

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 4 (84)
7 lipca 2007 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

Inauguracja linii turystycznych według letniego rozkładu jazdy Ale jazda, czyli sezon rozpoczęty!

Szymon Biały

Stało się! 29 kwietnia oficjalnie ruszył sezon letni na liniach turystycznych. I to nie było takie, gdyż po zupełnie innych, ciekawszych trasach!

Krótko po godzinie 12 na ul. Gajowej pojawiły się historyczne pojazdy w postaci tramwajów typu N+ND i 102Na oraz pięknie lśniącego czerwienią Jelcza 043 Caro. Natomiast pierwsi pasażerowie, zaciekawieni i spragnieni przejażdżki, zawitali na Gajowej tuż przed odjazdem, zaplanowanym na godzinę 13. Członkowie Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych byli już w pełnej gotowości do pracy. Cieszył nas każdy uśmiech ludzi na widok zabytkowej *bimby* lub *ogórka* – szczególnie tych najmłodszych. Co tu dużo pisać – milusińskim taka jazda sprawia najwięcej radości, frajdy i zabawy. Tego dnia małuchy miały poważny problem: który tramwaj wybrać na przejażdżkę – a może jednak autobus?

Punktualnie o 13 wszystkie pojazdy ruszyły, po raz pierwszy po nowych trasach. Konduktorzy powitali serdecznie pasażerów, informując pokrótce o trasie, przystankach i atrakcjach mijanych po drodze. Ci, którzy zdecydowali się na jazdę *ogórkiem*, mogli z jego okien zobaczyć ciekawe miejsca i obiekty, takie jak przywrócony do dawnej świetności plac Wolności, ciekawy architektonicznie Stary Browar, most Św. Rocha oraz wspaniałe tereny rekreacyjne z Jeziorem Maltańskim i stokiem narciarskim. W tych właśnie okolicach, na rondzie Śródka, usytuowano przystanek przesiadkowy na kolejkę dziecięcą „Maltanka”, dowożącą pasażerów do Nowego Zoo. Następnie *ogórkowa* linia 100 wkroczyła w historyczny rejon Poznania, to jest Ostrów Tumski. W rozwidleniu rzeki Cybiny i Warty, pomiędzy mostem Mieszka I i Bolesława Chrobrego, wyłoniła się Katedra Poznańska. Dalej *ogórek* sunął przez Małe Garbary, Aleje Marcinkowskiego obok Sądu Okręgowego i Prokuratury, plac Wolności oraz plac Mickiewicza z Poznańskimi Krzyżami i pomnikiem wieszca – do ul. Gajowej. Podczas całej drogi zdjęciom robionym przez przechodniów nie było końca. To miłe.

Natomiast zerówka podążyła ul. Głogowską, obok Dworca i Parku Wilsona, w kierunku zajezdni, prosto do Muzeum Komunikacji. Grupa pasażerów tramwaju z zainteresowaniem oglądała stare fotografie, kolekcję biletów, makietę PST oraz słuchała członków KMPS, opowiadających o historii MPK. Wpisywano się też do księgi pamiątkowej. Ze wspomnianej zajezdni zerówka wracała przez Wilkę, Królowej Jadwigi,

Strzelecką oraz plac Wiosny Ludów z Kupcem Poznańskim, deptakiem i pomnikiem przedstawiającym znaną wszystkim poznanianom kultową postać Starożytności. Kolejne interesujące obiekty, mijane przez zerówkę, to neogotycki Kościół Najświętszego Zbawiciela z charakterystyczną strzelistą wieżą, Opera i Most Teatralny. Przejazdy sprawiły wszystkim



Z głębokim żalem zawiadamiamy, że w dniu 19 maja 2007 w wieku zaledwie 35 lat odszedł na zawsze nasz kolega, motorniczy, wielki pasjonat, miłośnik komunikacji

PIOTR DUTKIEWICZ

Pozostawił po sobie niezacieralny ślad, promując i pielęgnując wiedzę o komunikacji miejskiej. Był autorem licznych publikacji (m.in. monografii „Tramwaje w Poznaniu” i cyklu artykułów „Tramwajami Mojego Poznania”, publikowanych w „Nowinkach z Pyrogradu”). Zainicjował działania w kierunku sprowadzenia do Poznania Jelcza 043 wraz z przyczepą, który na stałe wpisał się w krajobraz miasta, obsługując turystyczną linię autobusową.

Piotr był także twórcą nazwy i logo „Przystanku”. Współpracował z KMPS w szerokim zakresie i od wielu lat.

Piotrze – dziękujemy!
Na zawsze pozostaniesz w naszej pamięci.

Koleżanki i Koledzy z KMPS



Zerówka... w obiektywie

foto.: Rafał M. Breczewski
29.04.2007

wiele przyjemności. Następne kursy też upłynęły we wspaniałej atmosferze.

W tym sezonie po raz pierwszy wprowadzono w pojazdach obsługę konдукtorską zaopatrzoną w kasę fiskalną do sprzedaży biletów. Dodatkową nowością na liniach turystycznych 0 i 100 jest możliwość zakupu biletów dziennych i rodzinnych, uprawniających do przejazdów autobusem, tramwajem i kolejką

Maltanką oraz do zwiedzania Muzeum Komunikacji przy ul. Głogowskiej. Kupując bilet u konдукtorów można się również zaopatrzyć w książki oraz kolorowanki dla najmłodszych.

Linie 0 i 100 będą kursowały w każdą niedzielę, co godzinę, począwszy od 13 do 17. Sezon potrwa do 14 października. Zapraszamy serdecznie!

Trwają prace przy wagonach 105N i 102Na Remontowe wieści

Krzysztof Dostatni



Trwa naprawa główna wagonu 102Na 71. Równolegle prowadzone są prace przy wagonach 105N.

Fot.: Jakub Gielniak, 18.05.2007

W warsztatach spółki Modertrans Poznań Sp. z o.o. sukcesywnie postępują prace remontowe przy historycznych wagonach. Na zajezdni przy ul. Gajowej znajdują się już naprawione i polakierowane pudła wagonów nr 194 i 193, przy których trwają obecnie prace instalacyjne aparatury elektrycznej i prace montażowe wyposażenia wnętrza. Z pewnością wielu miłośników komunikacji miejskiej zauważyło, iż jeszcze do niedawna na torze 15 zajezdni Gajowa stał zdewastowany wagon 105N nr 193, a tuż obok w hali znajdowały się – lśniące kremowo-zielonym lakierem – pudła dla historycznych wozów 105N. Podczas modernizacji pudła wagonu z nr 194 w Biskupicach naprawiono również pudło dla wagonu nr 193, natomiast oryginalny wóz z numerem 193 pozostawiono jako wzór do wykończenia naprawianych wozów. Z tej przyczyny wagon 105N nr 193 nie będzie posiadał swojego oryginalnego pudła, choć tak naprawę podczas stosowanej obecnie technologii modernizacji pudeł, ze starej konstrukcji zostaje bardzo niewiele elementów. Całkowitej wymianie poddawane są poszycia blacharskie, a ponadto w zależności od stopnia

zniszczenia również elementy konstrukcji nośnej są zastępowane nowymi. Ponadto podczas prac montażowych wykorzystuje się niewiele zregenerowanych elementów, jak np. siedzenia dla pasażerów, poręcze, czy też wózki trakcyjne.

Zakończenie prac remontowych przy historycznych *stopiątkach* planowane było na przełom czerwca i lipca br. Dłuższy okres naprawy, w stosunku do standardowo modernizowanych wagonów 105Na, spowodowany jest przede wszystkim różnicami pomiędzy wagonami odtwarzanymi jako historyczne a standardową modernizacją, zarówno w stylistyce pudeł, jak i w aparaturze elektrycznej oraz w wyposażeniu wnętrza tych wozów.

Kolejnym historycznym wagonem remontowanym przez firmę Modertrans Poznań Sp. z o.o. jest 102Na nr 71. Wagon przebywa obecnie w warsztatach spółki w Biskupicach na rekonwalescencji pudła. Podobnie jak w przypadku wozów 105N, ze starego pudła *stodwójki* zostanie niewiele elementów. Stara konstrukcja naszej Księżniczki była mocno nadwerężona i w wielu miejscach dalece odbiegała kształtem od pierwowzoru, głównie przez liczne uszkodzenia powypadkowe. Na szczęście – dzięki solidnej naprawie pudła – image Księżniczki z lat świetności zostanie przywrócony. Później naprawione i polakierowane pudło wozu 102Na 71 zawita na Gajową, gdzie rozpocznie się proces montażowy i wykończeniowy.



**Sekcja B podczas manewrów nad lądowiskiem Biskupice.
Fot.: Jakub Gielniak, 18.05.2007**

Zamknięcie trasy PST nie sparaliżowało ruchu w mieście Zalana PeSTka

Błażej Brzycki

Była ciepła noc z 13 na 14 kwietnia. Wydawać by się mogło, że po piątku trzynastego nic nie może się już zdarzyć. A jednak stało się. Motorniczy N21 jak zawsze robił kolejne kółko na trasie PST. Jadąc w stronę Os. Sobieskiego za przystankiem Kurpińskiego nagle zauważył zwały błota pokrywające torowisko. Zaalarmował odpowiednie służby. Jak się okazało,



**Władcy Ciemności za dnia. Pętla Sobieskiego.
Fot.: Błażej Brzycki**



**Tabor gospodarczy MPK okazuje się mieć z roku na rok
coraz więcej użytecznych funkcji.**

Fot.: Błażej Brzycki

przyczyną zalania torowiska była pęknięta rura wodociągowa przy bloku na os. Chrobrego 13.

Wypływająca na zewnątrz woda rozlewała się po okolicy, tworząc wielkie bajoro. Przybyłe na miejsce jednostki straży pożarnej z miejsca zajęły się wypompowywaniem wody, ponieważ istniała groźba zalania pobliskich budynków. Podjęto również decyzję o zamknięciu Pestki. Po raz pierwszy od 10 lat tramwaje rano nie pojawiły się na trasie. Nocne wagony pozostawiono na pętli Sobieskiego. Na przystankach wzdłuż linii 12, 14 i 15 rozwieszono informacje o zmianie tras tych linii

do odwołania – 12 i 14 skierowano na Połabską, a 15 do pętli Piątkowska.

Wzdłuż PST uruchomiono komunikację zastępczą, obsługiwaną przez sporą grupę autobusów, która jednak i tak nie zapewniała odpowiedniej częstotliwości. Pochwalić należy za to sposób powiadamiania pasażerów o awarii. W tramwajach dojeżdżających do Mostu Teatralnego usłyszeć można było informacje o zmianie trasy. Na przystankach PST, w odstępach co ok. 5 minut, rozbrzmiewał komunikat o niekursowaniu tramwajów. Niestety, były również pewne niedociągnięcia. Wagony Combino jeżdżące z Górczyna pozbawiono numeru

linii. W tatrach natomiast wyświetlacze pozostawiono bez zmian.

W tym samym czasie brygady MPK przystąpiły w pocie czoła do usuwania skutków awarii. Zalegającą na torowisku ziemię wywoził CSW-44, po czym następował przeładunek na wywrotkę. Prace posuwały się na tyle szybko, że po godzinie 15 tramwaje ponownie pojawiły się na trasie Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Skutki awarii były jednak odczuwalne jeszcze przez kilka dni. W miejscu zalania znacznie ograniczono prędkość, a kursowanie nocnych tramwajów zostało zawieszono. Aż strach pomyśleć co by było, gdyby to nie była sobota...

Nasi góral!

Redakcja „Przystanku” z przyjemnością informuje, iż praca magisterska jednego ze współtwórców naszego darmopisma została wyróżniona w konkursie na najlepszą pracę magisterską/doktorską o Poznaniu. Łukasz Bandosz zgłosił do konkursu swoją pracę pt.: „Zintegrowany system transportu zbiorowego w aglomeracji poznańskiej”. Łukasz pełni funkcję Wiceprezesa Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych, jest absolwentem kierunku Gospodarka Przestrzenna na Akademii Ekonomicznej w Poznaniu. Nasz redakcyjny kolega pracuje w Wydziale Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu Miasta Poznania, gdzie zajmuje się transportem zbiorowym osób, zaocznie doktoryzuje się na Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, a czasem można go nawet zobaczyć za sterami tramwaju.

**Praca Łukasza jest dostępna
w bibliotece Urzędu Miasta Poznania.**

Celem mojej pracy magisterskiej jest wykazanie słuszności stworzenia zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej w aglomeracji poznańskiej. Aby ten cel zrealizować, pracy nadałem charakter teoretyczno-praktyczny. Ująłem w niej zarówno zagadnienia teoretyczne dotyczące roli transportu w rozwoju miast, jak i aktualny stan komunikacji miejskiej w badanym obszarze oraz propozycje działań i rozwiązań, które mają przyczynić się do poprawy tego stanu. Przyjąłem hipotezę, że realizacja takich działań jak rozdzielanie podmiotów organizujących i wykonujących usługi przewozowe, wprowadzenie jednolitego systemu taryfowo-biletowego oraz konkurencji na rynku przewozów lokalnych, a także wykorzystanie kolei w komunikacji miejskiej przyczyni się do uatrakcyjnienia transportu zbiorowego wśród mieszkańców aglomeracji poznańskiej.

Łukasz Bandosz

Premiera tramwaju wyprodukowanego w FPS Niska podłoga od Cegielskiego

Marcin Jurczak

Fabryka Pojazdów Szynowych podjęła się budowy nowoczesnego tramwaju niskopodłogowego. Po długich oczekiwaniach (wcześniej światło dzienne ujrzały wysokopodłogowe wagony 123N) podczas czerwcowych targów ITM Polska 2007 na Międzynarodowych Targach Poznańskich zaprezentowano prototyp tramwaju 118N.

Wagon 118N jest konstrukcją trójczłonową o długości całkowitej 30,6 metra. W odróżnieniu od modnych ostatnio konstrukcji modułowych, nie posiada członów podwieszanych. Pojazd osadzono na czterech wózkach, z których dwa skrajne są napędowe. *Stoosiemnastkę* wyposażono w trzy pary dwuskrzydłowych drzwi (szerokość 1300 mm) oraz pojedyncze drzwi na początku i końcu wagonu (po 700 mm). Nie przewidziano osobnego wejścia dla prowadzącego pojazd. Środkowy człon wagonu osadzony jest na dwóch wózkach, nad pierwszym z nich umieszczono pantograf. Aparatura elektryczna zamontowana jest częściowo pod siedzeniami, częściowo w kontenerach na dachu wagonu. Wagon napędzany jest za pomocą silników asynchronicznych, zainstalowano w nim przetwornicę statyczną.

Nowy wagon z Cegielskiego, w konfiguracji prezentowanej na MTP, dysponuje 82 miejscami siedzącymi i 132 stojącymi. Liczba miejsc siedzących jest duża, przekłada się więc na mniejszą ilość przestrzeni dla pasażerów stojących i węższe



Prototypowy wagon 118N na terenie MTP.

Fot.: Adam Werczyński



Fot.: Adam Werczyński

przejścia we wnętrzu wagonu. Środkowa część tramwaju jest niskopodłogowa, zaś nad skrajnymi wózkami podłoga jest wyżej – umieszczono tu po jednym stopniu poprzecznym. W sumie niska podłoga obejmuje 67% powierzchni wagonu. Ciekawostką jest zastosowanie kamer zamiast klasycznych lusterek. Wagon wyposażony jest w przesuwne okna

i klimatyzację kabiny motorniczego. Klimatyzacja przedziału pasażerskiego przewidziana jest jako opcja.

Jaka będzie przyszłość wagonu 118N? Po targach wrócił do fabryki, jednak już w najbliższym czasie ma być testowany przez Tramwaje Warszawskie. *Wagon jeszcze nigdzie nie jeździł. Mamy zgodę z Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu, że będzie mogła odbyć się jego jazda próbna. MPK chce nam udostępnić swoją infrastrukturę. Jeżeli przez któreś większe miasto będzie ogłoszony przetarg na dostawę taboru, to będziemy w nim uczestniczyć. W chwili obecnej trwają dostawy wagonów 123N do Warszawy. 10 sztuk zostało już sprzedanych, pozostałe 20 powinniśmy dostarczyć do końca września – informuje Filip Prętki, szef zespołu marketingu i sprzedaży w Fabryce Pojazdów Szynowych (wypowiedź nieautoryzowana – przyp. autora).*

Nowinki z Pyrogradu



A jednak stało się... na terenie zajezdni Gajowa stały obok siebie dwa wozy o numerze bocznym 193: stary, odstawiony od ubiegłego roku oraz nowe pudło składu „zabytkowego”. Obecnie nie wiemy jaki był poprzedni numer boczny historycznego składu. KMPS będzie się starał o nadanie mu numeru 82+81. (JN)



Od kwietnia nazwy przystanków końcowych w wagonach 105Na z otablicowaniem łódzkim i w *helmutach* pisane są literkami pisanymi. Pomaga to osobom niedowidzącym rozszyfrować dokąd zmierza tramwaj. (JN)



Remont wiaduktu tramwajowego nad Dolną Wildą z dniem 1 maja dobiegł końca – tramwaje linii 1, 7 i 18 powróciły na swoje dawne trasy. W trakcie remontu na wiadukcie zainstalowano ekrany akustyczne, a sam tor został wykonany w technologii płyty żelbetonowej. (JN)



Z kolei na nowo budowanej trasie na Rataje tory tramwajowe są już w przeważającej części ułożone. Obecnie



W dniu 5 kwietnia wywieziono na złom wagon 613 (ex VGF 613). To drugi GT6 skasowany w tym roku, wcześniej pożegnaliśmy 611 (ex VGF 607).

Fot.: Bartosz Kopeć



Pogotowie Zwrotnic to nowa jednostka odpowiedzialna za utrzymanie w odpowiednim stanie tramwajowych rozjazdów. Na wyposażenie dostała wóz 2053, zbudowany na podwoziu Peugeot Boxer . Fot.: Marcin Jurczak

na większości odcinkach rozpoczynają się prace wykończeniowe i kosmetyczne. Trwa układanie chodników i zaczynają się prace brukarskie. (JN)



Skład 156+157 powrócił z Naprawy Głównej, w trakcie której zamontowano w nim zmodyfikowane wózki napędowe. W pierwszym wagonie modernizację wózków wykonał Modertrans, zaś w drugim FPS Poznań. Teraz wózki powinny charakteryzować się mniejszymi wibracjami, gdyż zamontowano im dodatkowe odsprężynowanie. (MR)



All we hear is Radio Wiata... tak można od pewnego czasu określić zjawisko na niektórych przystankach tramwajowych (m.in. na rondzie Śródka i przy Dworcu Zachodnim PKP). Otóż stacja radiowa RMF FM zamontowała tam swoje odbiorniki radiowe i 24 godziny na dobę słuchać można muzyki płynącej z eteru. (TG)



Przybywa autobusów niskopodłogowych w podpoznańskich komunikacjach gminnych. Volvo B10L-SN12 to najnowszy nabytek lubońskiego Translubu. Autobus (ex BVG Berlin) otrzymał numer 106. Pojazd jest wyposażony w klimatyzację i monitoring. Silnik o pojemności 9,6 litra

spełnia normy emisji Euro II. Autobus wyprodukowany został w roku 1999. Zakup kolejnych pojazdów uzależniony będzie m.in. od doświadczeń zebranych podczas eksploatacji. (MJ)



W nocy 11/12.04.2007 r. odbyły się próby działania odbiorników TRACK200 o zmniejszonej czułości. W próbach udział wzięły wagony: 105Na 128+129, RT6N1 408, GT8ZR 904 i 3G 805. Wagony przejechały z Górczyna, przez Głogowską, Most Dworcowy, Dworzec PKS, Rondo Rataje, Rondo Starołęka, GTR, Kórnicką, Rondo Rataje, Dworzec

PKS, Most Dworcowy, Rondo Kaponiera, Most Teatralny, Gwara, Marcinkowskiego i Fredry na Rondo Kaponiera. Ostatni etap prób (od MT do RKAP) ominął tatrę, która udała się na Sobieskiego i później do zajezdni. Próby przebiegły bez żadnych problemów – wszystkie zwrotnice działały prawidłowo. (BK)

opracowanie: Jędrzej Nowak

informacje zebrali: Tomasz Gieżyński, Marcin Jurczak, Bartosz Kopeć, Jędrzej Nowak, Maciej Rudzki

35 lat Kolejki Parkowej Maltanka Parowozem do ZOO

Robert Bartkowiak

Tego nie można było przegapić! Liczne plakaty porozwieszane w całym mieście, setki artykułów w lokalnych gazetach, a nawet zapowiedzi głosowe w autobusach informowały o tym ważnym wydarzeniu. To nie żaden sławny muzyk czy polityk odwiedził nasze miasto – to urodziny Kolejki Parkowej Maltanka. Wąskotorowa kolejka na Malcie powstała dokładnie 35 lat temu, po zlikwidowanej wcześniej Harcerskiej Kolejce Dziecięcej. Łączyła ona niegdyś Ogród Jordanowski i tereny rekreacyjne na Łęgach Dębińskich. Rozwój terenów nad Jeziorem Maltańskim oraz budowa nowego ZOO sprawiły, że kolejka stała się bardzo popularnym i atrakcyjnym środkiem transportu, jakim pozostaje do dnia dzisiejszego. Rodzice i ich pociechy nie wyobrażają sobie letniego popołudnia bez przejażdżki naszą Maltanką.

Z okazji 35-lecia w sobotę 23 czerwca 2007 roku zorganizowano wielki Festyn Rodzinny przy stacji początkowej kolejki na poznańskiej Śródcie. Mimo pogody w kratkę poznaniacy nie zawiedli i tłumnie stawili się na Malcie. Dla dzieci – bo głównie do nich skierowana była cała impreza – przygotowano liczne atrakcje, takie jak: skakanie w gumę, skakanekę, hula hop, gry w kapsle, klasy, kulki. Wszystkie te gry i zabawy miały pokazać, jak wyglądało dzieciństwo 30 lat temu, bez komputera czy telewizji. Jednak największą atrakcją całego festynu okazał się parowóz „Borsig”, który w tym dniu woził pasażerów. Trzy wagony doczepione do pocziwego „kopciucha” oraz spalinowej lokomotywy okazały się niewystarczające, ponieważ każdy pociąg wyjeżdżał ze stacji początkowej wypełniony ludźmi po brzegi – nawet na miejscach stojących!



Fot.: Robert Bartkowiak

W kulminacyjnym momencie, o godzinie 14, złożono Maltance życzenia oraz zaśpiewano „Sto lat” przy akompaniamentie orkiestry dętej MPK. Każdy, kto miał ochotę, mógł także poczęstować się kawałkiem tortu, przygotowanego specjalnie na tę okazję. Uruchomiono również specjalne kursy linii turystycznych „0” i „100”, obsługiwanych taborem zabytkowym: N+ND, 102N oraz Jelcz RTO 043.

Na koniec nie pozostaje nam nic innego, jak życzyć naszej Jubilatce, by jak najdłużej wozila mieszkańców Poznania i turystów wokół Jeziora Maltańskiego oraz doczekała się zapowiadanej już od kilku lat rozbudowy. Sto lat!

Z archiwum T

Tomasz Gieżyński



Fot.: Robert Bartkowiak

01.03. 95/1 1026. Uszkodzenie lokomotywy elektrycznej PKP Cargo, jadącej luzem po obwodnicy północnej, spowodowało jej postój w okolicy Psarskiego, wskutek czego nie zwoływały się kontakty zezwalające na otwarcie przejazdów kolejowych na trasie linii 95. Wstrzymanie ruchu trwało ponad godzinę, w końcu służby NN zaczęły „ręcznie” przepuszczać samochody i autobusy przez omijane półrogiatki.

02.03. 1/3 278+279. Na jadącą w stronę Rataj mostem Królowej Jadwigi jedynek wyjechał z naprzeciwka spieszący się gdzieś kierowca seicento. Był to jego ostatni manewr w życiu. Po zderzeniu czołowym z tramwajem samochód skręcił się o połowę i zapłonął. Motorniczy zużył służbową gaśnicę w akcji ratowniczej, ale życia kierowcy samochodu uratować nie

zdołano – zmarł po odwiezieniu do szpitala. Na moście natychmiast powstały gigantyczne korki. W obustronnym zatrzymaniu utknęły 23 pociągi. Dwie ranne pasażerki wagonu 279 hospitalizowano. W momencie wypadku skład 230+229 (5/10) również uległ kolizji z innym samochodem (Daewoo Leganza), gdyż jego motorniczy zapatrzył się na tragiczną scenę i nie wyhamował przed ustawionym na torach korkiem.

06.03. 6/10 130+131. Na stojący spokojnie na światłach przy przystanku Św. Michała skład *stopiątek* (kierunek Miłostowo) niespodziewanie najechał TIR mknący od Warszawy w stronę centrum Poznania. Okazało się, że jego kierowca delikatnie przysnął, po czym nie skręcił na łuku ulicy i wpadł kolejno na krawężnik, trawnik, chodnik, przystanek i tor w stronę miasta, a także płótek międzytorowy, kończąc tę szarżę na boku wagonu 130. Na szczęście nikomu nic się nie stało, tylko motorniczemu nie od razu na Centrali uwierzono, że stojąc na przystanku zderzył się z TIR-em...

07.03. Gigantyczna awaria podstacji Kaponiera i Marcelesińska uwięziła dziesiątki tramwajów na obszarze od Mostu Teatralnego do Dworcowego i od Gwarnej po Rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Co gorsza, miało to miejsce tuż przed szczytem porannym (6:51-7:19) i całkowicie rozregulowało ruch tramwajów tego przedpołudnia.

10.03. 94/1 1504. Niezahamowany hamulcem postojowym neoplan stoczył się po terenie pętli Książęca (Staroleka Dworzec) i zdruzgotał bramę prywatnej posesji wraz z zamontowanym przy niej domofonem.

10.03. 2/3 208+207. Pod jadący powolutku i uważnie tramwaj, prowadzony przez młodego motorowego (dawnego kontrolera 015) w towarzystwie jego patrona, wtargnęła przy Zeylanda młoda dama ze słuchawkami na uszach. Zdarzenie było tak nagłe, że nie uniknięto lekkiego kontaktu *stopiątki* z dziewczyną, skutkiem czego ta wyłożyła się jak długa przed zatrzymanym w miejscu składem.

10.03. A/5 1509. Przy skrzyżowaniu Kurlandzkiej ze Szwajcarską samospaleniu uległa komora silnika w neoplanie. W gaszeniu pomagała jednostka straży pożarnej, dzięki czemu uratowano resztę autobusu. Nieco wcześniej przypaliły się te same okolice w autobusie 1519 – plaga pożarów w autobusach niskopodłogowych nadal trwa.

10.03. 5/6 238+237. Niebывale ułożyła się akcja pacyfikacyjna trzech agresywnych pasażerów na ulicy Głogowskiej. Pijąc alkohole i paląc w pojeździe papierosy, zaczęli oni zaczepiać podróżnych. Zaalarmowany przez pasażerów motorniczy podjął próbę mediacji z napastnikami, co tylko ich rozjuszyło. Na szczęście w następnej chwili udało się zwrócić uwagę obsady policyjnego radiowozu (za pomocą dostępnych sygnałów świetlny-dźwiękowych) i niemal na gorącym uczynku schwytano dwóch prowodyrów, którzy dodatkowo zaczęli się „stawiać”. Trzeci opuścił tramwaj przez przesuwne okienko, ale natychmiast jak spod ziemi wyrosła furgonetka służb technicznych ZSR, której załoga podjęła pościg i doprowadziła trzeciego młodzieńca do radiowozu Policji. Wszystkich zatrzymanych ułokowano w Izbie Wytrzeźwień, a nazajutrz przedstawiono im po kilka zarzutów, z napaścią na funkcjonariuszy Policji włącznie.

14.03. 56/4 1205. Podczas pokonywania rozkopanego skrzyżowania Głogowskiej z Mieleszyńską kierowca MAN-a najechał tylną ośią na chodnik, czym spowodował całkowite unicestwienie postawionej tam skrzyneczki z narzędziami, należącej do pracowników ZDM.

25.03. 4/5 290+291. Podczas kontroli biletów, prowadzonej od przystanku Małe Garbary w kierunku Połabskiej przez kontrolerów o numerach 064, 080 i 120, ustalono pasażera bez biletu, który miał na koncie ponad 20 niezapłaconych opłat dodatkowych, na dodatek wystawionych na podstawie skradzionego innej osobie dowodu tożsamości. Wzorowa postawa kontrolerów sprawiła, że przybyła na pętlę Policja miała niezbyt dużo roboty. Pasażer przyznał się do zarzucanych mu czynów (posługiwania się nie swoimi dokumentami i wyłudzenia przejazdów od MPK w Poznaniu). Podkreślić należy w tej sytuacji bardzo dobrą współpracę z motorniczą, która po przybyciu na pętlę zatrzymała pojazd w kółku i poinformowała o zajściu Centralę.

26.03. 10/2 224+223. Podczas próby hamowania składu linii 10 przed przystankiem Murawa (kierunek centrum) okazało się, że pociąg nie reaguje na bodźce. Przystanek został pokonany na przelocie, a w łuku skrzyżowania tramwaj rozbił corollę i escorta. Z podstacji uzyskano potwierdzenie chwilowego zaniku napięcia w sieci trakcyjnej podczas rozpoczynania przez motorniczego procesu hamowania. Ponieważ jednak to nie powinno mieć związku ze skutecznością hamowania, Policja skierowała sprawę na dochodzenie.

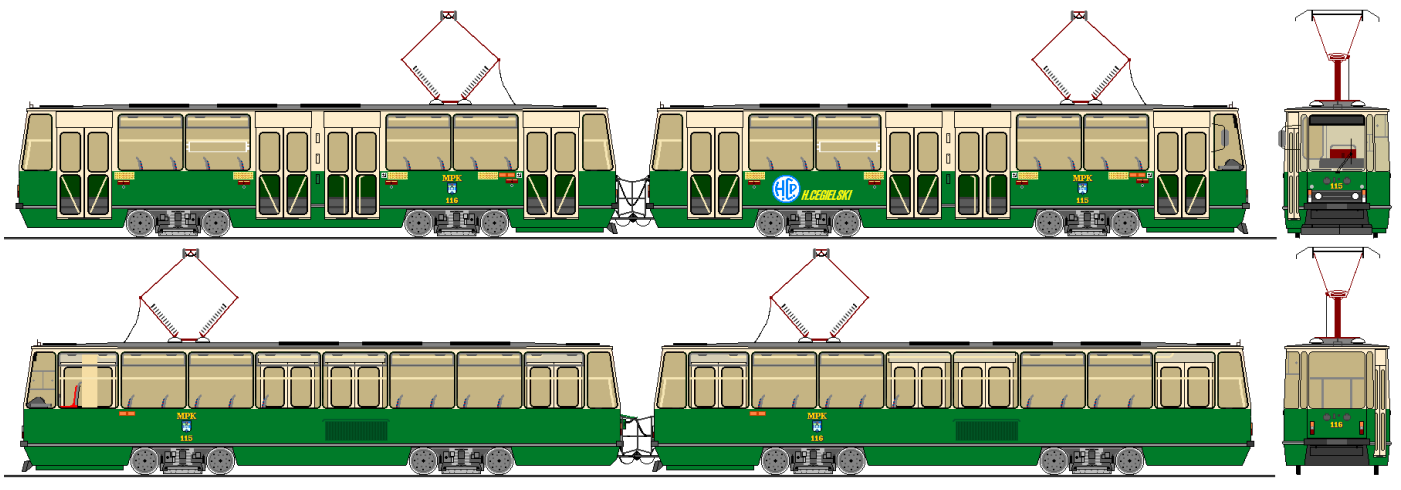
30.03. 2/6 800. O godzinie 20:40 na Dębiec przybyła opóźniona dwójka ze śpiącym bezdomnym na pokładzie. Ponieważ była kilka minut po odjeździe, nie rozpoczęto procesu wybudzania, tylko wysłano tramwaj w dalszą trasę na Ogrody. Tam odstawiono go na bok do czasu planowego odjazdu (21:07 – 21:53). W międzyczasie okazało się jednak, że pasażer już nie śpi, tylko nie żyje. Przybyły na miejsce lekarz stwierdził zgon, a pojazd nie wykonał już tego dnia żadnego kursu...

12.04. 93/1 2291+1066. Ikarus holował MAN-a po wycieku oleju na teren zajezdni Kacza tak dziarsko, że kierowca autobusu liniowego nie nadążył kręcić kierownicą (z wyłączonym wspomaganie) i na skrzyżowaniu Dąbrowskiego ze Szpitalną doprowadzono do uszkodzeń holu i zderzaka przedniego w 1066.

13.04. 7/7 679. Piątek trzynastego był ogólnie sędym dniem komunikacji miejskiej w Poznaniu, ale największym wydarzeniem była mocna bomba, do jakiej doszło na skrzyżowaniu Przybyszewskiego i Marcelesińskiej. Ciężarówka Star zawracała tam przez tory w niedozwolonym miejscu, doprowadzając do kolizji z rozpedzoną siódemką. Prowadzący pojazdy zostali ranni, a wagon oczekuje na decyzję. Z powodu uszkodzeń w ramie pojazdu należy się liczyć nawet z kasacją.

Z racji rozmaitych opóźnień w powstawaniu kolejnych numerów Przystanku w tym numerze zamieściliśmy najciekawsze i najdziwniejsze wydarzenia z zakresu 01.03.br. – 18.04.br. Poniżej prezentujemy statystykę za miesiąc marzec. Późniejsze wstrzymania zostaną przedstawione osobno.

Z racji swej ilości i cech charakterystycznych jak zwykle najczęściej namieszały pojazdy generacji 105N. Aż 35 razy ich awarie spowodowały wstrzymania ruchu tramwajowego. Na drugim miejscu ex aequo uplasowały się tatry (408 pantograf, 401 wózek C, 406 brak niskiego i wysokiego napięcia, 409 wózek B, 404 sterowanie i 409 wózek C) oraz *helmuty* (605 ślizgi pantografu, zaś kiedy indziej brak niskiego napięcia, 673 brak rozruchu, 674 ślizgi, 692 brak ładowania i 906 usterka pierwszych drzwi) – po 6 zatrzymań. Po trzy usterki zanotowały combina (501 hamulec sprężynowy, 506 drzwi i 507 hamulec tarczowy) i *holendry* (800 przetwornica, 802 brak niskiego napięcia i 810 przepalona nastawnica).



„Na torach” – 115+116

tekst i rysunek: Jędrzej Nowak

Wagony generacji 105N produkowano dla Poznania w latach 1975-1991. Do dnia dzisiejszego stanowią one trzon taboru MPK Poznań. Poznański przewoźnik, wiedząc, że w najbliższych latach zakup większej partii nowych wagonów nie będzie możliwy, postanowił modernizować posiadane wozy 105N/Na. Robiono to głównie z myślą o liniach PST, które miały być obsługiwane przez unowocześnione tramwaje. Pierwszym znacząco zmodernizowanym składem, wyremontowanym przez Fabrykę Pojazdów Szynowych, był 115+116.

W wagonach tych, oprócz zamiany pierwotnej kolejności wagonów, zastosowano kilka znaczących ulepszeń, poprawiających komfort podróżowania i mających na celu podniesienie ekonomiki ich eksploatacji. Najbardziej widoczną zmianą była przebudowa drugiego wagonu na doczepę czynną i likwidacja kabiny motorniczego. Zwiększyło to pojemność wagonu – wzrosła liczba miejsc stojących. Zdemontowaną szafę bezpiecznikową zabudowano wzdłuż ścian w przedniej części wagonu, pod oknami. Zamontowano też zamykane skrzynki z przyciskami służącymi do sterowania wagonem w czasie jazdy manewrowej. Skład ten zdobył sobie przydomek „tramwaju szpitalnego”, a to za sprawą kolorystyki wnętrza. Poręcze pomalowane były proszkowo, na kolor kości słoniowej, natomiast ścianki pod oknami były w kolorze ciemnozielonym. Inna niż zwykle była również gładka, antypoślizgowa wykładzina podłogi. Zmieniono także sposób otwierania okien – zamiast odsuwanych zastosowano mniejsze uchylne, podobne do tych, które montowano w warszawskich *stoptatkach* w latach 90. Niestety, takie okna się nie sprawdziły, bo wymiana powietrza w porównaniu do dawnego rozwiązania pogorszyła się. Podobnie było z siedzeniami, nieodpornymi na wandalizm – były one obite miękką tapicerką. Mimo, że wygodne, to już

po kilku latach były do tego stopnia zdewastowane, że wymieniono je na siedzenia kubelkowe.

Kolejnym udogodnieniem były drzwi otwierane indywidualnie przez pasażera. Nie było to nowe rozwiązanie, podobne stosowano już w pierwszych wagonach 105N. Powrócono do niego, gdyż pozwala na oszczędności ogrzewania podczas zimy, a także na skrócenie czasu przejazdu w sytuacji gdy na danym przystanku nikt nie wysiada. Ciekawym rozwiązaniem było oznakowanie wozu. Zamiast tablicy kierunkowej na przedniej szybie umieszczono wyświetlacz. Jednak wyświetlane na nim informacje były mało widoczne pod słońce, dlatego zrezygnowano z niego i zainstalowano tradycyjną kasety na tablicę kierunkową. Jednym z elementów nowoczesnej informacji pasażerskiej, poza elektronicznymi tablicami, były tu zapowiedzi przystankowe, ułatwiające orientację w mieście osobom niewidomym oraz przyjezdnym niezającym układu komunikacyjnego Poznania. Skład 115+116 wyposażony był w takie udogodnienie, odtwarzane z kasety magnetofonowej (odtwarzacz znajdował się na pulpicie).

W następnych modernizowanych składach ograniczono zakres wprowadzanych ulepszeń. Było to związane z kosztami tak zaawansowanego remontu. Dopiero w XXI wieku standardem w modernizacjach stały się wyświetlacze diodowe zamiast tablic kierunkowych oraz informacja pasażerska, czyli zapowiadanie przystanków. Pierwszy zmodernizowany skład w takim stanie jeździł w służbie Poznaniakom przez 11 lat, od 1995 do 2006 roku, i był ciekawym wyjątkiem wśród dziesiątek standardowych modernizacji tramwajów 105N/Na. Obecnie skład ten powrócił na tory po Naprawie Głównej – przy okazji przywrócono mu pierwotną numerację (wagon 116 jest znów pierwszy w składzie).

Podstawowe dane wagonów 105Na / 105NaD*	
Producent	Konstal/HCP Poznań
Wymiary (dł./szer./wys.)	13 500 / 2 400 / 3 050 mm
Liczba osi / wózków	4 / 2
Liczba silników / moc łączna	4 / 41,5 kW
Lata produkcji	1994-1995
Lata dostaw	1995
Ilość dostarczonych	2 sztuki (jeden skład)
Zakres numeracji	115+116
Stacjonowanie	S-1 Głogowska

* – w tabeli nie uwzględniono późniejszych modernizacji

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)
ZASTĘPCA REDAKTORA NACZELNEGO: Jędrzej Nowak
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Krzysztof Dostatni,
Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Piotr Wawrzyniak, Mikołaj Wydra
SEKRETARZ REDAKCJI: Łukasz Nowicki
KOREKTA: Kamila Panasiuk
SKŁAD: Marcin Jurczak
NAKLAD: 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.