

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 8 (108)
1 grudnia 2009 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Rekordowy sezon linii turystycznych – znacznie wzrosła liczba pasażerów Dziesiąty sezon już za nami

Krzysztof Dostatni

W niedzielę 25.10.2009 r. zakończyliśmy kolejny sezon linii turystycznych nr 0 i 100 w Poznaniu – sezon, w którym zanotowaliśmy 50% wzrost przychodów ze sprzedaży biletów i wydawnictw na liniach turystycznych w stosunku do roku 2008. Do takiego wyniku przyczynił się przede wszystkim 28% wzrost liczby pasażerów – w 2009 roku z podróży tramwajami linii 0 i autobusami linii 100 skorzystało ponad 6,5 tys. osób! Również niesłabnącą frekwencją cieszyła się Kolejka Parkowa Maltanka, która w sezonie 2009 przewiozła prawie 170 tys. osób. Taki wynik jest dowodem na to, że popularność przejazdów zabytkowymi pojazdami rośnie z roku na rok, co jest dla nas ogromną motywacją do dalszych działań w tym zakresie. Ponieważ rok 2009 był rokiem jubileuszowym w historii linii turystycznych w Poznaniu – wszak tramwaj turystyczny nr 0 rozpoczął swe kursy dokładnie 10 lat temu, tj. 27 czerwca 1999 r. – staraliśmy się, aby obfitował on w wiele ciekawych wydarzeń.

Sezon 2009 rozpoczęliśmy w sobotę 19 kwietnia, inaugurując kursy Kolejki Parkowej Maltanka. Dzień później, w niedzielę 20 kwietnia, na trasy wyruszył zabytkowy tramwaj na linię 0 oraz autobus na linię 100. Wspólnie z MPK Poznań Sp. z o.o. oraz Biurem Programu „Trakt Królewsko-Cesarski w Poznaniu” kontynuowaliśmy działania podjęte w poprzednich latach, obejmujące m.in.:

- publikację ulotki promocyjno-informacyjnej na temat linii turystycznych 0 oraz 100, obsługiwanych przez MPK i KMPS,
- współpracę z Wydziałem Rozwoju Miasta, kolportaż ulotek w CIM,
- odtwarzanie nagrań informujących o zabytkach i atrakcjach turystycznych miasta Poznania podczas przejazdów liniami turystycznymi 0 i 100,
- sprzedaż wydawnictw okolicznościowych,
- historyczne umundurowanie obsługi konduktorskiej linii turystycznych.

W maju kursy linii turystycznych urozmaiciła organizowana już po raz kolejny Ogólnopolska Noc Muzeów – w nocy 16/17 maja br. na specjalną linię M wyjechały dwie poznańskie *stodwójki*, natomiast nasz *ogórek* udał się do stolicy, aby wspólnie z innymi zabytkowymi autobusami obsługiwać warszawskie linie muzealne. Popularyzacji zabytkowych pojazdów miała



Skład N+ND i wagon 102N jako dwie brygady tramwajowej linii turystycznej nr 0. Zerówka i setka przewiozły w tym roku rekordową liczbę ponad 6,5 tysiąca pasażerów!

Fot.: Marcin Jurczak, 1.08.2009

m.in. służyć również zorganizowana w dniu 13 czerwca wspólnie z portalem Allegro „Pleneria”. Miłośnicy fotografii zwiedzali najskrytsze zakamarki zabytkowej zajezdni przy ul. Gajowej, a następnie uczestniczyli w konkursach na najciekawsze prace fotograficzne obejmujące tematykę historii poznańskiej komunikacji.

W dniu 28 czerwca 2009 r. świętowaliśmy 10. rocznicę uruchomienia linii turystycznej nr 0 w Poznaniu. Na trasy wyjechały trzy zabytkowe tramwaje (N+ND, 102N oraz 102Na), a skład N+ND poprowadził motorniczy, który 10 lat temu inaugurował przejazdy zabytkowej *bimby*, nasz klubowy kolega Waldemar Łosiak.

W sierpniowy weekend na liniach turystycznych pojawił się niecodzienny gość – wypożyczony z KMKM Warszawa zabytkowy autobus SAN H100. Przed laty autobusy tego typu kursowały również w MPK Poznań. San wspólnie z *ogórkiem* w sobotni wieczór 1 sierpnia wykonał kursy na specjalnie uruchomionej linii nocnej nr 200 oraz w niedzielę (02.08) na linii 100. Dzięki temu przedsięwzięciu w ten sierpniowy weekend pojazdy linii turystycznych przewiozły w sumie ponad 600 pasażerów.

Przez cały sezon funkcjonowania linii turystycznych 0 i 100 oraz Kolejki Parkowej Maltanka wyznaczone były

tw. „Dni Pary”, podczas których na trasie Maltanki kursował pociąg ciągnięty przez zabytkowy parowozik „Borsig”. Ponadto w rozkładzie jazdy linii turystycznych wskazane było 6 sobót, kiedy uruchamialiśmy nocne kursy tramwajów linii nr 0 pod hasłem „Poznaj Poznań nocą”. Niepowtarzalna atmosfera towarzysząca tym przejazdom oraz możliwość podziwiania zabytków Poznania wieczorową porą przyciągała w każdą z tych sobót średnio ok. 150 pasażerów.

W dniach 21-24 października 2009 r. pojazdy linii turystycznych oraz konduktorzy w historycznych mundurach zaprezentowali się na targach turystycznych „Tour Salon 2009” organizowanych przez MTP w Poznaniu. Uwieńczeniem tej imprezy był „Tour Tramwajów” zorganizowany w sobotę 24 października br., a więc na dzień przed zakończeniem sezonu linii turystycznych.

Bez wątplenia miniony sezon należy zaliczyć do udanych. Po raz kolejny udało nam się dowiedzieć, jak istotnym elementem codziennego życia miasta jest dbałość o jego dziedzictwo kulturowe. Przed nami rok jubileuszu 130-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu, a więc rok, w którym szczególny nacisk położymy na wydarzenia popularyzujące historię poznańskiej komunikacji. Będzie to doskonały moment do przygotowania kolejnych niespodzianek i atrakcji na poznańskich liniach turystycznych.



Podobnie jak w roku ubiegłym, dużym zainteresowaniem cieszyły się dodatkowe kursy wieczorne, oznaczone jako linia ON. W wybrane soboty tramwaje startowały z zajezdni przy ul. Gajowej o godz. 21.00, zabierając pasażerów w kurs pokazujący najpiękniej oświetlone zabytki miasta. W każdą z takich podróży wybrało się ok. 150 osób. Na trasie linii ON uruchamiane były dwa lub trzy zabytkowe pociągi.

Fot.: Robert Bartkowiak, 21.06.2009

Trwają dostawy solarisów, wkrótce rozstrzygnięcie kolejnego przetargu Nowe autobusy już jadą

Jan Gosiewski

Co prawda mamy dopiero początek grudnia, ale już dziś śmiało można powiedzieć, że kończący się rok 2009 r. był dla naszego poznańskiego MPK bardzo udany. Podpisano umowę z Zarządem Transportu Miejskiego gwarantującą wykonywanie przez MPK Poznań Sp. z o.o. usług przewozowych na terenie Poznania przez okres 15 lat, zawarto umowę z Solaris Bus&Coach S.A. na dostawę czterdziestu nowoczesnych, całkowicie niskopodłogowych tramwajów Solaris Tramino, a także zrobiono wielki krok w kierunku odnowy taboru autobusowego.

Plany inwestycyjne Spółki zakładały pierwotnie zakup 100 nowych, niskopodłogowych autobusów w latach 2009-2012, odpowiednio po 25 szt. w każdym roku. Zwycięzcą pierwszego, ogłoszonego zgodnie z tym harmonogramem przetargu na dostawę 25 autobusów (w tym 5 standardowych i 20 przegubowych) został Solaris Bus&Coach S.A. Umowa przewiduje dostawę wszystkich zakupionych pojazdów do końca bieżącego roku – pierwsze nowe autobusy pojawiły się na naszych ulicach na początku listopada.

Jednocześnie wiosną podjęto starania o uzyskanie dotacji ze środków funduszy UE. Dzięki temu 8 maja br. możliwe było złożenie wniosku o dofinansowanie projektu „Zakup nowoczesnych, przyjaznych środowisku autobusów niskopodłogowych” ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Działania 2.2 „Rozwój miejskiego transportu zbiorowego” Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013. Po uzyskaniu pozytywnych ocen (formalnej i merytorycznej) projekt znalazł się na zatwierdzonej Uchwałą nr 2846/2009 Zarządu Województwa z dnia 16 lipca 2009



Pierwszy przegubowiec z tegorocznej dostawy. Wozy otrzymają numery 1850-1869. Nowe autobusy posiadają jednostki napędowe spełniające normy czystości spalin EEV (silnik DAF PR228 o mocy 310KM) z systemem gaszenia komory silnika.

Fot.: Marcin Nader, 23.10.2009

r. liście projektów przewidzianych do dofinansowania w ramach WRPO. Umowa o dofinansowanie projektu została podpisana 7 września 2009 r. Zgodnie z jej brzmieniem MPK Poznań Sp. z o.o. otrzyma na realizację projektu środki w wysokości do 58,88 mln zł (tj. do 80% kosztów kwalifikowanych projektu). Zakres projektu obejmuje zakup 75 (w tym 30 standardowych o długości

Z ostatniej chwili!
Przetarg na dostawę 75 autobusów
wygrała firma Solaris Bus&Coach S.A.



Solarisy dostarczone w tym roku wyposażone są w kilka ciekawych nowości. Po raz pierwszy w autobusach MPK Poznań zastosowano elektroniczne brygadówki – w miejsce tradycyjnej, plastikowej tabliczki z kolejnym numerem wozu na linii. Rozwiązania niestosowanych dotychczas w autobusach MPK Poznań jest jednak więcej. Nowością jest dodatkowa kamera, nagrywająca to, co dzieje się przed pojazdem. Warto zwrócić uwagę na fakt, że to pierwsze dwunastometrowe solarisy III generacji w MPK Poznań i pierwsze krótkie solarisy z drzwiami odskokowo-przesuwnymi. W porównaniu do wozów z serii 1844-1849, udoskonalone zostały fotokomórki, dotychczas bardzo skutecznie blokujące odjazd autobusu z przystanku. Wóz 1625 jako jedyny z serii otrzymał dodatkowy bonus – biletomat.

Fot.: Mateusz Halaburda, 8.11.2009

12 m oraz 45 przegubowych o długości 18 m) całkowicie niskopodłogowych autobusów, wyposażonych w udogodnienia dla osób niepełnosprawnych ruchowo, w klimatyzację kabiny kierowcy i przedziału pasażerskiego, w zapewniający większe bezpieczeństwo podróży monitoring, a także w automaty biletowe umożliwiające zakup biletów na pokładzie pojazdu. Najistotniejszym aspektem projektu jest jednak to, że wszystkie nowo zakupione pojazdy będą przyjazne środowisku dzięki ich wyposażeniu w najnowocześniejsze, ekologiczne silniki spełniające najwyższe normy emisji spalin określane jako Euro5 – EEV („enhanced environmentally friendly vehicle” czyli „pojazd bardziej przyjazny dla środowiska”). Oznacza to, że wszystkie zakupione autobusy będą mogły być określane jako „pojazdy ekologicznie czyste”.

Realizacja projektu rozpoczęła się ogłoszeniem procedury przetargowej w dniu 23 września 2009 r. W dniu 9 listopada br. miało miejsce otwarcie ofert. W przetargu wystartowało czterech oferentów, proponując następujące wartości kontraktu (brutto):

MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o.	94 146 637,50 zł
Volvo Polska Sp. z o.o.	113 368 500,00 zł
Kapena S.A.	112 487 355,00 zł
Solaris Bus&Coach S.A.	93 531 611,10 zł

Rozstrzygnięcie postępowania i wyłonienie dostawcy odbędzie się już niebawem, natomiast zakończenie rzeczowej realizacji projektu, czyli dostawa ostatniej partii autobusów, planowane jest na IV kwartał roku 2011.

Podsumowując – już za dwa lata ulicami naszego miasta będzie przemieszczać się tabor znacznie bardziej odpowiadający oczekiwaniom pasażerów (klimatyzacja, automaty biletowe). Pozostaje mieć nadzieję, że działania z zakresu polityki taryfowej, o których głośno było w mediach lokalnych, nie doprowadzą do tego, że nowe autobusy będą jeździły puste, bo pasażerów nie będzie stać na bilety.

Autobusy dostarczone do MPK Poznań w październiku i listopadzie 2009

Numer taborowy	Model	Data przyjęcia na stan	Numer rejestracyjny	Data debiutu liniowego	Debiut na linii
1625	Urbino 12	23.10.2009	PO 911MG	31.10.2009	83/3
1626	Urbino 12	29.10.2009	PO 378MJ	6.11.2009	63/9
1627	Urbino 12	29.10.2009	PO 380MJ	6.11.2009	54/2
1628	Urbino 12	29.10.2009	PO 377MJ	6.11.2009	60/3
1629	Urbino 12	10.11.2009	PO 381MK	14.11.2009	85/2
1850	Urbino 18	23.10.2009	PO 379MJ	5.11.2009	74/2
1851	Urbino 18	27.11.2009	PO 337MM	1.12.2009	91/9
1852	Urbino 18	12.11.2009	PO 378MK	14.11.2009	51/2
1853	Urbino 18	10.11.2009	PO 380MK	14.11.2009	51/3
1854	Urbino 18	10.11.2009	PO 379MK	14.11.2009	51/6
1855	Urbino 18	13.11.2009	PO 338MM	1.12.2009	b.d.
1856	Urbino 18	26.11.2009	-	-	-
1857	Urbino 18	27.11.2009	-	-	-
1859	Urbino 18	30.11.2009	-	-	-

Stan na dzień: 30 listopada 2009; opracowanie: Marcin Jurczak, współpraca: Marcin Nader, Mateusz Halaburda

Ósmy Zjazd Stowarzyszeń MKM Miłośnicy łączą siły

Andrzej Kłos, współpraca: Tomasz Gieżyński

Tegoroczny, ósmy już Zjazd Stowarzyszeń Miłośników Komunikacji Miejskiej odbył się w dniach 21–23 sierpnia 2009 pod szyldem KMST w Łodzi. Udział wzięły delegacje: Klubu Miłośników Transportu Miejskiego z Chorzowa Batorego, Pomorskiego Stowarzyszenia Sympatyków Transportu Miejskiego z Gdańska, Szczecińskiego Towarzystwa Miłośników Komunikacji Miejskiej, Częstochowskiego Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych z Poznania oraz niezależna delegacja z Wrocławia.

Oficjalne rozpoczęcie zlotu hobbystów i poczęstunek odbyły się w piątek wieczorem się w Muzeum Komunikacji Miejskiej łódzkiego MPK przy ul. Wierzbowej. Po obejrzeniu dostępnej części muzeum i zaopatrzeniu w gadżety MPK uczestnicy zostali przewiezieni jelczem Vero (zastępującym uszkodzonego ikarusa 260) do schroniska.

Następny dzień rozpoczęło dowiezenie całej grupy składem 5N+5ND z placu Wolności do bram zajezdni Dąbrowskiego celem jej zwiedzania. Zajezdnia ta, podobnie jak poznańska Gajowa, jest najstarszą czynną w tym mieście i ma być sprzedana. Zwiedzanie obiektu zaczęliśmy od hali, w której oprócz liniowych osiemsetpiątek ujrzeliśmy zabytkowe pojazdy z muzeum i jeden dosyć szczególny tramwaj. Był to przegubowiec zakupiony przez KMST na początku bieżącego roku - historyczna osiemsettrójka ex MKT o numerze 5963. Po przejściu przez halę (mieszczącą także pod swoim dachem łuki i rozjazdy) udaliśmy się na tory postojowe dla pudeł i składów osiemsetpiątek. Przy wyjściu na otwartą przestrzeń dziennikarze zbierali od nas informacje, zadając klasyczne pytania. Popis najczystszej głupoty dawał fotoreporter, który nie zważając na wszystkich uczestników, w bardzo wysoce niekulturalny sposób traktował grupę i bezceremonialnie wchodził przed szpaler fotografujących. Następnie



Zwiedzanie zajezdni tramwajowej przy ul. Dąbrowskiego w Łodzi. 3/4 delegacji KMPS w towarzystwie Prezesa KMST.

Fot.: Marcin Jurczak, 22.08.2009

udaliśmy się składem historycznych eNek na obrady na ul. Wierzbową.

Program obrad rozpoczął prezes KMST Bartosz Stępień opowiadając o działalności i sukcesach swojego klubu, wspierając się prezentacją multimedialną. Później mówiły przedstawicielstwa spoza Łodzi. Następnie inż. Witold Talar z MPK Łódź szczegółowo przedstawił konstrukcję wagonów PESA 122N jeżdżących w Łodzi i Bydgoszczy oraz bliźniaczych wagonów z Warszawy i Elbląga. Po przerwie obiadowej kontynuowana była dyskusja o problemach stowarzyszeń miłośników komunikacji miejskiej. Poruszono problemy młodych i słabo aktywnych hobbystów wywodzących się z otchłani internetu, współpracy z przedsiębiorstwami komunikacji miejskiej, remontów wagonów historycznych oraz wywierania nacisku na organizatorów komunikacji miejskiej w celu zapobieżenia pojawianiu się błędów na etapie projektowania i realizacji transportu. Na końcu ustalono, że następny zjazd odbędzie się w Poznaniu.

Wieczorny, rekreacyjny przejazd na grilla zrealizowano znanym z dnia poprzedniego jelczem Vero, którym przebiliśmy się do Lunaparku na Zdrowiu. Dodatkową atrakcją była muzyka z pobliskich „urzędów do rozrywki”. Jak się okazało, nie był to ostatni punkt programu. Na dawnej pętli tramwajów podmiejskich Północna odbywał się cotygodniowy pokaz filmów w wagonie 5N1, należącym do Tomasza Adamkiewicza. Specjalnie dla nas wyświetlono film o łódzkiej podmiejskiej komunikacji tramwajowej w czasach PRL – „Tramwajem przez trzy województwa”. Pełna propagandy projekcja rozbawiała nas do łez, choć nie zabrakło i fragmentów aktualnych do bólu aż do dnia dzisiejszego... Wagon zjechał wraz z hobbystami do zajezdni Helenówek, skąd do centrum wróciliśmy liniową pesą.

Ostatni dzień imprezy rozpoczął się od przejazdu pesą 122N do zajezdni Chocianowice. Po jej zwiedzeniu



Odwiedziny w Łodzi stały się doskonałą okazją do zaliczenia lub odświeżenia w pamięci tras podmiejskich. Na zdjęciu: końcówka linii nr 46 w Ozorkowie.

Fot.: Marcin Jurczak, 21.08.2009

udaliśmy się w kierunku nowo wybudowanej pętli Ikea przy sklepie i galerii, które dopiero są w budowie! Po zaliczeniu przyspieszonego szkolenia na wagony Bombardiera typu Cityrunner oraz PESA 122N i zrobieniu zdjęć wagonów niskopodłogowych z osiemsetpiątkami na linii „P” abianickiej udaliśmy się do największej w Polsce zajezdni tramwajowej przy ul. Telefonicznej. Zwiedzanie zaczęliśmy od przejścia przez hale na plac postojowy. Telefoniczna eksploatuje wszystkie typy taboru tamtejszego MPK. Ponieważ było to niedzielne przedpołudnie, w zajezdni było dużo wagonów. Na torach postojowych stały: liniowe i szkoleniowe składy osiemsetpiątek, historyczne eNki, a w hali i przy niej „niechciane dzieci MPK” w postaci odstawionych, porozbijanych i niesprawnych

cityrunnerów. Był to ostatni punkt programu, więc pojechaliśmy do Muzeum aby oficjalnie się pożegnać i zakończyć VIII Zjazd Stowarzyszeń Miłośników Komunikacji Miejskiej.

Mimo niezbyt wielkiej liczby zebranych gości zjazd pozwolił na wymianę doświadczeń i poznanie łódzkiej komunikacji „od kuchni”. Niestety zabrakło przedstawicielstw z kilku miast. Od strony organizacyjnej zjazd był przygotowany dość dobrze. Przykre było wyrzucenie z programu anonsowanego wcześniej zwiedzania hali ZRT, gdzie montowany był nowy tramwaj Solarisa – Tramino. Pogoda i humory jednak dopisywały. Rozstaliśmy się z poczuciem owocnie spędzonego weekendu.

Najciekawsze wstrzymania czerwcowe, lipcowe i sierpniowe Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

Archiwum T nadrabia zaległości – docelowo chcemy prezentować w tej rubryce zdarzenia z jednego miesiąca kalendarzowego (z konieczności – jednego wstecz w stosunku do danego numeru Przystanku). W związku z powyższym jesteśmy zmuszeni przelecieć przez drugą połowę roku w przyspieszonym tempie. Dziś najciekawsze zdarzenia z kategorii „różne” – bez kolizji z udziałem pojazdów MPK. Kolizje to dzień powszedni, mało która jest w jakiś sposób szczególna, by zasługiwała na upamiętnienie. Natomiast wszystko, co dzieje się dookoła, a również ma wpływ na ruch pojazdów komunikacji miejskiej, często bywa kuriozalne, niesamowite, straszne... Śmieszne? Oczywiście, również. Poniżej absolutny „the best of” wydarzeń z zakresu czerwiec – sierpień 2009. Na zakończenie tradycyjna statystyka awaryjności naszego najnowszego taboru: począwszy od tatr, przez combino, pumę na moderusach skończywszy. Miłej lektury!

01.06. 12/8 404. Na pętli Sobieskiego czujny motorniczy zauważył podejrzaną zachowującą się młodą kobietę, która nie chciała opuścić pojazdu. Ponieważ kontakt z nią był utrudniony, wezwał odpowiednie służby. Dwudziestolatka okazała się uciekinierką z Domu Pomocy Społecznej dla Dzieci przy ul. Serafitek. Siostry zakonne zgłosiły się po zgubę.

02.06. Na skrzyżowaniu Fredry i Kościuszki zauważono plakat wyborczy Sylwii Pusz zawieszony na sygnalizatorze samochodowym w tak niefortunny sposób, że zasłaniał on całkowicie sygnalizator tramwajowy. Niezwłocznie po zgłoszeniu sily ZDM zdjęty zastaną przedwyborczą.

02.06. Kierowca rezerwy autobusowej na Sobieskiego nie będzie mile wspominał służby w bądź co bądź już nie takim nowym budynku dworca. Sprzątaczkę muszę tam jednak stawać na wysokości zadania, gdyż drzwi są wypucowane do absolutnej przejrzystości. Wzmiankowany kierowca nie zauważył szklanej tafli drzwi prowadzących do wypożyczalni rowerów i z pełnym impetem wszedł w nie. Poskutkowało to rozcięciem łuku brwiowego i zbitiem dużej szyby.

03/04.06. Począwszy od tej nocy, wielokrotnie dochodziło do wstrzymania autobusów linii 232 na Franowie przy wjeździe na giełdę warzywno-buraczną. Samochody bez abonamentu, chcące wjechać od późnych godzin wieczornych na jej teren, blokowały sznurem ulicę Franowo



31.07. 11/6 809. Obronną ręką wyszedł ze starcia z samochodem ciężarowym rozpędzony *holender*. Do zderzenia doszło na Trasie Kórnickiej, na wysokości przystanku Polanka. Kierujący samochodem ciężarowym nie zachował ostrożności, zignorował znak stop i wjechał prosto pod koła jadącego z wybiegu, z prędkością ok. 40 km/h tramwaju. W wagonie zbita została przednia szyba, lekko zgięty słupek, uszkodzone reflektory, pojawiło się także lekkie wgniecenie poszycia.

Fot.: Krzysztof Dostatni

(zatrzymując się dodatkowo na zakazie), a czasem – co już jest absolutnie bezczelne i kuriozalne – oba jej pasy! Największe problemy miały kursy 232 o 23:57, 0:27 i 0:57 spod Kinopolis. Niektórzy kierowcy radzili sobie objazdem przez wiadukt franowski i ślimaki po drugiej stronie torów.

11.06. 11/3 685. Na Sołaczku na pokładzie historycznego *helmuta* odbyła się bójka agresywnego pasażera z motorniczym. Pasażerowi najwyraźniej brakowało pretekstu do wyładowania się, gdyż wg zeznań świadków sam tego pretekstu usilnie poszukiwał. Motorniczy wiele się nie zastanawiając poradził sobie z natrętem i dowiózł go na Piątkowską, gdzie sprawę przejęli już chłopcy spod znaku niebieskiej szklanki. Tramwaj nie wykonał jednego kółka.



21.06. Pływalnia na pętli Ogrody. Na pierwszym planie utopiony 166+165 linii 2/5. Skład wyjechał z jeziora samodzielnie, aparatura elektryczna odmówiła współpracy kilkadziesiąt metrów po wyjeździe z pętli. Duża ilość wody spowodowała także zablokowanie zwrotnic wjazdowych na pętlę, opóźniając udrożnienie końcówki tramwajowej.

Fot.: Marcin Jurczak

15.06. Na przystanku autobusowym OGDY22 w ciągu ul. Szpitalnej urwała się metalowa tabliczka z rozkładem jazdy. Stało się to w niefortunnym momencie – akurat w trakcie oglądania przez pasażerkę, która doznała średnio skomplikowanej kontuzji nosa.

21.06. W czerwcu nawiedzały Poznań gwałtowne i niespodziewane ulewy. Każdorazowo w kilku miejscach pojawiały się lokalne akweny o znaczeniu strategicznym z punktu widzenia płynności ruchu tramwajów. Najczęstsze kłopoty występowały na pętli Ogrody, skrzyżowaniu Garbar i Dowbora-Muśnickiego, skrzyżowaniu Grunwaldzkiej i Wojskowej oraz na Górnej Wildzie, na wysokości przystanku Różana. Tego dnia najdłuższa przerwa w ruchu (2 h) miała miejsce przy pl. Bernardyńskim, skąd od 17:30 wycofywano tramwaje do węzłów na Podgórznej i Kórnickiej, by mogły włączyć się do ruchu po trasach objazdowych.

26.06. 76/6 1961. Kierowca ikarusa przechwycił dwoje dzieci – 9-letniego Piotrusia i 6-letnią Krysię – podróżujących bez opieki. Być może letnim uciekinierem wycieczka uszłaby na sucho, gdyby Piotruś nie zaczął jeździć po ikarusie na rolnkach.

28.06. 16/4 256+255. Około godz. 10:00 w okolicy stacji Kurpińskiego w kierunku centrum zatarła się II oś I wózka. Po doraźnej naprawie i 18-minutowym postoju ZSR polecił motorniczemu udać się na Głogowską. Tramwaj o własnych siłach dotarł do rynku Łazarskiego, gdzie nastąpiło kolejne wstrzymanie z powodu uszkodzonego rozrusznika. Zaszła konieczność wstawienia wozu na „pieska”. Podczas tej operacji ramię dźwigu TRAM123 uszkodziło dach wozu. Całkiem pokiereszowany skład dotarł w końcu na Głogowską, skąd do macierzystej zajezdni udał się w godzinach wieczornych.

02.07. N5 1010. Na skrzyżowaniu Bocznej i Żwirowej nastąpił pożar w komorze silnika MAN-a. W ruch poszła gaśnica, ale podczas akcji kierowca ufajdał sobie proszkciem gaśniczym cały mundur. W rezerwę za N5

dyspozytor wysłał autobus z 252/1, nie informując jednak o tym CNR. Samo 252 dotarło na Kaponierę po podmianie z zajezdni ze sporym opóźnieniem, ale grunt że pracownicy w N5 mieli zapewniony dalszy transport do i z domów...

03.07. A/4 1116. O godzinie 16:52 CNR odebrała zgłoszenie od kierowcy *lajona*, że aktualnie znajduje się na końcówce M1 i jest zmęczony, w związku z czym nie podejmie kursu na os. Kopernika. Kierowca wyjechał w planie następnego kółka, tj. o 18:05. Gratulujemy dystansu do życia.

19.07. 11/1 655. Młody motorniczy na ostatnim kursie (22:59) w kierunku Ogrodów nie zauważył przełożonej w lewo zwrotnicy ręcznej (Kaponiera ->> Zwierzyniecka) i z fasonem skręcił w stronę Gajowej. Chcąc być cwany postanowił przejechać Kraszewskiego do rynku Jeżyckiego i dalej po trasie. Pech chciał, że po kolejnej ulewie trwało właśnie zamknięcie ul. Kraszewskiego, z powodu zapadnięcia się jezdni koło torowiska. Dopiero służby NN pomogły zagubionemu wycofać się do Gajowej, zawrócić na trójkacie (wszystko z pasażerami), skąd już przodem przez Kaponierę, Most Teatralny, Dąbrowskiego dotarł na Ogrody i zjechał przez Reymonta na Madalińskiego...

21.07. 7/1 807 i 7/2 804. Analogiczna sytuacja do poprzedniego zdarzenia – zjazdu *holendrów* po 23 z Ogrodów na Gajową. Obaj motorniczowie tłumaczyli, że końcówkowa nie poinformowała ich o zamknięciu ul. Kraszewskiego. Przez poprzednie dwa dni nie posiadli oni wiedzy o dziurze na tej ulicy. Po wycofaniu do rynku Jeżyckiego przez NN, pojechali przez most Teatralny i Kaponierę do swej zajezdni.

25.07. 82/3 1216. Po ruszeniu z Górczyna autobus został zmuszony do gwałtownego hamowania przy Ściegiennego. W tym czasie na jego pokładzie przemieszczało się starsze małżeństwo z czterema wiaderkami wiśni. Niestety, wskutek hamowania oboje się przewrócili, a kilkanaście litrów wiśni potoczyło się po podłodze... Zostały jednak sumiennie wyzbierane przez właścicieli, którzy odmówili pomocy lekarskiej.

07.08. 9/3 228+227. Wskutek awarii wywrotki wiozącej ziemię cała jej zawartość wysypała się na tory na rynku Wildeckim. We wstrzymaniu jako pierwszy stał moderus. Kierowca wraz z pracownikami sami usunęli hałdę z jezdni.

07.08. Na Grunwaldzkiej przy Jawornickiej nad torowiskiem zawisły konary podłamanej akacji. Wycinanie drzewa trwało całe popołudnie, a od ronda JNJ do Junikowa kursowały cztery przegubowe *zatrzmawaje*.

27.08. O godzinie 1:13 w nocy pracownik Solidu nie chciał wpuścić na teren zajezdni Warszawska oznakowanego radiowozu NN 2013. Dopiero reprimenda skierowana z CNR przez szefa Solidu spowodowała pożądaną reakcję.

Statystyki:

Czerwiec – wygrały tatry z sześcioma wstrzymaniami (405 ładowanie filtra dwukrotnie, wózek C dwukrotnie i przetwornica oraz 407 wózek C) przed moderusami (3 wstrzymania – 180 stacyjka, 226 brak ładowania, 236 wyłącznik liniowy) i combinami – tylko jedno zatrzymanie na sekcyjnym.


Lipiec – znowu tatry (12 wstrzymań – 405 niskie napięcie, wózek C i wyciek oleju, 401 brak rozruchu, wózek C i wyciek oleju, 407 dwukrotnie wózek C, 410 zanik napięcia, hamowanie bezpieczeństwa i wyciek oleju, 409 przekształtnik), następnie remis między combinami (507

i 514 – sekcyjny w okolicy mostu Teatralnego) i moderusami (198 samoczynne załączenie napadowego i 168 brak rozruchu) i na końcu puma (450 brak rozruchu na Wioślarskiej).


Sierpień – remis na szczycie między tatrami i combinami – po 6 wstrzymań (405 wyciek, 401 komputer pokładowy, 407 wyciek i spalone silniki, 410 wyciek i brak rozruchu oraz 501 oberwany track, 509 drzwi, 510 hamulec hydrauliczny, 512 drzwi i złamany pantograf oraz 514 sekcyjny na moście Teatralnym).


Nowinki z Pyrogradu

opracowanie: Andrzej Kłos, współpraca: Kamila Gielniak, Marcin Jurczak

 **Nowe lusterka w stopiątkach.** Podczas przeglądów OT, składy 105Na z wydziału S-3 otrzymują dodatkowe lusterka zewnętrzne. Duże lustro prostokątne uzupełniane jest dodatkowym lustrem kwadratowym umieszczonym nad nim. Celem jest zwiększenie pola widzenia dostępnego w lusterkach zewnętrznych i poprawienie tym samym bezpieczeństwa, w szczególności podczas wsiadania do wagonu. Zmiany wprowadzane są między innymi na życzenie samych motorniczych, narzekających na ograniczone pole widzenia przy standardowym, stopiątkowym lusterku zewnętrznym.

 **Debiuty moderusów Alfa oraz Beta.** W ostatnim czasie zajezdnia Głogowska odebrała trzy – prawdopodobnie ostatnie – składy moderusów Alfa HF 07. Pierwszy z nich to widziany wcześniej na jazdach próbnych skład 166+165, który zadebiutował 16 września, a kolejne to 182+181 – 1 października oraz 88+87 – 31 października. Były to ostatnie składy moderusów Alfa dla Poznania, gdyż od przyszłego roku z NG będą wychodzić wagony jednoprzestrzenne z wstawką niskopodłogową. Jak informuje producent, poza tym wagony nowej generacji mają być ulepszone – w porównaniu do wersji Alfa – o możliwość instalacji klimatyzacji oraz nowego typu ogrzewania przedziału pasażerskiego i bardziej szczelne drzwi odskokowe. Zastosowany w nich zostanie napęd prądu przemiennego – znany z dwóch składów HF04 150+151 oraz 152+152. Do Gdańska dotarły kolejne zmodernizowane wagony N8CNF: 1111 (samodzielnie zjechał do zajezdni, rozładunek w nocy 1/2 października), 1116 (załadunek w Poznaniu 23/24 października) oraz 1112 (rozładunek w Gdańsku 15/16 listopada). Tym samym w Trójmieście jest już 6 moderusów Beta N8C. W Modertransie znajduje się kolejne sześć wagonów. Są to 1121, 1124, 1129, 1131, 1135 oraz 1143.

 **Próby ruchu i powrót tramwajów na ul. Winogrady.** Dnia 23 września br. odbyły się próby ruchowe wszystkimi typami taboru na nowym torowisku na ul. Winogrady. W poniedziałek 28 września tramwaje linii nr 3, 4 i 10 powróciły na stałe trasy. Podczas remontu torowisko przeniesiono na środek ulicy i wykonano w technologii szepczącej szyny. Przystanki i skrzyżowania obwarowano wzbudzaną przez pojazdy szynowe sygnalizacją świetlną. Ulica zazieleniła się: na torowisku utworzono trawnik, zaś pomiędzy drogą rowerową a chodnikiem zasadzono rośliny.

 **Więcej kursów linii szczytowej 26.** Po powrocie tramwajów na ul. Winogrady z PeSTki zniknęła dziesiątka. Ulegając presji społecznej, Zarząd Transportu Miejskiego zdecydował się na dwukrotne (z 10-minutowej na 5-minutową) zwiększenie częstotliwości kursowania linii poranno-szczytowej nr 26. MPK





 **Premierowe Tramino... w Poznaniu.** Podczas targów kolejowych Trako w Gdańsku, które odbyły się w połowie października, zaprezentowano prototyp rodziny wagonów niskopodłogowych Solaris Tramino. Dnia 14 października br. w południe Przewodniczący Rady Nadzorczej firmy Solaris Bus & Coach S.A., Krzysztof Olszewski, przecinając wstęgę na drzwiach wagonu oficjalnie zaprezentował nowy produkt. Prototypowy pojazd został zmontowany w hali Zakładu Techniki MPK Łódź sp. z o.o. Zastosowano w nim wiele nowoczesnych rozwiązań, między innymi układ rozruchowy umożliwiający gromadzenie energii z hamowania w superkondensatorach czy trzyczęściowy dotykowy pulpit motorniczego. 21 listopada wagon przewieziono do zajezdni tramwajowej przy ul. Głogowskiej w Poznaniu. Tramwaj przyjechał z Łodzi. Pojazd ma wyjechać na jazdy próbne i zdobyć homologację.


Fot.: Marcin Jurczak, 21.11.2009


uruchomiło dodatkowe pociągi z zajezdni Forteczna, Głogowska i Madalińskiego. Podjęcie przez Madalinę obsługi jednej brygady oznacza powrót *helmutów* na linie dzienne PST. Kolejnym zwiększeniem ilości pociągów na linii 26 (tym razem kompletnie niepotrzebnym) było dołożenie kursów w szczycie popołudniowym. Ostatecznie częstotliwość kursowania linii 26 wygląda następująco: w godzinach 6:30-8:30 kursy co 5 minut; 8:30-10:00 i 14:30-18:30 – kursy co 10 minut. O ile zrozumieć można wzmocnienie obsługi trasy PST w szczycie porannym, o tyle popołudniowa 26 wydaje mijać się z celem. W bardziej płaskim szczycie popołudniowym, przepustowość trasy w kierunku os. Sobieskiego zależy bowiem przede wszystkim... od poziomu mobilizacji pasażerów. A ta póki co nie wzrosła, co sprawia, że kolejki tramwajów oczekujących


przed przystankiem przy moście Teatralnym, aż nadprogramowi pasażerowie „upchną się” do PeSTkowego wagonu jeszcze się wydłużyły...


 **Likwidacje nieczynnych kiosków na przystankach.** W ostatnich miesiącach rozpoczęto porządki z kioskami będącymi częścią wiaty przystankowej. Zniknęły dawno nieczynne kioski na przystankach: Krauthofera, Rondo Starołęka (przystanek zjazdowy w kierunku ronda Rataje) oraz – co dziwne – tam, gdzie mogły być rentowne, tj. Most Dworcowy. Usunięcie kiosków polegało na zwyczajnym odcięciu ich od reszty przystanku, co spowodowało otwarcie jednej strony na wiatr i deszcz. Zamiast tego można było zlikwidować ściany i podłogę kiosku, powiększając tym samym przestrzeń we wiacie. Jest to dobitna oznaka przejścia od ery kiosków, które miały zapewnić szeroki dostęp do jednorazowych biletów, do biletomatów.

 **Usterki i remonty zaplecza technicznego S-3.** Obecnie trwa odświeżanie (malowanie) wnętrza hali obsługi codziennej na Fortecznej. Najbardziej kłopotliwy jest brak windy do podnoszenia wagonów. Warsztat korzysta z podnośnika w zajezdni przy ul. Głogowskiej. Dzięki temu można zaobserwować przejazdy techniczne składające się z technicznej eNki oraz holowanego solowego wagonu 105Na/105NaD.

 **Linia specjalna na Noc Naukowców.** W piątek 25 września po raz kolejny odbyła się w Poznaniu cykliczna impreza propagująca naukę, odbywająca się w wielu miastach Europy. Komunikację w godzinach wieczornych tj. 17:00–23:30 na trasie Politechnika Poznańska (Poligród, ul. Kórnicka) do Kampusu Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza na Morasku przez Uniwersytet Przyrodniczy zapewnił wydział A-1. Autobusy zatrzymywały się na wybranych przystankach, a dwa wozy z A-1 zrealizowały łącznie po 7 kursów (odjazdy o pełnych godzinach od 17:00 do 23:00, spod PP i UAM).

 **Pociągi zdawcze do fabryki papieru Malta Decor.** W ostatnim miesiącu po około rocznej przerwie ruszyły pociągi zdawcze do fabryki papieru Malta Decor. Składy zawierające kilka wagonów i spalinową lokomotywę manewrową kilka razy w tygodniu przemierzają z niską prędkością ostatni już pozostały odcinek normalnotorowy Średzkiej Kolei Powiatowej od stacji Towarowej Franowo do wspomnianej fabryki. Okazało się również, że sygnalizacja kolejowa na skrzyżowaniu abpa Dymka i Szwajcarskiej nie działa.

 **Koniec kładek na Dympcu.** ZDM ogłosił przetarg na likwidację kładki nad linią kolejową do Wrocławia. Fizyczna likwidacja rozpoczęła się 10 października. Pozostaje czekać na przetarg na budowę tunelu, który ma ją zastąpić.

 **Powrót fallusa.** Po dłuższej nieobecności na linii dnia 24 listopada do normalnej służby powrócił skład modernusów Alfa HF04 152+153. Jego odstawienie wiązało się m.in. z wadą techniczną polegającą na niestabilności pudła przy wyższych prędkościach. W czasie odstawienia służył on chwilowo jako źródło części zamiennych dla siostrzanego składu 150+151.

PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań
ADRES REDAKCJI: os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań
EMAIL REDAKCJI: przystanek.kmps@interia.pl

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandoz, Robert Bartkowiak,
Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Janusz Podolak

KOREKTA: Kamila Gielniak, 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.

Dzień Wszystkich Świętych.

W czasie wzmocnionych potoków pasażerskich skierowanych na poznańskie cmentarze MPK uruchomiło dodatkowe brygady i linie tramwajowe. Standardowo wydłużono linie 7 i 1 do Miłostowa oraz 6 i 15 do Junikowa. W weekend 24-25 października w godzinach 8:00–18:00 jedyńka i szóstka kursowały odpowiednio wg sobotniego i świątecznego rozkładu jazdy po wydłużonych trasach. W sobotę 31 października i niedzielę 1 listopada kursowały również dodatkowe linie 22 na trasie os. Jana III Sobieskiego – Miłostowo z częstotliwością co 15 minut i 24 z Miłostowa na Junikowo przez most św. Rocha co 10 minut. W niedzielę Wszystkich Świętych tramwaje większości linii kursowały jak w święta. Na liniach obciążonych – czyli 1, 6, 7, 8, 13 i 15 – pociągi kursowały z wielokrotnie zwiększoną częstotliwością dochodzącą do co 5 minut dla piętastki. Na szóstce w zwiększonej ilości pojawiły się wagony niskopodłogowe. Dodatkowymi autobusami wzmocniono linie 57, 60, 70, 77 i 173. Zachętą do korzystania z komunikacji miejskiej w dzień Wszystkich Świętych było również dostosowanie taryfy biletowej. Na przejazdy do 15 minut obowiązywały bilety piętnastominutowe, natomiast na pozostałe przejazdy w jednym kierunku bez względu na czas ich trwania obowiązywały bilety półgodzinne.



 **W specjalnym, pożegnalnym przejeździe jelczem M11, udział wzięło ponad 30 osób. Więcej o ginącej generacji autobusów wysokopodłogowych i przejeździe autobusem nr 1945 – w następnym numerze Przystanku.**

Fot.: Marcin Jurczak, 21.11.2009