

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 5 (85)  
8 sierpnia 2007 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

## Noc Muzeów w Warszawie Ogórkowe zwycięstwo

Szymon Biały



Pamiątkowy dyplom odbiera Zygmunt Zwierzchlewski – kierowca poznańskiego autobusu.

Fot.: Arkadiusz Lubka

Podobnie jak w latach poprzednich, tak i w tym roku, w dniu 19 maja odbyła się ogólnopolska Noc Muzeów. Poznański Klub Miłośników Pojazdów Szynowych po raz kolejny uczestniczył w tej imprezie. Delegacja KMPS wybrała się do Warszawy

wypieczonym i wupuowanym *ogórkiem*, Jelczem 043 Caro 1679. Towarzyszyła nam doczepka P01 1813, popularnie zwana *korniszonem*.

Tradycyjnie już podczas całej trasy po stolicy nasz *ogórek* stanowił nie lada atrakcję. Praktycznie z każdej strony autobus spotykał się z wyrazami sympatii w postaci uśmiechów, licznych zdjęć oraz spojrzeń pełnych sentymentu i nostalgii. Zanim jednak autobus zaczął rozwozić warszawiaków do muzeów, do południa – wraz z pozostałymi szesnastoma *ogórkami* – prezentował się na placu Bankowym. Mieszkańcy stolicy oraz turyści przebywający tego dnia w mieście oglądali i oceniali zgromadzone wozy. Ogłoszono bowiem plebiscyt na „Najfajniejszego *Ogórkę*”, który zorganizowała Gazeta Wyborcza i warszawski Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej. Nasz *ogórek* startował w konkursie z numerem 10. Ku naszej radości warszawiacy oddali najwięcej głosów na naszego „zawodnika”. Zachwycił ich wnętrzem i karoserią.

Udało się! Wygraliśmy! Poznański jecz otrzymał tytuł „Najfajniejszego *ogórkę*”!!! Honorowy dyplom odebrał kierowca poznańskiego MPK – Zygmunt Zwierzchlewski. To dla nas prawdziwy zaszczyt, zwłaszcza że konkurencja była ogromna. Należy zaznaczyć, że na to wyróżnienie zapracowali także członkowie KMPS, którzy dawali z siebie wszystko, reklamując naszego „reprezentanta”, chętnie udzielając informacji o autobusie i jego historii. W nagrodę nasz zwycięzca otwierał paradę *ogórków* po ulicach stolicy.

O godzinie 18 „zabytki” rozpoczęły obsługę specjalnych warszawskich linii autobusowych, uruchomionych z okazji Nocy Muzeów. Pojawiały się one na trzech z siedmiu tras – na linii A, C i D. Nasz pojazd kursował po najciekawszej trasie,



Fot.: 2 \* Maciej Rudzki



### Helenówek AD2007

Częścią naszego wyjazdu do Warszawy był wypad do Łodzi, a dokładniej do zajezdni Helenówek. Najpierw jednak zaliczyliśmy jedną z klimatycznych tras łódzkich tramwajów podmiejskich – odcinek najdłuższej linii w Polsce, z Ozorkowa do Łodzi (biegnie do Chocianowic, ma 33 km długości). Linia ta niewątpliwie jest wyjątkowa – nie każdy mieszczuch jadąc tramwajem może oglądać za oknem tylko szosę i otaczające ją pola...

Jazda kołyszącym się, wyjątkim tramwajem typu 803N na linii 46 była przyjemnym doświadczeniem. Mijaliśmy Aleksandrię, Słowik, Emilię, Rosanów, Lućmierz, Proboszczowice i Zgierz. Następnie dzięki uprzejmości kolegów z łódzkiego KMST oraz Kierownictwa MKT mieliśmy możliwość zwiedzenia najstarszej zajezdni tramwajowej z początków XX wieku, mieszczącej się na Helenówku. Obecnie stacjonuje w niej tabor obsługujący linię do Ozorkowa. Podczas zwiedzania usłyszeliśmy wiele ciekawych informacji o taborze, łódzkich liniach miejskich i podmiejskich, a także o samej zajezdni oraz o Łodzi. Zaprezentowano nam również najnowszy odrestaurowywany zabytek łódzkiego klubu – Sanok.

Łódzkie Tramwaje Podmiejskie mogą się poszczycić już ponad 100-letnią tradycją i są niezwykle ciekawe. Obecnie przechodzą szereg reorganizacji i przemian – ale miejmy nadzieję, że idą one w dobrym kierunku.

Wycieczka do Łodzi również była bardzo udana.. (SB)

Fot.: Szymon Biały, Błażej Brzycki



obsługując najczęściej kursującą linię A, mijając po drodze takie obiekty jak Muzeum Powstania Warszawskiego, Muzeum Kolejnictwa czy Wystawę Starych Tramwajów na placu Starynkiewicza. Dla porównania: linia A kursowała co 5 minut, podczas gdy linie F, G i H w odstępach od 15 do 20 minut, zaś linia B – co 30 minut.

Załoga KMPS obsługująca *ogórka* pilnowała porządku w wozie oraz obszernie informowała pasażerów o trasie i przystankach. Trzeba przyznać, że impreza się udała. Wróciliśmy do Poznania pełni dumy z osiągnięć naszego ulubionego jelicza.



### Noc Muzeów w Poznaniu

Noc Muzeów obchodzona była także w Poznaniu. Z tej okazji na trasę specjalnej linii tramwajowej M wyruszył skład N+ND 602+456. Tramwaj kursował po trasie: Plac Wielkopolski – Fredry – Roosevelta – Św. Marcin – Gwarna – Plac Wielkopolski. Poznańska Noc Muzeów zbiegła się w czasie z meczem Lech – Legia, ze względów bezpieczeństwa w tramwaju jeździł także patrol Straży Miejskiej. Obsługę przejazdu tradycyjnie już zapewnili członkowie KMPS. Tramwaj kursował od godziny 17 aż do 1 w nocy, część kursów zahaczała także o muzeum komunikacji przy ul. Głogowskiej. (MJ)

Fot.: 2 \* Marcin Jurczak



## „Pytanie do Przystanku” Patyki stopiątkowe

Łukasz Bandosz, współpraca: Tomasz Gieżyński

Wagony typu 105N we wszelkich możliwych odmianach można spotkać na torach wszystkich polskich sieci tramwajowych. W większości przypadków mamy do czynienia z wagonami połączonymi w składy dwu- i trzywagonowe. W związku z pytaniem naszego Czytelnika „Przystanek” postanowił sprawdzić, jak wygląda kwestia korzystania z pantografów w tych wagonach. Z wiadomych względów artykuł ten będzie traktował tylko o składach wagonów typu 105N i pochodnych.

Najpierw jednak należy wyjaśnić, skąd problem. Przecież poczywie eNy ciągnęły po dwie doczepy bierne i dawały radę. Dlaczego w przypadku *stopiątki* jest inaczej? Niestety, pojedynczy wagon generacji 105 ma już problem z uciągnięciem drugiego takiego samego wagonu. W związku z tym drugi, a czasem i trzeci w składzie muszą być doczepami czynnymi.

Dodatkowo kwestię tę regulują przepisy, a dokładniej rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu



**W Poznaniu pantografy II wagonów używane są tylko w sytuacjach awaryjnych.**

Fot.: Marcin Jurczak, 03.02.2007

### Układ pantografów w wagonach 105N i pochodnych – stosowane rozwiązania

miasto	układ pantografów w składzie podwójnym	układ pantografów w składzie potrójnym	ciekawostki
Bydgoszcz	podniesiony tylko pierwszy odbierak	nie występuje	zdejmowanie pantografów z drugich wagonów
Częstochowa	oba odbieraki podniesione	nie występuje	
Elbląg	podniesiony tylko pierwszy odbierak	nie występuje	
Gdańsk	oba odbieraki podniesione	podniesione odbieraki w pierwszych dwóch wagonach	
GOP	podniesiony tylko pierwszy odbierak	nie występuje	czasami, w przypadku awarii pantografu pierwszego wagonu jazda na pantografie drugiego wagonu, aby pozostawić wagon w ruchu; 111N podniesione pantografy na końcach składów
Gorzów Wlkp.	oba odbieraki podniesione	nie występuje	
Grudziądz	podniesiony tylko pierwszy odbierak	nie występuje	
Kraków	podniesiony tylko pierwszy odbierak	podniesione odbieraki w pierwszych dwóch wagonach	okazyjnie spinane składy mogą mieć oba odbieraki podniesione, a w przypadku składów potrójnych np. w 1 i 3 wagonie
Łódź	podniesiony tylko pierwszy odbierak	podniesione odbieraki w pierwszych dwóch wagonach (okazyjnie)	rzadziej można spotkać podniesione odbieraki w 1 i 3 wagonie składu potrójnego
Poznań	podniesiony tylko pierwszy odbierak	nie występuje	wagony typu 105N oba odbieraki podniesione, 105NaDK widywano w jeździe przy użyciu różnych kombinacji pantografów
Szczecin	podniesiony tylko pierwszy odbierak	podniesione odbieraki w pierwszych dwóch wagonach (okazyjnie)	dotyczy zarówno typu 105N oraz późniejszych wersji do 105N2k/2000
Toruń	podniesiony tylko pierwszy odbierak	nie występuje	
Warszawa	oba odbieraki podniesione	nie występuje	dotyczy wszystkich typów 105N do 105N2k/2000 włącznie
Wrocław	podniesiony tylko pierwszy odbierak	nie występuje	

ich niezbędnego wyposażenia (Dziennik Ustaw z 2003 r. nr 230 pozycja 2301). Zgodnie z tym rozporządzeniem, instalacja elektryczna pojazdu powinna spełniać odpowiednie normy, a ponadto być tak zbudowana, aby części pozostające pod napięciem były odpowiednio zabezpieczone i niedostępne dla pasażerów oraz osób nieupoważnionych. Dodatkowo muszą być zabezpieczone przed uszkodzeniem mechanicznym, korozją i zalaniem.

Przekładając to na praktyczne rozwiązania dochodzimy do wniosku, że albo wagony mają podniesione wszystkie pantografy, albo są połączone kablem wysokiego napięcia. Jednak tu pojawia się pewien problem. Otóż mocowania kabla WN pomiędzy wagonami muszą być skonstruowane tak, aby w przypadku rozerwania wagonów kabel zerwał się po stronie wagonu z podniesionym pantografem. W ten sposób zwisająca z dachu zerwanego wagonu część kabla nie jest pod napięciem, co mogłoby być groźne dla osób znajdujących się w pobliżu.

Wydaje się również, że ilość podniesionych pantografów wpływa na wygodę zarówno dla motorniczych, jak i pracowników warsztatów, a także niezawodność funkcjonowania komunikacji tramwajowej. Motorniczym z pewnością łatwiej przejeżdżać przez izolatory sekcyjne oraz skrzyżowania sieci trakcyjnej składami tramwajowymi zasilanymi z jednego pantografu. Przy większej ilości pantografów rośnie prawdopodobieństwo zerwania sieci lub połamania odbieraka prądu. Ponadto im więcej pantografów „pracuje”, tym większe koszty – związane np. z wymianą ślizgów.

Przyglądając się rozwiązaniom zastosowanym w poszczególnych miastach zauważamy, że w Bydgoszczy, Elblągu, Górnośląskim Okręgu Przemysłowym, Grudziądzu, Krakowie, Łodzi, Poznaniu, Szczecinie, Toruniu i we Wrocławiu wagony podwójnych składów chorzowskich *akwariów* są połączone kablami wysokiego napięcia. Z kolei w Częstochowie, Gdańsku, Gorzowie Wielkopolskim i Warszawie jeżdżą na dwóch kitach, bez kabla wysokiego napięcia pomiędzy wagonami.

Na ulicach kilku polskich miast można czasem spotkać składy tramwajów generacji 105 złożone z trzech wagonów. W Gdańsku, Krakowie, okazjonalnie w Szczecinie i Łodzi składy takie można zobaczyć z odbierakami prądu podniesionymi w dwóch pierwszych wagonach – drugi i trzeci wagon są połączone kablem wysokiego napięcia. Czasem zdarza się, że okazyjnie łączone składy mają podniesione pantografy w pierwszym i trzecim wagonie – tak bywa w Krakowie i Łodzi.

Do tego dochodzi cała seria sytuacji wyjątkowych, takich jak brak odbieraków prądu na drugich wagonach w Bydgoszczy, jazda z pasażerami „po słowacku” (na drugim pantografie) w przypadku awarii pierwszego odbieraka (GOP). Ciekawie też przedstawia się sprawa pantografów w wagonach 111N oraz 105NaDK. Więcej szczegółów i ciekawostek znaleźć można w tabelce umieszczonej na stronie 3.

---

Redakcja Przystanku czeka na Wasze pytania.  
[pytanie\\_do\\_przystanku@tlen.pl](mailto:pytanie_do_przystanku@tlen.pl)

---

## PESA – Miejskie Zakłady Komunikacyjne Z wizytą w Bydgoszczy

Marcin Jurczak

Czymże byłoby życie miłośnicze ograniczone do poznawania tylko jednego miasta. Kierując się tą właśnie maksymą, grupa pasjonatów komunikacji miejskiej wybrała się w piątek 25 maja do Bydgoszczy, celem zwiedzenia tamtejszych atrakcji związanych z szeroko pojętym transportem publicznym.

Pierwszą, i prawdopodobnie największą atrakcją jednodniowego wyjazdu była możliwość zwiedzenia zakładów PESA, znanych głównie z produkcji autobusów szynowych (a ostatnio także tramwajów i EZT) oraz remontów pojazdów kolejowych – lokomotyw i wagonów. Po krótkim teoretycznym wprowadzeniu (PESA dzieli się na kilka różnych zakładów, podzielonych według specyfiki produkowanych i modernizowanych pojazdów), udaliśmy się na teren obiektów. Obejrząc tu mogliśmy m.in. budowane dla Wielkopolski szynobusy SA132, a także SA132, który zajechał właśnie na przegład. Z zainteresowaniem wypatrywaliśmy też tramwajów niskopodłogowych – Warszawa i Łódź będą kolejnymi (po Elblągu) miastami w Polsce, gdzie już wkrótce zagoszczą tramwaje wyprodukowane w Bydgoszczy. Wśród lokomotyw zainteresowanie wzbudziły rzadko spotykane w okolicach Poznania *tamary*. Po opuszczeniu PESY i krótkim fotostopie (bydgoski dworzec opuszczał właśnie SA106 z *bonanzą* na haku) udaliśmy się w stronę centrum miasta.

Kolejnym punktem programu była zajezdnia tramwajowa przy ul. Toruńskiej. Jest to jedyna zajezdnia tramwajowa w Bydgoszczy, obsługująca całość ruchu tramwajowego. Tutaj także mieszczą się wszystkie służby zajmujące się techniczną obsługą torów i sieci trakcyjnej. W hali zajezdni znaleźliśmy



Lilpop III D na terenie zajezdni MZK.

Fot.: Marcin Jurczak

pięknie wypucowany wagon Herbrand – jak się później okazało, czekający właśnie na nas. *W polu* znajdowało się akurat sporo wagonów liniowych – na zajezdni dotarliśmy bowiem w międzyszczyście, gdy część wagonów odpoczywała przed popołudniową zmianą. Za halami odnaleźliśmy m.in. ostatni bydgoski tramwaj przegubowy (803N 201, ex 222) i Lilpopa III D. Po zwiedzeniu obiektów przy ul. Toruńskiej, zapakowani do Herbranda GE-58 wyruszyliśmy na krótką przejażdżkę po bydgoskich torach.



**Produkcja tramwajów typu 120N dla Warszawy.**

**Fot.: PESA Bydgoszcz**

Trzecim punktem programu była wizyta w zajezdni autobusowej przy ul. Inowrocławskiej. Niemal rzutem na taśmę załapaliśmy się by zobaczyć ostatnie bydgoskie lewary. Ikarusy 280

z manualną skrzynią biegów nie są już liniowo eksploatowane, na liniach zobaczymy jedynie ich nowszą odmianę z automatem. Na terenie zajezdni znalazło się też sporo autobusów należących do Towarzystwa Miłośników Miasta Bydgoszczy, wśród nich ikarusy, jelicze, San czy Dennis. Na Inowrocławskiej mogliśmy też obejrzeć najnowsze nabytki – mercedesy Citaro (od niskopodłogowców poznańskich odróżnia je m.in. system informacji pasażerskiej, słyszalny nie tylko wewnątrz pojazdu, ale także na przystankach – przez specjalne megafony). Korzystając z okazji zajrzeliśmy do Izby Tradycji, mieszczącej się na piętrze zajezdniowego „biurowca”.

Godzina powrotu do Poznania zbliżała się nieuchronnie. Co ambitniejsi zdążyli jeszcze szybko obejrzeć Wyspę Młyńską (zwaną niekiedy bydgoską Wenecją) i zajrzeć do Katedry. Na dworcu na pożegnanie czekała nas atrakcja w postaci potrójnego składu BR232, po sfoceniu którego wróciliśmy do Wielkopolski.

*Redakcja Przystanku chciałaby serdecznie podziękować wszystkim tym, dzięki którym wycieczka do Bydgoszczy mogła się odbyć. Szczególne podziękowania kierujemy do p. Stanisława Sitarka i p. Łukasza Iwko – naszych przewodników.*

## Z wizytą w Solaris Bus&Coach Mały, mniejszy... Alpino

**Mateusz Halaburda**

W piątek 29 czerwca odbyła się wycieczka członków Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych do fabryki autobusów Solaris Bus & Coach, mieszczącej się w Bolechowie. Jej celem było poznanie wszystkich etapów produkcji nowoczesnych autobusów. Cała czternastoosobowa wycieczka spotkała się pod fabryką, aby punktualnie o godzinie 12 rozpocząć zwiedzanie.

Przed wyruszeniem w głąb fabryki zaproszono nas na krótką prezentację, którą poprowadził pan Mateusz Figaszewski. Dotyczyła ona krótkiej historii rodziny Olszewskich, powstania fabryki, a także obecnie oferowanych produktów oraz ich sprzedaży na rynku polskim i zagranicznym. Niewątpliwie wszystkich bardzo zaintrygowała wizualizacja niskopodłogowego tramwaju. Nie szczędzono miłych słów pod adresem producenta. Niestety, ze względu na tajemnicę firmy nie mogliśmy otrzymać wszystkich szczegółów. Za to jako jedni z pierwszych będziemy mogli go zobaczyć, za co serdecznie dziękujemy.



**Uczestnicy wycieczki do Solarisa w komplecie.**

**Fot.: statyw Macieja Rudzkiego**

Po krótkiej prezentacji oraz rozmowie ruszyliśmy w kierunku nowej hali produkcyjnej, oddanej do użytku w kwietniu zeszłego roku. W tym etapie wycieczki naszym przewodnikiem była pani Agnieszka Spizewska. Zwiedzanie nowej hali rozpoczęliśmy od stanowiska montażu osi oraz przegubów, następnie zahaczyliśmy o lakiernię, by dotrzeć na halę montażu końcowego. Jest ona bardzo nowoczesna, a przede wszystkim tak zorganizowana, że umożliwia dużo większą wydajność produkcji niż poprzednie pomieszczenia. To właśnie tutaj montowane są wszystkie instalacje i autobusy wyposażane są w elementy wykończeniowe. Spore zainteresowanie wzbudziła



**Solaris Alpino dla Münchner Verkehrsgesellschaft mbH.**

**Fot.: Mateusz Halaburda**

niesamowita ilość kabli umieszczonych w każdej części autobusu. Ale w sumie nie ma co się dziwić, w końcu nowoczesny autobus to w dużej części elektryka...

Na koniec odwiedziliśmy starą halę produkcyjną, pamiętającą jeszcze czasy Neoplana. Była ona praktycznie w całości zajęta przez autobusy poddawane ostatnim poprawkom i przechodzące przez ostatni etap kontroli jakości.

Wszystkich najbardziej zaciekało najmniejsze dziecko bolechowskiej fabryki – Solaris Alpino, którego pierwsze dwa egzemplarze wyprodukowane zostały dla Augustowa. Kolejne trafią do Monachium. Alpino jest tak małe i wąskie,

ze niektórzy próbowali go objąć. Na koniec wycieczki wszyscy uczestnicy otrzymali pamiątki od firmy Solaris Bus & Coach i zadowoleni ruszyli w kierunku wyjścia, zahaczając po drodze o plac, na którym stały autobusy gotowe do wysłania do klientów. Oczywiście nie obyło się bez grupowego zdjęcia, dokumentującego naszą wizytę.

Wycieczka była bardzo udana, nikt się nie nudził, wszystkich bardzo ciekawiło funkcjonowanie fabryki. Duże podziękowania należą się naszym przewodnikom za zaprezentowanie historii firmy, oprowadzenie po jej terenie oraz umożliwienie wykonania kilku zdjęć. Mamy nadzieję, że podczas kolejnej wizyty będziemy mogli zaobserwować budowę tramwaju.

## 100 lat parowozowni w Wolsztynie Ocalić od zapomnienia

Bartosz Kopeć



Wagon motorowy SN61-183

Fot.: Bartosz Kopeć

„Stoi na stacji lokomotywa, ciężka, ogromna i pot z niej splywa: tłusta oliwa. Stoi i sapie, dyszy i dmucha, żar z rozgrzanego jej brzucha bucha...”. Jeszcze kilkanaście lat temu sapiące i dyszące lokomotywy można było spotkać niemal wszędzie. Słup czarnego dymu wyrzucany z komina, charakterystyczny dźwięk parowego silnika, syk pary, gwizdawka podająca długie Rp1 – niegdyś codzienność, dzisiaj atrakcja. Rozpowszechnianie się trakcji spalinowej i elektrycznej oraz ograniczanie zadań przewozowych powoli, acz systematycznie spychało parowozy do zadań drugorzędnych, by w końcu odstawić je na bocznicę, skąd większość z nich wyruszyła w ostatnią drogę.

Na szczęście nie wszystkie *kopciuchy* trafiły pod palnik – część z nich możemy podziwiać jeszcze na naszych szlakach. Codziennie (poza sezonem wakacyjnym) prowadzą one planowe pociągi osobowe w relacjach Wolsztyn – Poznań oraz Wolsztyn – Leszno, dość często można je również zobaczyć z pociągami specjalnymi. Co roku podczas długiego majowego weekendu Wolsztyn staje się parowozowym eldorado. Do tego miasteczka zjeżdżają tłumy ludzi z całego świata – wszyscy chcą obejrzeć jedyną w swoim rodzaju atrakcję – paradę parowozów. Tegoroczna, czternasta już impreza odbyła się 28 kwietnia 2007 r. i była wyjątkowa – świętowano stulecie wolsztyńskiej parowozowni.

Wielka feta rozpoczęła się już w piątek po południu. Na kanale oczyszkowym odbył się pokaz obrządzania parowozów Ok1-

359, Pt47-112, Ol49-7. Wieczorem przed halą lokomotywni odbyło się niezwykle widowisko pt. „Światło, dźwięk i para”. W blasku kolorowych reflektorów, w obłokach pary i przy wtórze muzyki Jeana Michela Jarre’a kolejne parowozy wytaczały się z wachlarza i kręciły się na obrotnicy, prezentując swe wdzięki. Później nastąpiła projekcja filmów o tematyce kolejowej, a na rampie rozładunkowej zorganizowano dyskotekę.

W sobotę od samego rana cała stacja tętniła życiem, pomiędzy stoiskami gastronomicznymi i kramami z pamiątkami przewijały się tłumy ludzi. Do Wolsztyna zjeżdżały się specjalne pociągi z turystami i VIP-ami z Wrocławia, Szczecina, Poznania, Wiednia, Budapesztu, Berlina i Cottbus. Na torze siódmym każdy chętny mógł przejechać się drezyną i zobaczyć wagon motorowy SN61-183 oraz szynowe wersje samochodów Warszawa i Fiat 126p. Na terenie lokomotywni można było obejrzeć wystawę prac artystycznych związanych z koleją oraz prezentację Zbiorów Sprzętu Ratownictwa Technicznego, a także dioramę ukazującą Parowozownię Wolsztyn z 1920 roku. Przy rampie przeprowadzono pokaz sprawności pracowników Straży Ochrony Kolei, a na torze 13 ratunkowy dźwig kolejowy EDK-2000 podniósł wolsztyński parowóz TKt48-147 (co *tekotka* przypłaciła niestety pęknięciem ostoi).

Około godziny 13:30 nadszedł czas na najważniejszą atrakcję imprezy – paradę parowozów. Tegoroczna edycja mogła



Wśród gości zagranicznych były parowozy z Czech, Węgier, Wielkiej Brytanii i Niemiec. Na zdjęciu parowóz niemiecki 18-201.

Fot.: Bartosz Kopeć

poszczycić się rekordową ilością maszyn uczestniczących w przejazdach. Przed publicznością zaprezentowały się wolsztyńskie Ok1-359, Ok22-31, Tr5-65, Pm36-2, Pt47-112, Ol49-7, Ol49-23, Ol49-111, należące do skansenu w Chabówce Ty2-953, Tr12-25, OKz32-2, a także wrocławskie TKt48-18. Z zagranicy przyjechały do nas czeskie parowozy 475.111 i 423.0145, węgierski 109.109, niemiecki pospieszny kolos 18 201 oraz angielski GWR 5521. Sam przebieg parady był standardowy, parowozy kolejno przejeżdżały przed publicznością po torach wyjazdowych w stronę Leszna i Konotopu. Na koniec parady zaprezentował się pociąg wojskowy z czasów Powstania Wielkopolskiego. Nie lada „atrakcją” było wykolejenie się pierwszej osi parowozu Pt47-112 na obrotnicy – na szczęście odpowiednie służby były na miejscu i szybko wstawiono niesforną koła na szyny.

Wieczorem w parku miejskim odbyła się finałowa gala konkursu Miss Świata Parowozów – Wolsztyn 2007.

W wyborach startowało 15 kandydatek, które zaprezentowały się publiczności w strojach kolejowych, młodzieżowych, bieliźnie, kreacji wieczorowej i sukni ślubnej. Tytuł Miss Świata Parowozów 2007 zdobyła Katarzyna Terlecka, studentka Akademii Medycznej w Warszawie. Główną atrakcją niedzielnego przedpołudnia były Międzynarodowe Zawody Maszynistów. Zawodnicy startowali w takich konkurencjach jak jazda na czas, wrzucanie węgla do pieca czy zatrzymywanie się jak najbliżej tarczy D1.

Z roku na rok parada parowozów przyciąga do Wolsztyna coraz większe rzesze turystów i miłośników. Cieszy fakt, że możemy podziwiać świeżo odrestaurowane parowozy oraz coraz ciekawszych gości z zagranicy. Należy mieć nadzieję, że kolejne parady będą równie udane jak poprzednie i że coroczna tradycja będzie kontynuowana.

## Nowinki z Pyrogradu



Na początku maja pojawiła się w sieci nowa wersja coraz bardziej popularnego komórkowego rozkładu jazdy poznańskiej komunikacji o nazwie „Ginger”. Jest to wersja dźwiękowa dla niewidomych i słabowidzących. Wszystkie informacje zamieszczone w rozkładzie są czytane przez syntezator mowy (w telefonach udźwiękowionych). „GingerBlu” – bo tak nazywa się ta wersja rozkładu – jest bezpłatna i dostępna na stronie [www.ginger.pasjagsm.pl](http://www.ginger.pasjagsm.pl). (JN)



Jak co roku, w połowie maja w mieście odbyły się studenckie Juwenalia. Ogromna ilość studentów sprawiła, że wzmocnienie kursów tramwajowych było nie lada problemem. Organizator niestety spóźnił się z przygotowaniem propozycji dowozu publiczności nad jezioro Malta, przez co MPK Poznań miało kłopoty z odpowiednim dostosowaniem dodatkowych kursów do miejsc, w których odbywały się imprezy kulturalne. Uruchomiono linię N22 z ronda Kaponiera na Miłostowo, a linie 6 i 8 do godziny 23 jeździły co 10 minut. Niestety, nie wzmocniono linii autobusowych 233 i 237, przez co dojazd nad Malte po 23 graniczył z cudem. Miejmy nadzieję, że w przyszłym roku organizator wcześniej zdecyduje się na organizację dojazdów do swoich imprez. (BK/KD)



Na ulicy Gwarnej znak informujący o zainstalowanym odbiorniku track powieszony został zbyt wcześnie, więc tramwaje zatrzymują się na środku przystanku. Przez to niedopatrzenie przystanek podwójny nie jest wykorzystywany przez dwa tramwaje na raz. Istnieje jednak możliwość podjechania bezpośrednio do wysokości płyty najazdowej (zaznaczonej na asfalcie) i wykorzystania przystanku także przez drugi pociąg tramwajowy. (MJ)



Według doniesień z Modertransu składy *stopiątek* 146+147 i 340+341 zostaną składami szkoleniowymi z powiększoną kabiną, ale przystosowanymi do obsługi liniowej gdy nie będzie kursów lekcyjnych. Kabina będzie lekko cofnięta, ale tylko po lewej stronie, dzięki czemu zostanie zachowana liczba wejść do wagonu. Zmniejszy się jedynie liczba miejsc siedzących – o dwa krzesła. Dotychczasowy skład szkoleniowy 272+273 zostanie zmodernizowany standardowo

z podmianą pudeł i powróci do służby liniowej. Składy 150+151 i 152+153 otrzymają nowe, unowocześnione wizualnie pudła i napęd z polską aparaturą elektryczną – tyrystorową. Jeżeli te dwa składy sprawdzą się technicznie w eksploatacji, wtedy taka modernizacja stanie się standardem. Ponadto w Biskupicach trwa remont doczepy „sanockiej” ND. (TG/KD)



Już dziś wiadomo, że po otwarciu trasy tramwajowej przez most św. Rocha zostaną tam skierowane trzy linie tramwajowe: 5, 13 i 16. O ile obsługa dwóch pierwszych pozostanie bez zmian, o tyle szesnastka będzie obsługiwana przez zajezdnie S-1 Głogowska i S-3 Forteczna. W tym ciekawostka – każda z tych zajezdni przydzieli po dwie brygady niskopodłogowe, a więc na nowej trasie zobaczymy combino i tatrę. (JN)



MPK Poznań przegrało ostatnio przetarg na obsługę linii 111 i 118. Od września linie te obsługiwać będzie warszawska firma Warbus. Jak zapewniają jej przedstawiciele, ceny biletów będą niższe, a tabor stanowiąc będą nowe solarisy U12. (JN)



146 – pierwszy wagon szkoleniowy nowego typu. Cechą charakterystyczną jest cofnięta szafa za motorniczym.

Fot.: Jakub Gielniak



W nocy z 25 na 26 czerwca prowadzone były prace torowe na skrzyżowaniu ulic Przybyszewskiego i Dąbrowskiego. Wymieniono szyny łukowe i ułożono płyty na przejeździe przez tory. Linia nocna 239 jechała objazdem przez ulicę Szamotulską i Szamarzewskiego i dalej po trasie do Dworca Głównego PKP. (JN)



Z okazji Air Show wykonanego 26 czerwca przez grupę lotniczą Thunderbirds ze Stanów Zjednoczonych, MPK i PKP przygotowało dojazd dla publiczności na teren lotniska w Krzesinach. Zmobilizowano większość autobusów przegubowych do obsługi linii dodatkowych, jadących z Ronda Rataje i z Centrum Handlowego M1. Zawoziły one publikę, tak jak 11 listopada 2006 r., na samo lotnisko. Tym razem jednak kursów było więcej. Nowością była możliwość dojazdu pociągiem na sam teren lotniska. W tym celu podstawiono skład „push and pull” w postaci 9 wagonów piętrowych Bdhpurn i dwóch lokomotyw SM42 na ich końcach. Można powiedzieć, że logistycznie przewoźnicy dobrze wywiązali się z tej imprezy, szkoda tylko, że pogoda miewała tego dnia różne kaprysy. (TG/JN)



W dniach od 7 do 25 lipca br. w związku z prowadzeniem prac remontowych na rondzie Kaponiera (zjazd z ronda w kierunku południowym, tj. w stronę Mostu Dworcowego) zmienione zostały trasy linii tramwajowych nr 8, 10, 11, 12, 13, 14 i 15. Wszystkie – z wyjątkiem linii nr 13, którą skierowano na Most Dworcowy – jeździły ulicą Towarową. Na czas prowadzenia prac remontowych uruchomiono dodatkowy przystanek tramwajowy na ulicy Głogowskiej, za zjazdem z mostu Dworcowego w kierunku Górczyna (dla linii nr 5, 8 i 14). (TG)



Przez trzy noce z rzędu – 6/7, 7/8, 8/9 czerwca – trasa linii N21 była zmieniona z powodu wymiany sieci trakcyjnej na rondzie Kaponiera. Po zjeździe z PST N21 skręcał w lewo na moście Teatralnym, dalej jechał przez Fredry – Gwarną – św. Marcin – Marcinkowskiego – pl. Wolności – 27 Grudnia –



**Przy objeździe ul. Towarową, tradycyjnie już wystąpiły problemy z przepustowością skrzyżowań, wynikające z niedokładnego ustawienia sygnalizacji świetlnych...**

**Fot.: Marcin Jurczak**

Fredry, most Teatralny i dalej po stałej trasie do PST. (TG)



Z powodu pęknięcia kratownicy w czerwcu pożegnaliśmy się z Jelcem M11 o numerze 1941. Obecnie pozostało już tylko 12 sztuk tego osobliwego pojazdu. (MH)



Rozpoczął się montaż czytników komkart w autobusach obsługujących linie podmiejskie. Już niedługo wszystkie autobusy podmiejskie będą w takie czytniki wyposażone. (MH)



Kolejne autobusy otrzymały nowe fotele typu STER, które zastąpiły stare, wysłużone fotele, montowane fabrycznie. Są to: MAN-y 1034 i 1036 oraz neoplany 1520 i 1532. (MH)

**opracowanie:** Jędrzej Nowak

**informacje zebrali:** Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Mateusz Halaburda, Marcin Jurczak, Bartosz Kopeć, Jędrzej Nowak

## Z archiwum T

**Marcin Jurczak**

*Szanowni Czytelnicy! W związku z opóźnieniami w pojawianiu się kolejnych numerów Przystanku, prezentujemy dziś zaległe wstrzymania kwietniowo-majowe. Wstrzymania czerwcowe i lipcowe – w następnym numerze.*

**18.04. 69/9 1062.** Prawdopodobnie w przypiływie radości po zwycięstwie *Kolejorza* nad Pogonią Szczecin, bliżej niezidentyfikowany sprawca wybił szybę w autobusie jadącym w stronę Os. Kopernika. Zdarzenie miało miejsce na skrzyżowaniu Słowiańskiej i Murawy, szczęśliwie obyło się bez ofiar w ludziach.

**19.04. 75/3 1030 i 75/1 1117.** Niezłą fantazją wykazał się kierowca samochodu osobowego produkcji FSO, wyjeżdżając z ul. Ostatniej na Leszczyńską. Nie ustąpił on pierwszeństwa autobusowi 75/3, jadącemu w kierunku Dębca. Po uderzeniu odbił się i przydzwonił dodatkowo w podążającego w przeciwną stronę 75/1. Blokada drogi w tym miejscu trwała ponad półtorej godziny.

**21.04. 12/1 401.** Nietypowy *dwuskład* mogli obejrzeć pasażerowie w dniu 21 kwietnia. Uszkodzoną tatrę (zanik napięcia) spychał bowiem stojący za nią we wstrzymaniu siemens combino. Niskopodłogowy skład pokonał trasę z estakady na zajezdnię S-1, gdzie tatrę zaopiekowały się służby z S-3.

**22.04.** Czego to ludzie nie ukradną... Przybyły rano do PNR Budziszynska pracownik MPK stwierdził ślady włamania. Zbito jedną z szyb w pomieszczeniu socjalnym końcówki. Po oględzinach stwierdzono brak drabiny aluminiowej. Sprawę przejęła Komenda Policji Grunwald.

**24.04. 10/1 234+233.** Zanik jazdy w obu wagonach sprawił, że konieczne stało się zepchnięcie składu do zajezdni. Zadania tego podjął się stojący za uszkodzonym skład 192+191. *Czteroskład* dotarł szczęśliwie od Kosińskiego do skrzyżowania Głogowskiej z Hetmańską, gdzie utknął z powodu braku światła zezwalającego na lewoskręt (światło nie powtórzyło). Przejazd



składu przez skrzyżowanie odbył się w asyście służb NN. Sygnalizacja świetlna działała później poprawnie.

**26.04. 7/5 602.** Do wykolejenia *helmuta* doszło wczesnym rankiem (4.39) pod Okrągłakiem. Wagon wyjeżdżał z Budziszyskiej na Zawady. Interwencja dźwigu nie była konieczna, w tory wciągnął go dłuższy brat 666, stojący jako pierwszy we wstrzymaniu. Przyczyny wykolejenia nie udało się ustalić. Wcześniej nocy wymieniano szynę na łuku, według raportów torowisko nie wykazywało jednak jakichkolwiek odchyleń od normy. Ruch wznowiono przed 6 rano.

**26.04. 12/7 404.** W wagonach RT6N1 zdarzyć się może wszystko. Tym razem przyczyną 10-minutowego wstrzymania i konieczności awaryjnego zjazdu do zajezdni okazało się zapalenie instalacji obudowy piasecznicy III wózka. Wagon z ul. Zamenhofa samodzielnie zjechał przez Zawady na Forteczną.

**28.04. 234/1 1969.** Grupa agresywnych, nietrzeźwych pasażerów wyczerpała cierpliwość kierowcy ikarusa, który poprosił CNR o wsparcie ze strony służb mundurowych. Gdy funkcjonariusze zrobili porządek w wozie, kierowca autobusu (nie upewniając się czy istnieje możliwość bezpiecznego odjazdu) ruszył autobusem, taranując policyjnego fiata Palio Weekend. W autku do wymiany kwalifikowały się drzwi (wraz z szybą) i błotnik, *ekolog* wgniół sobie lekko lewe naroże. Całość działa się na Dworcowej pod wiaduktem, gdzie kierowca zatrzymał autobus w celu zrobienia porządku z pasażerami.

**30.04. 1/8 128+129.** Podczas jazdy w stronę Zawad, krótko przed godziną 17, miał miejsce nieplanowany, przedłużony postój na przystanku Żegrze III. Stwierdzono bowiem niedoleganie pantografu do sieci trakcyjnej, co wymagało interwencji pogotowia technicznego. Nie byłoby w tym zdarzeniu nic dziwnego, gdyby nie to, że kilkanaście dni wcześniej (18.04) identyczną usterkę zanotowano na tym samym przystanku w jadącym w stronę Stomila składzie... 128+129.

**04.05. 14/4 506.** Sporym (i to dosłownie) rozmachem wykazali się graficy, gruntując białą farbą wiadukt kolejowy na trasie PST (okolice ul. Norwida). Przy okazji udało im się pomazać przejeżdżającą nieopodal czernastkę. O pracujących malarzach poinformowano miejskie służby porządkowe, a tramwaj zjechał do zajezdni celem wyszorowania.

**07.05. 12/1 292+293, 4/4 298+299, 10/7 212+211 i 15/3 505.** To był sądny dzień dla tramwajów. Podczas manewrów na terenie zajezdni przy ul. Fortecznej doszło do najechania składu 292+293 na stojący na torze obok zestaw 298+299. Zdarzenie miało miejsce o godzinie 4.20. Służby technicznie nie zdążyły jeszcze posprzątać bałaganu na Fortecznej, gdy dostały informacje o kolejnym zderzeniu wóz-wóz. Na skrzyżowaniu Grunwaldzkiej i Wojskowej na stojący przed sygnalizatorem wagon 505 najechał skład 212+211. Motorniczy *stopiątki* zagapił się i nie zdążył wyhamować. Szczęśliwie oba pociągi wyjeżdżały z Budziszyskiej (zdarzenie miało miejsce ok. 4.45 rano) i nie przewoziły pasażerów. W momencie uderzenia skład 212+211 poruszał się z prędkością ok. 26 km/h. Ruch w tym miejscu utrudniony był do godziny 7.30. Los combino jest nadal nieznanym, do dziś pozostaje ono bowiem w stanie powypadkowym. Wszystkie trzy składy *stopiątek* po naprawach powróciły na trasy.

**08.05.** W wyniku pęknięcia rury wodociągowej doszło do zalania ul. Umultowskiej przed przejazdem kolejowym północnej obwodnicy Poznania. W wyniku powodzi

zablokowana została Umultowska na odcinku od Opieńskiego do linii kolejowej. Około 3.20 w nocy na polecenie Straży Pożarnej wstrzymano ruch pojazdów w obu kierunkach. Dopuszczono jedynie kursowanie autobusów wysokopodłogowych. Komunikację zastępczą zapewniał od rana przegubowy ikarus z 98/4, przez pierwszą godzinę jeżdżąc na trasie Różany Potok – Kampus UAM, a później przez dwie godziny (do 7.40) na trasie Różany Potok – Sobieskiego. Po 7 rano dołączył do niego drugi *przegub*, obsługujący 98/1.

**08.05. 68/7 1125.** Do międzygminnego pojedynku autobusowego doszło na skrzyżowaniu ulicy Piątkowskiej i Juraszów. Poznańskiego liona zaatakował reprezentujący gminę Czerwonak solaris Urbino 10. Oba autobusy nabawiły się uszkodzeń lusterek, pozostały jednak na linii. Podobny pojedynek miał też miejsce 14.05, gdy na Dworcu Śródka neoplan 1710 zaatakowany został przez swarzędzkie volvo. Lewe przednie naroże neoplana wyklepano.

**10.05. 17/2 172+171.** Zwrotnica na Rynku Jeżyckim okazała się pechowa dla jednej z najnowszych głogowskich modernizacji. Z torów wyskoczyła II oś I wózka oraz obie osie II wózka pierwszego wagonu w składzie. Dodatkowo przód wagonu obrócił się, uderzając w jadącego z przeciwka *helmuta* (18/2 901). Przez ponad półtorej godziny (20.26-21.58) skrzyżowanie było nieprzejezdne. Oprócz standardowych (światła, gniazda, blachy osłonowe), wagon 172 nabawił się także uszkodzeń baterii akumulatorów. Po długim oczekiwaniu na naprawę, na przełomie lipca i sierpnia, wóz 172 wylądował w Modertransie.

**12.05 11/3 655.** Pędzący mostem Królowej Jadwigi w stronę Sołacza motorniczy nie zachował ostrożności i najechał na tył ciężarowego mercedesa. Wagon 655 nabawił się przy okazji solidnego „ała” – rozpruciu uległ bok pojazdu, uszkodzone zostały także pierwsze drzwi. Do tego standardowo – pourywane lampki i lusterko.

**14.05. 188/2 1526.** Na ul. Morasko w jadącego w kierunku Przebódowa neoplana wpadł citroen ZX. Prowadzący *cytrynę* nie dostosował prędkości do warunków panujących na drodze, wypadł z trasy, a po odbiciu się od drzewa wylądował na burcie pobliskiego neoplana. Kierowca i pasażer auta wylądowali w szpitalu. Driver nie miał przy sobie niezbędnych dokumentów, miał za to 2,3 promila alkoholu we krwi.



Wagon 172 po wykolejeniu w dniu 10.05.

Fot.: Łukasz Nowicki

**14.05. 88/2 1909.** O tym, jak groźnym narzędziem jest kosiarka do trawy, przekonał się kierowca *pszczołki*. Na ul. Opieńskiego, wskutek uderzenia żyłki tnącej kosi spalinowej o kamień, doszło do wybicia szyby w przejeżdżającym nieopodal autobusie linii 88. Po 25-minutowym wstrzymaniu neoplan zjechał do zajezdni.

**15.05.** Sporych utrudnień w kursowaniu pojazdów komunikacji miejskiej mogła narobić majowa wichura. Ok. 2.30 w nocy Straż Pożarna rozpoczęła usuwanie konarów blokujących torowisko na Małych Garbarach (na wysokości Wronieckiej). Dziesięć minut później otrzymano wezwanie do oberwanej sieci trakcyjnej na Strzeleckiej (przy Łąkowej). Z powodu spadających konarów drzew doszło do oberwania sieci na odcinku ok. 100 metrów oraz zerwania poprzeczek naciągających. Konieczne było także godzinne wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej. Od rana tramwaje kursowały bez utrudnień.

**17.05. N21/1 668 i N21/2 669.** Tej nocy atrakcje fundowały pasażerom wozy linii N21. Najpierw, przed 1 w nocy, Zwierzak napotkał na Marcinkowskiego zanik napięcia w sieci trakcyjnej. Po włączeniu zasilania padło niskie napięcie w wagonie i 668 zmuszony był zjechać awaryjnie do zajezdni (gdzie podmieniono go na *holendra* nr 800). Ok. 2.40 nadmiar studentów doprowadził do uszkodzenia II drzwi w Arnoldowym wagonie 669 (drzwi zostały wyrwane z prowadnic). Do opanowania sytuacji wezwano radiowóz policyjny. Podsumowując (tu cytat z raportu): *Studenckie Juwenalia spowodowały ogromny ruch pasażerski w autobusach i tramwajach nocnych, co doprowadziło do ich przeciążenia.*

**18.05. 14/5 513 i 14/4 510.** Bliżej nieznanego działania sił kosmicznych wyeliminowało prawie jednocześnie dwa combino, kursujące tego dnia na linii 14. Najpierw o 6.04 padł wózek C w wagonie 513 (wózek C? combino – prawie jak tatra...), znajdującym się przed zajezdnią S-1. O 6.15 awarię systemu sieci pokładowej zgłosił motorniczy wagonu 510, jadącego Roosevelta w stronę Os. Jana III Sobieskiego.

**19.05. 22/3 224+223.** O tym, że pasażerowie nie lubią opuszczać uszkodzonych wagonów, wie każdy motorniczy. Tym razem jednak złość klientów MPK była tak wielka, że odmówili oni opuszczenia pojazdu po wcześniejszym rozerwaniu drzwi w II wagonie. W tramwaju wybuchła awantura, interweniowały służby mundurowe.

**19.05. M/1 602+456.** Dwukrotnie *puszki* w torach zgłaszał motorniczy muzealnego tramwaju linii M. NN fatygował się o 17.20 do zaparkowanej na Placu Wielkopolskim mazdy 626 (45 minut wstrzymania, dwa wypadnięte kursy), a potem o 23.25 do forda Mondeo (miejsce to samo, 21 minut wstrzymania).

**19.05.** Po meczu Lech-Legia zanotowano uszkodzenia łącznie 13 autobusów MPK. W większości były to standardowe zniszczenia „pomocowe” – uszkodzone drzwi, szyby, podsufitki i elementy oświetlenia wewnętrznego. Dla statystyków – lista uszkodzonych wozów wg numerów taborowych: 1452, 1454, 1456, 1458, 1952, 1953, 1954, 1956, 1957, 1960, 1961, 1966, 1972.

**22.05.** Po godzinie 1 w nocy Straż Miejska zatrzymała dwóch mężczyzn plakujących słupy odciągowe sieci i rozdzielnie elektryczne na ul. Św. Marcin (na wysokości auli Akademii Muzycznej). Panowie ukarani zostali mandatami – po 500 zł od łebka.

**24.05. 14/5 510.** Dobre miejsce na usterkę wybrało sobie combino 510. Awaria komputera pokładowego zablokowała wagon przy wjeździe na trasę PST. Wstrzymanie trwało około 30 minut, a miało miejsce w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego (od 7.47). Samo wstrzymanie nie byłoby pewnie tak opłakane w skutkach, gdyby nie motorniczy 12/10, który składem 244+243 wpakował się na środek skrzyżowania przy Moście Teatralnym, blokując tramwaje kursujące we wszystkich kierunkach. Co ciekawe – o finezji motorowego wagonu 244 doniosła służbom MPK jedna z pasażerek – totalnie zdziwiona jego zachowaniem. Uszkodzonego siemensa zepchnął na Sobieskiego wagon 662, kursujący tego dnia na 9/3.

**30.05.** W kategorii „Wstrzymanie miesiąca” pierwszą nagrodę przyznajemy kierowcy ciężarowego MAN-a, który, przewożąc na naczepie koparkę, uszkodził sieć trakcyjną w dwóch miejscach. Najpierw zahaczył o trakcję przy PKS-ie, a następnie całkowicie ją zerwał przy Półwiejskiej. Zdarzenie miało miejsce po godzinie 9 rano, łatanie sieci trwało prawie 3 godziny. Na zablokowanych odcinkach stało łącznie (w trzech miejscach) 19 pociągów, 7 kolejnych wycofano z Towarowej w stronę Mostu Dworcowego. Uruchomiono komunikację zastępczą: z Ronda Kaponiera na Dębiec (3 wozy) i Rondo Rataje (4 wozy).

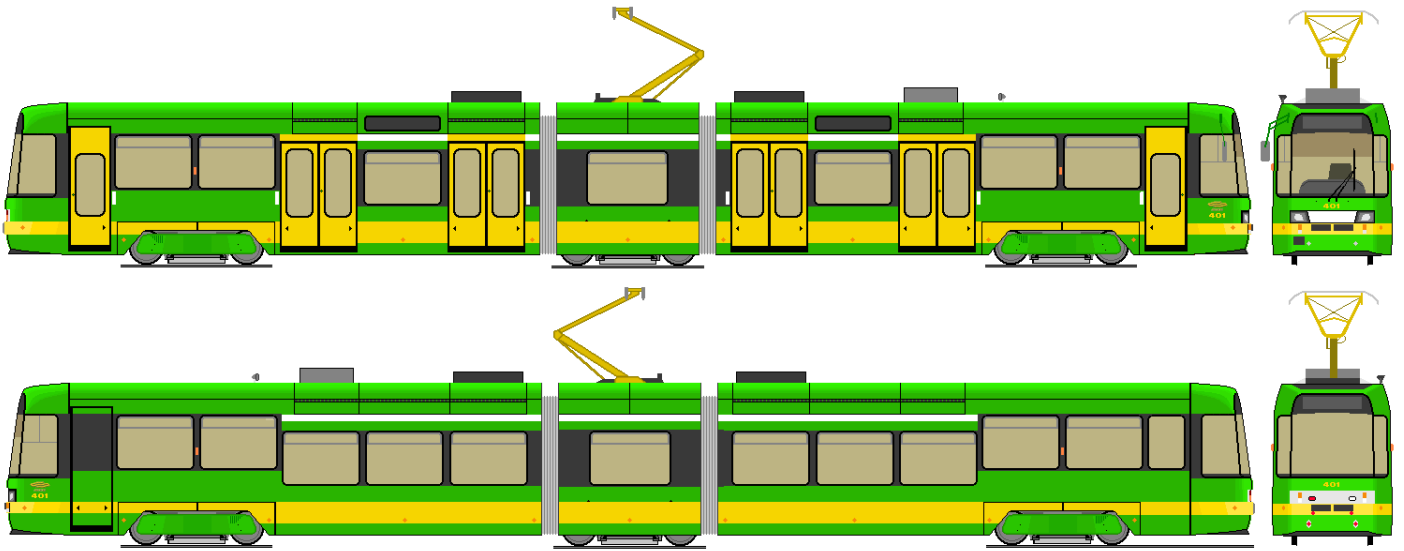
## „Na torach” – Tatra RT6N1

Jędrzej Nowak

Pierwszy kontakt Poznania z Tatrą RT6N1 przypadł na rok 1996, gdy ogłoszono pierwszy w Polsce przetarg na zakup nowych tramwajów po przemianach ustrojowych w 1989 r. Chęć zakupu nowoczesnych tramwajów wiązała się z rychłym otwarciem Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Do przetargu stanęło kilku oferentów: Konstal Chorzów z projektem tramwaju 116N, Mittenwalder Gerätebau GmbH ze zmodernizowaną tatrą KT4D z obniżonym członem środkowym (Tatra KTNF6), FPS HCP Poznań z tramwajem 105N/2 (takim jak istniejący już wagon nr 400), lecz tylko konsorcjum dwóch firm – ČKD Praha i FPS HCP Poznań – spełniało wymagania przetargowe. Oferowany pojazd był nowy i istniał już wcześniej wyprodukowany choćby jeden prototyp. Jak się później okazało, spełnienie tych kryteriów mimo wszystko nie uchroniło MPK przed wyborem konstrukcji wadliwej.

Zwycięski tramwaj to pojazd trójczłonowy, w 63% procentach powierzchni niskopodłogowy. Posiada dwa skrajne wózki napędowe, a środkowy jest toczny, dzięki temu można było uzyskać niską podłogę również w członie środkowym. Odbierak

Podstawowe dane wagonów Tatra RT6N1	
Producent	ČKD Praha – FPS HCP
Wymiary (dł./szer./wys.)	26 280 / 2 440 / 3 200 mm
Liczba osi / wózków	6 / 3
Liczba silników / moc łączna	4 / 4*104 kW
Lata produkcji	1997-1998
Lata dostaw	1997-1998
Ilość dostarczonych	10 sztuk
Zakres numeracji	401-410
Stacjonowanie	S-3 Forteczna



Rys.: Jędrzej Nowak

prądu jest połówkowy. Wnętrze jest odpowiednie dla trasy PST, czyli posiada dużą liczbę miejsc stojących – 271 (według normy 4 os/m<sup>2</sup>) i mniej siedzących – 46. Udogodnieniem dla pasażera jest zapowiedź przystankowa, pozwalająca na lepszą orientację w przebiegu trasy. Po jazdach testowych w czerwcu 1996 roku okazało się, że wagon jest za szeroki na poznańskie tory i poprzez inny profil pudła gorzej wpisuje się w zakręty, przekraczając skrajnię. Wprowadzono więc poprawki do dokumentacji – zmieniono kształt osłon wózków, dzięki czemu udało się ograniczyć przekraczanie skrajni na zakrętach. Nie obyło się natomiast bez modyfikacji peronów na trasach, gdzie tatra miałyby kursować. Do dziś tramwaje te nie mogą wjeżdżać na niektóre odcinki torowisk.

Zanim jednak doszło do pierwszych dostaw, konsorcjum ČKD popadło w tarapaty finansowe i jasne stało się, że dostawy tramwajów będą opóźnione. Pierwotnie pierwsze 5 sztuk miało być wyprodukowanych w Pradze i dostarczonych do końca 1996 roku, a 5 kolejnych zmontowanych w Poznaniu w FPS-ie. Niestety pierwsza partia dotarła na miejsce dopiero pomiędzy majem a wrześniem 1997 roku. Długi czas oczekiwania na otrzymanie homologacji sprawił, że wozy te wyjechały w trasę dopiero w czwartym kwartale 1997 roku. Powodem były niestandardowe wymiary nadwozia i złe parametry hamowania. Ostatecznie jednak udało się wagony zmodyfikować, wprowadzając układ hamulcowy do środkowego wózka (wcześniej posiadał on tylko hamulec postojowy). Ostatecznie 27.09.1997 roku nastąpiła premiera jazdy liniowej tatry RT6N1 na linii 12. Pierwszym wozem na linii był wagon z nr bocznym 402. Nie dotrwał on do końca służby i po kilku kursach uległ awarii. Od tej pory było jasne, że MPK będzie miało z tatrami



Zdecydowaną większość czasu Tatry RT6N1 spędzają na linii nr 12, pojawiały się jednak m.in. na 7, 13 i 15.

Fot.: Rafał Bręczewski

same problemy. Po awariach czekały na części zamienne, a wtedy Poznań miał braki taborowe. Nie miał wystarczającej ilości wagonów z demobilu, a wagony 102N/Na zaczęto wycofywać z myślą o dostawach nowych tramwajów.

W ostatnich latach tramwaje te stały się mniej awaryjne i nie stwarzają już takich problemów jak wcześniej. Od czasu do czasu zdarza im się jakaś poważniejsza awaria, ale przy obecnej ilości wozów w rezerwie nie ma problemu z zastąpieniem tatry innym wozem. W tym roku wagony te obchodzą 10. rocznicę kursowania po poznańskich torach.

## Reklamy tramwajowe

opr. Łukasz Nowicki

zmiany w malowaniach tramwajów za okres: marzec-sierpień 2007

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
81+82	-	barwy MPK	Należzowianka	niebieski	
83	-	barwy MPK	Profesja	czerwono-zielony	naklejana
85	-	barwy MPK	Profesja	czerwono-zielony	naklejana

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
92+91	-	barwy MPK	Należzowianka	niebieski	
96+95	-	barwy MPK	Wyższa Szkoła Bankowa	niebieski	
116+115	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
124+123	HERBALIFE	zielony	-	barwy MPK	

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
146+147	STOVIT	niebiesko-biały	-	barwy MPK	po NG
156+157	Głos Wielkopolski	niebieski	-	barwy MPK	po NG
158+127	-	barwy MPK	Castorama	żółto-niebieski	
170+169	LG	czerwono-biały	-	barwy MPK	
172+171	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
182+181	Royal Canin	biały	-	barwy MPK	
186	Money Bank	biały	-	barwy MPK	
188+187	Scotch-Brite	zielony	-	barwy MPK	
192+191	-	barwy MPK	Nałęczowianka	niebieski	
198+197	ZŁOTE PRZEBOJE	pomarańczowy	-	barwy MPK	
200+199	KNORR	zielony	Oscillococcinum	biało-żółto-fioletowy	
200+199	Oscillococcinum	biało-żółto-fioletowy	Discovery	biały	
200+199	Discovery	biały	-	barwy MPK	
202+201	Milka	czerwono-fioletowy	-	barwy MPK	
202+201	-	barwy MPK	Lotto	żółty	
204+203	LG GSM	czerwono-biały	-	barwy MPK	
204+203	-	barwy MPK	Nałęczowianka	niebieski	
210+209	LG	czerwono-biały	Telegrosik	pomarańczowy	
232+231	150 lat Gazowni w Poznaniu	żółto-zielony	-	barwy MPK	
234	Luvoo	niebieski	-	barwy MPK	
239	ASGARD	biały	-	barwy MPK	
240	ASGARD	biały	Wielkie budowanie	pomarańczowy	
242+241	Getinbank	zielony	-	barwy MPK	
250+249	-	barwy MPK	Nałęczowianka	niebieski	
256+255	-	barwy MPK	M&M's		naklejana na szyby
256+255	M&M's		-	barwy MPK	
258+257	LG	czerwono-biały	-	barwy MPK	
258+257	-	barwy MPK	Nałęczowianka	niebieski	
264+263	Getinbank	zielony	-	barwy MPK	
274+275	GP	niebieski	-	barwy MPK	
276+277	Atom PC	czerwono-biały	Vabbi	niebieski	
280+281	KNORR	zielony	Oscillococcinum	biało-żółto-fioletowy	
280+281	Oscillococcinum	biało-żółto-fioletowy	Discovery	biały	
280+281	Discovery	biały	-	barwy MPK	
296+297	LG	czerwono-biały	-	barwy MPK	
308+309	-	barwy MPK	Kuchnia Polki	kremowo czarny	
316+317	Mleczarnia Naramowice	biało-niebieski	-	barwy MPK	
316+317	-	barwy MPK	Nałęczowianka	niebieski	
326+327	LG	czerwono-biały	Telegrosik	pomarańczowy	
401	Danone	fioletowy	-	barwy MPK	
402	Aquanet	niebieski	Knorr	zielony	

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
403	-	barwy MPK	Big Star	brązowo-czarny	
404	Danone	fioletowy	-	barwy MPK	
404	-	barwy MPK	Kupiec Poznański	zielono-czerwony	
404	Kupiec Poznański	zielono-czerwony	-	barwy MPK	
404	-	barwy MPK	Harry Potter	biało-czarny	
405	Big Star	brązowo-czarny	-	barwy MPK	
406	Przewodnik Katolicki	biały	SEPHORA	biało-czarny	
406	SEPHORA	biało-czarny	-	barwy MPK	
407	-	barwy MPK	Knorr	zielony	
408	-	barwy MPK	Play	fioletowy	
408	Play	fioletowy	-	barwy MPK	
409	Danone	fioletowy	-	barwy MPK	
409	-	barwy MPK	Multikino	fioletowy	
410	Przewodnik Katolicki	biały	-	barwy MPK	
410	-	barwy MPK	MTV	fioletowy	
410	MTV	fioletowy	-	barwy MPK	
615	LEWIATAN	żółty	sam podkład	żółty	
615	sam podkład	żółty	Lewiatan	żółty	odnowa
659	ETC	pomarańczowo-biały	Nowe barwy MPK	żółto-zielony	
662	-	barwy MPK	OSM Czarnków	żółty	naklejana środkowy człon
664	Aigo	żółto-niebieski	TRUST	biało-czerwony	naklejana środkowy człon
670	ORIX	niebiesko-czarny	Nowe barwy MPK	żółto-zielony	
670	Nowe barwy MPK	żółto-zielony	Palmiarnia Poznańska	żółto-zielony	naklejana
674	TRUST	srebrno-czerwony	Masterprint XL	biało-niebieski	
678	Komputronik	niebieski	Komputronik	niebieski	odnowa
682	ETC	pomarańczowo-biały	Nowe barwy MPK	żółto-zielony	
682	Nowe barwy MPK	żółto-zielony	Odpady	biały	naklejana środkowy człon
683	OPTI DOM	biało-zielony	Masterprint XL	biało-fioletowy	

### 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: Tomasz Gieżyński, 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.