

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 1 (101)  
3 lutego 2009 r.

[www.kmps.org.pl/przystanek](http://www.kmps.org.pl/przystanek)

ISSN 1730-6388

## Zakończona została III edycja zbiórki publicznej Ratujmy stare BIMBY!

Marcin Jurczak



to właśnie w pojazdach miejskiego przewoźnika prowadzona jest zbiórka publiczna. W pierwszych dwóch latach kwesty zebrano łącznie prawie 10 tysięcy złotych. Tegoroczny wynik jest nieco niższy niż w latach ubiegłych, co spowodowane jest głównie mniejszą liczbą imprez, na których pojawiły się specjalnie do tego celu przygotowane skarbonki. To nie koniec zbiórki publicznej – idea kwesty na rzecz zabytkowych pojazdów będzie kontynuowana w najbliższych latach.

### A co (u)ratujemy?

W kolejce do remontu oczekuje między innymi wagon typu S2D. Wóz nazywany *dużym szczeciniakiem* odnaleziony został w 2003 roku na działce w podpoznańskim Suchym Lesie. Wagon udało się szczęśliwie wydobyć i przewieźć do Poznania. Obecnie oczekuje on na remont stojąc „pod chmurką” na terenie biskupickiego oddziału spółki Modertrans. *Szczeciniak* to kawał historii poznańskiej komunikacji miejskiej. Z powodu zniszczenia sporej części taboru i skrajnego wyeksploatowania wagonów, które ocalały po II wojnie

Od początku istnienia jednym z głównych zadań stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu pozostaje ochrona i pozyskiwanie zabytkowego taboru tramwajowego. Działania te przybierają najróżniejsze formy – od poszukiwania wagonów, poprzez wspieranie przewoźnika przy ich odbudowie i późniejszej eksploatacji, aż do gromadzenia dokumentacji dotyczącej pojazdów historycznych. Efekty tych działań widać na ulicach miasta. Tabor pojazdów zabytkowych i na takie stylizowanych (które docelowo mogą stać się podstawą do odbudowy wagonów w stu procentach zgodnych z prawdą historyczną) stale rośnie – co jest powodem do dumy dla wszystkich tych, którzy w klubowych działaniach uczestniczą. Jednym z zadań podjętych w ostatnich latach jest kwesta publiczna – realizowana na podstawie decyzji Prezydenta Miasta Poznania.

### Zbiórka po raz trzeci

Zbiórka publiczna rozpoczęta została w 2005 roku. Od samego początku środki finansowe gromadzone były na specjalnym koncie bankowym, oddzielnym od pozostałych elementów działalności stowarzyszenia. Daje to możliwość bieżącego nadzoru i gromadzenia środków na konkretny cel – odbudowy wagonów tramwajowych. Środki finansowe zbierane są podczas przejazdów okolicznościowych zabytkowymi pojazdami – przyczyniając się nie tylko do gromadzenia pieniędzy, ale także do popularyzowania wiedzy z zakresu historii i teraźniejszości komunikacji miejskiej. Akcja prowadzona jest przy współpracy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Poznaniu –

### Kwesta AD2008

Zarząd stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu informuje, że na podstawie decyzji Prezydenta Miasta Poznania nr SO.VII/5022-27/07 z dnia 21 listopada 2007 roku przeprowadzał zbiórkę publiczną w terminie od 25 listopada 2007 r. do 24 listopada 2008 r. Celem zbiórki było zgromadzenie funduszy na remont zabytkowych wagonów tramwajowych typu S2D (*duży szczeciniak*) oraz typu Heidelberg. W wyniku kwesty przeprowadzanej w pojazdach zabytkowych oraz na podstawie wpłat na rachunek stowarzyszenia pozyskano środki na kwotę 2 950,23 złotych.

W imieniu stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych pragnę podziękować wszystkim, którzy wzięli udział w zorganizowanej przez nas zbiórce publicznej. Mam tu na myśli osoby oraz podmioty, które dokonały wpłat do puszek kwestorskich oraz na rachunek stowarzyszenia, a także wszystkich tych, którzy w ramach wolontariatu czynnie uczestniczyli w wielu akcjach organizowanych przez KMPS w roku 2008.

Prezes Zarządu KMPS  
Krzysztof Dostatni

światowej, przewoźnik ratował się zakupem wagonów używanych. Wozy silnikowe i doczepne zakupiono w Szczecinie: były wśród nich *szczeciniaki małe* – z drzwiami na pomostach i *szczeciniaki duże* – o układzie drzwi identycznym jak w słynnych poznańskich *dwóch pokojach z kuchnią* (wejście do pojazdu w środkowej części pudła, z obniżoną podłogą w miejscu znajdowania się drzwi). Tego typu konstrukcja to dziś unikat, będący przy okazji protoplastą tramwajów niskopodłogowych. Wagon o numerze 423 to jeden z ostatnich zachowanych wozów typu S2D.

### Szczeciniaka pociągnie KSW

Drugim wozem oczekującym lepszych czasów jest ostatni w Poznaniu wagon KSW. 10 pojazdów tej serii trafiło do Poznania w 1944 roku, kiedy to w bliżej niesprecyzowanych okolicznościach do Wielkopolski dotarła partia wagonów przeznaczona dla Wiednia. Wozy tej serii produkowały zakłady H. Fuchs Waggonfabrik AG w Heidelbergu. Wagony te oznaczono u nas jako typ H – nawiązując tym samym do miejsca ich powstania. W pierwszej kolejności uruchomiono ledwie połowę z dostarczonych wagonów – ich aparatura była bowiem niekompletna i uniemożliwiała eksploatację. Dzięki staraniom członków rozwijającego się intensywnie w II połowie lat 90. ruchu miłośniczego, na tyłach zajezdni Głogowska udało się zachować wagon 2033 (ex 158). Pozostałe istniejące wówczas wagony KSW pocięto na złom. Prosta konstrukcja wagonów KSW zainspirowała konstruktorów wagonów generacji N, wyprodukowanych w liczbie ponad 3000 sztuk. Wagon typu H jest wozem silnikowym – mógłby zatem z powodzeniem stworzyć piękny skład z wagonem doczepnym typu S2D. I oby nastąpiło to jak najszybciej – bo postój „pod chmurką” żadnemu z tych wagonów nie służy.



**W kolejce na remont czekają m.in. wagony typu Heidelberg i duży szczeciniak.**

Fot.: 3 \* Marcin Jurczak

## Ósma edycja świątecznej bimby Z gwiazdorem i kołędami

Michał Górny

Przed miesiącem obchodziliśmy Święta Bożego Narodzenia. W związku z tym MPK przy współudziale KMPS jak co roku przygotowało obsługę dodatkowej, okolicznościowej brygady na linii tramwajowej. Świąteczną *bimbę* na ulicach Poznania można było zobaczyć po raz pierwszy w 2001 roku – jak łatwo policzyć, w roku 2008 była ósma edycja tej imprezy. Ponadto można powiedzieć, że kursowanie tramwaju świątecznego na linii 2 to już tradycja. Największą atrakcją, poza przejazdem starym, udekorowanym tramwajem, był na pewno fakt, że obsługa składała się wyłącznie z gwiazdorów. Jeden z nich wcielił się w motorniczego i dzielnie prowadził „stalowego renifera”, reszta pomagała przy akcji „Narysuj świąteczną *bimbę*” a także – wraz ze Śnieżynkami – częstowała podróżnych słodkościami.

Najwięcej wrażeń mieli zapewne najmłodszy uczestnicy podróży. Jak już wspomniano, w tramwaju była prowadzona akcja „Narysuj świąteczną *bimbę*”. Wielu naszych młodszych pasażerów przyszło ze swoimi rysunkami świątecznych tramwajów. Techniki wykonania, jak również sposoby postrzegania tramwajów były naprawdę bardzo zróżnicowane. Niektóre rysunki posiadały nawet numery ulubionych

linii maluchów, jednak należy zaznaczyć, że wszystkie posiadały świąteczny akcent i wszystkie były bardzo ładne. Mali artyści podchodzili ze swoimi pracami na przedni pomost pierwszego wagonu, gdzie mogli je zaprezentować gwiazdorowi, który to wręczał im drobne upominki. Była również możliwość krótkiej rozmowy z gwiazdorem – wszyscy go zapewniali, że byli grzeczni. Ponadto opiekunowie, którzy przyszli ze swoimi pociechami nie czuli się pokrzywdzeni – rozgrywano także konkursy dla dorosłych. W konkursach tych należało odpowiedzieć na jedno z pytań zebranych na specjalnej świątecznej liście. Oczywiście wszystkie pytania były związane ze świętami i niektóre były naprawdę trudne.

Pasażerowie, którzy skorzystali z usług świątecznego tramwaju w pierwszy dzień obsługi, mogli także posłuchać okolicznościowego koncertu – kołęd i pastorałek w wykonaniu Zespołu Folklorystycznego „Wielkopole”.

Pasażerowie aktywnie wspierali artystów, a dźwięk kołęd popłynął wraz z trzeszczeniem zabytkowego eNa ulicami miasta.

Podsumowując imprezę nie można przemilczeć faktu, że ostatnia edycja świątecznej *bimby* stała niestety pod



znakiem usterek. W tym roku w ramach zewnętrznej dekoracji składu zamontowano węże świetlne, które niestety – jako urządzenia nowoczesne – nie za dobrze współpracowały ze starym pocziwym eNem. Jeszcze przed wyjazdem w trasę padła nowa (zamontowana specjalnie na tę okazję) przetwornica, pospiesznie założono zatem stare lampki. Pierwszego dnia pojawił się problem z przeciążeniem układu niskiego napięcia, przez co tramwaj musiał zjechać do zajezdni i dwa kursy niestety nie odbyły się. W następnych dniach (po wymianie akumulatorów w wagonie silnikowym) skład jeździł z wyłączonymi węzami świetlnymi i dopiero po wielu próbach warsztat uporał się z usterkami. Dopiero ostatniego dnia jazdy (i to nie przez całą zmianę) można było zobaczyć jaskrawo podświetlony tramwaj w całej okazałości. Wszystkich pasażerów, oczekujących i marzących na przystankach, za niewykonane kursy świątecznej *bimby* serdecznie przepraszamy.



**Gotowi do wyjazdu. Zamiast węza świetlnego – ozdoby w wersji klasycznej.**

Fot.: Bartkosz Kopeć, 12.12.2008

## Nocna komunikacja miejska w Poznaniu – historia i terażniejszość Władcy ciemności

Adam Werczyński

Komunikacja miejska jest – jak to ujął niegdyś redaktor naczelny „Przystanku” – układem nerwowym miasta. Bardzo ważne jest zatem jej sprawne funkcjonowanie. Istotnym elementem każdego dobrze zorganizowanego systemu komunikacyjnego jest sieć połączeń nocnych. W nocy przewoźnik również musi zapewnić mieszkańcom dojazd w każdy rejon miasta, jednak układ linii nocnych jest paralelnym uproszczeniem sieci dziennej, ponadto częstotliwość kursowania *nocek* jest niższa niż linii dziennych.

Historia komunikacji nocnej w stolicy Wielkopolski sięga roku 1953 – w połowie marca uruchomiono cztery tramwajowe linie nocne: 1N, łączącą dworzec z Winiarami; 4N z Górczyna na Dębiec; 8N, kursującą między Ogrodami i Garbarami oraz 13N, która łączyła Junikowo z Ratajami. Układ ten wykorzystywał niemal całą ówczesną sieć tramwajową Poznania. Jednak w rozrastającym i rozbudowującym się mieście, którego mieszkańcy mają coraz większe potrzeby, transport publiczny nie może stać w miejscu. Systematycznie powstawały nowe trasy, co powodowało rozwój linii

komunikacyjnych, w tym także nocnych – 7 lutego 1960 r. powstała linia 15N. Uruchomiono ją na trasie Winogrady – most Uniwersytecki – Garbary, lecz stan ten nie trwał długo – już w roku 1963 nastąpiła mała reorganizacja (m.in. wydłużenie 8N do os. Warszawskiego, skrócenie 15N z Winograd do mostu Uniwersyteckiego). Znaczącą zmianę przyniósł rok 1971, kiedy to wprowadzono częstotliwość 30-minutową – wozy linii nocnych 5, 8, 9, 11, 13 oraz 15 spotykały się na moście Teatralnym co pół godziny, umożliwiając przesiadkę. Od tego czasu trasy tramwajów nocnych były kilkakrotnie zmieniane, w zasadzie pokrywały się jednak z trasami linii dziennych o tym samym numerze. W roku 1985 nocne tramwaje wspomagane były już przez 2 linie autobusowe: 201 z Dworca Głównego na os. Rusa i 202, łączącą Dworzec Główny z osiedlami Piątkowskimi, kończącą swój bieg na osiedlu Sobieskiego.

Wielki zwrot w komunikacji nocnej przyniósł rok 1991 – 18 listopada nocne linie tramwajowe zostały zastąpione jedenastoma nocnymi liniami autobusowymi, które w większości zaczynały swoje trasy na rondzie Kaponiera. Wyjątkami były tu linie 31, 32 i 34, dla których rondo Kaponiera było przystankiem na trasie, oraz 41, kursująca tylko po wschodniej stronie Poznania. Nocna komunikacja autobusowa wraz z uruchomieniem Poznańskiego Szybkiego Tramwaju otrzymała wsparcie. W 1997 roku – po prawie sześciu latach nieobecności – na poznańskie tory wrócił nocny tramwaj w postaci nocnej czternastki, która została przemianowana na N21 dwa lata później. Co istotne, nocny tramwaj nie kursuje w nocy z poniedziałku na wtorek, z powodu konserwacji trasy PST prowadzonej przez ekipy torowców i sieciowców. Rok 2002 przyniósł podział linii 34 na dwie części – linię 34 z osiedla Batorego na Dworzec Główny i 43 z Dworca na osiedle Dębina. W obecnej, niemalże niezmienionej formie, poznańska nocna komunikacja funkcjonuje od 2004 roku. Na jego początku powstały linie 46, 48 oraz 49. Z końcem wakacji tego roku miała miejsce mała rewolucja w nocnym układzie komunikacyjnym. Z racji wyczerpywania się wolnych numerów w zakresie do 100, zmieniony został zakres



**Pojemny tramwaj czy elastyczny autobus? Pytanie o pojazd optymalny dla komunikacji nocnej do dziś pozostaje otwarte.**

Fot.: Janusz Podolak, 20.07.2008

numeracji *nocek* – przez dodanie „2” z przodu powstały trzycyfrowe numery linii nocnych. Uruchomiono również nowe linie: 244 i 247, które zapewniły dojazd do Krzesin i Sławia oraz Sypniewa. Linie 31 oraz 32 w wyniku podziału zastąpione zostały odpowiednio liniami 231 i 251 oraz 232 i 252, które od tego czasu kursują z ronda Kaponiera. Podzielono także linię 41, która kursowała wariantowo między Mogileńską i Starołęką. W chwili obecnej relacje te obsługują autobusy linii 241 i 245. Równocześnie korekcie – a w zasadzie wydłużeniu – uległa trasa linii 239, która od 31 sierpnia 2004 jeździ do Dworca Głównego.

Na poznańską komunikację nocną składa się 21 linii autobusowych i jedna tramwajowa. Ich kursowanie rozpoczyna się o godzinie 23, równocześnie ze zjazdami linii dziennych. Ogromną zaletą systemu nocnego jest jego dostępność – *nocką* można dojechać w prawie każdy zakątek Poznania. Ponadto rozkłady jazdy są ułożone tak, by umożliwić pasażerom przesiadki: na Kaponierze, skąd wozy większości linii rozjeżdżają się równocześnie oraz w kilku miejscach miasta, np. na rondzie Rataje (linie 231 i 232) czy Śródka (233 i 237). Także częstotliwość kursowania *nocek* jest powodem do zadowolenia – autobusy i tramwaje kursują co 30 minut. Wyjątek stanowią tu linie peryferyjne, np. 244, 248 czy 249, które wykonują swoje kursy rzadziej, za to są skomunikowane z liniami układu głównego. Pewną niedogodność mogą stanowić przerwy w rozkładach jazdy – autobusy niektórych linii w okolicach godziny 1:30 nie wykonują kursu, co powoduje godzinny odstęp między kursami. Ma to na celu zapewnienie kierowcy zagwarantowanej ustawowo przerwy regeneracyjnej w pracy. Przerwy te nie są niczym nowym i funkcjonują już od kilku lat, jednak co roku media nadmuchują tę sprawę, opowiadając o studentach, zwłaszcza nowoprzybyłych do Poznania, którzy muszą stać i marznąć, bo autobus nie pojechał. Najprostszą metodą uniknięcia takiej sytuacji jest czytanie ze zrozumieniem rozkładu jazdy, nieprawdaż?

Obsługę *nocki* tramwajowej, kursującej między Kaponierą i osiedlem Sobieskiego, zapewnia wydział S-2 dwoma wozami GT8 z zajezdni przy Gajowej. Wagony te zostały przystosowane do obsługi linii nocnej m.in. poprzez wymianę siedzeń na wandaloodporne, wzmocnioną kabinę motorniczego oraz zamontowanie monitoringu wewnątrz całego wagonu. Monitorowany przedział pasażerski posiadają również autobusy ekspediowane przez wydziały A-1 i A-3 na linie nocne. Powoli standardem w nocy stają się autobusy niskopodłogowe – na dobre zagościły na *nockach* MAN-y, coraz więcej pojawia się także neoplanów, natomiast na liniach wymagających taboru wielkopojemnego nadal królują przegubowe ikarusy, wspomagane przez – na razie jednego – neoplana N4021td. Do obsługi linii nocnych co wieczór wyjeżdżają więc te same wozy. Nim rozpoczną jednak służbę na liniach nocnych, zazwyczaj wykonują wieczorne kursy na liniach dziennych – tzw. *dolewki*. Niektóre zmiany przewidują także *dolewki* poranne. Od lipca 2007 roku kierowcy i motorniczowie linii nocnych zobowiązani są do sprzedaży biletów. Jest to ogromne udogodnienie dla pasażerów, którzy wielokrotnie skarżyli się, że w nocy nie ma możliwości zakupu biletów poznańskiego MPK. Warto dodać, że przy zakupie biletu u prowadzącego pojazd nie trzeba, w przeciwieństwie do wielu miast Polski, uiszczać opłaty dodatkowej.



**32 czy N32? Rozmaitość oznaczeń (w skrajnym przypadku nawet w ramach jednego wozu) wyeliminowana została dopiero wprowadzeniem trzycyfrowej numeracji.**

Fot.: Krzysztof Dostatni, czerwiec 1999

Istotną kwestią jest bezpieczeństwo w nocnych autobusach i tramwajach. Każdy z nas miał chyba styczność z ośmielonymi alkoholem lub innymi substancjami psychoaktywnymi grupkami młodzieńców w ludowych strojach w paski i kapturach. Oczywiście pewnych sytuacji nie da się uniknąć, należy jednak nie reagować na zaczepki, a w krytycznych sytuacjach prosić o pomoc współpasażerów lub prowadzącego pojazd. Autobusy wyposażone są w tzw. przyciski napadowe, ponadto kierowcy i motorniczowie z *nock* mają łączność z Centralą Nadzoru Ruchu (łączność ta sprawdzana jest codziennie – CNR wywołuje po kolei każdy wóz), która przekazuje zgłoszenia policji. Ta ostatnia reaguje na zgłoszenia szybko, o czym kilkakrotnie miałem okazję się przekonać. Bezpieczeństwo w *nockach* poprawiło zainstalowanie wspomnianego już monitoringu. W razie potrzeby można wóz skierować na zajezdnię i zabezpieczyć nagranie, celem przekazania policji i zidentyfikowania wandal lub innych przestępców.

W nocy ruch uliczny jest zmniejszony, dlatego też na niektórych skrzyżowaniach sygnalizacja jest wyłączana. Nie można oczywiście wyłączyć sygnalizacji świetlnej na każdym skrzyżowaniu, bowiem doprowadziłoby to z pewnością do wielu kolizji i wypadków. Można jednak – a wręcz należałoby – poprawić funkcjonowanie świateł na wielu skrzyżowaniach. Są one bolączką prowadzących *nocki*, ponieważ stojąc na niektórych można stracić nawet 3 minuty. Przykładami takich miejsc są: skrzyżowanie ulic Połabska, Lechicka i Umultowska, skrzyżowanie Kruczej i Zamenhofska czy wyjazd z ulicy Gwarnej w św. Marcin. Przy dosyć wyżyłowanych rozkładach jazdy źle działające sygnalizacje opóźniają *nocki*, jednak mimo to poznańska komunikacja nocna jest punktualna. By zapewnić wykonanie kursów w razie awarii wozu liniowego lub zjazdu zabrudzonego przez pijanych imprezowiczów pojazdu do zajezdni, przygotowane są dwie rezerwy – jeden autobus z Warszawskiej i jeden z Kaczej.

Podsumowując, poznańska komunikacja nocna na tle innych miast kraju wypada bardzo dobrze. Na korzyść




świadczy jej zasięg i wspomniana już półgodzinna częstotliwość oraz centralny punkt przesiadkowy. Na minus niestety działa fakt istnienia godzinnych przerw w kursowaniu niektórych linii, co rozwiązać mogłoby zaplanowanie dodatkowego wozu, który wykonywałby po jednym kursie na tych liniach, uzupełniając „dziury”. Wielkim plusem jest z kolei możliwość zakupu biletów u prowadzących i coraz nowocześniejszy tabor. Choć na poznańskich ulicach nadal widać w nocy węgierskie przegubowce, ich liczba


systematycznie maleje, a zgodnie z informacjami, które ostatnio dotarły do „Przystanku”, kolejne ikarusy przewidziane są do kasacji. Może niektórzy z Was, Drodzy Czytelnicy, zatęsknią za widokiem rozjeżdżających się z Kaponiery ikarusów? Ja z pewnością!


Życzylbym sobie oraz wszystkim pasażerom, by każda podróż „nocnym” przebiegała spokojnie i komfortowo, by poziom usług MPK Poznań nieustannie się podnosił, a na linie wyjeżdżały same wygodne i zadbane pojazdy.

## Nowinki z Pyrogradu


opracowanie: Marcin Jurczak

 **Z archiwum Moderusa.** Flota parastopiątkowych wynalazków powiększa się w zastraszającym tempie. Zgodnie z przewidywaniami koniec roku oznaczał wypchnięcie za bramy Modertransu Gajowa możliwie dużej liczby wagonów – by „bilans” pojazdów dostarczonych w roku 2008 wyglądał jak najlepiej. W efekcie do MPK trafiło w 2008 roku 12 wagonów. Są to: 140+141 (podtyp HF07), 150+151 (HF04 AC), 152+153 (HF04 AC) i 226+225 (HF07) z zajezdni Głogowska oraz 272+273 i 336+337 (oba w wersji HF07) z zajezdni Forteczna. HF04 AC to nic innego jak *stopiątka* z silnikami prądu przemiennego wyposażona w ręczny zadajnik jazdy czyli dżojstik, HF07 to z kolei klasyczna, deptana konstrukcja oporowa. Flota pojazdów rośnie, opinie w dalszym ciągu te same. *Deputy* – nieprzeciętnie nieergonomiczne, cała rodzina – wysoce awaryjna. Styczniowe mrozy obnażyły jeszcze jedną słabość nowych wagonów – ogrzewanie (zarówno kabiny motorniczego, jak i części pasażerskiej) jest, delikatnie mówiąc, słabe. Największym absurdem jest fakt, że w oporowych moderusach zrezygnowano ze sprawdzonego systemu ogrzewania znanego z klasycznych *stopiątek*, montując nagrzewnice o niskiej skuteczności działania.


 **Innowacje kontra arogancja.** Firma Modertrans Poznań Sp. z o.o, zdobyła 7 miejsce w kategorii Średnich firm w Rankingu Najbardziej Innowacyjnych Firm w Polsce „Kamerton Innowacyjności 2008” oraz 39 miejsce w podrankingu „Innowacje Organizacyjne”. Jak informuje strona internetowa spółki, „Jest to bardzo wysokie wyróżnienie dla naszej spółki. Mimo niespełna 3 letniej działalności na rynku osiągnęliśmy bardzo wysoką ocenę za innowacyjne przedsięwzięcia”. Szkoda że owa „trzyletnia działalność” ma się nijak do stwierdzenia umieszczonego dwie podstrony dalej: „128 lat nieprzerwanej pracy remontowej na rzecz komunikacji miejskiej miasta Poznania”. Innowacje górą, końca remontu doczepki sanockiej nadal nie widać. Stowarzyszenie Klub Miłośników Pojazdów Szynowych w dalszym ciągu nie otrzymało odpowiedzi na wielokrotnie wysyłane do firmy Modertrans pytania odnośnie podmian pudeł wagonów typu 105N/Na.


 **Szczecin szybszy.** Podczas gdy moderusy dla Poznania powstają w bólach długimi miesiącami, zakupione w połowie ubiegłego roku moderusy Alfa (oznaczone jako: 105N/S/HF/09) już wożą pasażerów. Trzydrzwiowe pudła dostarczono z Biskupic we wrześniu, w drugiej połowie grudnia wagony wyjechały na jazdy próbne. Nie widać postępu przy gdańskich N8C. 113




 **Skład 336+337 zadebiutował na linii 17/4 w dniu 1.01.2009 (wytrzymał jedną zmianę), odnotowaliśmy także pierwszą jazdę z pasażerami składu 152+153 (14/4 w dniu 10.01.2009, o 15.34 na przystanku Most Teatralny w kierunku Górczyzna doszło do awarii I drzwi II wagonu i skład zjechał do zajezdni jako uszkodzony). Następne do wyjazdu czekają 204+203 i 234+233 – oba w wersji *deputy-biedakus*. 7 stycznia do remontu pojechał kolejny skład 105Na – tym razem padło na wagony 224 i 223. Na zdjęciu – debiutancka usterka *fallusa*.**  
Fot.: Janusz Podolak


wciąż w kawałkach na terenie zajezdni Gajowa, 136 wtoczono (po drodze wykolejając) do hali w Biskupicach.

 **Szybkowiec na jedenastce!** Grudzień i początek stycznia upłynęły pod znakiem kursowania składu 194+193 na najróżniejszych liniach z przypadkową obsługą. Efekt? Mnóstwo zjazdów do zajezdni „na wszystko”. Część motorniczych nie radziła sobie z obsługą składu na dwóch podniesionych pantografach – czego efektem było palenie izolatorów w hurtowych ilościach i przepięcia nie pozostające bez wpływu na wrażliwą aparaturę przetwornicy statycznej. Od dnia 1 lutego 2009 r. skład 194+193 będzie kursował na stałe na linii 11/5. *Szybkowiec* otrzyma stałą obsługę motorniczych (w tym Klubowiczkę), którzy będą jeździli w systemie tygodniówek (poniedziałek – piątek). Dzięki temu w soboty i niedziele skład będzie do dyspozycji na wycieczki czy przejazdy i linie turystyczne.


 **Hybryda na nocce i wywalone kółka.** Niemałą niespodziankę sprawił fanom autobusów wydział A-1. W dniu 31 grudnia hybrydowy wóz 1890

wyjechał na linię 76/1... i o godz. 21.05 podjął kurs jako sylwestrowa dolewka 243/2. Hybryda wykonała na nocce 1,5 kółka, ze średnimi opóźnieniami względem rozkładu jazdy około 5-6 minut. Sylwestrowa noc na długo zapadnie w pamięć także pasażerom nocnych autobusów. Pomiędzy 22.20 a 22.30 z dworca do zajezdni zjechały wozy „dziennych” 234/1, 235/2 i 243/2, a planowych nocek zabrakło... Podobnie wyglądała sytuacja między innymi z kursami linii 236 i 246. Nieoficjalnie ustaliliśmy, że wozy dzienne robiące dolewki za *nocki* omyłkowo wycofano z linii zbyt wcześnie – zanim wyruszyły na trasę planowe wozy linii nocnych.

 **Kocur wraca na tory.** 6 stycznia na trasę ponownie wyjechała puma (kilkunastudniowy okres postoju związany był z koniecznością sprowadzenia z Austrii elementów podlegających naprawie gwarancyjnej). Wagon 450 pojawił się ponownie na linii 13. W dniu 11 stycznia doszło do zgubienia rekuperatora i oberwania klap od akumulatorów, co spowodowało brak luzowania III i IV wózka oraz awarię układu antypoślizgowego. Wagon nie ma szczęścia... ale jeździ coraz lepiej.


 **Niskacze atakują.** Od 1.02.09 w rozkładzie jazdy dostępnym dla pasażerów mają być oznaczone kursy niskopodłogowe na liniach 12, 14, 15 i 16 (dotychczas tylko 6 i 16 w soboty i dni świąteczne – rozkłady wymieniane będą stopniowo). Od lutego zmienią się uruchomienie wagonów RT6N1. Cztery wozy pojawiać się będą na linii 12, jeżeli sprawnych będzie więcej (dotychczas uruchamiano 7 sztuk), to piąty pojedzie na linię 12, a szósty i siódmy... na 16. Daje to możliwość ujrzenia już w najbliższej przyszłości tatry nie



 **W listopadzie zeszłego roku tabor niewielkiego poznańskiego przewoźnika – firmy, której pełna nazwa brzmi: Lokalne Linie Autobusowe Mistral, powiększył się o kolejny używany autobus zakupiony do obsługi jedynej linii 451 (Poznań Garbary Dw. - Kostrzyn - Iwno - Wiktorowo). Jest nim autosan H9-35, który dotąd służył (z numerem 392) w MPK Gniezno. Nowy nabytek posiada jeszcze gnieźnieńską reklamę (w zielono-żółtych barwach) i dobrze widoczny ślad po herbie miasta. Autobus pochodzi z 1990 roku i jest jednocześnie najstarszym z trzech posiadanych pojazdów wyprodukowanych w Sanoku we flocie Mistralu.**


Txt i fot.: Bartosz Kaj




 **Głogowski wagon 148 dorobił się ciekawej innowacji. W wagonie naprzeciwko drugich drzwi umieszczono tablicę elektroniczną, pokazującą trasę przejazdu. Tablica na dolnym pasku pokazuje informację o przebiegu trasy (napis jest przewijany), na górnym – kierunek jazdy. To zdecydowanie krok w dobrą stronę, jednak do elektronicznej wersji pocziwego (i najbardziej funkcjonalnego!!!) termometru z przebiegiem trasy wciąż jeszcze daleko. Skład 148+149 otrzymał także nadajnik GPS.**

Fot.: Łukasz Janowicz

tylko na linii 16, ale także na 14 (wydział S-3 obsługuje brygadę 16/2 wykonującą kilka kółek jako 14/8).

 **Forteczna zaprasza na trzynastkę.** Szczęście do taborowych ciekawostek mają w styczniu pasażerowie trzynastki. Na linii tej kursuje puma, zdarza się także, że pojawiają się na niej obydwie forteczkańskie moderusy. 14 stycznia na 13/9 (z powodu braków taborowych wydziału S-3) kursował madaliński wagon 691, w dniu 25 stycznia na 13/4 wystąpił wóz... 407. Pojawienie się tatry na linii 13 związane było z mniejszym uruchomieniem wozów RT6N1 na linii 12, a dodatkowy sprawny niskopodłogowiec zasilił linię, na której był akurat potrzebny.



 **W środę 28.01 pożegnaliśmy wagon 653. I chciałoby się powiedzieć – nareszcie, wszak pojazd do wywiezienia na złom zakwalifikowany był już od kilku miesięcy (przypomnijmy – zderzył się z ferrari wjeżdżając na Zawady, co spowodowało uszkodzenie konstrukcji wagonu) i zajmował cenne miejsce w hali zajezdni Gajowa.**

Fot.: Jakub Gielniak





**Czeskie RT6N1 wiecznie żywe.** Jak informuje portal infotram.pl, powołując się na serwis k-report.eu, w dniu 8 stycznia 2009 zakończył się proces dopuszczenia do ruchu serii wagonów RT6N1 w Czechach. Wagony uzyskały homologację na podstawie egzemplarza przebudowanego w DP Brno. Analogicznie mają zostać przebudowane pozostałe trzy wozy tego typu, będące na stanie przewoźnika. Podsumowując: Brno swoje RT6 zdecydowanie zatrzymuje, Praga swoich zdecydowanie chce się pozbyć, gdyż wobec dużej liczby egzemplarzy modelu 14T i oczekiwanym dostaw najnowszego dziecka Skody – ForCity, nieopłacalne jest utrzymanie czterech sztuk awaryjnych niskopodłogowców z rodziny RT6 (w tym jednej przebudowanej). Pytania zasadniczo pozostają dwa: komu Praga odsprzeda swoje taty – Brnu czy Poznaniowi? I czy – biorąc pod uwagę fakt, że jedna z praskich tatr została już zmodernizowana, naszemu miastu opłaca się kupić cztery sztuki i dostosować je do eksploatacji w Poznaniu?



**Nowe nabytki ZKP.** Flota niskopodłogowców w Suchym Lesie znów się powiększyła. W grudniu 2008 zakupione zostały dwa MAN-y NL223 (rocznik 1999), otrzymując numery 113 i 115. Stopiętnastka zadebiutowała na linii 15 stycznia, stotrzynastka – 23 stycznia. Tym samym maleje liczba eksploatowanych autosanów – na wóz o numerze 114 ostrzył lub ostrzył sobie zęby inny przewoźnik, obsługujący linię do Wiktorowa. Na stanie ZKP Suchy Las pozostał (realizując głównie przewozy szkolne) ostatni autosan H9 – o numerze 101.



**MPK z Mosiną.** Ciąg dalszy informacji z okolicy. Zakład Usług Komunalnych w Mosinie poinformował o wynikach przetargu na świadczenie usług autobusowego transportu publicznego na regularnej linii autobusowej: Mosina (stacja PKP) – Puszczykowo Niwka (Szpital) oraz na linii Starołęka (pętla) – Wiórek (pętla) – Daszewice – Borówiec (pętla). Zamówienie o wartości netto nieco ponad 80 tys. zł otrzymało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z o.o. Od 1 lutego miała wystartować linia 621 na trasie Mosina – Dymaczewo (obsługa: MPK, kursy w dni robocze w godz. szczytu) – obsługiwana na stałe wozem 1401 przez kierowców z Mosiny. Autobus miał parkować na terenie mosińskiego ZUK-u, a w międzyczasy zjeżdżać do zajezdni przy ul. Kaczej na

przeгляд techniczny i tankowanie. Docelowo 621 mógłby stać się elementem istniejącej linii 101 – rozszerzając ofertę przewozową dla mieszkańców gminy Mosina. Według stanu na dzień 3.02, linia 621 nie kursuje.



**Eurobus zawiesza kursy.** W nocy z 15 na 16 stycznia doszło do podpalenia parkingu największego w powiecie busiarza – firmy Eurobus. W wyniku pożarów spłonęło 6 pojazdów (ocalał jeden, który był akurat na przeglądzie poza bazą). W efekcie w dniu 16 stycznia kursy na liniach wykonywano „jak się da”, a 17 stycznia zawieszono linie Z (Ogrody – Skórzewo – Dąbrowa – Zakrzewo) i G (Ogrody – Skórzewo – Pałędzie – Dąbrówka – Gołuski), ograniczając także częstotliwość kursowania linii D (Ogrody – Skórzewo – Pałędzie – Dąbrówka – Dopiewiec – Dopiewo). Wozy z drugiego parkingu firmy Eurobus kursują bez zmian na liniach K (przystanek docelowy: Konarzewo) i T (Trzcielin).



**Nowe niskacze – bez rewelacji.** Ogłoszony został przetarg na dostawę 40 szt. fabrycznie nowych tramwajów – całkowicie niskopodłogowych, wieloczołowych, z napędem silnikami prądu przemiennej. Brzmi dobrze? Brzmi, choć rewolucji nie ma, a cały przetarg z punktu widzenia rozwoju komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej jest raczej dreptaniem w miejscu, a nie krokiem do przodu. Dlaczego? Po pierwsze: do przetargu wystartować mogą firmy, które wyprodukowały w ostatnich latach co najmniej 10 wagonów (co eliminuje wszystkich trzech producentów lokalnych). Po drugie – wymóg 100 procent niskiej podłogi skreśla wiele tańszych produktów, w tym kilka solidnych, sprawdzonych na europejskich rynkach konstrukcji. No i po trzecie – maksymalna długość wagonów (33 metry) ma się nijak zarówno do już posiadanego taboru (maksymalnie 29,2 metra), wzrostu potoków pasażerskich (jak nie *trójskłady* i nie długie niskopodłogowce to co?), jak i infrastruktury (przystanek pojedynczy ma 32 metry, podwójny – 65 metrów). Nowe wagony będą jednokierunkowe. Kto zatem potencjalnie mógłby dostarczyć wagony dla Poznania? W specyfikacji wpisuje się bydgoska PESA, ciekawą ofertę z pewnością mógłby zaproponować Bombardier. Z punktu widzenia unifikacji taboru, ideałem byłoby pocziwe, pięcioczołowe combino (takie jak już posiadane, ale z 2 parami drzwi w IV członie). Mniej lub bardziej udane wynalazki spełniające warunki przetargu posiadają w ofercie Alstom, Stadler i Ansaldo Trasporti.

## Najciekawsze wstrzymania październikowe Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

**1.10. 15/6 504.** Do dość niecodziennego zdarzenia doszło na wjeździe na PST. Na przystanku Most Teatralny pewien młodzieniec posiadający 0,47 promila płynu energetyzującego we krwi wsiadł na tylny zderzak combina z zamiarem jazdy na nim co najmniej do przystanku Słowiańska. Wszystkiemu z wnętrza wagonu przyglądała się jego znajoma, być może będąca w stanie euforii z powodu zachodzących wydarzeń. Euforia zniknęła zaraz po tym, gdy podczas pokonywania wiaduktu Poznańska śmiałek zniknął ze zderzaka i spadł na torowisko. Tuż przed nim zatrzymała się dwunastka, jadąca za niskopodłogowcem.

Tymczasem kilka chwil zajęło dziewczynie ogarnięcie się z szoku i użycie hamulca bezpieczeństwa w siemensie – nastąpiło to u wjazdu na estakadę Bogdanka. Pogotowie ratunkowe zabrało skoczkę z ogólnymi obrażeniami ciała do Szpitala im. Raszei. Wstrzymanie trwało kilkadziesiąt minut, w tym czasie tramwaje kursowały na Piątkowską (105Na) lub zawracały przez Gwarną (niskopodłogowce).

**1.10.** O godzinie 17:12 dotarło na CNR zgłoszenie z wypożyczalni rowerów o uszkodzeniu konstrukcji wsporczej lamp oświetlających boks dla rowerów. Zanim radiowóz zdążył dojechać na miejsce lampy te urwały

się i spadły na poustawiane w dole rowery, uszkadzając tylne oświetlenie pojazdu numer 43.

**2.10. 63/3.** Na przystanku dla wysiadających (godz. 22:46) przy dworcu Śródka końcówka dnia okazała się zbyt ciężka do zniesienia dla jednego z pasażerów, który postanowił rozładować emocje atakując kierowcę autobusu nożem. W ogólnej szamotaninie na szczęście nikt nie został ranny, a napastnika obezwładniono i przekazano odpowiednim organom.

**2.10. 1/11 308+309.** Rośnie godny następca nieodżałowanej pamięci Łowcy Masek. Łowca spogląda sobie teraz z zaświatów na wyczyny młodego motorniczego, który otrzymał już nawet ksywkę z animowanego serialu – „Kapitan Bomba”. Jednym z jego sztandarowych wyczynów jest zdarzenie ze skrzyżowania Hetmańskiej i Szymborskiej (przejazd przez tory). Spomiędzy kasztanowców prosto pod koła pędzącej 52 km/h *stopiątki* wjechał dostawczy żuk z trzema osobami w przedziale pasażerskim. Mimo natychmiastowego użycia pełnej gamy hamulców tramwaj kompletnie rozbił żuka na 60-metrowej drodze hamowania. Natychmiast spadła skrzynia ładunkowa, która zmieliła się między drzewami i przejeżdżającymi wagonami. Zupełnemu rozbiciu uległo podwozie i kabina. Kierowca i dwaj pasażerowie żuka zostali przewiezieni do szpitala, podobnie jak jedna z pasażerek drugiego wagonu jedyńki. Tramwaj nabawił się kilku zarysowań, zbitych kloszy kierunkowskazów i kilku szyb, pokazując absolutną wyższość pojazdu szynowego w starciu z mniejszym od siebie samochodem.

**6.10. 9/5 605.** Nawet najważniejszy rozjazd w mieście może się po deszczu zanieczyścić – tak było ze zwrotnicą kierującą tramwaje na PST. Mimo niewyświetlenia się położenia iglic na sygnalizatorze, przy załączonej blokadzie rygła, motorniczy *helmuta* zdecydował się kontynuować jazdę w stronę Piątkowskiej i wykoleił się drugim wózkiem, paraliżując ruch tramwajowy w całym Poznaniu na północ od mostu Teatralnego. Wstrzymanie trwało pod koniec szczytu porannego w godz. 8:15-8:47 w stronę północną. Pojechały *zatrzmawaje*.

**9.10.** Pęknięta iglica rozjazdu przy PKS była powodem całkowitego wstrzymania ruchu od 15:23 do 15:34. Przez następne 20 minut tramwaje jechały tylko prosto (dziesiątki przećwiczyły łuk z Królowej Jadwigi w prawo w Górna Wildę). Po prowizorycznej naprawie rozłączono napęd rozjazdu i w ten sposób udrożniono oba kierunki, aż do nocnej wymiany całego mechanizmu.

### PRYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,  
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań  
ADRES REDAKCJI: ul. Głogowska 131/133, 60-244 Poznań  
EMAIL REDAKCJI: [przystanek.kmps@interia.pl](mailto:przystanek.kmps@interia.pl)

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

KOREKTA: Kamila Panasiuk, Tomasz Gieżyński  
SKŁAD: Marcin Jurczak  
NAKŁAD: 50 egzemplarzy

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

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

**Półowa października 2008.** Na skutek raportów motorniczych oraz opóźnień występujących na liniach 2, 3, 4, 5, 9, 13 i 16 służby NN podjęły się systematycznej obserwacji działania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Gwarna i Św. Marcin. Wielodniowe obserwacje wykazały nie tylko faktycznie absurdalne czasy reakcji oraz dziwaczne programy sygnalizacji, ale niestety przyczyniły się też do ukarania kilkunastu motorniczych po stwierdzeniu przejazdu na „poziomej kresce”. Motorniczowie czynili tak z powodu frustracji wynikającej z wadliwego działania świateł, w trosce o rozkład jazdy oraz własny komfort podczas drastycznie skracającej się przerwy na końcówce. Jakkolwiek należy zachowanie takie ocenić negatywnie, to jednak polecilibyśmy raczej przyłożenie odpowiedniej energii do negocjacji z ZDM na temat poprawy programów idiotycznie działających w całym mieście sygnalizacji, niż wykorzystywanie jej do karania własnych pracowników.

**18.10. 2603.** Niezłego bigosu narobili nad ranem torowcy (4:13-4:44), próbując zaparkować swoim żółtym bolidem po nocnej służbie i wykolejając go na ul. Zwierzynieckiej podczas cofania na teren bazy Gajowa. We wstrzymaniu utknęły 3 pociągi, dopiero co opuściwszy Gajową w celu obsługi linii dziennych.

**30.10. 17/12 248+247.** Niezłe przeszkolenie miał pewien kursant, który pod czujnym okiem instruktora (KMPS) uczył się prowadzić 146+147 i zarobił z tyłu składem 248+247. Należy pochwalić dział szkolenia za zorganizowanie wydarzeń, pozwalających na kompleksową naukę nowych pracowników w zakresie możliwych sytuacji.

**Październik 2008:** Rokrocznie po rozpoczęciu roku akademickiego na PST dzieje się gehenna. Pierwszorzeczni studenci gremialnie uczęszczają na wszystkie zajęcia, na dodatek dopiero ucząc się układu komunikacyjnego miasta. Tym razem efekt ten spotęgował fakt zamknięcia ulicy Winogrady i przerzucenia się tysięcy dodatkowych pasażerów na PST, czego nie zrekompensowało dodatkowe pojawienie się linii 10. Od 9.10. służby nadzoru ruchu przeprowadzały systematyczne badania napełnień tramwajów w szczyt porannym na stacjach Solidarności i Słowiańska. Przez cały październik wskazania były jednoznaczne – mimo przywrócenia kursowania szczytowej linii 26 oraz wprowadzenia dwóch kursów dublujących wagony liniowe (biorących pasażerów od Słowiańskiej, a później już od Solidarności), kilkadziesiąt pojazdów pod rząd między godziną 7:15 a 8:00 miało napełnienie 7-9 w skali od 0 do 9. W okolicach godziny 7:20-7:40 na stacji Słowiańska był „napływ ciągły” pasażerów, kilka tramwajów pod rząd otrzymywało ocenę napełnienia 9 („brak ruchu wewnątrz, plecy pasażerów na drzwiach, pasażerowie zostają na przystanku”). Obecnie sytuacja już się poprawiła, a i sami studenci „podarowali sobie” niektóre poranne zajęcia lub wybrali alternatywne trasy komunikacyjne. Po zawieszeniu na czas COP-14, jak dotąd nie wznowiono kursowania porannych dubletów.

**Usterkomania.** Niezłą serię usterek powodujących wstrzymania zaliczyły w październiku tylko *stopiątki* – 23 razy (w tym po razie tyristor 314+315 i moderus 140+141). Na drugim miejscu ex aequo uplasowały się tatty i GT8ZR (O) – po pięć wstrzymań. Krótkie i długie *helmuty* zgodnie zafundowały pasażerom po trzy zatory, a tylko dwa razy stało się to za sprawą combin.