

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 1 (119)
10 stycznia 2012 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Trwa budowa trasy tramwajowej na Ratajach Dziura na Chartowie

Lukasz Bandoz



Czerwcowy poranek na os. Lecha. Czerwiec był ostatnim miesiącem eksploatacji tej pętli.

Fot.: Marcin Jurczak, 9.06.2011

Mijają kolejne miesiące budowy trasy tramwajowej na Franowo. Inwestycja (wraz z budowaną obok zajezdnią) zrewolucjonizuje komunikację tramwajową Poznania. Na razie zrewolucjonizowała układ tras komunikacyjnych na Ratajach.

W związku z zamknięciem fragmentów ulic Chartowo i Piaśnickiej zmieniono przebieg wielu linii autobusowych. Zmiany dotyczą także linii tramwajowych 1, 5, 11, 16 i 17, objęły również podział obsługi poszczególnych linii pomiędzy wydziałami tramwajowymi. Uruchomiono dwie dodatkowe linie tramwajowe: 25 z pętli Stomil do przystanku os. Czecha i 27 z Kórnickiej do przystanku Orle Gniazdo utworzonego około 200 m przed zlikwidowaną pętlą os. Lecha. Podobnie jak przy wcześniejszych inwestycjach i remontach, nazwano je wahadłowymi. Dlaczego ta nazwa trwa? Nie mogę się nadziwić. Dlaczego jeżeli tylko jedna z końcówek nie jest pętlą lub węzłem od dawna przyjętym za końcówkę z uporem linia nazywana jest wahadłową? Ciekawe czy w czasach, kiedy nie było jeszcze pętli wszystkie linie były liniami wahadłowymi? W przypadku 27 jestem jeszcze w stanie to zrozumieć. Wszak w tym przypadku każdy tramwaj kursuje po swoim torze w obu kierunkach. Trzeba przyznać, że jazda pod prąd robi wrażenie. Ale dlaczego 25 jest linią wahadłową? Owszem, trasa krótka, twór tymczasowy, zmiana toru przy przystanku końcowym odbywa się za pomocą tzw.

przelotki, ale dlaczego linia wahadłowa – tego nie wiem. To może 26 również nazwiemy tym przymiotnikiem, też nie ma zbyt długiej trasy?

Obsługę linii 25 od samego początku zapewnia wydział S-2. Tabor stanowią wagony GT8S z Duesseldorfu, wspomagane według bieżących potrzeb serią wagonów typu O zakupionych kilka lat temu z Frankfurtu nad Menem. GT8S to te tramwaje, o których wielokrotnie pisaliśmy w Przystanku. Miały jeździć u nas i widzimy, że byłyby potrzebne. Jednak Kraków zadziałał bardziej zdecydowanie i zwinął nam je „sprzed nosa”. W związku z tym poznański przewoźnik wypożyczył te wagony od MPK Kraków. W grodzie Przemysła mieliśmy dwa wagony, które już były w Krakowie. Tam zmieniono im tapicerkę siedzeń, malowanie, oświetlenie zewnętrzne, zamontowano elektroniczny system informacji pasażerskiej. Pozostałe GT8S trafiły do Poznania „w drodze” z Duesseldorfu do grodu Kraka (obecnie w Poznaniu pozostały ostatnie sztuki – resztę oddano już do Krakowa). Wszystkie wagony zostały tymczasowo przystosowane do jazdy po Poznaniu. Dostały m.in. kasowniki czy tablice kierunkowe. Co ciekawe, numery linii i nazwy końcówek naklejane są na nich na stałe – a każdorazowe przesyldowanie wagonu wymaga interwencji warsztatu S-2. Dwustronne helmuty wyposażone są w układ rozruchu i hamowania simatic. Niestety, mimo przeszkolenia, niektórzy motorowi nie potrafią płynnie jeździć tymi wagonami. Machając dźwignią jazdy i hamowania, jak korbą nastawnika, powoduje się szarpanie i nierówną jazdę wagonu. Na szczęście wielu potrafi dostosować technikę jazdy do typu tramwaju, w wielu przypadkach to właśnie doświadczenie nabywane podczas kolejnych godzin służby pozwoliło „dopasować” styl jazdy motorniczego do specyfiki tramwajów z simatikiem, zupełnie inaczej reagujących na polecenia motorniczego niż typowe „helmuty”.

Linia 27 była na początku obsługiwana dwukierunkowymi stopiątkami z wydziału S-1. Niestety te szarpiące pojazdy tramwajopodobne nie dawały sobie rady. Ze względu na ich dużą usterkowość obsługę linii 27 przekazano wydziałowi S-2. Podobnie jak na 25 między Kórnicką a Orlim Gniazdem kursować zaczęły GT8S i „nasze” GT8ZR. Ze względu na możliwości techniczne linia 25 ma lepszą częstotliwość w porównaniu z 27. Spowodowało to, że część pasażerów z okolic os. Czecha i os. Lecha przestało przesiadać się na węzle Kórnicka

i przeniosło się na rondo Starołęka. Od 6 października na trasę linii 27 wróciły *stopiątki*. Związane jest to z obciążeniem trasy w trakcie roku akademickiego i niewystarczającą pojemnością wozów z demobilu.

W wyniku zamknięcia skrzyżowania Chartowa i Piaśnickiej wraz z fragmentami powyższych ulic, przebudowie uległ układ linii autobusowych na Ratajach. Dodatkowo autobusy skazane są na opóźnienia ze względu na zatory uliczne pojawiające się często na trasach objazdowych. Przez pierwszy miesiąc pewna



W miejscu pętli os. Lecha powstaje węzeł rozjazdowy. Na Franowo dojedziemy także od GTR.

Rys. Infrastruktura Euro Poznań 2012

dezinformacja panowała na os. Czecha. Na przystanku „pod PZU” zatrzymują się autobusy jadące z ronda Rataje, natomiast „pod Biedronką” pojazdy kierujące się na rondo Rataje. Niestety nie zostało to czytelnie oznaczone, w dodatku na przystanku autobusów jadących w stronę ronda Rataje długo brakowało rozkładów jazdy. 12 grudnia, ze względu na całkowite zamknięcie dla ruchu skrzyżowania ulic Chartowo i Piaśnickiej, na inne trasy skierowano linie autobusowe nr 53, 81, 92, 232 oraz A. Jednocześnie uruchomiono nową linię – pod numerem 97. Autobusy kursują z Dworca Rataje do przystanku Orle Gniazdo, przez ul. Piłsudskiego. Znalazły na niej zatrudnienie nowe solarisy Urbino 8,6. Piszący te słowa ma często okazję podróżować tymi autobusami, ku niezadowoleniu innych pasażerów, wraz ze swoim dzieckiem. W małym pojeździe wózek zajmuje znaczną część przestrzeni pasażerskiej.

Tymczasem budowa nowej linii tramwajowej trwa. Najbardziej zaawansowane prace toczą się w rejonie ul. Szwajcarskiej oraz dawnej pętli os. Lecha, gdzie powstaje węzeł łączący trasy od strony Kórnickiej, Franowa i Chartowa. Czekamy na zakończenie kolejnych etapów inwestycji. Nowa trasa wygląda bardzo imponująco. Mam tylko nadzieję, że efekt nie zostanie zepsuty jakimś ograniczeniem prędkości w tunelu. Jednak w związku z ograniczoną widocznością, aby ruch tramwajów mógł odbywać się sprawnie i bezpiecznie konieczny będzie system, który będzie spełniał taką samą rolę jak SBL na kolei.

Krótką historią wagonu numer 400 To już jest koniec, nie ma już nic

Marcin Jurczak

Dobiegła końca historia wagonu tramwajowego nr 400. Choć był pierwszym w kraju szybkobieźnym wagonem niskopodłogowym, do końca swych dni pozostał prototypem.

Na początku lat 90. podjęto decyzję, że tory budowanego wówczas Poznańskiego Szybkiego Tramwaju zostaną połączone z siecią tramwajową miasta, a nie – jak wcześniej planowano – z torami kolejowymi.



Pierwsze dni eksploatacji *glizdy* – na linii nr 6.

Fot.: Tomasz Gieżyński, 16.09.1995

Dlatego zaistniała potrzeba zakupu taboru o dużej pojemności. Mimo, że wcześniej z powodzeniem testowano możliwość wprowadzenia do eksploatacji składów 4x105Na, miejski przewoźnik zdecydował się na zakup nowoczesnych pojazdów niskopodłogowych. Ówczesna oferta europejskich producentów tramwajów tego typu była jednak poza zasięgiem możliwości finansowych miasta, natomiast rynek krajowy nie posiadał jeszcze w sprzedaży pojazdów spełniających wymagania MPK.

W roku 1995 zakłady HCP w ramach modernizacji tramwaju typu 105N zbudowały trójczłonowy pojazd z częściowo obniżoną podłogą. Człon skrajny powstały na bazie dwóch wagonów o numerach bocznych 163 i 164, a człon środkowy, niskopodłogowy, został wyprodukowany od podstaw przez HCP. Planowano zbudowanie następnych wozów tego typu, być może właśnie w tym celu zakupiono 5 wagonów 105N na Śląsku, ale – ponieważ pojawiły się środki na zakup 10 sztuk nowych tramwajów dla PST (jak się później okazało, typu RT6N1) – z planów tych zrezygnowano.

Tramwaj 115N był pojazdem ośmioosiowym, trójczłonowym, z 19% udziałem niskiej podłogi w stosunku do całej powierzchni tramwaju. W wagonie zastosowano wózki „standardu” 105Na, przetwornicę statyczną, przy okazji budowy wagonu zmieniono charakterystyczny dla stopiątek wystrój wnętrza (cechy szczególne: nowa kolorystyka ścian bocznych, miękkie



Smutny finał – wagon odjeżdża na złomowisko. To koniec jedyne go egzemplarza tramwaju typu 115N, zbudowanego w HCP.

Fot.: Maciej Witkowski, 25.08.2011

siedzenia pokryte estetyczną tapicerką). Zamontowano nowe drzwi (wykonane z tworzywa) oraz napędy drzwiowe IFE. Nowościami były także: inny pulpit motorniczego, elektrycznie opuszczany pantograf i uchylne okna. Eksploatację rozpoczęto w roku 1995, na linii numer 6.

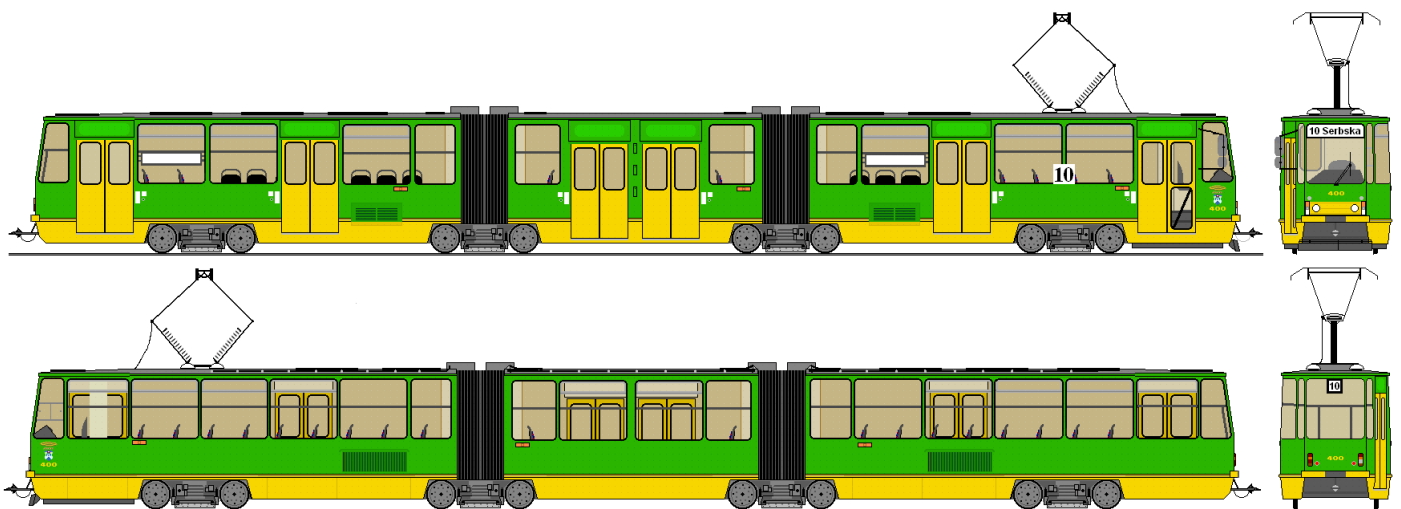
Typ 115N okazał się być niestety mocno niedopracowany. Prototypowa aparatura elektryczna podlegała częstym awariom – w szczególności dotyczyło to przetwornic i przecierających się w przegubach kabli. Z różnych powodów, zazwyczaj dość błahych, pojazd bywał odstawiony miesiącami. Nie inaczej było pod koniec eksploatacji – mniej więcej cztery lata temu *glizda* zjechała na tory odstawkowe Budziszyska z niewielką awarią, skąd nie dane było jej już powrócić na trasę.

Na początku 2008 roku *glizda* pojawiła się w Modertransie – co w środowisku miłośniczym odebrane zostało jako widmo szybkiego remontu. Wagon wrócił niestety na Budziszyską i na torze pozbawionym sieci trakcyjnej w dalszym ciągu gnił (wraz z 13N 115). Z dniem 14 kwietnia 2010 r, wóz nr 400 skreślony został z inwentarza MPK Poznań Sp. z o.o. Od ponad dwóch lat

o zachowanie pojazdu zabiegał Klub Miłośników Pojazdów Szynowych – nie udało się niestety uzyskać akceptacji ani dla pomysłu pozostawienia *czterysietki* jako tzw. zimny eksponat, ani dla koncepcji skierowania wozu do remontu i pozostawienia po modernizacji w stanie wizualnym możliwie bliskim oryginalnego. Nawiązano także kontakty z Fabryką Pojazdów Szynowych – spadkobiercą producenta. Dyrekcja MPK przychylnym okiem oceniła przedsięwzięcie, delegacja KMPS oglądała już nawet nowe miejsce postoju wagonu. Na drodze stanęły kłopoty FPS... i umowy nie udało się sfinalizować. Dzięki wsparciu Dyrekcji MPK pomimo formalnego skreślenia udało się „przechować” wagon, aż do lata 2011 r.

W środę 24 sierpnia 2011 w godzinach przedpołudniowych wagon wyciągnięty został z torów odstawkowych. W czwartek, 25 sierpnia glizdę pocięto na części i wywieziono na złomowisko w Śremie. Niestety nie udało się znaleźć nowego domu dla tej ciekawostki technicznej. Choć proponowanych lokalizacji było wiele (od S-1 po S-3, pojawiły się także nieśmiało pomysły zmagazynowania wagonu u któregoś z przewoźników podmiejskich), ostatecznie nie wdrożono do realizacji żadnego pomysłu. W przypadku wycofywanych wagonów 105Na poszukiwano nabywcy chcącego przejąć tramwaje, glizda ze względu na swoją awaryjność spisana została natomiast „na straty”. Obok działań oficjalnych prowadzonych przez Zarząd KMPS, pojawili się pasjonaci działający na własną rękę – poszukując wsparcia i możliwości ratowania glizdy poprzez nagłaśnianie tematu u przedstawicieli lokalnych mediów aż do ostatniej chwili.

„To nie jest chlubna karta w naszej historii i naprawdę nie wspominamy tego pojazdu ciepło” – tłumaczyła na łamach Głosu Wielkopolskiego rzeczniczka prasowa MPK, Iwona Gajdzińska. MPK Poznań Sp. z o.o. jako pierwsze w Polsce wdrożyło do eksploatacji tramwajowy wagon niskopodłogowy, wprowadzając nową jakość w komunikacji tramwajowej, a jednocześnie stając się źródłem bezcennych doświadczeń wykorzystanych przy budowie i eksploatacji tramwajów 114Na, Moderus Beta i Protram 205 WrAs. Czy zatem aby na pewno nie ma się czym chwalić?



Rys.: Jędrzej Nowak

Zakończono dostawy 21 tramwajów typu GT8 Helmut wiecznie żywy

Tomasz Gieżyński

W lipcu 2011 minęło 20 lat od sprowadzenia pierwszego żółtego przegubowca z Amsterdamu, a w grudniu 2011 – 15 lat od przyjazdu pierwszego niemieckiego GT8. Przez ten czas przewinęło się przez Poznań sporo używanych wagonów, wykonały one (i wykonują nadal!) kolosalną pracę. Można rzec, że MPK Poznań ma duże tradycje w sprowadzaniu demobilu z zachodu i potrafi konsekwentnie realizować swoją politykę, osiągając maksimum korzyści z podejmowanych w tym zakresie decyzji. Zakupy z ostatnich dwóch lat wypadają jednak nieco bladziej na tle oczekiwań i możliwości. Pewne szanse umknęły bezpowrotnie.

Ostatnia duża dostawa taboru używanego nastąpiła w 2003 i obejmowała dwie transze wagonów: 11 sztuk serii 3G zakupionych w Amsterdamie i 10 sztuk typu GT8 z Duesseldorfu. Pojazdy holenderskie potrzebne były do zastąpienia swych starszych braci w zajezdni Gajowa, która głównie ze względów infrastrukturalnych (wąskie bramy wyjazdowe) pewną część stanu posiadania musiała mieć wciąż w wersji węższej od wagonów niemieckich. GT8 z dostawy 2003 posłużyły jako uzupełnienie stanu po pojedynczych kasacjach z poprzednich lat. Od tego momentu ogólna kondycja wszystkich tramwajów należących do MPK stopniowo się pogarszała, z wyjątkiem kierowanych wciąż do modernizacji składów generacji 105N, z czasem zastępowanych modernusami alfa. Większość wagonów GT6 i najstarsze GT8 zaczęły powoli przedstawiać sobą kiepski obraz. W 2005 roku po długich staraniach sprowadzono wreszcie do Poznania wagony dwukierunkowe – było to 6 sztuk GT8ZR (typ O) z Frankfurtu nad Menem. Ich funkcjonalność i przydatność w czasie prowadzenia ruchu wahadłowego podczas licznych remontów została nie raz udowodniona. Pozostaje mieć tylko żal, że jedynie 6 takich wagonów było dostępnych (cała seria liczyła tylko 8 sztuk – we Frankfurcie zostały dwa tramwaje: jako kawiarenka i historyczny).



Na poznańskich torach ponownie zagościła większa ilość wagonów w malowaniu Rheinbahn Duesseldorf. Na zdjęciu wagony 700 (z lewej), 708 (z prawej) oraz 615 – ten ostatni z grupą zwiedzających Poznań hobbystów z Erfurtu.

Fot.: Tomasz Gieżyński, 27.08.2011

Mając powyższe na uwadze poznański przewoźnik zaczął się rozglądać za zakupem kolejnych wagonów używanych, najlepiej właśnie w wersji dwukierunkowej i najlepiej z miasta, z którym już mieliśmy do czynienia. Oczywisty wybór padł na Duesseldorf i tamtejsze dwukierunkowe pojazdy GT8S, których licząca 29 sztuk seria miała być powoli wycofywana od około 2008 roku. Wieloletni pośrednik MPK w handlu używanymi wagonami, firma Moroschan MSB z Salzgitter miał podpisaną wyłączność na obrót wycofywanymi z Duesseldorfu egzemplarzami. W MPK Poznań panowało przekonanie, że celowym będzie zakup około 12 sztuk wozów GT8S. W tym przeświadczeniu oczekiwano na wycofanie tramwajów z ruchu i dokonanie transakcji. Jakież było zdziwienie niemal wszystkich zainteresowanych stron gdy okazało się, że całą serię zarezerwował dla siebie Kraków! Włodarze z Grodu Kraka zdołali ominąć „wyłączność” pośrednika (temat odbił się szerokim echem w niemieckiej prasie, jednak bez większego wpływu na przebieg wydarzeń), a Poznań musiał obejść się smakiem. Ponurego wydźwięku sprawie dodaje fakt konieczności wypożyczenia ośmiu GT8S z Krakowa i Duesseldorfu do obsługi linii wahadłowych w latach 2010-2011 – mimo szeroko zakrojonej, bezprecedensowej w swej skali akcji, ilość ta i tak w szczytowym momencie nie wystarczyła do pełnej obsługi wszystkich odciętych tras (w lipcu 2010 bez ruchu tramwajowego pozostawiono trasy na Piątkowską i Połabską, mimo technicznej możliwości zorganizowania tam linii tymczasowych – po prostu zabrakło dwukierunkowego taboru, który kursował na zastępczych liniach 21, 25 i 27).

W tej sytuacji nie pozostało nic innego, jak uzupełnić starzejącą się flotę jakimikolwiek wagonami. Ostatecznie



Niektóre wagony przemalowano od razu w barwy MPK. Tak było m.in. z żółtym wozem 2655 (695).

Fot.: Dariusz Żaruk, 27.06.2011

zdecydowano się zakupić prawie wszystkie pozostałe w Duesseldorfie, jednokierunkowe i doskonale w Poznaniu znane, tramwaje GT8. Dostawa objęła 21 sztuk i była największą w dwudziestoletniej historii zakupów z drugiej ręki jednorazową transzą. Oczywiście tramwaje

nie przyjechały od razu wszystkie – przywożono je sukcesywnie od 29.05.2010 r. do 29.07.2011 roku. Przewidziano dla nich zakres numeracyjny od 693 wzwyż, co automatycznie wiązało się z zajęciem nowej „setki” w zakresach numeracyjnych. Pierwsze sztuki

Dostawy wagonów GT8 2010/2011

Nr MPK	Nr RD*	Rok produkcji	Data dostawy	Data debiutu	Brygada debiutu**	Malowanie
693	2966	1964	28/29.05.2010	24.09.2010	2 \ 1 (podmiana)	MPK Poznań (dostawa: malowanie RD)
694	2964	1965	3/4.06.2010	2.09.2010	8 \ 1 (podmiana)	MPK Poznań*** (dostawa: malowanie RD)
695	2655	1969	17/18.06.2010	3.09.2010	7 \ 4	MPK Poznań + reklama (dostawa: żółty)
696	2667	1969	21/22.07.2010	15.09.2010	2 \ 7	Rheinbahn Duesseldorf
697	2968	1964	26/27.08.2010	24.09.2010	2 \ 7	Rheinbahn Duesseldorf
698	2967	1964	11/12.09.2010	4.10.2010	9 \ 11	podkład po reklamie niemieckiej (zdjętej na S-2) – w kolorze srebrnym
699	2658	1969	22/23.09.2010	18.10.2010	9 \ 7	Rheinbahn Duesseldorf
700	2659	1969	23/24.09.2010	19.10.2010	11 \ 3	Rheinbahn Duesseldorf
701	2657	1969	15/16.10.2010	6.12.2010	2 \ 5	MPK Poznań (dostawa: reklama, market meblowy zentex.de)
702	2661	1969	19/20.10.2010	18.11.2010	7 \ 7	Rheinbahn Duesseldorf
703	2671	1969	4/5.11.2010	20.12.2010	8 \ 10	podkład po reklamie niemieckiej – w kolorze granatowym
704	2653	1968	16/17.12.2010	21.01.2011	3 \ 5	reklama całopojazdowa (dostawa: malowanie RD)
705	2666	1969	17/18.12.2010	1.02.2011	2 \ 9	Rheinbahn Duesseldorf
706	2651	1968	17.03.2011	19.04.2011	8 \ x (podmiana)	podkład po reklamie niemieckiej (zdjętej w D) – w kolorze ciemnozielonym
707	2654	1969	16.04.2011	17.05.2011	11 \ 5	malowanie RD + reklama (dostawa: malowanie RD)
708	2660	1969	29.04.2011	30.05.2011	7 \ 5	Rheinbahn Duesseldorf
709	2665	1969	31.5/1.06.2011	14.07.2011	7 \ 2	reklama całopojazdowa (dostawa: malowanie RD)
710	2672	1969	10/11.06.2011	15.07.2011	7 \ 6	MPK Poznań*** (dostawa: malowanie RD)
711	2664	1969	30.06.2011	19.08.2011	10 \ 4	Rheinbahn Duesseldorf
712	2669	1969	14/15.07.2011	29.08.2011	9 \ 7	malowanie RD + reklama (dostawa: malowanie RD)
713	2662	1969	28/29.07.2011	14.09.2011	18 \ 1	MPK Poznań (dostawa: malowanie RD)

Stan na dzień: 31 grudnia 2011; opr.: Marcin Jurczak, Andrzej Kłos

*

693: GT8-2966, 1982 ex 2766, 1974 ex GT6-2621, 1971 ex Neuss GT6-41

694: GT8-2964, 1982 ex 2764, 1974 ex GT6-2614

697: GT8-2968, 1983 ex 2768, 1974 ex GT6 2623, 1970 ex Neuss GT6-43

698: GT8-2967, 1983 ex 2787, 1974 ex GT6 2622, 1971 ex Neuss GT6-42

**

(podmiana) – oznacza, że wóz nie wyjechał od rana, ale zastąpił inny po UT

debiut w Poznaniu w malowaniu RD – przemalowany w terminie późniejszym

rozpoczęły regularne kursy z pasażerami pod koniec lata 2010. W miarę postępu dostaw skracał się czas przygotowania tramwajów do wyjazdu na linię.

GT8 z dostawy 2010/2011 nieco różnia się wyposażeniem od już posiadanych wagonów tego typu. Największą różnicą dla motorniczego jest brak dźwigni hamulca ręcznego. Wagony te można jedynie pozostawić na dłużej na hamulcu poprzez przestawienie wałka kierunkowego nastawnika na pozycję zero. Instalacja elektryczna znajduje się także w dotąd niespotykanej szafce, zawieszona u sufitu naprzeciw drugich drzwi. Siedzenia w członie pierwszym i trzecim ustawione są naprzemiennie do przodu i tyłu. Wagony 698, 702, 707, 711, 713 przyjechały z tradycyjnym, dużym reflektorem i z takowym jeżdżą do dziś. Pozostałe wyposażone są w niespotykany dotąd, mniejszy reflektor zabudowany jeszcze w Duesseldorfie.

Przystosowaniem wozów do polskich przepisów i poznańskich warunków zajęła się spółka-córka MPK – Modertrans Poznań. W każdym pojeździe zainstalowano czuwak pasywny (zaadaptowano lewy pedał – od mikrofonu, którego przełącznik przeniesiono na pulpit) oraz masywną, stabilną ścianę kabiny motorniczego. Tradycyjnie usunięto kilka siedisk, stwarzając dodatkowe wygrozdzenia dla wózków. Zamontowano dodatkowe światła stopu i pozycyjne tylne, przednie i tylne kierunkowskazy oraz światła odblaskowe, a także instalację ogrzewania lusterka zewnętrznego (w ogrzewanie lusterek zewn. doposażono także starsze *helmuty*). Blokadę drzwi powiązano z czuwakiem i wyłącznikiem nadmiarowym. Na tylnym pulpicie manewrowym przybył przełącznik stacyjki i przycisk czuwaka. W przestrzeni pasażerskiej pojawiły się ponadto kasowniki i uchwyty na tablice boczne z przebiegiem trasy. Wagony 693-713 to pierwsze jednokierunkowe *helmuty* wyposażone w światła przeciwmgielne. Dotychczas taki elementy wyposażenia posiadały „na Madalinie” wyłącznie GT8ZR.

Osobną i bardzo ciekawą kwestią jest malowanie zewnętrzne. Większość wagonów przybyła w tradycyjnym dla Rheinbahn Duesseldorf układzie beżowy-



GT8 2657 (701) w kolorowej reklamie marketu meblowego Zentex. Widoczny oryginalny układ lamp z tyłu pojazdu i sprzęg Scharfenberga.

Fot.: Marcin Jurczak, 16.10.2010

czy czerwony i w takim malowaniu objawiła się na linii. Były to wagony: 694, 696, 697, 699, 700, 702, 704, 705, 707, 708, 710, 711 i 712. Prawdziwym kuriozum są wagony w podkładach pozostałych po niemieckich reklamach. Stan ich malatury jest tak dobry, że nie opłacało się przemalowywać tych tramwajów. Są to 698 (srebrny), 703 (granatowy) i 706 (ciemnozielony). Kilka wozów wyjechało od razu pomalowanych w barwy MPK Poznań – głównie ze względu na zły stan powłoki lakierniczej lub zbyt kontrowersyjne kolory podkładu niemieckiej reklamy: 693, 695, 701 i 713. Pojazdy o numerach 694 i 710 przemalowano na barwy MPK Poznań nieco później (wszystkie wagony miały być oklejone kolorową folią – akcja ta miała objąć także GT8ZR – ale koncepcja upadła, a coś trzeba było z oszpachlowanymi tramwajami uczynić). Wagon 709 wyjechał od razu w reklamie całowagonowej z granatowym podkładem, jakiś czas po nim dołączył w tym samym wdianku 704 (oba z reklamą Veka). Dwa spośród beżowych „rheinbahnów” otrzymały reklamę naklejaną na lewym boku pierwszego członu (707 i 712 – *Vast Bouw*). Reklamę (Trust na lewej burcie I członu) ma także 695. Z ciekawostek: wagon 702 nie posiada tradycyjnego dla wagonów z Duesseldorfu „gongu” sygnalizującego odjazd.

W trakcie dostaw 21 wagonów GT8 pofolgowano sobie nieco i skreślono z inwentarza, a następnie pocięto na złom łącznie aż 25 tramwajów typów GT6, GT8 i 3G: 601, 602, 605, 606", 607, 610, 614, 651, 657, 661, 663, 667, 672, 673, 675, 681, 686, 801, 802, 804, 806, 807, 808, 809, 810. Do tego skreślono z inwentarza i sprzedano z powrotem do Amsterdamu wagon 3G o numerze 800. W istocie, obecnie MPK Poznań nie musi obsługiwać znacznej części swojej sieci, lecz gdy wrócą do stanu czynnego wszystkie trasy, a na dodatek otwarte będzie Franowo, to czy nie grozi nam niedobór taboru? Wszak przyjscie nowych wagonów z Solarisa i Modertransu oznacza tylko kasację składu stopiątek w zamian, a nie zwiększenie stanu posiadania...

Na koniec matematyczna ciekawostka: wagony 693, 697 i 698 są relatywnie najstarszymi pojazdami używanymi, jakie sprowadziło MPK Poznań. W momencie przyjazdu na nasze tory liczyły sobie one już bowiem aż 46 lat każdy! Takiego wieku nie miał ani najstarszy holender



Na pulpicie nowej serii znaleźć można kontrolki luzowania hamulców szczękowych pierwszego i czwartego wózka. Wśród nowości jest także solidna zabudowa kabiny motorniczego, co oznacza likwidację znanego z duesseldorfów otwieranego „okna” kabiny (za motorniczym).

Fot.: Marcin Jurczak, 30.12.2011

(wagon 851 rocznik 1956, przywieziony w 1991 roku – 35 lat), ani GT6 (wagon 601 rocznik 1956, przywieziony w 1997 roku – 41 lat), ani też pierwsze otrzymane GT8 (np. 661 z rocznika 1958 przywieziony w 1997 roku – 39 lat). W Poznaniu czeka je świetlana przyszłość i duża szansa na pobicie rekordu dotychczasowego weterana – GT6 o numerze 601 z roku 1956, skasowanego w 2010 w wieku 54 lat!

Idą niestety lata chude. Wszyscy mówią tylko o potrzebie oszczędzania i cięciach. Niestety, dotknęło to także komunikację miejską. MPK Poznań nadal nie pozyskało tak potrzebnego taboru dwukierunkowego i wiele wskazuje na to, że póki co nie pozyska – nie tyle z braku możliwości, co z braku funduszy. Analiza rynku tramwajów używanych będzie jednak przedmiotem osobnego artykułu.

Luboń – trzecia gmina w całości w sieci ZTM Integracja – nareszcie

Tomasz Wierzbicki

Integracja komunikacji miejskiej Poznania i Lubonia stała się faktem. Luboń (jako trzecia gmina powiatu poznańskiego) postawił na współpracę ze stolicą aglomeracji w kwestii prowadzenia transportu publicznego. Wcześniej na taki krok zdecydowały się władze Dopiewa i Mosiny. Ale po kolei...

19 kwietnia 2010 roku, w wyniku wejścia w życie Uchwały Rady Miasta Poznania, aglomeracja poznańska została podzielona na 3 strefy – A, B i C. Obszar strefy A stanowi Miasto Poznań, strefy B – miejscowości bezpośrednio graniczące z Poznaniem, a C – miejscowości położone w dalszej odległości. Już wtedy część linii autobusowych, na których przewoźnikiem było MPK w Poznaniu, wyjeżdżała poza granice Poznania. Były to jednak pojedyncze linie do kilku miejscowości, jak na przykład linie 70 i 72 do Koziegłówek, 55 do Swarzędza czy 56 do Lubonia.

Przyjrzyjmy się sytuacji, jaka nastąpiła w Luboniu po wprowadzeniu stref. Początkowo, na biletach poznańskiego ZTM-u mogli jeździć jedynie pasażerowie korzystający z linii 56, kursującej z Górczyna do pętli Żabikowo, położonej w zachodniej części miasta oraz z ówczesnej linii 101 (która w międzyczasie zmieniła numer na 651), którą można było dojechać z Dębca, przez wschodnią część Lubonia, do Puszczykowa i Mosiny. Parę miesięcy później, bo już od 1 lipca tego samego roku, w sieć ZTMu zostały włączone linie L2 i L3 (przenumerowane odpowiednio na 602 i 603). Było to znacznym ułatwieniem dla mieszkańców lubońskiego Lasku i tzw. Starego Lubonia, ponieważ mogli korzystać – obok linii 651 – z niemal wszystkich autobusów kursujących główną arterią wschodniego Lubonia – ulicą Armii Poznań.

W wyniku wszystkich zmian i częściowego przekazywania kolejnych linii autobusowych, mieszkańcy zachodniej i wschodniej części Lubonia korzystali z linii organizowanych przez ZTM w Poznaniu, a centralnej – przez Miasto Luboń poprzez Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Translub. Taka sytuacja była niezwykle kłopotliwa zarówno dla samych mieszkańców, którzy musieli cały czas uważać, którym autobusem mogą jechać i na jakich biletach, ale także dla samych władz Miasta, które musiały się rozliczać z dwoma operatorami.

Przełom nadszedł w październiku 2010 roku, kiedy to najpierw Rada Miasta Lubonia, a później Rada Miasta Poznania, podjęły uchwały w sprawie porozumienia międzygminnego w zakresie lokalnego transportu zbiorowego. Na ich mocy nie tylko kursujące ówczynie



Przy okazji pełnej integracji Lubonia z siecią ZTM zmieniono trasę linii 49 – kierując autobusy na nową (na zdjęciu) ul. Bohaterów Westerplatte. Na zdjęciu Vecto – jeszcze przed inauguracją liniową.

Fot.: Tomasz Wierzbicki, 8.05.2010

linie 56, 602, 603 i 651 miały być prowadzone przez poznański ZTM, ale cała komunikacja autobusowa w Luboniu. Chociaż uchwała określała termin wprowadzenia zmian na 1 stycznia 2011 roku, to okazał się on zbyt optymistyczny. Przygotowania do wprowadzenia zmian przeciągały się, jednak ostatecznie pod koniec stycznia 2011 poznaliśmy ich projekt.

Zaproponowane rozwiązania to nie drobne zmiany, ale – śmiało można rzec – rewolucja całego układu w południowej części aglomeracji. Nie chodzi tu jedynie o pożegnanie takich linii jak 56, L1 czy L4 (które zostały zastąpione przez 616, 611 i 614), ale o wprowadzenie zupełnie nowych tras większości linii. Zmiany idą w kierunku ograniczenia samej liczby linii autobusowych oraz poszczególnych wariantów ich tras w zamian za zwiększenie częstotliwości kursowania na takich liniach jak dawne L1 czy L4. Do całkowitej likwidacji poszły „twory” w postaci linii LA, LB i LC, które były liniami okólnymi, kluczącymi po ulicach Lubonia. Ich rolę przejęła linia 610, która mogłaby przejąć znaczne potoki pasażerskie tego miasta. Trasa od Górczyna, przez Żabikowo, Nowe Centrum Lubonia, Stary Luboń, aż do Dębca, pozwala nie tylko na dogodny dojazd do Poznania przy ominięciu korków, ale także na przemieszczanie się po samym mieście. Niestety, zaproponowana częstotliwość kursowania (co 40 minut we wszystkie dni tygodnia) zapewne pogrzebie te plany i sprawi, że stanie się jedynie dodatkiem,



Translub kursuje w sieci ZTM częściowo już od 1.07.2010. Obecnie obsługuje m.in. linię 651 pomiędzy Dębciem a Nowym Dymaczewem.

Fot.: Andrzej Rusznica, 27.12.2011

a nie szkieletem całego systemu. Dojazd do Poznania ma w głównej mierze zapewnić linia 611, która po zwiększeniu częstotliwości kursowania (w dni powszednie co 15 minut) zapewnia dojazd z Żabikowa, przez osiedle Lubonia do pętli tramwajowej na Dębciu. Drugim ważnym wlotem do Poznania jest ulica Głogowska, na której w godzinach szczytu możemy zobaczyć autobusy jadące do Lubonia co 10 minut – będą to jeżdżące naprzemiennie linie 610, 616 i 702. Ostatecznie wycofano się z pomysłu likwidacji linii 602 – mieszkańcy Łasku chcieli zachowania bezpośredniego połączenia z pętlą tramwajową na Dębciu. Jedną z ważniejszych zmian jest także zapewnienie całotygodniowej linii nocnej – co drugi kurs linii 243 jeżdżącej do tej pory na poznańskie osiedle Dębina został wydłużony do pętli przy ulicy Krętej (po trasie linii LN, która kursowała jedynie w weekendy).

Po szybkim przeanalizowaniu zmian może się wydawać, że na pasażerów autobusów czekają jedynie pozytywne zmiany. W końcu wystarczy jeden bilet na strefę A+B, aby dojechać do Lubonia, główne linie będą miały zwiększoną częstotliwość. Ponadto do porozumienia przystąpiła także Gmina Komorniki, to doszły także dwie kolejne linie: 701 (wcześniejsza 117, kursująca z Górczyna przez Dębiec, Luboń i Wiry do Komornik, która jest uzupełnieniem dla linii 614 – na ulicy Jana III Sobieskiego łączna częstotliwość w dni robocze wynosi 20 minut) oraz 702, która wiezie pasażerów z Komornik, przez Żabikowo i ulicę Głogowską na Górczyn.

Zmiany odczuli także poznaniacy – przede wszystkim mieszkańcy Świerczewa. Zdecydowanie zwiększyła się liczba linii, z których mogą korzystać na „poznańskich” biletach. Na ulicy Opolskiej autobus kursuje teraz średnio co 6 minut, a na Czechosłowackiej – co 20 minut. Pozwoliło to też na zmianę trasy linii 49, która przejeżdża teraz przez środek Świerczewa. Wcześniej centrum osiedla było pozbawione jakiegokolwiek komunikacji miejskiej. Linia 49 została skierowana na ulicę Bohaterów Westerplatte - oddaną do użytku ponad 2 lata temu trasę, która przebiega przez te rejony i była już wcześniej przystosowana do komunikacji autobusowej (posiada zatoki przystankowe). Dostęp do komunikacji miejskiej polepszył się także mieszkańcom Dębca oraz Kotowa.

W ramach reorganizacji postanowiono ponownie podzielić linię 76, która powstała kilka lat temu z połączenia linii 76 i 90. Obecnie 76 kursuje znowu na odcinku od osiedla Dębina do centrum (mając teraz przystanek końcowy przy placu Bernardyńskim), a jej rozkład jest zsynchronizowany z rozkładem linii 603. Mieszkańcy Winograd i Piątkowa mają znowu linię 90, która jest zdecydowanie bardziej punktualna niż wcześniejsza 76.

Poszkodowanymi przy zmianach mogą czuć się różne grupy społeczne, która poprzez wejście Lubonia do sieci ZTM straciły uprawnienia do darmowych przejazdów. Są to między innymi osoby, które ukończyły 65 lat – będą mogły jeździć za darmo dopiero po ukończeniu 70 lat, a także dzieci między 5 a 7 rokiem życia, które już będą musiały kupować bilety ulgowe. Zmiany objęły także pracowników Translubu (i ich rodziny) – oni także muszą teraz kupować bilety.

Ostatecznie wdrożenie komunikacyjnej rewolucji mocno się przeciągnęło, a zmiany wprowadzono z dniem 1 października 2011 r. Ponadto, w tym roku na liniach podmiejskich pojawi się też kilka nowych autobusów – flotę pojazdów Translubu zasili 6 nowych Solarisów Urbino 12, a ZUK Komorniki niedawno rozstrzygnął przetarg na dostawę 3 autobusów, który wygrał MAN. Po pierwszych miesiącach widać, że wspólna komunikacja działa bardzo dobrze. W godzinach szczytu frekwencja w autobusach jest wysoka (przede wszystkim na linii 614/701) i być może z czasem będzie trzeba się zastanowić nad zwiększaniem częstotliwości kursowania poszczególnych linii. Takie było w końcu główne zamierzenie integracji – aby więcej pasażerów z gmin poznańskich dojeżdżało komunikacją miejską do samego Poznania.

Mamy nadzieję, że przykład Lubonia zachęci władze sąsiednich gmin do współpracy z Poznaniem w ramach transportu publicznego. Chodzi tu przede wszystkim o Swarzędz, jak i pozostałe gminy (m. in. Kórnik, Kleszczewo, Czerwonak, Suchy Las, Tarnowo Podgórne i Stęszew), które na dziś są niechętnie nastawione do wspólnej polityki transportowej aglomeracji poznańskiej.



Wraz z wprowadzeniem komunikacji w sieci ZTM, z rozkładów jazdy znikają tradycyjne lubońskie oznaczenia linii. Numeracja linii różnych przewoźników została zintegrowana z ogólnoaglomeracyjnym standardem.

Fot.: Dariusz Żaruk, 17.06.2011

Zima – największy wróg transportu miejskiego? Wspomnienie zimy

Marcin Jurczak



Holender na linii 11 dojeżdża do przystanku Nad Wierzbakiem. Dla wagonu 802 była to ostatnia zima.

Fot.: Krzysztof Dostatni, 19.12.2010

Pamiętacie zimę 2010/2011? Z sezonem zimowym walczyli wszyscy – przewoźnicy miejscy i regionalni, kierowcy samochodów osobowych. Zima w mieście oznacza dla służb odpowiedzialnych za utrzymanie torowisk, sieci trakcyjnej i taboru dodatkowe zadania i wielogodzinną, często żmudną pracę. Możliwości walki z żywiołem bywają czasem ograniczone, a pomimo ciągłego rozwoju techniki przyroda ubiegłej zimy niestety okazała się być „górami”.

Zima z Juventusem

Zgodnie z prognozami, pierwszy atak zimy nastąpić miał w dniach 28-29 listopada 2010. Lekki mroziak spowodował pierwsze wstrzymania ruchu – kwadransowe przestoje związane były z zamarznięciami pojedynczych zwoznic. Pierwsze akcje torowców z palnikami – póki co bez większych utrudnień.



Zimowe pejzaże są piękne... dla pracowników komunikacji miejskiej opady śniegu oznaczają jednak nic innego jak dodatkową pracę.

Fot.: Bartosz M. Kaj, grudzień 2010

Prawdziwy kataklizm rozpoczął się w nocy z 1 na 2 grudnia. Bardzo niskie temperatury (minus kilkanaście stopni Celsjusza) plus padający przez cały wieczór śnieg spowodowały poważne utrudnienia w komunikacji tramwajowej. By opisać skalę zjawiska warto dodać, że jeszcze grubo po północy spotkać można było tramwaje zjeżdżające do zajezdni z różnych części miasta (tytuł rekordzisty przyznajemy stopiątkę na linii 12 widzianej ok 1.05 na rondzie Kaponiera). Przez całą noc kursowały przecieraki – w wielu miejscach blokowana jednak na zasypanych zwoznicach – zdecydowana większość rozjazdów wymagała jazdy z minimalną prędkością, grożąc wykojeniem. Swoje „trzy grosze” dołożył także silny wiatr, nawiewający śnieg na torowiska.

Poranek 2 grudnia 2010 upłynął pod znakiem ciężkiej walki z pogodą. W miarę możliwości niektóre wydziały tramwajowe wyposażyły wyjeżdżających w trasę motorniczych w miotełki – ilość tych ostatnich okazała się zdecydowanie zbyt mała. Spore zamieszanie towarzyszyło komunikacji tramwajowej na Ratajach – część wagonów dojechała z Fortecznej ledwie do ronda Starołęka, pozostałe utknęły w zajezdni – z powodu chwilowego braku prądu. Już wcześniej w śniegu „kopały się” tramwaje nocne, a jeden z przecieraków przez prawie pół godziny nie był w stanie podjechać do mostu Teatralnego od strony ul. Poznańskiej. Przez dwie godziny (4.43-6.22) nie kursowały tramwaje po trasie PST. Na torowisko spadła tam piaskarka zajmująca się porządkowaniem peronu na przystanku Kurpińskiego. Interweniować musiał dźwig Państwowej Straży Pożarnej. Od rana problemy występowały m.in. na Piątkowskiej i Górnej Wildzie. Doszło do trzech wykojeń – skład 292+293 linii 13/7 wypadł z torów na rondzie Starołęka, holender 804 (11/4) przy Kórnickiej, a holender 807 pod Okrągłakiem (wstrzymanie: łącznie 105 minut). Do tego doliczyć należy zepsuty autobus linii 231/2, który na półtorej godziny zablokował trasę przez most św. Rocha – psując się (zamarzając?) na torowisku. To oczywiście nie koniec. Godzinne wstrzymanie na Ratajach zapewnił holender linii 18/1 (oberwany koszt bezpieczeństwa w wagonie 800), na rondzie Śródką podobnej długości wstrzymanie zafundowała ósemka trzecia (zwarcie w instalacji wyłącznika nadmiarowego, wagon 689). Do tego doliczyć należy awarię moderusa (336+337, Szymanowskiego, 34 minuty) i dwa nieplanowane postoje tatr – 5/11 401 na Gwarnej (15 minut) i 13/8 408 na os. Rzeczypospolitej (22 minuty). Na Wilczaku tory zostały całkowicie zasypane – a w zamieci utknęły trzy brygady linii 3.

Utrudnienia dotknęły także komunikację autobusową, choć trudno oprzeć się wrażeniu iż zimą poradziła sobie ona dużo lepiej. W pierwszym dniu ataku zimy notowano regularne opóźnienia wynikające z bardzo trudnych warunków drogowych, pojazdy MPK miały ponadto problemy z pokonywaniem największych wzniesień (na skrzyżowaniu trasy Niestachowskiej z ul. Wojska Polskiego autobusy skierowano dołem, pod wiaduktem). Dwa wozy (86/1 i 86/2) zakopały się na

pętli Psarskie. Jedna ze stacji radiowych podała ponadto informację o całkowicie zablokowanym skrzyżowaniu ul. Grunwaldzkiej i Malwowej – gdzie *złamał się* autobus przegubowy linii 77. W dniu 2 grudnia, a także 3 grudnia do godz. 10.00 komunikacja miejska była bezpłatna, w tych darmowe było także parkowanie w centrum miasta. W pojazdach komunikacji miejskiej zabrakło informacji o „promocji”, oznakowane były natomiast wszystkie parkomaty.

Pługów... nie dowieźli

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o. dysponuje dwoma wagonami typu pług. Są to przebudowane wagony generacji N, o numerach 2034 i 2037. Pług 2037 wyjechał wprawdzie na trasę, jeździł jednak w nocy i rano zjechał do zajezdni. W ciągu dnia wyjechał miał na trasy ponownie... i tu zrobiła się awantura. „Do odśnieżania torowisk służy pług szynowy. Od samego rana powinien pracować w mieście, jednak nie może wyjechać z zajezdni przy ul. Gajowej ponieważ... samochód osobowy zatarasował wyjazd. Nie pomogły prośby o interwencje skierowane do miejskich służb. Straż Miejska przyjechała, wsunęła za wycieraczkę auta mandat i odjechała” – przeczytać mogliśmy na stronie internetowej miejskiego przewoźnika. Następnej (2/3.12.2010) nocy problemu już nie było. 2037 się zepsuł – zamiast odśnieżania czekała go zatem naprawa silnika trakcyjnego. 2034 nie wyjechał na trasę – podobno przeznaczony był do złomowania (choć później okazało się, że jest sprawny!). Dysponujący „funkcją” odśnieżania wóz techniczny Iveco również nie mógł się pojawić na trasach z przyczyn technicznych.

Dwudziesty dzień grudnia upłynął pod znakiem drugiego ataku zimy. Poranek kompletnie sparaliżował centrum miasta. Jako mocno spektakularne wspomnieć należy tu wykolejenie trójki piątej (804) w okolicach ul. Gwarnej, co spowodowało potężne tramwajowe korki w całym centrum (łącznie z ul. Roosevelta!).

Tramwaje „leżą” – systemowo

Przy dobrej jakości torowiskach, kilkunastostopniowe mrozy nie stanowią dla komunikacji tramwajowej większego problemu. Gorzej gdy pod wielotonowymi pojazdami na skutek temperatury pękają wyeksploatowane szyny i elementy zwrotnic. Czyszczenie samych torowisk z powodu opadów śniegu to jednak niestety błędne koło. Torowiska nie są na bieżąco odśnieżane – każdy tramwaj wiezie ze sobą kilogramy śniegu. Samochody nawożą śnieg, piach i sól do umieszczonych w jezdni zwrotnic. Nawet gdy rozjazdy umieszczone są na torowisku... śnieg na nich zostawiają przejeżdżające tramwaje. Wyczyszczenie zwrotnicy skutkuje tym, że za chwilę ponownie jest ona zasypana. I jeżeli dodać do tego bieżące opady śniegu, sytuacja robi się fatalna.

Jak zatem poprawić sytuację? Zainwestować! W dwa sprawne i kursujące przez całą noc pługi czy porządne

miotełki – by motorniczy nie musiał walczyć ze śniegiem przy pomocy zwrotnika (jedzenie zupy widelcem daje satysfakcję na podobnym poziomie). Warto pomyśleć o łukach liniowo nieużywanych. Wiele węzłów posiada relacje wykorzystywane tylko w sytuacjach awaryjnych. Bywa, że jeszcze przez wiele dni po opadach śniegu były one całkowicie zasypane uniemożliwiając skierowanie ruchu objazdem w sytuacji awaryjnej. 20 grudnia 2010 na nieużywanym łuku torowiska na rondzie Śródka (od Katedry w lewo w stronę Zawad) wykoleiła się „jedyńka”. 3 stycznia na tym samym łuku wypadła z szyn wyjeżdżająca z „zajezdni” Wilczak „siódemka”.

Dodatkowym problemem jest brak łączności. Prawie wszystkie wagony wyposażone są w radiotelefony, zwłaszcza zimą (gdy zgłoszeń jest mnóstwo) coraz częściej nie można przez nie „dodzwonić się” do Centrali Nadzoru Ruchu. Szkoda, że nie można (wzorem łódzkim czy krakowskim) podawać informacji na kanale ogólnym. W chwili obecnej do momentu gdy Nadzór Ruchu fizycznie nie postawi kierującego objazdami pracownika na skrzyżowaniu, kolejne tramwaje dalej wjeżdżają na zablokowane odcinki zamiast je omijać. W pojedynczych wagonach funkcja „nasłuchu” komunikatów podawanych przez Centralę jest jednak aktywna, co sugeruje iż problem ma charakter niekoniecznie techniczny, a być może wyłącznie organizacyjny.

Byłe do wiosny

Ubiegłoroczna zima nie była łaskawa. Po każdym kolejnym ataku śniegu transport miejski kompletnie przestawał funkcjonować. Po kilku, kilkunastu godzinach sytuacja wracała do normy... by wyrzucić się przy ponownych opadach. Poprzedniej zimy najsłabszym ogniwem komunikacji miejskiej okazały się być rozjazdy. Czy można zwiększyć ilość ekip odpowiedzialnych za utrzymanie czystości zwrotnic i nieużywanych na co dzień łuków torowisk? Oczywiście, że można – jest to jednak związane z generowaniem określonych, dodatkowych kosztów. Pozostaje mieć nadzieję iż jako pasażerowie doczekamy czasów, gdy oszczędności związane z utrzymaniem torowisk zestawione zostaną ze spadkiem zaufania klientów do komunikacji zbiorowej.

PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań

ADRES REDAKCJI: os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań

E-MAIL REDAKCJI: przystanek.kmps@interia.pl

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)

STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Robert Bartkowiak,
Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Andrzej Klos, Janusz Podolak

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 odpowiada ich autorzy. Treść publikacji nie oznacza oficjalnego stanowiska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.

Ratujmy Stare Bimby!

Przełącz 1% podatku na ratowanie zabytkowych pojazdów!

Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, KRS nr 000074961