. Znajduje się ona przy stacji S-Bahn Grünau i nie jest wykorzystywana liniowo. Jednak najpiękniejsze widoki były dopiero przed nami. Po przebyciu kolejnego odcinka, który biegł poprzez zaobserwowany wcześniej park, dojechaliśmy do brzegu jeziora. Dalej – niczym naszą Maltanką – jechaliśmy wzdłuż Langer See: od wody oddzielała nas jedynie droga pieszo-rowerowa, a po drugiej

stronie krajobraz wypełniał nam bezgraniczny, jak by się mogło wydawać, las. Zastanawialiśmy się nawet, czy nadal jedziemy tramwajem – wszystko wyglądało tak, jakbyśmy zmienili środek transportu i podróżowali malowniczo położoną linią kolejową. Wyobrażaliśmy sobie jak musi tu być ładnie, gdy krzewy i drzewa pokryją się liśćmi. Iście dziewiczy krajobraz zakłóciły nam domki stojące po obu stronach torowiska. Na prawie każdej działce przed domkiem stała łódź, czyli ze spokojnego i cichego lasu wjechaliśmy w jakiś letni kurort. Jednak właściciele tych domów próżno było szukać przy tak niesprzyjających warunkach, w jakich przyszło nam podróżować, a mianowicie w zimny, pochmurny dzień z padającym i topniejącym śniegiem. Powrotną trasę do centrum Köpenick pokonaliśmy wagonami T6A2 – podziwiając wody Langer See.

Szybki przejazd składem przez wcześniej już zwiedzaną starówkę dowiózł nas do przystanku przy Bahnhofstrasse. Jest to nowe centrum miasta, gdzie panuje duży ruch uliczny, a także znajdują się liczne punkty usługowo-handlowe. Oczekiwanie przy ruchliwej trasie na kolejny tramwaj – tym razem linii 60, którą mieliśmy udać się do Altes Wasserwerk – nie trwało długo i żądni nowych wrażeń wkrótce ruszyliśmy naprzód. Nasz cel został osiągnięty po kilkunastu minutach. Należy dodać, że na tym odcinku trasy nie tylko my stanowiliśmy polski akcent – jest nim także przystanek Josef-Nawrocki-Str. Pętla Altes Wasserwerk przypomina naszą dawną pętlę na Ogrodach. Tramwaj objeżdża dookoła skwer, gdzie rośnie kilka drzew i jest kilka alejek. Wszystko otoczone jest domkami, do których prowadzi wąska uliczka okalająca plac. Gdy ruszaliśmy z pętli przy starych wodociągach, na dworze zaczęło robić się szaro i uznaliśmy, że czas coś zjeść. Dlatego wprost z tramwaju udaliśmy się na stawę, którą spożyliśmy w spokojnej atmosferze.

Wychodząc z baru zauważyliśmy podjeżdżający skład linii 61. Niektórzy ubierali się w biegu, ale wszyscy zdążyli wsiąść. Chwilę później znów znaleźliśmy się w lesie. Trasa tej linii przebiega przez kolejny leśny kompleks, których w okolicy nie brakuje. Przystanki na trasie są na żądanie, a jako że w środku lasu nikt nie wysiadał, to w szybkim tempie znaleźliśmy się na pętli. Ponieważ tramwaj szybko mknął przez ciemny o tej porze las, nie byliśmy w stanie dokładnie dojrzeć otaczającego nas piękna natury. Pętla Rahnsdorf/Waldschänke to jeden tor, którym można tylko nawrócić, bez mijanki lub żeberka umożliwiającego minięcie się składów. Ponieważ położona



Skład T6A2 5215+5180 na Köpenick. Za chwilę skręci na most w stronę S-Bhf Adlershof.

Fot.: Tomasz Gieżyński

na skraju lasu pętla urzekła nas swym urokiem, tym bardziej, że syjący śnieg już nie topniał i zrobiło się białe, postanowiliśmy zrobić grupowe zdjęcie na tle tatr.

Kilka zdjęć później zajęliśmy już miejsca w drugim wagonie i udaliśmy się na przystanek Friedrichshagen. Wysiedliśmy z tramwaju i po przejściu pod wiaduktem, którym biegały tory kolejowe oraz S-Bahn, znaleźliśmy się przed wąskotorowym wagonem Düwag GT6ZR. Poza innym rozstawem kół berliński krótki helmut różni się od poznańskich także tym, że jest dwukierunkowy. Linia 88 jest jedyną linią tramwajową w Berlinie, której szerokość toru wynosi 1000 mm. Prowadzi ona z parku przy stacji S-Bahn Friedrichshagen do Alt Rüdersdorf, a jej początkowy odcinek przebiega w lesie. Obsługiwana jest wyłącznie przez dwukierunkowe wagony GT6ZR sprowadzone z Heidelbergu (w rezerwie stoi kilka ostatnich tatr KT4D). Pierwszy pociąg na tej linii ruszył 28 sierpnia 1910 roku. Początkowo była to kolejka, dysponująca dwiema lokomotywami spalinowymi i czterema dwuosiowymi wagonikami. Umożliwiło to zachowanie półgodzinnego taktu na początkowej trasie o długości 5,6 km. Elektryfikacja linii nastąpiła dopiero 30 maja 1914 roku – wówczas do jej obsługi wprowadzono 5 wagonów o napędzie elektrycznym. Trasa ta przeżywała także trudne chwile. Linia ta została zapomniana przez władze i chyliła się ku upadkowi. Tabor z lat 20. i 30., a także zły stan infrastruktury prowadził do wielu wykolejeń, częstych spóźnień i wypadania kursów, co skutecznie zniechęcało pasażerów do korzystania z tej linii. Trasa 88 była wyposażana kolejno w typowy dla NRD tabor – gothy, reko i tatry KT4D, które wymusiły posiadanie pętli. Dopiero od kilku lat jeżdżą GT6ZR. Sytuacja zmieniła się w 2000 roku, kiedy postanowiono ją sprywatyzować. Obecnie linia należy w 70% do Connex-Gruppe, jest w bardzo dobrym stanie i należy do atrakcji komunikacyjnych, dzięki wąskiemu torowi i malowniczej trasie przez przedmieścia Berlina.

Z zaśnieżonego już lasu przy stacji Friedrichshagen udaliśmy się S-Bahn na miejsce kolejnej atrakcji, a mianowicie końcówkę linii 87, która prowadzi z Rahnsdorf do Woltersdorf, Schleuse.

Tramwaj rozpoczyna swój bieg w tym samym kompleksie leśnym co linia 88. Następnie przez las dociera do położonych w Woltersdorf jezior, między którymi zbudowana jest, jak wskazuje nazwa końcowego przystanku, śluza. Trasę obsługują wyłącznie dwuosiowe i dwukierunkowe tramwaje produkcji gotha. Końcówka w Rahnsdorf przypomina obraz z mej młodości, kiedy pociągi dojeżdżały jeszcze do Osowej Góry. Jeden tor przy peronie przystanku i drugi jako przelotka dla wozu silnikowego. W dni robocze, w godzinach szczytu, na trasie tej jeżdżą składy złożone z jednego wagonu silnikowego i doczepki. Ponadto doczepka jest ciągnięta tylko do przystanku Ernst-Thälmann-Platz, po czym zostaje odłączona i podpięta do wozu jadącego z powrotem do Rahnsdorf. Wymiana wagonów jest możliwa dzięki wyposażeniu ich w sprzęgi Scharfenberg, które umożliwiają szybkie łączenie wagonów, niewymagające specjalistycznego sprzętu. Na marginesie należy dodać, że wszystkie berlińskie tramwaje posiadają sprzęgi tego rodzaju. Linia tramwajowa do Rahnsdorf została wybudowana w 1913 roku i do dziś pozostaje samodzielnym przedsięwzięciem, obsługującym odcinek o długości około 6 km. Ponadto na stanie firmy są także pojazdy za- bytkowe, między innymi znany nam wagon KSW z 1943 roku.

Nagle poruszenie wśród zebranych na przystanku osób wywołał przyjazd tramwaju. Była to Gotha 27 z 1960 roku. Tramwaj ma niepowtarzalny urok niczym nasza eNka, ale wszystko psuje wyświetlacz, kompletnie niepasujący do tak nastrojowego wagonika.

Czas nieubłaganie mijał, słońce zaszło już dawno za horyzont i powoli kończyliśmy naszą wycieczkę po Berlinie. Jeszcze tylko S-Bahn do Erkner, gdzie przesiedliśmy się w pociąg jadący do Frankfurtu. Mocno już zmęczeni, zobaczyliśmy Poznań około godziny 22. Podczas podróży dowiedzieliśmy się wielu ciekawych rzeczy, a także zaliczyliśmy część berlińskiej sieci tramwajowej. Do pełni szczęścia zabrakło nam słonecznej pogody oraz dodatkowych 2 godzin, które przeznaczilibyśmy na zaliczenie jakże egzotycznych jak na berlińskie warunki linii 87 i 88. Pomimo tego wszyscy uczestnicy byli szczęśliwi i zadowoleni.

Z archiwum T

Tomasz Gieżyński, Marcin Wojciechowski

01.01. 12/3 409. Późnym popołudniem na pędzącą między Szymanowskiego a Kurpińskiego tatrę napadł wózek sklepowy z pobliskiego hipermarketu. Został on celnie spuszczonej ze skarpy przez nieznaną sprawców, uszkadzając osłonę pod przednim zderzakiem i deskę ochronną pod wagonem.

03.01. 3/7 298+299. Błyskawiczna akcja zatrzymania małoletniego malarza wagonów odbyła się na Winogradach. Wstrzymanie zakończyło się po 12 minutach, łącznie z przyjazdem Policji i zeznaniami świadków. Brawa dla motorniczego za czynny udział w pacyfikacji wandal.

03.01. 12/7 410. Po południu na jednym z peronów przyjazdowych pętli Starołęka dwóch nieznaną sprawców pobiło motorniczego. Po otrzymanych ciosach w tył głowy upadł na płytę przystanku, zdążył jednak zauważyć samochód, do którego uciekli napastnicy i zapamiętać jego numery rejestracyjne. Samochód oddalił się w kierunku Głuszyny, a przybyła na miejsce zdarzenia Policja zasugerowała motorniczemu skarczenie agresorów z powództwa cywilnego. Pracownik MPK wołał jednak udać się do szpitala, a tramwaj poprowadził motorniczy z rezerwy.

11.01. 61/3. O tym zdarzeniu nie wiemy zbyt wiele, poza tym, że się wydarzyło. Oto wewnątrz autobusu samoczynnie otworzyła się gaśnica, dość skutecznie zraszając wyposażenie i podróżujących nim ludzi.

12.01. 5/9 304+305. Przed Dworcem Zachodnim rozegrała się scenka komediowa z lekko odurzonym jakimś środkiem zawodnikiem w roli głównej. Najpierw wskoczył on do kabiny stara „śmieciarki” 2150, po czym natychmiast wspiął się na dach szoferki, skąd spadł wprost pod nadjeżdżający samochód Renault Thalia. Niezwłocznie wstał, otrząpał się i uciekł do wagonu 304, którego za nic w świecie nie chciał opuścić. Dopiero połączone siły Pogotowia, Policji i Nadzoru Ruchu zakończyły tę tragikomedię.

13.01. Na byłym terenie PKS-u koło zajezdni Madalińskiego prowadzono wycinkę drzew. Jedno z nich przechyliło się na sieć trakcyjną, a następnie zerwało kamerę i instalację przy wjeździe do zajezdni.

14.01/16.01. Trzy dni trwały objazdy awarii spowodowanej pęknięciem wodociągowej, kamionkowej rury o średnicy 200 mm pod północną głowicą skrzyżowania Głogowska /

Hetmańska. Woda wypłukała dziurę ponad czterometrowej głębokości, a podczas zakończonego kilka miesięcy wcześniej remontu rura ta nie była w ogóle wymieniana. Linie 5, 8 i 14 kursowały objazdem przez Reymonta i Grunwaldzką. W niedzielę combino trafiły na linię 6, a w poniedziałek i wtorek na linię 16, ustępując miejsca *stopiątkom* na linii 14. Decyzja ta była dość kontrowersyjna, ponieważ i tak wszystkie wyjazdy i zjazdy combin odbywały się przez ul. Reymonta i Grunwaldzką. Jak na sytuację kryzysową przystało, skrzyżowania tramwajowe na trasie objazdu (GLHE, RJNJ, BALT) stały na granicy przepustowości. Tworzyły się swobodne korki długości kilku pociągów, przy Głogowskiej dodatkowo wspomagane kompletnie rozregulowanym po letnich remontach skrzyżowaniem Hetmańskiej z Kasprzaka.

15.01. T 1717. Znów przed Dworcem Zachodnim działy się rzeczy straszne. Tym razem w *deskorołce* nastąpiła bójka pasażerów. Jeden z nich użył kastetu i mocno poranił swego przeciwnika, po czym zbiegł. Zbiegli również pozostali jadący autobusem, gdyż pokonany dość obficie broczył krwią. Zajął się nim pogotowie, zaś boksera ujęła w trybie natychmiastowym wezwana na miejsce Policja.

17.01. 2, 10, 71. Prawdopodobieństwo podłożenia ładunku wybuchowego na Dworcu PKS było powodem tymczasowej zmiany trasy wymienionych linii. Tramwaje pojechały Królowej Jadwigi i Górną Wildą do Rynku Wildeckiego, zaś autobusy Królowej Jadwigi i Niedziałkowskiego do Przemysłowej.

18.01. 107/1 1528. Pierwsze uderzeniu orkanu Kirił uwięziło późnym wieczorem *neoplana* w Czapurach. Z powodu powalonego na jezdnię drzewa, autobus został wycofany do Poznania przez Babki i Głuszynę.

19.01. Po północy rozpętało się istne pandemonium. Zaczęło się od zablokowania **241/1 (1968)** na Piaśnickiej, gdzie nadal istniało zagrożenie spadającymi gałęziami i drzewami, dlatego do końca zmiany linia 241 jeździła przez Wiatraczną. Spłątane na ziemi druty energetyczne napotkał na swej drodze w Spławiu **244/1 (1965)**, utykając na dwie godziny od 1:40 począwszy. Z kolei na Bułgarskiej, nieopodal stadionu Lecha, **240/1 (1008)** przy pomocy pasażerów omijał leżące drzewo. Na samej Kaponierze leżący na ziemi konar jakiegoś drzewa stłukł halogen w **239/2 (1007)**, a na Rondzie Starołęka odrfrunęła w całości wiata postawiona na odjazdowym przystanku *zatramwajów*. Oba wozy z linii **231 (1967 i 1952)** czekały od 2:42 (pierwszy) do 4:15 na dalsze dyrektywy z powodu zablokowania ul. Zamenhofs w kierunku Starołęki. Pierwszy poranny kurs **107/1 (1528)** najechał na... to samo drzewo co wieczorem, tylko od drugiej strony, i swoje odstał. Niestety możliwości objazdu przez Sypniewo też się skończyły, gdyż tam sporą część nocy i poranka spędził **247/1 (1965)**, który, wydostawszy się ze Spławia, po przesyldowaniu, około 4:10 dotarł do leżącego drzewa. Przy pomocy pasażerów i mieszkańców ominął je poboczem, do czego nie były już zdolne przybyłe z rana solarisy na linii **58**. Te musiały czekać do 7:00. Od 4:15 aż do 14:00 linia **95** kursowała w relacji Ogrody – Strzeszynek, co i tak dobrze o niej świadczy. Dalej trasa była kompletnie zawałona drzewami i gałęziami, a w jednym z samochodów stracili życie ludzie.

19.01. 15/6 502. Combino spędziło noc na Budziszynskiej na sekcyjnym, co spowodowało konfuzję przybyłego rano motorniczego i konieczność ściągania ekipy technicznej z kluczem zwalniającym hamulec. Niskopodłogowiec został wypchnięty przez 6/1 92+91, która wykonała skrócony kurs do Gwarnej i z powrotem, a on sam odstał do czasu pełne kółko.

21.01. N21/2 669. O godzinie 1:10 na Alejach Solidarności ktoś rozpylił gaz łzawiący wewnątrz nocnego *helmuta*. Po wywietrzeniu wagonu (17 minut) tramwaj ruszył w dalszą drogę.

22.01. Setki poznaniaków miały poważny problem z poruszaniem się ulicą Głogowską, gdyż w godzinach 8:01-8:30 zabrakło prądu w sieci. Objazdy tramwajów wiodły przez ul. Reymonta, a powodem awarii było uszkodzenie kabla KZ8 między podstacją a słupem trakcyjnym. Uruchomiono *zatramwaje* w liczbie dwóch krótkich MAN-ów 1106 i 1037.

24.01. 66, 97, 233. Około 22:15 autobus linii 66 napotkał na przejeździe kolejowym w Zielńcu wykołejony pociąg towarowy. Ponieważ o rychłym posprzątaniu bałaganu na PKP nie mogło być mowy, wynaleziono tymczasową końcówkę przed przejazdem: skrzyżowanie Rugijskiej z Zieleńską, gdzie można było bezpiecznie zawrócić. Do końca zmiany kursowały tak 66, 97 i nocna 233.

25.01. 12/9 409. O godzinie 18:01, tuż po przejechaniu pętli Stomil w kierunku centrum miasta, nastąpiło tragiczne w skutkach zasłabnięcie motorniczego tramwaju, który w następstwie tego zdarzenia zmarł na służbie. Nikomu z pasażerów nic się nie stało, gdyż w tatrze zadziałał czuwak i tramwaj zahamował. Według raportów z miejsca zdarzenia, do czasu przyjazdu pogotowia motorniczowie (#2636, #2806, #4025) z nadjeżdżających tramwajów, posiadający odpowiednie umiejętności, próbowali reanimować kolegę. Dostali się oni do kabiny, wyjmując najpierw klucz od niej przez lewe okno. Reanimacja rękami fachowców trwała od 18:09 do 18:40. Wówczas lekarz stwierdził zgon. Tramwaj wycofano na pętlę Stomil, gdzie prokurator odstąpił od dalszych czynności, przekazując ciało rodzinie zmarłego. O godzinie 22:25 firma pogrzebowa zabrała ciało motorniczego, osiem minut później nastąpił zjazd taty do zajezdni. Przez kilka następnych dni wszystkie wagony z Wydziału S3 Forteczna woziły zawiązane na lusterkach kiry.

Nasz kolega Stanisław miał 47 lat. Cześć Jego pamięci!

26.01. 1/13 190+189. W pachnącym świeżością po odbytej NG składzie, pod sam koniec służby przymarzła linka pantografu, co spowodowało wstrzymanie na GTR-ze od 22:39 do 22:54.



W dniu 23.01. wagon 906 podjął próbę staranowania fortecznańskiego składu *stopiątek*. *Helmuta* wyklepano.

Fot.: Marcin Jurczak, 31.01.2007

Statystyka. Wygrały klasycznie *stopiątki*, z 31 spowodowanymi przez siebie wstrzymaniami ruchu. Za nimi uplasowały się wagony klasy GT (12 awarii): 612 wyłącznik nadmiarowy, 614 również wyłącznik, 615 nastawnik, 650 niskie napięcie, 652 zwarcie w oprawkach żarówek oświetlenia wagonu, 661 najpierw I grupa silników, potem II grupa, 666 hamulec tarczowy, 688 przekładnia w IV wózku, 903 zwarcie instalacji

niskiego napięcia, 907 najpierw wysokie napięcie, potem zaś wyłącznik nadmiarowy. Cztery usterki zanotowały taty: 401 raz wysokie napięcie, raz wózek C, 403 komputer pokładowy, 410 silniki wózka A. Po jednej awarii miały *combino* i *holendry*: w 506 zadziałał samoczynnie i nieustępliwie hamulec ratunkowy, a w 801 wystąpiło zwarcie wysokiego napięcia.

Nowinki z Pyrogradu



W związku z akcją „dziura” uruchomiono autobusową linię „Za tramwaj”. Obsługę zapewniło sześć wozów, po trzy brygady z wydziałów A-1 i A-3. Zajezdnia Warszawska wystawiła tabor 15 / 18-metrowy (zarówno neoplany jak i solarisy), zaś cierpiąca na niedobór przegubowców Kacza – pojazdy 12-metrowe. Gdy tabor 12 m okazał się niewystarczający, pojawiły się (w ramach podmian) wozy przegubowe (12xx). Kursowaniem autobusów *zatrzmawajowych* zajmowały się służby NN (w razie wystąpienia przeciążeń na linii, wozy kursowały w kółko, bez postojów).



Nie doczekaliśmy się *trójskładów*. Pomimo szumnie zapowiadanego wprowadzenia takich zestawów na linię 16, nadal kursują tam jedynie *stopiątki* zestawione po dwa wagony, doprowadzając pasażerów na trasie PST w godzinach szczytu – tradycyjnie już – do białej gorączki.



W ramach szeroko zakrojonych działań racjonalizatorskich wagony GT8ZR pojawiły się (po wyposażeniu w uchwyty na tablice boczne w systemie „poznamskim”) na liniach innych niż 18. Już w grudniu widziane były na ósemce, znane są przypadki ich pojawienia się na jedenastce, ostatnio najczęściej (prawie codziennie) widywane są na linii numer 9. Obecnie wszystkie wagony wyposażone są w standardowe żółte uchwyty do tablic po prawej stronie wagonu, odstawiony 901 i 903 posiadają uchwyty z obu stron wnętrza.



Wyjechał 605. Podobnie jak wcześniej 606, przeszedł on kurację odmładzająco-wzmacniającą. Warto zwrócić uwagę, że 605 jest pierwszym *helmutem* w malowaniu wg nowej normy (do tradycyjnego malowania *empekowskiego* dodany żółty pas nad oknami). Kolejnym przechodzącym renowację jest wagon 674. Nie wyjadą już na trasy krótkie *frankfurty* nr 611 i 613 (skreślone z inwentarza z dniem 6.02.2007). Ten pierwszy jest już mocno niekompletny, drugi stoi jeszcze pod płotem zajezdni Madalińskiego.



26 stycznia na linii N21/2 zadebiutował wagon 668. Posiada on plastikowe siedzenia, pancerną kabinę motorniczego



Nowy przystanek początkowy pętli Literacka. W tle stojący w miejscu dawnego przystanku autobus linii 95. Fot.: Marcin Jurczak, 22.02.2007

i kamery w liczbie 8 sztuk (w tym jedna rejestrująca to, co dzieje się przed pojazdem). Przed wyjazdem spędził ok. 3 dni na Gajowej, gdzie przechodził tzw. przegląd zerowy. Wagon 668 nie został przemalowany, zatem nie otrzymał – modnego ostatnio – złotego paska. Po tygodniowej służbie na linii N21 z *helmuta* wymontowano (ze względu na uszkodzoną śrubę regulacyjną i brak możliwości prawidłowego ustawienia) oryginalny niemiecki reflektor. Tym samym 668 dołączył do grona *helmutów* z „małą lampą”.



Od dnia 1 lutego linia 64 przedłużona została do nowej „pętli” na skrzyżowaniu ulicy Literackiej z Puszkina. Nową trasą jedzie jedynie część kursów, oznaczonych w rozkładach jazdy gwiazdką. Przy okazji tych zmian przeniesiono także przystanek początkowy pętli Literacka (autobusy wracające z Puszkina wykonywały kosmiczne wręcz manewry przy wjeździe na starą pętlę). Przy okazji odwrócono kierunek ruchu na tejże pętli. Przenosząc przystanek, przeniesiono także wiatę. Niestety, z przyczyn nieznanych, w starym miejscu pozostała ławeczka dla pasażerów – obecnie już niezadaszona. Ponadto od dnia 1 lutego „Publicznie powielanie rozkładów jazdy wymaga zgody MPK Poznań Sp. z o.o.”.



Od dnia 8 lutego, w związku z pracami prowadzonymi przy budowie dworca autobusowego na Os. Sobieskiego, autobusy linii 93 kończą trasę w tym samym miejscu co wszystkie inne (74, 90, 98). Dawny przystanek początkowy linii 93 uległ likwidacji.



Na przystanku Półwiejska pojawiła się nowa sygnalizacja świetlna. Światła działają wg tego samego cyklu co dawniej, zamontowano jednak wzbudzenie. Daje to możliwość powtórzenia światła dla tramwaju jadącego na wprost, w kierunku dworca PKS.



Walne zebranie członków KMPS odbyło się dnia 11 lutego w Muzeum Komunikacji Miejskiej. Oby obecny rok był dla Klubu co najmniej tak samo dobry jak ubiegły!

Fot.: Marcin Jurczak



Na Gajowej wylądowały pudła składu 115+116. Wagony te były z wielu powodów nietypowe: posiadały odwróconą numerację, uchylne okna i (początkowo) system zapowiadania przystanków. Z uwagi na jasny kolor wykończenia wnętrza skład ten często zwany był „szpitalem”. Po NG wyjedzie jako 116+115.



Trwa remont wagonów 194 i 193, które – pomalowane w oryginalne barwy – pełnić będą funkcję historycznego składu 105N. *Stopiutki* mają być gotowe na koniec kwietnia. Ponadto na remont oczekują m.in. doczepa sanocka 436 i *stodwójka* 71.



W dniu 11 lutego odbyło się zebranie walne członków Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych. Na spotkaniu przedstawione zostały działania Klubu w roku ubiegłym, a także plany na rok bieżący. Zgromadzenie Członków udzieliło Zarządowi absolutorium.

opracowanie: Marcin Jurczak

Reklamy tramwajowe

opracowanie: Łukasz Nowicki
stan na dzień: 21 lutego 2007

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
tramwaje					
144	Centrum Panorama	pomarańczowy	-	barwy MPK	po NG
145	Riccardo	żółty	-	barwy MPK	po NG
150	Aigo	żółto-niebieski	-	barwy MPK	
166	Aigo	żółto-niebieski	-	barwy MPK	
178	Aigo	żółto-niebieski	-	barwy MPK	
190+189	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
202+201	-	barwy MPK	Milka	czerwonofioletowy	
246+245	Lech Pils	biało-żółty	-	barwy MPK	
256+255	Lech Pils	biało-żółty	-	barwy MPK	
270+271	Lech Pils	biało-żółty	-	barwy MPK	
401	-	barwy MPK	Danone	fioletowy	
404	-	barwy MPK	Danone	fioletowy	
406	-	barwy MPK	Przewodnik Katolicki	biały	
407	Blue connect Era	niebieski	-	barwy MPK	
409	-	barwy MPK	Danone	fioletowy	
410	-	barwy MPK	Przewodnik Katolicki	biały	
605	-	barwy MPK	barwy MPK*	zielono-żółty	
653	IV edycja konkursu dla przedsiębiorstw	niebieski	-	barwy MPK	
663	Aigo	pomarańczowo-niebieski	Aigo	żółto-niebieski	odnowa
664	Aigo	pomarańczowo-niebieski	Aigo	żółto-niebieski	odnowa
679	-	barwy MPK	Autoreklama MPK	zielony	
686	M1	niebieski	TRUST	niebieski	
687	Aigo	pomarańczowo-niebieski	Aigo	żółto-niebieski	odnowa
688	Aigo	pomarańczowo-niebieski	Aigo	żółto-niebieski	odnowa
903	Aigo	pomarańczowo-niebieski	Aigo	żółto-niebieski	odnowa

Sonda

opracowanie: Marcin Jurczak
na podstawie www.przystanek.z.pl

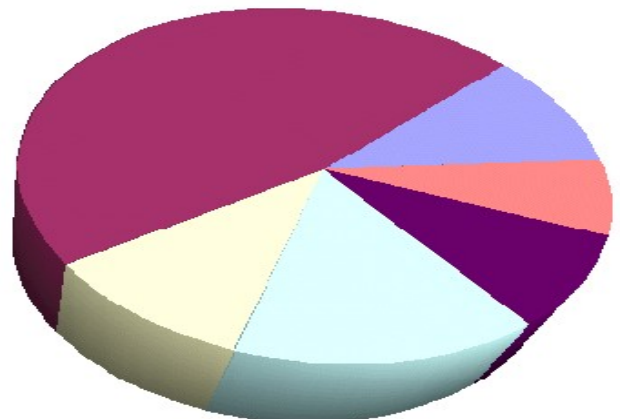
W dniu 26 grudnia na stronie internetowej Przystanku pojawiła się sonda. Pytanie dotyczyło oczekiwań Czytelników odnośnie zawartości darmopisma. Za wszystkie odpowiedzi – dziękujemy!

Do końca lutego w sondzie oddano ponad 400 głosów. Prawie połowa (47% czytelników) byłaby zainteresowana większą ilością zestawień tabelkowych dotyczących posiadanego taboru i jego uruchomienia. 15% chciałoby znaleźć w Przystanku więcej informacji o komunikacji podmiejskiej, po 10% odpowiedzi dotyczyło kolei i miłośniczych relacji z odległych miejsc.

Wyniki sondy:

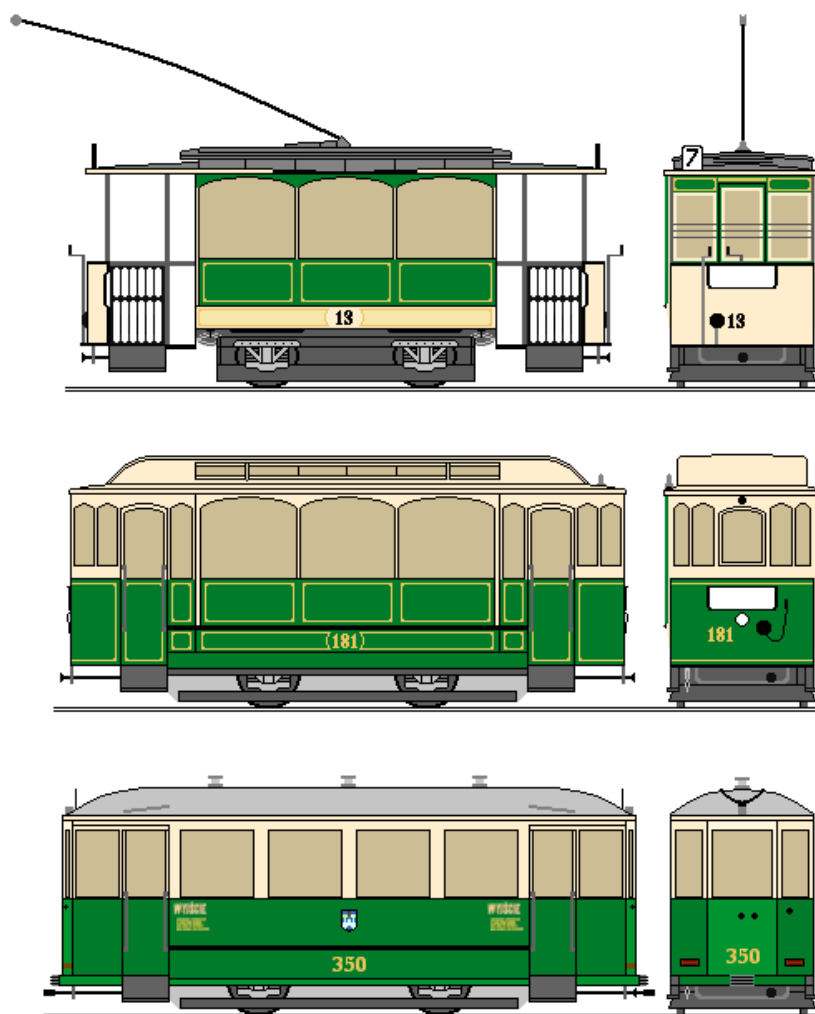
Co Twoim zdaniem powinno znaleźć się w najbliższym numerze Przystanku?

- miłośnicza relacja z końca świata – 42
- statystyka ilości posiadanego taboru (+uruchomienie) – 190
- więcej informacji o kolei – 43
- więcej informacji o komunikacji podmiejskiej – 63
- krzyżówka – 39
- niczego mi nie brakuje – 28



Już za rok, w styczniu 2008, minie sto dziesięć lat odkąd na poznańskie ulice wyjechały pierwsze tramwaje elektryczne. Ich producentem były zakłady Bergische Stahlindustrie. Nazwano je typem pierwszym (I). Poznański przewoźnik, zwany wtedy Posener Strassenbahn, zakupił 15 takich pojazdów. Po przybyciu do Poznania stacionowały one w jedynej wówczas poznańskiej zajezdni tramwajowej przy ul. Gajowej. Pojazdy były wyposażone w aparaturę elektryczną berlińskiej firmy Union Elektrizitäts Gesellschaft. Wygląd zewnętrzny ówczesnych tramwajów nie odbiegał od wcześniejszych tramwajów konnych. Pomosty były otwarte i nieoszlone, więc praca motorniczego w zimowe dni była bardzo uciążliwa. Zamontowano odbierak prądu pałkowy, zakończony rolką. Szybko okazało się, że eksploatacja wagonów o tak małej mocy sprawia problemy przy ciągnięciu doczepy biernej, dlatego w 1909 roku zdecydowano się na instalację dodatkowego silnika. Idąc z duchem czasu – i aby praca motorniczego nie była tak uciążliwa – w 1921 roku zaczęto zabudowywać pomosty wagonów typu I szybami. Ponadto wyposażano je w obwody hamowania elektrodynamicznego, co poprawiło hamowanie i bezpieczeństwo.

Już w drugiej połowie lat dwudziestych rozpoczęto przebudowę tych wagonów na doczepy bierne. Takim remontom poddano 11 wozów. Modyfikacje objęły nie tylko demontaż aparatury elektrycznej, ale także kompletną zabudowę i wydłużenie pomostów tramwaju. Zlikwidowano też podział tramwaju na przedział pasażerski i pomosty, tym samym zwiększając pojemność. Pozostałe wozy przekazano do celów gospodarczych. Działania II wojny światowej nie spowodowały zniszczeń wśród doczep tego typu i wszystkie dotrwały do jej końca. Mimo, iż w czasie wojny, jak również po jej zakończeniu, Poznań otrzymywał dostawy wagonów z miast niemieckich, a później również z odzyskanego Szczecina, nie zdecydowano się na likwidację tramwajów typu I. Wagony były już przestarzałe i w 50-lecie ich eksploatacji, tj. w roku 1948, poddane zostały gruntownej rekonstrukcji. W trakcie tego remontu rozebrano dotychczasowe nadwozie i zamontowano całkowicie nowe, o wyglądzie zbliżonym do przedwojennych tramwajów



Rys. 1 – stan oryginalny z przełomu wieków

Rys. 2 – po przebudowie na doczepkę w warsztatach PKE

Rys. 3 – stan po modernizacji powojennej w warsztatach MPK

Rys.: Jędrzej Nowak

produkcji Cegielskiego, L. Zieleniewskiego, czy Ringhoffera. Zmieniono także oznaczenie – z Typu I na P₃D. W takim kształcie wagony te przetrwały do 1967 roku. Głównym powodem ich kasacji były dostawy tramwajów typu N z Warszawy, które zastępowano tam nowoczesnymi tramwajami 13N. Tak zakończyła się niemal siedemdziesięcioletnia historia pierwszych elektrycznych poznańskich tramwajów. Do dnia dzisiejszego nie przetrwał żaden egzemplarz tej serii, natomiast zachowała się lora ciężarowa na podwoziu Bergische Stahlindustrie.

Podstawowe dane wagonów Typu I	
Producent	Bergische Stahlindustrie
Liczba osi / wózków	2 / 1
Liczba silników / moc łączna	1 / 15 KM
Lata produkcji	1897
Lata dostaw	1898
Ilość dostarczonych	15 sztuk
Zakres numeracji	1-15
Zmiany numeracji	1 na 302 (1922 r.); 2-15 na 171, 172, 180-185, 110-112, 186-188 (1925 – 1927 r.); 171, 172, 181-188 na 340-350 (1941 r.)
Wagony zachowane	brak

PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
EMAIL REDAKCJI: przystanek.kmps@interia.pl
REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Adam Białas,
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Jędrzej Nowak,
Łukasz Nowicki, Piotr Wawrzyniak, Mikołaj Wydra
KOREKTA: Tomasz Gieżyński, Kamila Panasiuk
SKŁAD: Marcin Jurczak
NAKŁAD: 50 egzemplarzy

Redakcja nie zwraca tekstów nie zamówionych i zastrzega sobie prawo do ich redagowania, skracania oraz opatrywania własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń.