

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 8 (88)
15 listopada 2007 r.

www.przystanek.z.pl

ISSN 1730-6388

Zakończenie sezonu na liniach turystycznych, liniowa inauguracja składu 105N Dykta powraca...

Robert Bartkowiak

14 października po raz ostatni w tym roku można było przenieść się w czasie i podziwiać poznańskie *fyrtille* z zabytkowych pojazdów kursujących na liniach turystycznych 0 oraz 100. Po raz ostatni można też było zwiedzić Muzeum Komunikacji Miejskiej, gdzie zgromadzone są liczne dokumenty, zdjęcia i eksponaty, naznaczone historią poznańskiego transportu publicznego. Po raz ostatni można było spotkać prawdziwych konduktorów, w mundurach, z czapką na głowie i czarną torbą na ramieniu – jak za dawnych lat.

Rok 2007 przyniósł wiele zmian w organizacji linii turystycznych. Stało się tak za sprawą trójstronnego porozumienia między MPK Poznań Sp. z o.o., Biurem Programu „Trakt Królewsko-Cesarski w Poznaniu” oraz Klubem Miłośników Pojazdów Szynowych. Wprowadzono między innymi nowe mundury dla motorniczych oraz obsługi linii turystycznych, nawiązujące wyglądem do konduktorskiego stroju sprzed lat. Podczas jazdy lektor opowiadał o mijanych zabytkach i miejscach ważnych w historii miasta. Zapowiedzi – w zależności od potrzeb pasażerów – były dostępne w trzech wersjach językowych: polskiej, niemieckiej i angielskiej. Dzięki zastosowaniu takiego rozwiązania, linie turystyczne 0 i 100 odwiedzali nie tylko turyści z Polski, ale także wielu z zagranicy. Ponadto zwiększono ilość kursów – co niedzielę zerówka i setka startowały o każdej pełnej godzinie między 13



Zakończenie sezonu na liniach turystycznych było okazją do przewiezienia wyremontowanym składem pierwszych pasażerów.
Fot.: Robert Bartkowiak

a 17. Obie linie wyruszały z ulicy Gajowej, gdzie były skomunikowane – pasażerowie mogli się przesiąść z zabytkowego tramwaju do *ogórka* i odwrotnie. Przejazd linią 0 obejmował zwiedzanie Muzeum Komunikacji Miejskiej, zlokalizowanego na terenie zajezdni tramwajowej przy ulicy Głogowskiej. Natomiast głównym zadaniem linii autobusowej 100 było dowieszenie pasażerów do Kolejki Parkowej Maltanka. Z myślą o rodzinach wprowadzono bilet rodzinny oraz dzienny, który upoważniał do przejazdu zarówno liniami 0 i 100, jak i Maltanką. W pojazdach komunikacji miejskiej i na przystankach rozwieszono liczne plakaty zachęcające do skorzystania z linii turystycznych w nowym wydaniu. Dodatkowo w dniach 7-9 września w Kupcu Poznańskim i na Starym Rynku przeprowadzono akcję promującą niedzielne przejażdżki po mieście. Jak widać, z roku na rok na liniach turystycznych przybywa atrakcji, które stają się powodem do dumy. Dlatego dziś możemy świętować zakończenie bardzo pracowitego i równie udanego sezonu.

Przygotowania do oficjalnego zamknięcia ruchu na liniach turystycznych rozpoczęły się punktualnie o godzinie 12. Wtedy to na miejsce zbiórki w zajezdni tramwajowej przy ulicy Gajowej dotarli wszyscy konduktorzy Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych. Jako pierwszy na terenie zajezdni tuż



Na ostatniej tegorocznej zerówce nie mogło zabraknąć konduktorów, Prezesa... i kolorowanek.

Fot.: Robert Bartkowiak

po godzinie 12 pojawił się długo przez wszystkich oczekiwany skład 105N+105N 194”+193”, świeżo po remoncie. Przywrócono mu prawie oryginalny wygląd z roku 1975, mimo że numery 194 i 193 pochodziły z 1977 roku i nie miały kremowego fartucha. Tramwaj wyposażony jest w napędy drzwi nowego typu (z zabezpieczeniem przed przytrzaśnięciem pasażera), żółte kasowniki R&G oraz rejestrator jazdy MESIT. 194”+193” będzie wykorzystywany w ruchu liniowym w sytuacjach niedoboru składów 105Na. Tym sposobem powiększyła się nam rodzina poznańskich tramwajów w historycznym malowaniu, co niezwykle cieszy i dobrze rokuje na przyszłość.

Oprócz premierowego składu w ostatnich przejazdach wzięły udział jak zawsze N+ND 602+456 oraz Kanciak 102N 1. Nie można również zapomnieć o kultowym czerwonym *ogórk* – jeliczu RTO 1679, który – jak co tydzień – stawiał się dzielnie do służby.

Już przed godziną 13 przed bramą zajezdni zaczęli się zbierać pierwsi pasażerowie. Wielu z nich przyszło nieco wcześniej, by móc dokładnie obejrzeć skład 194”+193” i wykonać kilka pamiątkowych zdjęć do swoich zbiorów. Obecność tylu tramwajów, bo aż trzech, wprawiła osoby oczekujące w zakłopotanie. Nie wiedzieli oni, czy wybrać najstarszego, poczciwego N+ND, czy też może 105N+105N, świeżo po remoncie. U wielu osób wygrał jednak sentyment do tramwajów ich dzieciństwa, dlatego pozwolili się oni porwać w czasie przez skład 602+456. Ze względu na 8 Poznań Maraton zmianie uległy trasy obu linii turystycznych:

Linia tramwajowa 0: Gajowa – Zwierzyniecka – rondo Kaponiera – św. Marcin – Marcinkowskiego – Podgórna – Strzelecka – Królowej Jadwigi – Jana Pawła II – rondo Śródka / Maltanka – Estkowskiego – 23 Lutego – Fredry – Roosevelta – rondo Kaponiera – Zwierzyniecka – Gajowa.

Linia autobusowa 100: Gajowa – Zwierzyniecka – rondo Kaponiera – św. Marcin – Marcinkowskiego – plac Wolności – 3 Maja – Ratajczaka – Przemysłowa – Hetmańska – Dmowskiego – zajezdnia Głogowska / Muzeum – Głogowska – Zwierzyniecka – Gajowa.

Podczas pierwszego kursu wagon 102N 1 pełnił funkcję rezerwy, na wypadek gdyby wagony nie zdążyły dotrzeć na Gajową na czas. Istniało bowiem ryzyko, że tramwaje zostaną zatrzymane przez maratończyków. Tak się jednak nie stało, ani podczas pierwszego kółka, ani drugiego, gdy 102N 1 wyruszył w trasę, a rolę rezerwy przejął N+ND 602+456. Po zakończeniu maratonu, o godzinie 15, linie 0 i 100 wróciły na swoje stałe trasy.

Sezon 2007 na liniach turystycznych należy zaliczyć do bardzo udanych, ponieważ wcielono w życie wiele nowych pomysłów, które odbiły się pozytywnie na ilości przewiezionych pasażerów. Od 29 kwietnia do 14 października z usług linii turystycznych skorzystały ponad 3 tysiące osób. Dlatego serdecznie dziękujemy wszystkim, którzy wspierali funkcjonowanie poznańskich linii turystycznych!

Sprzedż biletów na liniach turystycznych AD2007

miesiąc	jednorazowe	dzienne	rodzinne
maj	414	20	19
czerwiec	208	22	63
lipiec	437	11	53
sierpień	873	35	95
wrzesień	337	38	50
RAZEM:	2269	126	280



*Zerówka...
w obiektywie
14.10.2007
14.10.2007
fot: Robert Bartkowiak*

Po spotkaniu Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP Ratując zabytki

Marcin Jurczak

W dniach 20-21 września 2007 odbyło się spotkanie Krajowego Klubu Miłośników Historii i Zabytków Transportu. W spotkaniu tym po raz drugi wzięli udział przedstawiciele Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych i Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu. W tym roku połączona delegacja KMPS/MPK liczyła trzy osoby – poznańskie stowarzyszenie i przewoźnika reprezentowali kol. Janusz Matuszewski, kol. Maciej Rudzki i piszący te słowa, reprezentując także redakcję Przystanku.

Miejscem tegorocznego spotkania była Łódź – miasto ciekawe pod wieloma względami, także komunikacyjnymi. Na oficjalną, seminaryjną część spotkania wybrano łódzki NOT, gdzie zgromadzili się przedstawiciele kół i oddziałów SITK z całej Polski. Po krótkim wprowadzeniu i okolicznościowych gratulacjach dyskutowano m.in. o stuleciu wolsztyńskiej parowozowni i najbliższych planach SITK. W imieniu Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych wygłoszono prezentację dotyczącą działalności stowarzyszeń zrzeszających miłośników komunikacji miejskiej – opierając się na poznańskim przykładzie.

Druga część dnia upłynęła uczestnikom pod znakiem zwiedzania lokalnych zabytków techniki. Najciekawsza dla tramwajowych hobbystów okazała się wizyta w otwartym niedawno Muzeum Komunikacji Miejskiej. Na terenie obiektu zgromadzono setki ciekawostek związanych z transportem publicznym. Znaleźć tu można kilkadziesiąt modeli pojazdów, kasowniki, bilety, elementy wyposażenia wagonów. Pod sufitem wisi sieć trakcyjna, a na ścianach zdjęcia komunikacji miejskiej – tej dawnej i tej współczesnej. W pomieszczeniu obok znalazło się miejsce na zabytkowe wagony tramwajowe. W chwili zwiedzania muzeum znajdowały się tam m.in. dwa sprawne wagony historyczne – Herbrand GE-58 z 1910 roku i o 19 lat młodszy Lilpop II. To właśnie hala umożliwiająca przechowywanie wagonów historycznych z dala od niekorzystnych warunków atmosferycznych zrobiła na zwiedzających największe wrażenie.



Miejscem tegorocznego spotkania Klubu Miłośników Historii i Zabytków Transportu był łódzki NOT.

Fot.: Marcin Jurczak

Drugim elementem programu wycieczkowego było zwiedzanie Portu Lotniczego im. Władysława Reymonta. Uczestnicy spotkania zapoznali się z funkcjonowaniem obu czynnych terminali łódzkiego lotniska, a także z planami rozbudowy obiektu. Historycznie port nie pełnił większego znaczenia dla lotnictwa cywilnego, za to obecnie przeżywa drugą młodość. Jest to związane przede wszystkim z ekspansją tanich przewoźników, którzy za pomocą uruchomionych połączeń wydatnie przyczynili się do wzrostu liczby obsługiwanych pasażerów. A wzrost ten był gigantyczny – z nieco ponad 18 tys. pasażerów obsługiwanych w roku 2005 do prawie 217 tys. rok później (co oznacza dwunastokrotny wzrost!). Średnie obłożenie samolotów tanich linii lotniczych przekracza 80 procent. Niedaleko portu lotniczego, na obszernym placu znajduje się także spora kolekcja samolotów wycofanych z eksploatacji. W przyszłości być może stanie się ona zaczątkiem muzeum prezentującego historię lotnictwa.

Drugi dzień spotkania uczestnicy poświęcili na zwiedzanie obiektów znajdujących się w Zduńskiej Woli. Wśród nich znalazły się te należące do PKP Cargo S.A. To właśnie z obecnego Zakładu Taboru Zduńska Wola Karsznice jeszcze kilka lat temu wyruszały pociągi retro prowadzone trakcją parową. Obecnie w skansenie pozostały jedynie zimne eksponaty – od parowozów (wśród nich m.in. amerykański Ty246), poprzez lokomotywy spalinowe (m.in. SM31 i SM41), po elektryczne (ET21-01). Obecnie Karsznice na kolejowej mapie Polski coraz częściej zaznaczane są nie jako miejsce lokalizacji cennych zabytków kolejnictwa, ale wyłącznie noclegownia słynnych radzieckich Czapałowców*.

* – serię 50 dwuczłonowych lokomotyw elektrycznych ET42 (w Polsce z racji radzieckiego pochodzenia zwanych Czapałowcami – na część radzieckiego i rosyjskiego wojskowego) wyprodukowano w latach 1978-82 i w całości przydzielono do ówczesnego Zakładu Taboru Karsznice. Po dzień dzisiejszy służą one do ciągnięcia najcięższych pociągów węglowych z południa na północ.



Łączona ekipa MPK/KMPS podczas podróży zastępczą komunikacją autobusową na trasie Kuluszki – Skierniewice.

Fot.: kierowca MZK

Wizyta w Łodzi okazała się nie tylko ciekawym spotkaniem ze specjalistami z branży, ale także szansą na zobaczenie części z ogromnej liczby zabytków techniki, gromadzonych przez lata w różnych miejscach naszego kraju, i cierpliwe – choć coraz

ciszej – domagających się zachowania dla przyszłych pokoleń. Bo, jak głosił napis na jednym z nieczynnych już niestety karsznickich wagonów retro: „Jak zniszczysz – Twoje dzieci i wnuki już tego nie zobaczą”...

W jakim celu szlifuje się szyny tramwajowe? Papierem ściernym po torach

Łukasz Bandosz

Eksploatowany tor tramwajowy wymaga ciągłej konserwacji. Systematycznej kontroli powinna podlegać zarówno sieć trakcyjna, jak i torowisko. Aby zapewnić pasażerom bezpieczeństwo podczas korzystania z komunikacji tramwajowej oraz zapobiec ewentualnym awariom, wszelkie usterki użytkowanej infrastruktury należy usuwać na bieżąco. Wśród działań konserwujących sieć tramwajową powinno znajdować się między innymi systematyczne szlifowanie szyn.

Dlaczego? Podczas eksploatacji szyny tramwajowe ulegają stopniowemu zużyciu. Objawia się to między innymi zniekształceniem profilu główki szyny na powierzchni toczenia się kół. Nieprawidłowy kształt szyny powoduje znacznie szybsze zużywanie się obręczy kół tramwajowych i zmniejsza komfort jazdy (drżania, hałas). W związku z tym konieczne jest regularne szlifowanie szyn, które ma na celu przywrócenie im odpowiedniego profilu. Dzięki temu możliwe jest znaczne przedłużenie żywotności toru oraz podniesienie komfortu jazdy tramwaju.

Szczególnie uciążliwym następstwem zużywania się żelaznego szlaku są powstające na główce szyny regularne nierówności w postaci poprzecznych fal. Zjawisko to występuje na długich odcinkach, gdzie tramwaje się rozpędzają i jadą na wybiegu. Jednak szczególnie uciążliwe są faliste nierówności na odcinkach tras tramwajowych wbudowanych w jezdnię



Rolą szlifierki jest wyrównywanie nierównej powierzchni szyny (zdjęcie górne). Pofalowana szyna wyrównywana jest za pomocą tarcia twardym kamieniem umieszczonym na dodatkowym wózku pojazdu (sześć klocków na dolnym zdjęciu).

Fot.: ŁB/MJ



Szlifierka Windhoff SF 50 zakupiona została przez Tramwaje Warszawskie.

Fot.: Marcin Jurczak

w lekkim łuku, a także przy rozjazdach tramwajowych. Do niedawna czuło się je podróżując trasą Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Dzięki przeprowadzonemu w sierpniu szlifowaniu tego odcinka maszyną AT VM 8000-12 szwajcarskiej firmy Autech znacznie podniósł się komfort podróży tą trasą. Jednak w wielu innych rejonach miasta tory również wymagają pilnego szlifowania. Najbardziej „pofalowane” szyny można znaleźć na ulicy Górna Wilda, na wjeździe na most Królowej Jadwigi od strony przystanku AWF, czy też na rozjazdach przy dworcu PKS. Na łukach na Strzeleckiej, przejeździe przez skrzyżowanie ulic Jana Pawła II i Baraniaka, czy też Zamenhofs i Piłsudskiego sytuacja przedstawia się równie niepokojąco.

Od wielu już lat na ulicach Poznania nie widuje się szlifierki ciągniętej przez gospodarczego eNa. I od jakiegoś czasu brak tego typu konserwacji torowisk staje się coraz bardziej odczuwalny. Pogorszyły się warunki podróży pasażerów i pracy motorniczych. Same pojazdy podczas jazdy po takim torowisku wpadają w drżania. Z pewnością wywiera to negatywny wpływ na ich stan techniczny, przyczyniając się do szybszego zużycia poszczególnych części układu jezdnego. W wielu miejscach tramwaje hałasują pod oknami mieszkańców właśnie przez jazdę po „pofalowanych” szynach. Z pewnością nikt z mieszkańców Ratajczaka nie poprze budowy linii tramwajowej na tej właśnie ulicy zdając sobie sprawę z hałasu, jaki powoduje funkcjonowanie komunikacji tramwajowej – hałasu znanego ze Strzeleckiej czy z Górnej Wildy.

Torowisko należy konserwować, również poprzez szlifowanie szyn. Trzeba to robić regularnie, a w przypadku poznańskich torowisk konieczne jest nadrobienie wieloletnich już zaległości. Inna opcja to częsta wymiana szyn, a na to – niestety – nie ma odpowiednich środków finansowych, nawet w przypadku torowisk zdegradowanych (jak odcinek pomiędzy pętlą Dębiec

i ul. Hetmańską). Ponadto procedury przygotowania niektórych inwestycji ciągną się latami (np. ul. Winogrody).

A co z możliwościami rozwiązania tego problemu? Można, podobnie jak to było w sierpniu z trasą PST, zlecać szlifowanie poszczególnych odcinków miejskiej sieci tramwajowej wykonawcom z zewnątrz. Innym rozwiązaniem jest powrót do stosowania szlifierki znajdującej się na stanie poznańskiego MPK. Niestety, może ona pracować jedynie w nocy, ze względu na konieczność wykonywania szlifowania przy małej prędkości. Jej dodatkową wadą jest częsta awaryjność, ponadto opór toczenia przy szlifowaniu szyn przyczyniał się do częstych usterek ciągnących szlifierkę wagonów gospodarczych.


Inne rozwiązanie zastosowano w stolicy. Tramwaje Warszawskie zakupiły w zeszłym roku wielofunkcyjny pojazd techniczny Windhoff SF 50. Jest to wagon dwukierunkowy, wyposażony w urządzenia do szlifowania i czyszczenia szyn tramwajowych. Ponadto pojazd może pracować jako holownik, pług odśnieżny, może służyć też do podlewania trawy posianej na torowisku lub odchwaszczania wydzielonych torowisk.


Ogromną zaletą pojazdu jest fakt, iż swoje główne funkcje – szlifowania i czyszczenia szyn – wykonuje w dzień, przy prędkości 40 km/h, nie zakłócając regularnego ruchu tramwajowego. 12,5-metrowy SF 50 wyposażony jest w dwa wózki napędne i trzeci do szlifowania szyn. Dużą moc pojazdu zapewniają cztery asynchroniczne silniki prądu przemiennego o mocy 100 kW każdy. Impulsowy układ rozruchu oparty jest na tyrystorach IGBT. Od kilku miesięcy pojazd regularnie wyjeżdża na żelazne szlaki stolicy i wykonuje swoje zadania bez najmniejszych przeszkód.


Zapewne niejeden poznański motorniczy, jeżdżąc po szynach przypominających nierządno tarkę, marzy o tego typu pojeździe w naszym mieście. Może kiedyś doczeka się rozwiązania problemu nieszlifowanych szyn w Poznaniu? Jednak aby to nastąpiło, ten poważny problem musi zostać zauważony przez decydentów, którzy znajdą środki na jego rozwiązanie. Duże środki, bo jedyną wadą pojazdu typu Windhoff SF 50 jest jego cena. Taki wagon kosztuje w przybliżeniu tyle, co nowy niskopodłogowy tramwaj.

Nowinki z Pyrogradu


Tabor ogumiony


 Z powodu znacznych opóźnień linii 76 na trasie z os. Sobieskiego na os. Dębina, od 15 października wystawiana jest dodatkowa rezerwa autobusowa na os. Jana III Sobieskiego. Rezerwa ta powinna być obsługiwana taborem niskopodłogowym wielkopojemnym i jest przeznaczona na linię 76. (TG)

 MPK Poznań rozpisało przetarg na dostawę nowoczesnego pojazdu sieciowego. Jak wiemy, aktualnie używane pojazdy typu STAR są już mocno wysłużone. Do najciekawszych wymogów technicznych należą: zdolność do pokonywania 8-procentowych nachyleń podłoża w czasie jazdy po szynach, udźwig pomostu 600 kg przy wysięgu do 3 metrów i 450 kg przy wysięgu powyżej 3 metrów, maksymalny wysięg (mierzony od osi pojazdu do końca pomostu) 6,5 m, praca w zakresie temperatur od -25 do +40 stopni Celsjusza. (JN)


 We wrześniu rozstrzygnięto przetarg na dostawę 40 zestawów monitoringu wewnątrzpojazdowego. W taki zestaw wyposażono na próbę pierwszego ikarusa 280.26 o numerze 1953. Po rozwiązaniu ewentualnych problemów, wynikłych podczas prób, rozpocznie się proces montowania urządzeń w autobusach jeżdżących na liniach nocnych. (JN/AW)


Tabor tramwajowy


 17 października nastąpiła wiekopomna chwila dla stylizowanego na historyczny skład 105N 194⁺193⁺. Zaliczył on swój debiut liniowy po naprawie głównej, na linii 5. Było to podyktowane awariami trzech pantografów wagonów Combino, przez co rezerwa taborowa na Głogowskiej zmniejszyła się do minimum. Wspomniany skład jeździł na piątce tylko o poranku, do godziny 11:30, kiedy to podmienił go wóz 116+115, kończący służbę na linii 26. Funkcjonariusze KMPS zadbali o porządek w drugim wagonie i uchronili go od dewastacji. (JN)


 W Modertransie pełną parą przebiegają prace nad modernizacją *stopiątek* dla GOP-u (drugie pudło: z wagonu

535, dotarło 7.11). Prawdopodobnie niedługo skład ten wyjedzie na jazdy próbne. Podobnie sprawa się ma w przypadku ostatniego poznańskiego wagonu 102Na, którego remont dobiega końca. Natomiast doczepa typu ND z Sanockiej Fabryki Wagonów jest jeszcze we wcześniejszym stadium prac – na ten wagon przyjdzie nam jeszcze trochę poczekać. (KD)

 Nadal nie znamy przyszłości jedyne go na świecie pojazdu 105N/2. Pojawiły się głosy o wycofaniu i kasacji wozu, lub gruntownej przebudowie w Modertransie i przywróceniu mu użyteczności. KMPS wystosował oficjalne pismo do MPK Poznań o zachowanie tego wozu w charakterze tzw. „ekspozycji zimnej”, czyli nieporuszającego się na co dzień. (JN)

 Praskie przedsiębiorstwo komunikacyjne ogłosiło w ostatnim czasie chęć sprzedaży czterech sztuk tatr RT6N1. Pojazdy te nie spełniają wyśrubowanych czeskich norm (a w Pradze są np. wysokie i długie podjazdy), dla Poznania natomiast byłyby idealnym wzmocnieniem niskopodłogowego taboru tramwajowego. Klub Miłośników Pojazdów Szynowych poinformował MPK Poznań o możliwości okazynego odkupienia tych tramwajów. Naszym konkurentem może być węgierskie miasto Szeged, również zainteresowane praskimi tatrami. Zapewne nie trzeba nikogo przekonywać, że jako miasto posiadające spore doświadczenie w eksploatacji i naprawach tych wozów, możemy łatwo dostosować je do naszych potrzeb. (JN)

 Jak wynika z zapewnień Modertransu, jeszcze przed świętami Bożego Narodzenia na ulice Poznania powinny wyjechać tramwaje Moderus Alfa o numerach 150+151 i 152+153. Wagony charakteryzować się będą unowocześnionym względem 105Na wyglądem zewnętrznym (plastikowe ściany – przednia i tylna, wklejane szyby) i nowoczesną aparaturą. (MJ)

 Na linii 4 w ostatnich dniach można było zaobserwować taborowe ciekawostki. Otóż na czwórcie widziano składy *stopiątek* 204+203 i 140+141 wyposażone – jakże by inaczej – w tarcze dachowe. Zachęcamy do utrwalenia tego widoku na kliszy fotograficznej bądź matrycy. (TG/JN)



Z okazji 1 listopada pojawiło się kilka taborowych ciekawostek. Na 22/7 kursował stylizowany na historyczny skład 194+193, na 24/7 pojawił się natomiast forteczkański 336+337 z tarczami dachowymi i dodatkowymi kasetonami. Oba tramwaje miały Klubową obsługę, wagon 193 był dodatkowo „obstawiony” przez pilnujących porządku wolnotariuszy. Warto także odnotować rekordowe uruchomienie wagonów Combino. Na trasy wyjechało 13 z 14 posiadanych siemensów (co odliczając pozbawiony jednego członu wagon 505 daje 100% uruchomienia), obsługa linii 15 przedstawiała się zatem następująco (kolejne brygady): 507, 508 (podmieniony potem na 114+113), 504, 512, 502, 514, 510, 501, 511, 506, 503, 513, 509, 190+189. Postawa Wydziału S-1 dotycząca wysokiego uruchomienia niskich wozów na linii ementarnej jest godna pochwały. (MJ)

Przystanki



Ostatnio na przystanku Polanka pojawiły się nowe wiaty, podobne do tych na ulicy Kórnickiej. Chciałoby się rzec – wreszcie! Jak by nie patrzeć, bloki, które wyrosły tam jak grzyby po deszczu, zapewniły temu przystankowi całkiem sporą rzeszę pasażerów. Nowa wiata pojawiła się także na przystanku Sołacz (kierunek: Centrum), swoją estetyką psując jednak nastrój tego klimatycznego miejsca – w żaden sposób nie komponuje się z zachowaną tam budką tramwajarską. (JN/MJ)



Zarząd Dróg Miejskich realizuje kolejny etap poznańskiego Systemu Informacji Miejskiej. W kilku rejonach miasta pojawiły się tzw. „koła ratunkowe”, czyli dwustronne podświetlane panele, wyglądem przypominające citylighty, zawierające mapy okolic. Z pewnością ułatwią one przyjezdnym



Trwają jazdy próbne wagonu 118N Puma. Pojazd wyjechał na miasto po raz pierwszy w nocy z 1 na 2 października, i od tego czasu regularnie pojawia się na torach. Po gdańskich targach TRAKO powrócił do macierzy i został ponownie rozładowany na zajezdni S-3 Forteczna. Próby trwają, nadal istnieje zatem możliwość uwiecznienia na fotografii jednego egzemplarza nowego niskopodłogowca. (JN)

Fot.: Marcin Jurczak



Niecodzienną atrakcję można było przeżyć w dniach 19-25 października. Na przemian na liniach 1, 4, 12, 13 i 17 pasażerowie mogli ogrzać się zupką z *tytki*. Do tego szczęściarzom los pozwolił wygrać drobne upominki kulinarne. Do obsługi tej akcji oddelegowano skład 242+241, w którym pierwszy wagon pełnił rolę wagonu konkursowego, a doczepa – konsumpcyjnego. (JN)

Fot.: 3*Robert Bartkowiak

poruszanie się po Poznaniu – zlokalizowano je w najważniejszych punktach przesiadkowych i w sąsiedztwie dworców; mapy pokazują aktualne położenie oglądającego („tu jesteś”), linie i przystanki MPK oraz atrakcje turystyczne. Terenowi obserwatorzy Przystanku dotychczas zameldowali o „kołach ratunkowych” na trasie PST, Ogrodach, Grunwaldzie, ulicy Dziegielowej i... przy starym terminalu lotniczym na Ławicy. (AW/KP)

Remonty i objazdy



17 października oficjalnie otwarto nowy wiadukt nad Dolną Wildą. Jak wiadomo, dla tramwajów jest on czynny już od początku maja, natomiast dopiero teraz może z niego korzystać również trawka ogumiona – w tym linia nocna autobusowa 238. W otwarciu tegoż wiaduktu wzięli udział poznańscy oficjele, przywiezieni na miejsce Kanciakiem i combino 514. (JN)




W dniach 22-25 października przejazd kolejowy na stacji Poznań Dębiec był zamknięty z powodu remontu nawierzchni. Z tej przyczyny linia autobusowa 49 kursowała objazdem przez ulicę Opolską i 28 Czerwca, po czym wracała na stałą trasę. (TG)



W związku z remontem torowiska w okolicach przystanku PKS, w dniach 3-16 listopada zmienione są trasy sześciu linii tramwajowych. Najbardziej egzotyczną trasą jedzie linia 12: ze Starołęki przez rondo Rataje, rondo Śródka i Fredry na os. Sobieskiego. Linia 11 kursuje z Piątkowskiej przez Fredry i Strzelecką na os. Lecha. Warto odnotować także zmianę trasy szóstki, która z Królowej Jadwigi skręca w Wierzbicie, by przez Wilde, Hetmańską i Reymonta dojechać na Budziszynską. Kosmetyczne zmiany obejmują trasy 10 (z Roosevelta przez Głogowską i Hetmańską na Dębiec) i 9 (przez Wierzbicie zamiast przez Górna Wildę – zapewnia połączenie Wierzbicie z Dębciem za skierowaną objazdem 10). Z kolei ze względu na dziesiątkę na Głogowskiej skrócona została linia 18, do odcinka Ogrody – Towarowa).

Na trasach objazdowych uruchomione są dodatkowe przystanki: przy dworcu autobusowym dla linii 6 i 9 oraz dobrze znany pasażerom przystanek dodatkowy przy Traugutta – tym razem dla linii 2, 6 i 9. Z ciekawostek: wagony RT6N1 wylądowały na 13-tce. (MJ)

Z okazji Wszystkich Świętych

 Październik i listopad to tradycyjnie okres wzmocnień komunikacji miejskiej dodatkowymi liniami dowożącymi mieszkańców do największych cmentarzy. Większość zmian była w tym roku typowa i nie zaskoczyła poznaniaków. Już od 27 października wzmocnione były dojazdy na Junikowo (bonusowa linia 6) i Miłostowo (1 i 7). Dało to po 4 linie na każdej z końcówek w godzinach 9-18. 1 listopada tramwaje linii 1, 6, 7, 8 i 13 kursowały (od 7.00 do 18.00) co 10 minut, a linii 15 – co 5 minut. Dodatkowo uruchomione zostają linie nr 22

(Os. Sobieskiego – Plac Wielkopolski – Miłostowo) i 24 (Junikowo – Rondo Kaponiera – Plac Bernardyński – Miłostowo). Nowością było skierowanie tej ostatniej nową trasą – przez most św. Rocha. Drugiego listopada rozkłady wróciły do normy (dnia roboczego), z wyjątkiem przedłużenia linii 1 i 7 oraz 6 i 15. Zmiany na liniach autobusowych obejmowały m.in. wzmocnienia linii 77 i dodatkową linię 173 (od 27.10 do 2.11). Ponadto 1 listopada wzmocnione zostaną linie 57, 60, 69, 70, 82 i 93. Warto dodać, że w tym dniu na przejazdy 10-minutowe obowiązywały bilety 10-minutowe, zaś na przejazdy dłuższe (bez względu na czas ich trwania) bilety półgodzinne. (opr. MJ)

opracowanie: Jędrzej Nowak

informacje zebrali: Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński,
Marcin Jurczak, Jędrzej Nowak,
Kamila Panasiuk, Adam Werczyński

Z archiwum T

Marcin Jurczak

01.09. Półtorej godziny trwały utrudnienia na rondzie Śródka po tym, jak o 11.00 wyrócił się tam samochód ciężarowy. Betoniarka przewróciła się na bok na zjeździe w stronę ronda Rataje. Kursowanie tramwajów odbywało się bez przerw, spore utrudnienia zanotowano jednak w komunikacji autobusowej. Opóźnienia sięgały około 30 minut w przypadku linii 63, 73 i 83 oraz około 20 minut dla 70 i 85.

01.09. Wieczorem utrudnienia odczuli także mieszkańcy Jeżyc. Wskutek awarii sieci wodociągowej na ul. Dąbrowskiego od godziny 21.00 objazdami przez Kraszewskiego i Zwierzyniecką kierowano linie 17 i 18. Na trasie objazdowej (na przystanku Zeylanda w stronę Ogrodów) zepsuł się *dwukierunek* 906, obsługujący 18/5. Pechowca zepchnięto na Gajową przy pomocy stojącego jako pierwszy we wstrzymaniu składu 198+197 linii 2/1. Przyczyna wstrzymania: brak rozruchu, czas: 24 minuty.

07.09. 76/10 1701. Pożary neoplanów – ciąg dalszy. Około godziny 16 zapaliła się komora silnika w *deskorolce* obsługującej nową linię 76. Autobus znajdował się w okolicach AWF-u i jechał w stronę os. Sobieskiego. Pożar ugaszono przy pomocy gaśnic znajdujących się na wyposażeniu pojazdu.

08.09. 8/1 663. Pierwszy dzień zmiany trasy ósemki rozpoczął się dla pierwszej brygady wykojeniem. Po 5 rano z torów wypadła pierwszym wózkiem ósemka skręcająca z Towarowej na most Dworcowy. Przyczyną wykojenia były luźne kostki brukowe w torowisku. W trakcie przejazdu wagonu doszło do zahaczenia jednej z kostek, co doprowadziło do wypadnięcia wagonu z szyn. Wstrzymanie trwało nieco ponad 20 minut, tramwaje kierowano objazdami: od PKS-u przez Towarową, od Roosevelta – ul. Głogowską.

10.09. 2/6 683. Do wykojenia *helmuta* doszło na zwrotnicy przed przystankiem Żeromskiego. Dwójka jechała w stronę Dębca, wykojeniu uległ drugi wózek, trzeci natomiast skręcił w prawo w stronę Przybyszewskiego. Wstrzymanie ruchu w obu kierunkach trwało ponad godzinę (14.37–15.47), tramwaje kierowano objazdami – z pominięciem pętli tramwajowej Ogrody. Według opinii brygadzysty Pogotowia Zwrotnic zwrotnica była sprawna...

10.09 17/10 174+173 vs 95/2 1455. Do tragicznego w skutkach wykojenia doszło w tym samym miejscu krótko po godzinie 17. Zwrotnica odbiła przed drugim wózkiem wagonu 173,

powodując jego wykojenie. Wypadający z torów wagon uderzył w stojące na pasie skrzyżowania z Dąbrowskiego w Żeromskiego samochody osobowe i autobus MPK. Do szpitala zabrano sześć osób – dwóch kierowców samochodów osobowych, pasażerkę autobusu i trzy pasażerki tramwaju. Łącznie w zdarzeniu uszkodzone zostało (nie licząc tramwaju) sześć pojazdów. Tramwaj został wstawiony w torowisko przy użyciu dźwigu, a następnie odholowany do zajezdni i zabezpieczony do badań komisyjnych. Po usunięciu skutków wykojenia dokonano próby przejazdu przez zwrotnicę przy użyciu składu 202+201. Zwrotnica ponownie przełożyła pod wagonem! Tym razem niekontrolowane przełożenie zwrotnicy nastąpiło pod pierwszym wagonem i udało się uniknąć wykojenia składu. W nocy z 10 na 11 września dokonano licznych próbnych przejazdów feralnej zwrotnicy składem 212+211 – usterek działania zwrotnicy nie stwierdzono.

12.09. 28/3 907. Pierwszy dzień kursowania linii obsługiwanej *dwukierunkami* i pierwsze wstrzymanie. Z powodu uszkodzonej blokady drzwi o 10 minut przedłużył się postój wagonu 907 na tymczasowej końcówce przy Ściegiennego. Wagon zjechał do zajezdni samodzielnie.

24.09. Półtorej godziny nie jeździły tramwaje ul. Dąbrowskiego. Przyczyną było niezabezpieczone ramię dźwigu samochodowego z Zakładu Gospodarki Odpadami, koszące przewody sieci trakcyjnej. Kierowca ciężarowego DAF-a, wyjeżdżając z ul. Polnej w Dąbrowskiego, doprowadził do uszkodzenia sieci trakcyjnej (łącznie z linkami pionowymi i zaciskami) na długości ok. 200 metrów. Na uszkodzonym odcinku utknęło 6 pociągów tramwajowych, 4 z nich wyciągnięto z odcinka bez prądu przy pomocy dźwigu TRAM.

26.09. 17/8 302+303. Tramwaje linii 17 nie miały w tym miesiącu szczęścia. Podczas zjazdu z ronda Śródka forteczkańskie *stopiątki* uderzyły w solarisa gminnej komunikacji ze Swarzędza. Trzy ranne osoby odwieziono do szpitala, autobus Wiraz-Busu (Solaris Urbino 15, numer 020, rok produkcji 2006) nabawił się natomiast solidnego rozprucia. Tramwaj miał wyrwany zderzak i przetartą przednią ścianę. Wstrzymanie ruchu tramwajowego trwało godzinę, w tym na pół godziny wyłączono napięcie w sieci. Po zdjęciu uszkodzonego pantografu z trójki (w momencie uderzenia wyleciał poza sieć), tramwaj zjechał do zajezdni z drugiej *kity*.

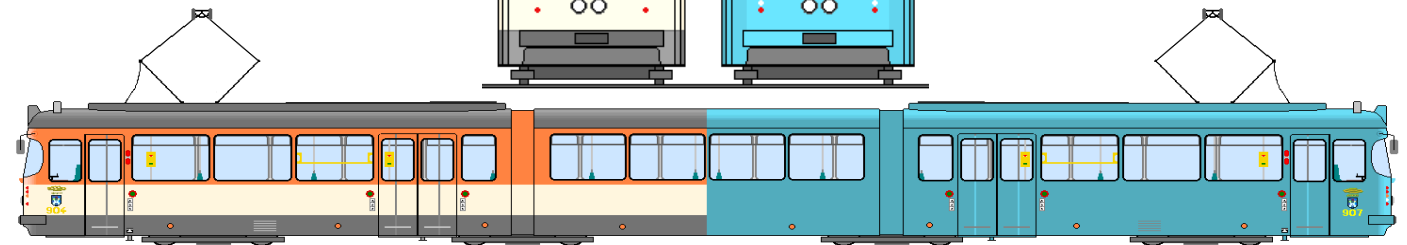
Newsletter niskopodłogowy. Dwukrotnie notowano usterki wagonów Combino. 03.09 z powodu awarii elektroniki 7 minut wstrzymania zafundował pasażerom 507 na 14/3. 21.09 wyjeżdżający z S-1 504 jako 14/5 zablokował się na 11 minut. 12.09 jadący jako 14/7 wagon 503 zaparkował na sekcyjnym na ul. Roosevelta (10 minut wstrzymania). 29.08 wycofano z eksploatacji 7 z 10 wagonów RT6N1 – kolejne wagony

wprowadzono stopniowo do eksploatacji we wrześniu, dały więc radę narobić nieco wstrzymań. Chronologicznie: 02.09 – awaria układu hydraulicznego wózka B w 408, 03.09 – brak rozruchu – ponownie 408, 08.09 – brak rozruchu w 405, 09.09 – zanik powrotu napięcia do sieci w 406 (skierowana na Połabską, do odholowania), 13.09 – wózek C w 410, 15.09 – wózek B w 407, 24.09 – wózek C w 405.

„Na torach” – GT8ZR

Jędrzej Nowak

Dwukierunkowe wagony GT8, nazywane też GT8ZR (ZR – Zweirichtungs) lub Düwag typ O, przybywały do Poznania pomiędzy marcem a majem 2005 roku. MPK Poznań miało zamiar sprowadzić je już rok wcześniej. Niestety, nie było to możliwe gdy przygotowywany był remont ronda Starołęka, dlatego dwa składy 105Na o numerach 118+117 i 212+211 dostosowano do jazdy dwukierunkowej. Historia tytułowych wozów sięga roku



1969, kiedy to w düsseldorfskim przedsiębiorstwie Düwag wyprodukowano serię ośmiu wagonów tego typu. Jest to tramwaj trzyczłonowy, czterowózkowy. Dwa skrajne wózki są napędowe a dwa środkowe – toczne. Liczba miejsc wynosi 232, w tym 62 siedzące. Są to jedyne wyprodukowane egzemplarze tej serii. Do początku XXI wieku we frankfurckim przedsiębiorstwie komunikacyjnym VGF ostały się wszystkie egzemplarze tych wagonów. Sześć z nich odstawiło w celu odsprzedaży do któregoś z krajów zza dawnej żelaznej kurtyny. Szczęśliwie złożyło się, że to właśnie Poznaniowi udało się je kupić. Pozostałe dwa wozy typu O pełnią we Frankfurcie funkcje rozrywkowe. Jeden jest czynnym eksponatem historycznym (902), zaś drugi jest tzw. partywagen, przystosowanym do urządzania w jego wnętrzu imprez.

Zapotrzebowanie na dwukierunkowy tramwaj było ogromne i bardzo pilne. Dlatego model ten odpowiadał wymaganiom stawianym przez MPK Poznań. Ponadto konstrukcyjnie GT8ZR, poza możliwością jazdy w obu kierunkach, niewiele różni się od zwykłego wozu typu GT8 z Frankfurtu, co z pewnością ułatwia poznańskim motorniczym jego obsługę. Co prawda zmieniono wizualnie ścianę czołową i parę detali

wnętrza, ale były to jedynie zabiegi kosmetyczne. Ciekawą sprawą jest fakt, że tramwaje te jeżdżą do dziś w dwóch wariantach swojego oryginalnego, frankfurckiego malowania zakładowego. Jednym z nich jest znana już u nas kombinacja pomarańczowo-kremowo-szara, którą można było zobaczyć na wagonach GT8 i GT6, dostarczanych do Poznania z VGF Frankfurt/Main. Natomiast druga wersja malowania –

turkusowa – to nowy schemat ubarwienia, do dziś obowiązujący w tym mieście. Krótco po zakończeniu dostaw i zaadaptowaniu do poznańskich warunków, wagony typu O rozpoczęły obsługę linii wahadłowych. Pełnią one taką funkcję do dziś.

Remontów torowisk, podczas których tramwaje GT8ZR kursowały wahadłowo (+ oznaczenia i przebieg linii):

- remont ronda Śródka (VII-VIII 2005)
W1: Kórnicka – Rondo Śródka
W2: Rondo Śródka – Miłostowo
- remont węzła Kórnicka (III-V 2006)
W1: Kórnicka – Os. Lecha
W2: Rondo Śródka – Kórnicka
- remont węzła Głogowska/Hetmańska (VI-IX 2006)
W1: Głogowska/Hetmańska – Rondo Kaponiera
- podbijanie trasy PST (12-15 VIII 2006)
W1: Głogowska/Hetmańska – Os. Sobieskiego
- remont przejazdu, Al. Solidarności (28.09-22.10.2006)
W1: Wrzoska – Gwarna
- rozbiórka wiaduktu Górczyńskiego (od IX 2007)
28: Ściegiennego – Towarowa

Podstawowe dane wagonów GT8ZR	
Producent	Düwag AG
Wymiary (dł./szer./wys.)	26 100 / 2 350 / 3 350 mm
Liczba osi / wózków	8 / 4
Liczba silników / moc łączna	2 / 2*113 kW
Lata produkcji	1969
Lata dostaw	2005
Ilość dostarczonych	6 sztuk
Zakres numeracji	901, 903-907
Stacjonowanie	S-2 Madalińskiego

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.