

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 7 (95)
15 lipca 2008 r.

www.nowyprzystanek.republika.pl

ISSN 1730-6388

Czerwcowe ciekawostki komunikacyjne Walcząc z przypadłościami losu

Marcin Jurczak

To już tradycja, że rok kalendarzowy dzieli się w poznańskiej komunikacji miejskiej na dwa okresy. Od końca czerwca do końca sierpnia obowiązuje zwykle tzw. rozkład letni, w roku szkolnym mamy do czynienia z rozkładem umownie zwanym zimowym. Tegoroczny finisz rozkładu zimowego był niezwykle ciekawy, choć z perspektywy pasażer niekoniecznie taki jak być powinien...

Remont, panie, remont...

Od września 2007 roku z objazdami związanymi z zamknięciem pętli tramwajowej Górczyn zmagali się mieszkańcy sporej części południa miasta i powiatu. Tradycyjnie już linia „wahadłowa” (tym razem o numerze 28) nie mogła sprostać potrzebom komunikacyjnym mieszkańców – kursowała bowiem stosunkowo rzadko i bez jakiegokolwiek koordynacji (brak dyżurnych!). To sprawiło, że po każdym najdrobniejszym wstrzymaniu ruchu rozkład jazdy stawał się fikcją (szczęśliwie zatory rozładowywali ręcznie pracownicy Nadzoru Ruchu). Przystanek końcowo-początkowy był pojedynczy, choć w tym roku wydłużono odcinek jednotorowy (co de facto niewiele zmieniało – bo przystanek końcowy był pojedynczy – a w przypadku postoju wagonu uszkodzonego zabieranie pasażerów odbywało się maksymalnie dwoma parami drzwi lub nawet prosto z ulicy). W dniu 16 czerwca zamknięto końcówkę Ściegiennego, skracając linię 28 do zajezdni Głogowska. Wiązało się to z oczywistą koniecznością



Po raz pierwszy możliwości wynikające z przeszkolenia dodatkowych motorniczych na wozy z zajezdni Gajowa i Madalińskiego zostały wykorzystane na tak dużą skalę.

Fot.: Łukasz Janowicz, 12.06.2008

likwidacji przejścia z toru na tor (gdyby w momencie uruchamiania wahadła zrobiono klasyczną przelotkę z toru na tor, problem by nie istniał, a w czasie remontu „zeberko” na pewno by się przydało), a sam Górczyn otwarto dopiero 21 czerwca. Pięć dni na tego typu prace to czas z perspektywy pasażera zdecydowanie za długi! W zamian uruchomiono komunikację „za tramwaj” – a wahadła kursowały prawie puste.

I cały misterny plan...

W czasie gdy sieciowcy i torowcy spokojnie dębali sobie infrastrukturę na Głogowskiej, w nocy z 16 na 17 czerwca (noc z poniedziałku na wtorek) ciężarówka wioząca ponadgabarytowy ładunek zmasakrowała sieć trakcyjną na węźle Kórnicka. Lokalne media zagrzały o objazdach linii 5, 13 i 16 przez Strzelecką (zamknięto trasę przez most św. Rocha, udało się natomiast poskładać sieć na pozostałych kierunkach jazdy skrzyżowania trasy Kórnickiej z ul. Jana Pawła II), na światło dzienne po cichu przebijały się komunikaty o braku możliwości szybkiej naprawy węzła.

Służby sieciowe były zajęte planową naprawą na Głogowskiej – a nadprogramowa Kórnicka zesłała



Likwidacja przelotki torowej na ul. Głogowskiej.

Fot.: Robert Bartkowiak, 16.06.2008

na dalszy plan. Niestety nie zdecydowano się na naprawę sieci w ciągu dnia, ze względu na konieczność wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej. Tym samym nie wykorzystano możliwości pojazdów zdolnych do pracy bezpośrednio pod zasilaną siecią trakcyjną (ani tych poruszających się po asfalcie, ani tych zdolnych do jazdy bezpośrednio po torach). Tramwaje wróciły na swoje trasy dopiero w piątek rano.

Na osłode – helmet

Pozytywną czerwcową niespodzianką było z całą pewnością podjęcie obsługi brygad forteczańskich wagonami z zajezdni Gajowa i Madalińskiego. Duże braki taborowe wydziału S-3 (kolizje *stopiątek* + dużo usterek wagonów RT6N1) sprawiły, że w czerwcu po prostu zabrakło wagonów gotowych do jazdy. Z pomocą Fortecy przysłała Madalina – udostępniając przeszkolonym motorniczym swoje wozy. Zaobserwowane przez klubowych obserwatorów ciekawostki taborowe zamieszczone zostały w tabeli – warto tu dodać, że na forteczańskich brygadach wagony z Madaliny prowadzili także przeszkoleni motorowi... z Głogowskiej.

Program szkoleń na wozy z S-2 po raz pierwszy sprawdził się na dużą skalę. Problem braku tablic został szybko rozwiązany przez pomysłówych motorowych, a – jako że nie zanoszą się na to, by wydział S-2 dorobił się kompletu tablic z różnymi numerami linii na wszelki wypadek – warto wiedzieć, jak skutecznie zamontować *stopiątkowy* kaseton w *helmucie*. Tak na przyszłość – wszak nowych wagonów niskopodłogowych (które mają zastąpić demobil) jeszcze na horyzoncie nie widać...

Czerwcowe ciekawostki komunikacyjne:

Data	Brygada	Wagon
9.06.2008	17/2	612
10.06.2008	17/2	602
11.06.2008	17/2	605
11.06.2008	17/10	612
12.06.2008	1/10	809
12.06.2008	13/2	612
13.06.2008	1/7	673
13.06.2008	1/10	605
17.06.2008	13/6	685
18.06.2008	1/7	614
18.06.2008	1/10	685
18.06.2008	28/5	681

Linia 28 i wagony GT8ZR w dniu 20.06.2008:

Brygada	Wagon	Brygada	Wagon
28/1	678	2/5	903
28/2	674	7/3	904
28/3	680	7/6	907
28/4	659	11/4	901
28/5	688	8/x i 9/x	905 i 906

„Pytanie do Przystanku” – czytelnicy pytają, redakcja odpowiada... Na skrzyżowaniu żelaznych szlaków

Lukasz Bandosz

Jakiś czas temu ktoś ze znajomych zadał mi pytanie o skrzyżowania szlaków tramwajowych z kolejowymi. Korzystając z okazji, że podobne pytanie pojawiło się również na naszej skrzynce e-mailowej, postanowiłem rozwinąć trochę ten temat na łamach Przystanku.

W Poznaniu znajdują się obecnie trzy miejsca, gdzie odcinki torów kolejowych przecinają torowiska tramwajowe. Ze względu na to, że we wszystkich przypadkach nie są to szlaki wykorzystywane przez pociągi z dużą częstotliwością, brakuje tam dodatkowych środków bezpieczeństwa w postaci rogatek czy świetlnej sygnalizacji ostrzegawczej. Tak zabezpieczone przejazdy w Polsce można spotkać np. w sieci tramwajowej Górnego Śląska.

Pierwszy z przejazdów to miejsce, w którym bocznicą prowadząca ze stacji Poznań Główny na teren Międzynarodowych Targów Poznańskich przecina ul. Głogowską wraz z torowiskiem tramwajowym. Niegdyś z bocznicą korzystały pociągi dowożące produkty prezentowane na targach, dziś są one najczęściej dostarczane na teren MTP ciężarówkami. Kilka razy w z bocznicą korzystają przewoźnicy kolejowi oraz producenci z branży transportowej, prezentujący swoją ofertę na różnych imprezach targowych. Prawdziwą atrakcją są m.in. codzienne wjazdy (i wyjazdy) na teren

MTP jednego z wolsztyńskich parowozów z wagonami retro podczas targów turystycznych. Na przejeździe zastosowano krzyżaki z płytkami rowkami szyn. Mimo, iż są one już dość wysłużone, przejazd po nich tramwajem przy ograniczonej prędkości odbywa się płynnie i w miarę cicho. Podczas przejazdu pociągu ruch na ul. Głogowskiej zatrzymuje manewrowy z obsługi składu.

Drugie skrzyżowanie szlaku kolejowego z tramwajowym jeszcze całkiem niedawno znajdowało się na skrzyżowaniu ulic Warszawska i św. Michała. Tam linia tramwajowa na Miłostowo krzyżowała się z torami dawnej Średzkiej Kolei Powiatowej (był to odcinek łączący Kobylepole ze stacją Poznań Wschód). Dziś pozostała po nim jedynie bocznicą prowadząca ze stacji Poznań Wschód do zakładów Polmos Poznań (Wyborowa S.A.), która od kilku lat jest nieużywana. Plany trwającego właśnie remontu torowiska od ronda Śródka do ulicy Krańcowej zakładały wymianę krzyżaków obejmujących opisywane skrzyżowanie żelaznych szlaków, pozostawiając tym samym bocznicę kolejową w pełni przejezdną. W związku z odcięciem bocznic od reszty sieci podczas modernizacji Poznańskiego Węzła Kolejowego, utrzymywanie krzyżaków z torowiskiem tramwajowym nie ma większego sensu – podjęto zatem decyzję o likwidacji szynowego skrzyżowania.

To nie pierwsza likwidacja tramwajowo-kolejowych skrzyżowań. Od linii kolejowej Poznań Wschód (dawniej: Główna) – Kobylepole prowadziła kiedyś linia kolejowa na składowisko prefabrykatów, służących do budowy ratajskich osiedli. Dziś można oglądać jedynie resztki owego składowiska pomiędzy osiedlami Powstań Narodowych i Bohaterów II Wojny Światowej, obok kościoła p.w. Najświętszej Marii Panny. Opisywany odcinek wcześniej prowadził nawet do stacji Poznań Starołęka. Obecnie pozostał po nim wykop, w którym biegł on przy osiedlu Lecha, a także resztki torów lub podkładów wzdłuż ulicy Inflanckiej na wysokości osiedla Tysiąclecia. Sporo elementów dawnej linii kolejowej (m.in. podkłady) zauważyć można także przy samym kościele. Wspomniana bocznica przecinała torowisko tramwajowe pomiędzy ul. Kórnicką i pętlą na osiedlu Lecha w miejscu, gdzie dziś funkcjonuje przejście dla przy przystanku os. Tysiąclecia. Podczas budowy trasy tramwajowej na os. Lecha w 1979 roku specjalnie przełożono bocznice z nasypu na poziom torów tramwajowych. Przejazd był zabezpieczony semaforami kolejowymi wyświetlającymi światło zielone (jazda) lub (stój), postawionymi przy torach tramwajowych. To skrzyżowanie torów kolejowych z tramwajowymi zostało zlikwidowane około 1991 roku. Starsi miłośnicy pamiętają z pewnością *trójskłady* eNów, przejeżdżające tam przez krzyżaki. Dziś po tej stronie jeziora Maltańskiego funkcjonuje jedynie fragment dawnej linii kolejowej z Kobylegopola, który kończy się na terenie zakładów papierniczych Malta Decor.



Torowe skrzyżowanie na ul. Starołęckiej – jedna z dwóch istniejących na chwilę obecną, jednopoziomowych krzyżówek torowisk tramwajowych z kolejowymi w Poznaniu.

Fot.: Robert Bartkowiak

Ostatnią z krzyżówek jest nieużywany od dłuższego czasu przejazd na ulicy Starołęckiej, gdzie tory tramwajowe przecina bocznica ze stacji Poznań Starołęka do zakładów Stomil. Łączyła ona niegdyś stację Poznań Starołęka z linią kolejową Średzkiej Kolei Powiatowej, z odcinkiem Kobylepole – Poznań Wschód. Krzyżaki zastosowane w tym miejscu mają głębokie rowki, co niekorzystnie odbija się na komfortie jazdy pasażerów i kondycji przejeżdżających po nich wielokrotnie w ciągu dnia wagonów tramwajowych. Ponadto każdy z tramwajów „tłucze się” po tych krzyżakach zupełnie niepotrzebnie. Kilkanaście metrów dalej, przed bramą wjazdową do zakładów Stomil, na torach kolejowych stoi kozioł oporowy, który świadczy o braku jakiegokolwiek ruchu kolejowego przez ul. Starołęcką. Warto nadmienić, iż sama bocznica, dzięki funkcjonowaniu okolicznych zakładów przemysłowych, jest wykorzystywana. Czasem można dostrzec lokomotywy SM42 z wagonami towarowymi Eaos, podjeżdżające nią w pobliżu ulicy Starołęckiej. Warto wspomnieć, że przejazdy na ulicy Warszawskiej i Starołęckiej oraz nieistniejący już na os. Tysiąclecia historycznie dotyczą tej samej linii kolejowej.

Kwestia głębokości rowków szyn w krzyżakach montowanych w miejscu przecinania torów tramwajowych przez tory kolejowe poruszana jest głównie ze względu na problem, jaki się z tym wiąże w przypadku skrzyżowania w ciągu ul. Starołęckiej. To właśnie tam „uskok” dla tramwajowego koła jest największy, a lokalizacja krzyżówki na prostym odcinku wydzielonego toru wymaga ponadto każdorazowego hamowania pojazdu z dużej prędkości (co sprzyja szybszemu zużyciu szyn i taboru oraz wydłuża czas przejazdu).

Okazuje się, że rozwiązanie problemu jest niezwykle proste. Na całym wschodzie zaspawa się nieużywane fragmenty krzyżownic, tworząc profil szyny. Wypełnienie rowka szyny kolejowej jest metodą nie tylko szybką i prostą technologicznie, ale przede wszystkim skuteczną.

Współpraca:

T. Gieżyński, P. Stanisławski, M. Żmuda, D. Dąbrowski



Wagon 4N1 724 prowadzi skład 17/7 na Trasie Kórnickiej. Widoczne semafony osłaniające przejazd kolejowy dawnej Średzkiej Kolei Powiatowej, a w owym czasie już tylko bocznicy do składu materiałów budowlanych i rozlewni gazu.

Fot.: Dariusz Dąbrowski, 30.04.1991

Letnie remonty torowisk poznańskiej sieci tramwajowej Po wakacjach – ciszej, szybciej, wygodniej

Tomasz Gieżyński

Lato zawsze jest okresem wzmożonych remontów infrastruktury. Pojawiające się co i rusz wiadomości prasowe dla pasażerów doprowadzają ich do szewskiej pasji – ale prawda jest taka, że by mieć po czym jeździć, trzeba dbać o torowiska. Oto krótki przegląd tegorocznych podstawowych zadań brygad torowych.

25 lipca to termin zakończenia prac na rondzie Kaponiera. Głowica wschodnia podlega takim samym pracom, jak północna i południowa w poprzednich latach – oczyszczenie do gołej płyty i ułożenie torowiska wraz z kotwieniem i podlewkami od nowa. Szkoda tylko, że brak koordynacji działań niebawem obróci te prace wniwecz – już za dwa lata rozpocznie się przebudowa Kaponier, która będzie obejmować przede wszystkim część wschodnią (do torów tramwajowych w relacji północ – południe). Poza rozjazdami poprawiane są również przystanki. Sens tego posunięcia jest mniej więcej podobny.

Analogiczny remont wschodniej głowicy skrzyżowania przy moście Teatralnym został odwołany z przyczyn leżących po stronie producenta napędów zwrotnicowych. W zamian czeka nas za to wymiana szyn w płycie łódzkiej od węzła AWF do zachodnich przyczółków mostu Królowej Jadwigi – odbędzie się to raczej w sierpniu, a dokładny termin zostanie skoordynowany z pracami sieciowców w okolicy rynku Wileckiego, by nie wprowadzać zbyt dużego chaosu w okolicy. Na Wildzie wymianie ulegną stare, kratownicowe słupy trakcyjne, zlikwidowane będą także rozetki na ścianach budynków.

Największym tegorocznym remontem jest jak na razie modernizacja torowiska w ul. Warszawskiej od ronda Śródnka do Krańcowej. Na całej trasie ułożone zostaną podkłady strunobetonowe z mocowaniami SB3 i szynami S49, jedynie przejazd przez ulicę Warszawską przy św. Michała będzie zbudowany w technologii lanej płyty betonowej zbrojonej i szyn rowkowych Ri60N. Tu zresztą nastąpi największa zmiana – zniknie skrzyżowanie z torem kolejowym dawnej linii Średzkiej Kolei Powiatowej Główna – Kobylepole, a późniejszej bocznicą do Polmosu. To dobra wiadomość, gdyż koszty wykonania krzyżówki spadłyby na MPK. Udało się uzyskać zgodę na likwidację tej, nieczynnej już od kilku lat bocznic, dzięki prowadzonym równolegle pracom w ramach modernizacji poznańskiego węzła kolejowego, za sprawą których na stacji Poznań Wschód również odcięto wjazd na zarosnięty tor – dalsze jego funkcjonowanie zostało w ten sposób raz na zawsze przekreślone. Zmianie ulegnie geometria torowiska tramwajowego w miejscu dzisiejszego skrzyżowania – łuki będą łagodniejsze, a słupy zostaną przemieszczone. Trasa stanie się więc dostępna dla wagonów RT6N1.

Sama pętla na Miłostowie pozostanie nienaruszona, gdyż pierwotne plany dotyczące równoczesnej jej modernizacji niestety trzeba było zweryfikować z przyczyn finansowych. Jediną pracą wykonaną tam w trakcie zamknięcia będzie wymiana rozjazdu wyjazdowego z toru nawrotowego w pętli. Jednak w przyszłości pętli nie ominą poważniejsze prace,

gdyż w betonowych podkładach doszło już do degradacji podkładek dębowych pod szynami i te ostatnie leżą już na podkładach bardziej z przyzwyczajenia.

Poza tymi spektakularnymi zajęciami prowadzony jest też szereg mniejszych prac w trybie doraźnym i . Należą do nich bez wątpienia działania na rondzie Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Rondo drugi rok z rzędu wypadło z planu remontowego, a według obecnych założeń jego modernizacja nastąpi raczej w roku 2010. Ponieważ szyny są tak zużyte, że miejscami dochodzi już do ich rozwarstwienia w planie i profilu, należało dokonać przynajmniej częściowej ich wymiany. Napawane są też krzyżownice i wymieniane najbardziej zużyte zwrotnice (w ciągu ul. Grunwaldzkiej).

Wymiana podkładek na gumowe (zamiast topolowych i pilśniowych), uzupełnianie śrub i sprężyn oraz szlifowanie i korekty podbicia odbywają się też na Trasie Kórnickiej w okolicach Polanki oraz na trasie PST. Na Pestce trwa również wymiana mocowań na półsprężyste typu SKL12 (stosowana tylko w drewnianych podkładach technologia kotwienia, polegająca na zastosowaniu centralnej śruby oraz wygiętej na kształt cyfry 8 sprężyny o średnicy przekroju 12 mm). Doraźnie podobne czynności prowadzone są również w innych rejonach miasta.

Tymczasem na Królowej Jadwigi między AWF-em a Półwiejską zakończono naprawę toru w stronę POLW, zaś w stronę AWF-u jeszcze odbędą się zmiany kosmetyczne – zamiana szyn tokami, wstawki z nowych S49 oraz podbijanie. W tym miejscu jednak problemem jest stary, pruski jeszcze kolektor miejski, co również powoduje brak bardziej konkretnych działań. Po ostatniej modernizacji w roku 1986 torowisko na tym odcinku jest już mocno zdegradowane, ale wciąż nie może się doczekać terminu naprawy kolektora, która pociągnie za sobą również modernizację torów.

Tymczasem najstarsze zachowane czynne torowisko w ulicy – na Kraszewskiego od Zwierzynieckiej do rynku Jeżyckiego – od kilku miesięcy podlega stopniowemu odmładzaniu. Metoda tam zastosowana (a więc układanie przeseł torowych spiętych poprzeczkami bezpośrednio na ławie tłuczniowej) pozwala na remont nocami, bez wstrzymywania ruchu. Prace przy torze w stronę rynku już zakończono, teraz trwa remont niektórych odcinków toru w przeciwną stronę. Podobna technologia torowiska występuje jeszcze na Mielżyńskiego, Św. Marcinie od Ratajczaka do Piekar, Zwierzynieckiej oraz na Towarowej, jednak tylko na Kraszewskiego szyny pochodzą z... 1968 roku (!) i miejscami miały główkę grubości 1 cm.

Bardzo duże oszczędności w zużyciu materiałów torowych oraz zmniejszenie hałasu dają zamontowane w niektórych miejscach sieci puszki smarujące szyny na łukach. Dzięki nim hałas spada o około 10-12 dB, zaś okres eksploatacji szyn na ostrych łukach wydłuża się ponadtrzykrotnie. Tak jest na przykład w tunelu na osiedlu Lecha, gdzie niegdyś trzeba było wymieniać szyny raz na rok, a obecnie – po ponad trzech latach

eksploatacji – szyny mieszczą się jeszcze w normach technicznych. Dlatego akcja montowania smarownic będzie kontynuowana. W tym roku przybędzie ich w mieście 12, między innymi dodatkowe na pętli Sobieskiego, ale też na pętli Starołęka i łuku Hetmańska – Reymonta.


Nasi torowcy nie narzekają na brak rąk do pracy – od kilkunastu lat skutecznie uzupełnia się braki

kadrowe, zatrudniając pracowników sezonowych. Największym problemem są fundusze na materiały i remonty, ale też brak koordynacji między poszczególnymi służbami i jednostkami, od których zależy jakkolwiek ingerencja w infrastrukturę torową. Nadchodzące zmiany organizacyjne w poznańskiej komunikacji (powstanie Zarządu Transportu Miejskiego) mają to zmienić i ułatwić. A jak będzie – czy pięknie, czy tak jak zwykle – zobaczymy


Nowinki z Pyrogradu


opracowanie: Mateusz Halaburda




 **20 czerwca po ulicach miasta kursował „Senioralny Tramwaj”. Na jego pokładzie odbyła się konferencja, której celem była integracja i przełamywanie stereotypów dotyczących osób starszych. Tramwajem mogli podróżować wszyscy – dzieci, młodzież, ale przede wszystkim seniorzy. Na pokładzie bimby można było skorzystać z różnych porad i konsultacji oraz posłuchać muzyki. Do obsługi przeznaczony został tramwaj typu Combino 503. Dla miłośników była to niesamowita okazja aby uwiecznić tramwaj Combino na trasach, na których nie kursuje on liniowo, a także na nieużywanym liniowo łuku z ul. Dąbrowskiego w Roosevelta.**


Fot.: Marcin Jurczak


 21 czerwca na ulicy Dąbrowskiego od rynku Jeżyckiego do Żeromskiego ze względu na stan torów wprowadzono ograniczenie prędkości dla tramwajów do 20 km/h w obu kierunkach. Tego samego dnia zlikwidowane zostało ograniczenie prędkości na ulicy Grunwaldzkiej na wysokości Zeylanda. Do tej pory tramwaje mogły się tam poruszać z maksymalną prędkością 30 km/h. Wobec braku odpowiednich oznaczeń na sieci, tramwaje na Dąbrowskiego pędzą tam z normalną – znacznie wyższą – prędkością.


 Od 21 czerwca autobusy linii 91 jadące w kierunku osiedla Kopernika na ulicy Bułgarskiej za skrzyżowaniem z Bukowską zatrzymują się na dodatkowym przystanku „Bukowska n/ż”.


 W związku z koniecznością wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej na rondzie Kaponiera w nocy


22/23 czerwca tramwaje linii N21 jadące z pętli Sobieskiego kursowały objazdem przez most Teatralny, Fredry, Gwarną, Św. Marcin do Alei Marcinkowskiego. Następnie przez plac Wolności, Fredry i most Teatralny N21 wracał na pętlę na osiedlu Sobieskiego.


 W związku z pracami brukarskimi w torowisku tramwajowym w ulicy Głogowskiej na wysokości Sielskiej, autobusy linii nocnej 252 jadące w kierunku Kaponiera przez tydzień zatrzymywały się na tymczasowym przystanku zlokalizowanym za skrzyżowaniem z ulicą Bosą.

 23 czerwca rozpoczął się remont wiaduktu w ciągu Alei Solidarności nad ulicą Witosa. W pierwszym etapie zamknięto dla ruchu południową nitkę wiaduktu. W związku z tym autobusy linii 83 jadące w kierunku dworca na Śródcie kursują objazdem ulicami: Dojazd – Wojska Polskiego – Witosa. Autobusy zatrzymują się na istniejącym przystanku za ulicą Wojska Polskiego.


 Urząd Gminy Dopiewo ogłosił przetarg na obsługę linii autobusowej 108 (Poznań Ogrody – Dopiewo). Jednym z warunków udziału w przetargu jest posiadanie przez przewoźnika minimum 6 niskopodłogowych autobusów o pojemności minimum 100 osób, w tym 35 miejsc siedzących. Nieoficjalnie wiemy, że w przetargu wystartowały ZUK Komorniki, MPK Poznań, Warbus oraz Euro Bus.

 W związku z budową sieci gazociągowej w ulicy Złotowskiej w sobotę 28 czerwca w godzinach około 6-21 zamknięto wyjazd z ul. Brzechwy w Złotowską. Autobusy linii 48 i 77 w obu kierunkach omijały ulice Leśnych Skrzatów i Brzechwy, kursując objazdem – Bukowską.

 Od wtorku 1 lipca firma Transregion zawiesiła wszystkie kursy na linii 342 (Przebędowo – Garbary) oraz 349 (Przebędowo – Sobieskiego Dworzec). Również od 1 lipca autobusy linii 905 i 906, obsługiwanych przez ZKP Suchy Las, rozpoczynają kursy z pierwszego stanowiska Dworca Międzynarodowego PKS w Poznaniu.


 W nocy z 28 na 29 czerwca nad jeziorem Maltańskim odbył się koncert Elvisa Costello. MPK w godzinach od 23 do 2 uruchomiło specjalną linię tramwajową N22 kursującą na trasie: RONDO KAPONIERA – Roosevelta – most Dworcowy – Królowej Jadwigi – Jana Pawła II – Kórnicka – OS. LECHA – Kórnicka – most św. Rocha – Podgórna – Marcinkowskiego – Fredry – Roosevelta – RONDO KAPONIERA. Tramwaje kursowały z częstotliwością co 30 minut. Obsługę linii zapewniły wydziały S-1 (brygada





 W związku z odbywającym się w Poznaniu Międzynarodowym Festiwalem Teatralnym Malta na potrzeby jednego z teatrów przygotowano specjalny „Teatralny Tramwaj”. Do tego celu wydział S-1 przygotował historyczny skład *stopiątek* 194+193. Tramwaj oklejono specjalną folią magnetyczną oraz wymontowano wszystkie siedzenia.


Fot.: Łukasz Bandosz

N22/1) oraz wydział S-3 (brygada N22/2). Wydział S-3 do obsługi nocnej linii wydelegował skład 258+257. Jak się okazało, wóz nie posiadał odpowiedniego otablicowania, dlatego motorniczy podjął pracę składem z tablicami elektronicznymi – 290+291.


 Z Dortmundu dotarł do Poznania pierwszy wagon typu N8C dla Gdańska. Wagon 113 rozładowano 23 czerwca na terenie zajezdni przy ulicy Fortecznej. W nocy 24/25 czerwca wagon odholowano na Gajową. Jest to pierwszy z 46 wagonów tego typu dla Gdańska, które przejdą modernizację w spółce Modertrans. Więcej o wagonach N8C – w jednym z najbliższych numerów Przystanku.

 Na torach odstawczych Budziszewska odstawiono wagon 13N 115 oraz pierwszy poznański tramwaj niskopodłogowy – 105N/2 400. Ponadto na okres wakacji wydział S-2 odstawił wszystkie wagony GT8ZR, a także kilka *helmutów* krótkich – m.in. 610, 615 oraz długich, w tym 673, 688, 692.

 Od początku lipca do końca sierpnia wagon 102Na 71 można będzie spotkać w dni robocze na linii 1/9. Plan ten jest weryfikowany przez wysoką awaryjność Księżniczki. W ramach ciekawostki informujemy, że w dniu 10 lipca na linii 1/9 widziano (w ostatnim czasie dosyć długo niekursujący)... skład 314+315.


 Po długim okresie oczekiwania Zarząd Dróg Miejskich ogłosił przetarg na przebudowę ulicy Winogrody na odcinku od Armii Poznań do Szelałgowskiej. W wyniku przebudowy wymieniona zostanie cała infrastruktura: tory, sieć trakcyjna, kanał deszczowy i sanitarny, wodociąg. Powstanie nowe oświetlenie, trasa rowerowa oraz założona zostanie zieleń. Tramwaje po przebudowie poruszać się będą środkiem ulicy. W ramach poprawy bezpieczeństwa pojawią się sygnalizacje świetlne. Dla pasażerów MPK




 W dniu 22 czerwca po raz pierwszy w historii linii turystycznych obydwie zabytkowe pojazdy obsługiwały kobiety. Za sterami *eNki* i *ogórka* zasiadły nasze klubowe koleżanki – Michalina i Iza – budząc podziw i uznanie u pasażerów i innych użytkowników dróg.

Fot.: Marcin Jurczak

powstaną wysepki przystankowe, które będą bezpośrednio połączone z chodnikiem, oddzielnym od jezdni wysokim krawężnikiem. W wyniku tego samochody będą omijać wysepki jadąc po torowisku po odjeździe tramwaju z przystanku. Termin realizacji inwestycji przewidziany jest na 30.11.2009 r. Ponadto ZDM ogłosił przetarg na remont nawierzchni i chodników ulicy Zielonej na odcinku od Strzeleckiej do placu Bernardyńskiego. Ze specyfikacji istotnych warunków zamówienia wynika jasno, że planowana jest likwidacja fragmentu torowiska, po którym tramwaje kursowały do 1977 r.

 Wciąż nie możemy doczekać się premiery liniowej pierwszego składu modernusów 150+151. Z kolei na Gajowej stoją wagony 152 i 153 z kartkami za szybą, oraz 140, 141 i 272 z nalepionymi numerami. Cały czas w Modertransie stoi również combino 513.

 W dniu 1 czerwca na linii turystycznej kursowały dwie brygady – obsługiwane składem N+ND i wagonem 102N. Tramwaje kursowały po zmienionej trasie – dowożąc pasażerów z zajezdni przy ul. Gajowej na Ostrów Tumski – gdzie odbywał się festyn dla najmłodszych mieszkańców miasta.

Wstrzymania marcowe – odcinek 2 Z archiwum T

Marcin Jurczak

12.03. 72/5 1720. O 20.25 autobus MPK podczas skrętu w prawo z ul. Piaskowej w Poznańską w Koziegłowach zahaczył o stojący na poboczu radiowóz Sekcji Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji. Fiat Albea U179 usuwał tam skutki wypadku innych pojazdów, które stały rozbite na skrzyżowaniu. W wyniku zdarzenia fiat nabawił się pęknięcia tylnego zderzaka, lekkiego przytarcia i wgniecenia tylnego lewego błotnika – autobus po godzinie postoju zjechał do zajezdni (koniec służby tego dnia).

12.03. 72/4 1704. Podczas gdy usuwano jeszcze skutki poprzedniego zdarzenia, o 21.14 inny autobus... ponownie staranował radiowóz! Przebieg (prawoskręt, radiowóz wystający na jezdnię) i skutki stłuczki (rozbity tył) były niemal identyczne – z tą różnicą, że tym razem oberwał VW Transporter U032. W obu przypadkach mandatami ukarano kierowców MPK.

15.03. 70/2 1819. Do dewastacji solarisa doszło wieczorem (21.50) na ul. Głównej, Grupa kibiców rozpoczęła w pojeździe ogólną demolkę, uszkadzając m.in. system monitoringu (podczas próby wyrwania młotka do wybicia szyby utworzyła się pokrywa zabezpieczająca zbiornik powietrza I i II osi, wyrwane zostały także przewody łączące kamerę z monitoringiem – czego efektem była utrata obrazu z tylnej kamery) i drzwi (chuligani wysiedli podczas postoju autobusu na światłach na skrzyżowaniu Gdyńskiej i Bałtyckiej – otwierając na siłę IV drzwi). Kierowca dojechał do ronda Śródką, gdzie po przybyciu służb policyjnych zabezpieczono ślady linii papilarnych na pokrywie zbiornika i młotku. Pozostałe kursy 70/2 wykonała rezerwa, solaris zjechał do zajezdni o godz. 0.30.

15.03. Głupota ujawniła się tego dnia po obu stronach boiska. Po przewozie kibiców Wisły Kraków na trasie Dębiec Dworzec – stadion ul. Ptasia – Dębiec Dworzec stwierdzono uszkodzenia w 6 z 12 ikarusów. Uszkodzenia były standardowe: stwierdzono brak kloszy oświetlenia wewnętrznego (**1453, 1459, 1452**), rozbicie szyb (**1452, 1962**), uszkodzenia podsufitki (**1956, 1962**), uszkodzenia drzwi i mechanizmów drzwi (**1962**) i uszkodzenie płyt ochronnych (**1458**). Strat nie zanotowano w wozach: 1456, 1958, 1955, 1959, 1952 i 1960.

21.03. 17/11 332+333. Około godz. 19.40 pomiędzy rondem Żegrze a rondem Starołęka doszło do scysji pomiędzy pasażerami. Motorniczy po zwróceniu awanturnikom uwagi kontynuował jazdę. Na rondzie Starołęka czterej mężczyźni wysiedli, a jeden podszedł do kabiny motorniczego, wyciągnął pistolet i użył gróźb karalnych w stosunku do prowadzącego pojazd. Motorniczy widząc mężczyznę z bronią długo się nie zastanawiał – złapał zwrotnik i próbował nim wytrącić napastnikowi pistolet. Doszło do szamotaniny, motorniczy użył zwrotnika bijąc nim atakującego mężczyznę. Ranny mężczyzna z pomocą trzech kompanów oddalił się w stronę os. Armii Krajowej. Zwrotnik zabezpieczyła policja – jako dowód w sprawie. Po dziesięćminutowym postoju tramwaj zjechał do zajezdni Forteczna, a w jego miejsce na trasie pojawiła się rezerwa.

26.03. PWMS-01L 2094. Do wykolejenia przyczepy roboczej z wysięgnikiem koszowym doszło na trasie Piątkowskiej o godz. 1.13. Doczepka do WMS-01L 2043 wykoleiła się na ul. Witosa pod wiaduktem ul. Juraszów – w kierunku pętli Piątkowska. Na miejsce przybyły służby techniczne wraz z dźwigiem, który wstawił pechowca w tory. Przyczyną wykolejenia II osi pojazdu było wygięcie się dwóch podpór hydraulicznych przyczepy podczas pracy na wysięgniku koszowym. Czynności związane z usuwaniem skutków wykolejenia zakończono o 2.25.

28.03. 2/3 684. Ponowne wykolejenie *helmuta* przy Gajowej. Krótko po godzinie 5 rano z torów wyleciały dwa ostatnie wózki wagonu 684. Przebieg zdarzenia był

podobny jak w przypadku wykolejenia wagonu 670 w dniu 03.03 – zwrotnica była prawidłowo przełożona, iglice dolegały. Prawdopodobną przyczyną wypadnięcia z było unoszenie się dzioba iglicy w trakcie przejazdu tramwaju – co mogło spowodować dwutorową jazdę i w efekcie wykolejenie się tramwaju. Ruch wznowiono o 5.40, tramwaj wstawiono dźwigiem.

31.03. linia T. W dniu 31 marca skontrolowano kursowanie autobusów „Za tramwaj”. Stwierdzono niewystarczającą ilość wozów (nie zabierały wszystkich chętnych z przystanku początkowego!), nielogicznie wyznaczone przerwy śniadaniowe (T/1 i T/3 stały razem na ul. Pamiątkowej, gdzie nie było odpowiedniej ilości miejsca nawet na jeden pojazd) i inne uchybienia – dotyczące konieczności wysadzania pasażerów na przystankach linii 238 czy wypuszczania pasażerów przed przejazdem kolejowym.

Z archiwum niskiej podłogi

01.03. 12/5 410. „Dobry” początek miesiąca dla tatry nr 10. O 14.13 doszło do wstrzymania ruchu tramwajowego na trasie PST wskutek zablokowania się hamulca tarczowego na III wózku. Zatarcie było na tyle zaawansowane, że doszło do pożaru wózka. Motorniczy gasząc ogień zużył dwie gaśnice – na miejsce przybyły (i czekały w gotowości) także dwie jednostki Państwowej Straży Pożarnej. Tramwaj po zluźowaniu przez pracowników ZSR zepchnięty został przez 14/1 160+159 na tor odstawczy pętli Sobieskiego, z przeznaczeniem do holowania w godzinach nocnych.

08.03. 12/3 406. Rozłączanie jazdy było przyczyną 8-minutowego (od 20.50) postoju tatry przed rondem Kaponiera (kierunek: Starołęka). Na miejsce przyjechała Zakładowa Służba Ratownicza – tramwaj w asekuracji pogotowia technicznego zjechał o własnych siłach do macierzystej zajezdni.

09.03. 12/1 406. Zanik niskiego napięcia spowodował 24-minutowe (od 20.40) wstrzymanie ruchu na ul. Roosevelta, przy moście Teatralnym (kierunek: os. Sobieskiego). Tramwaj został zepchnięty na Sobieskiego przez 10/2 114+113, do odholowania w godzinach nocnych. Na czas usuwania usterki tramwaje kierowano objazdami – przez ul. Św. Marcin, Marcinkowskiego i Fredry.

10.03. 16/3 514. Pęknięty wąż układu hydraulicznego był przyczyną 25-minutowego (10.50-11.15) wstrzymania ruchu na trasie Kórnickiej. Na miejscu interweniowała Zakładowa Służba Ratownicza – tramwaj o własnych siłach zjechał do zajezdni (planowo jechał w kierunku os. Sobieskiego).

11.03. 12/8 405. W godzinach 7.43-8.13 nastąpiło wstrzymanie ruchu tramwajowego na estakadzie PST w kierunku centrum. Przyczyną była usterka wagonu typu RT6N1 – awaria wózka C. Uszkodzony tramwaj zepchnięty został do zajezdni Głogowska przez 26/3 136+137 – z przeznaczeniem do odholowania na macierzystą zajezdnię. Ruch tramwajowy na wyjeździe z PST kierowany był przez pracowników NN aż do godziny 9.00.

11.03. 12/8 404. 25 minut wstrzymania (18.40-19.05) zapewnił pasażerom na ul. Krzywoustego (kierunek: Sobieskiego) uszkodzony wagon 404. Przyczyną postoju była niesprawna pompa HBB. Ostatecznie tramwaj

Nowinki z Pyrogradu

pojechał dalej samodzielnie, by zepsuć się ponownie przy ul. Półwiejskiej. W końcu wóz 404 szczęśliwie dotarł na Głogowską, skąd zabrany został przez służby techniczne zajezdni S-3.

12.03. 12/3 410. Przez ponad pół godziny (13.15-13.47) tramwaje nie kursowały trasą PST – gdy na wysokości os. Batorego zepsuła się tatra 410. Komputer w tramwaju odmawiał jakiegokolwiek współpracy, sygnalizując awarię wózków B i C. Na miejscu obecna była Zakładowa Służba Ratownicza – tramwaj zepchnięto na os. Sobieskiego za pomocą składu 300+301 linii 16/7.

12.03. 12/1 404. Bałagan na linii 12 dopełniła uszkodzona tatra 404, która na 20 minut (14.14-14.34) zablokowała ul. Towarową (przy PKS-ie, kierunek: Sobieskiego). Tramwaj z uszkodzonym wózkiem B zepchnięty został na zajezdnię Głogowska przy pomocy składu z linii 6/11: 120+119.

15.03. 12/1 410. Uszkodzona tatra (zanik wysokiego napięcia) spowodowała 15 minut wstrzymania przed rondem Kaponiera (kierunek: Starołęka) w godzinach 20.08-20.23. Tramwaj zepchnięty został na zajezdnię Głogowska przez 10/4 – z przeznaczeniem do holowania.

16.03. 12/1 407. Wstrzymanie ruchu tramwajowego w godzinach 17.39-17.55 zapewniła uszkodzona tatra 407. Awaria wózka C zablokowała wagon na PST Kurpińskiego – w kierunku Starołęki. Motorniczy samodzielnie zjechał uszkodzonym tramwajem do zajezdni, w korku zdążyły ustawić się jednak 3 pociągi tramwajowe.

21.03. 12/5 410. Na przystanku przy Dworcu PKS (kierunek: Starołęka) doszło do wstrzymania ruchu tramwajowego z powodu uszkodzenia ślizgu pantografu tramwaju linii 12 (o usterce poinformował prowadzącego pojazd inny motorniczy). Tatra z zachowaniem szczególnej ostrożności zjechała bezpiecznie do zajezdni Forteczna. Wcześniej, podczas 8-minutowego postoju, we wstrzymaniu stały 3 pociągi.

W tym miesiącu tatra RT6N1 zanotowały 10 poważniejszych wstrzymań ruchu. Czterokrotnie usterkom ulegał wagon 410 (w tym dwukrotnie blokował PST – za każdym razem na ponad pół godziny), po dwa razy wozy 404 i 406. Odnotowano zaledwie jedną usterkę wagonów Combino – w ostatnim przedstawicielu tej serii pękł wąż układu hydraulicznego. Dodatkowo siemensy dwukrotnie parkowały na izolatorach

PRYZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
EMAIL REDAKCJI: przystanek.kmps@interia.pl

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Robert Bartkowiak,
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Jędrzej Nowak

SEKRETARZ REDAKCJI: Łukasz Nowicki
KOREKTA: Kamila Panasiuk, Tomasz Gieżyński
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.

Za poglądy i informacje przedstawione w artykułach odpowiadają ich autorzy. Treść publikacji nie oznacza oficjalnego stanowiska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.



27.03. 248/1 1937. O godz. 3.19, podczas wykonywania manewru skrętu w prawo na dworcu autobusowym na os. Sobieskiego, kierowca radojewskiej nocki wpadł w poślizg (jezdnię pokrywała tzw. szklanka) i stracił panowanie nad pojazdem, wskutek czego uderzył w ogrodzenie, wjechał na teren pobliskiej budowy i stoczył się z około 2-metrowej skarpy umiejscowionej za chodnikiem. Rannych nie było – w chwili zdarzenia autobus nie przewoził żadnych pasażerów. Na miejsce przyjechał holownik, dźwig tramwajowy oraz Zakładowa Służba Ratownicza samochodem Star. Akcją wyciągania uszkodzonego autobusu przerwano o 5.15, po zerwaniu się liny. W godzinach 5.15-7.15 miejsce zdarzenia zabezpieczyły służby NN, po czym podjęto drugą próbę wyciągnięcia autobusu. Od 7.15 do 9.10 – na czas wyciągania ikarusa – zamknięto ruch kołowy na ul. Szeligowskiego. Pojazd wyciągnięto przy użyciu dwóch samochodów ciężarowych KAMAZ z wydziału A-2, które pociągnęły ikarusa po podniesieniu go przy użyciu dźwigu tramwajowego TRAM123. Autobus z rozbitym przodem, przerysowanym i wgniecionym bokiem oraz uszkodzonymi drzwiami odholowano do zajezdni. 8 kwietnia ikarus 260 nr boczny 1937 został oficjalnie wycofany z eksploatacji.

Fot.: 4 * Adam Werczyński

sekcyjnych – w obu przypadkach w okolicy węzła Most Teatralny.