

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji

nr 9 (66)
16 października 2005 r.

www.nowyprzystanek.republika.pl

20 lat minęło... (linia 23)

Mikołaj Wydra

fol.: MW

Tak, tak, to już 20 lat od momentu, kiedy to pierwszy tramwaj (linia 23) przewiózł pasażerów po trasie Górnego Tarasu Rataj (odcinek wybudowany wzdłuż obecnej ulicy Chartowo). Stało się to dokładnie 30 sierpnia 1985 r. KMPS, jak przystało na prawdziwych miłośników, godnie uczcił rocznicę. 17 września uruchomiono linię nr 23, która kursowała między pętlą na Starołęce a ulicą Lampego (obecnie Gwarna). Ciężar obsługi linii wzięły na siebie cztery wagony: N+ND #2602+2456, 102N #2601 i „Księżniczka”, tj. wóz 102Na #71. Grupa umundurowanych członków stowarzyszenia w liczbie pięciu osobników o poranku spotkała się w zajezdni przy ul. Gajowej, skąd składem „eNek” wyruszyła na południe miasta, uprzednio zabierając ze sobą skarbonki. Wszakże podczas przejazdu jako klub zbieraliśmy pieniądze w znanej już kweście „Ratujmy stare bimby!”. Tyle ogólnego zarysu imprezy.

Mile początki

Jako, iż byłem w grupie pięciu wyżej wymienionych osób, dotarłem wraz z kolegami na teren wydziału S-3. Tam zaraz po wtoczeniu się za bramę wjazdową zajezdni naszym oczom ukazał się „Kanciak numer jeden” oraz oczekująca w hali „Księżniczka”. Wszystkie trzy wozy grzecznie ustawiły się do pamiątkowego zdjęcia i można było ruszać w trasę. Moją skromną osobę przydzielono do obsługi tramwaju 102N. Po chwili wraz z motorkowym (w tej roli klubowy kolega Zwierzak) jechaliśmy już w stronę ul. Lampego, gdzie dołączyła do nas reszta obsługi wozu. Wraz z jej przybyciem ilość pieniędzy w puszkach proporcjonalnie wzrosła.

Kaprysy „Kanciaka”

Pierwsze dwa kółka upłynęły w bardzo miłej atmosferze i bez niespodzianek. „Przygody” zaczęły się podczas trzeciego kursu. Otóż w naszym ślicznym „Kanciaku” na ul. Strzeleckiej raczyły skapitulować ostatnie drzwi (nie domykały się). Pasażerom zrzędyły miny na myśl o przymusowym przedwczesnym zakończeniu podróży... Na szczęście jednak przytomna obsługa wykazała się inicjatywą i stanowczo walczyła z drzwiami. Co ciekawe, po dotarciu „na zajezdnię” wszystko okazało się być w jak najlepszym porządku.

Bunt na pokładzie

Jednakże ostatnia harmonijka nie była naszym największym problemem tego dnia. Otóż podczas jednego z ostatnich kursów podchodząc kolejno do podróżujących osób jak zwykle rozdawałem ulotki informujące o akcji KMPS-u.



Dojechaliśmy do tzw. Trasy Kórnickiej, gdzie do wagonu weszły dwie z pozoru normalne, niczym niewyróżniające się kobiety. Wykorzystując chwilę kiedy zajęły miejsca siedzące, z życzliwością rozdałem paniom ulotki. W tym momencie kobieciny rozpoczęły rozmowę, bombardując mnie pytaniami typu: „A na co Wy to zbieracie?”, „Czemu mam Ci wierzyć?” itp. Nic to, nie przejmowałem się, grzecznie odpowiadałem, miarka jednak przebrała się na wysokości pętli przy os. Lecha. Jedna z pań urzekła mnie następującym zdaniem: „Ja mam sieciówkę, nie dam ani grosza!”, po czym nawoływała do każdego z wchodzących pasażerów: „Niech Pan nie bierze tej ulotki, to kosztuje 10 zł!!!”. Spojrzałem na przedni pomost wagonu, klubowy motorniczy z zaciekawieniem patrzył w lusterko na to, co działo się przy drugich drzwiach, ja natomiast przeszedłem do ostrzejszej wymiany zdań, nie tracąc przy tym jednak swojej kultury wypowiedzi. Na szczęście większość pasażerów siedzących obok poparła mnie i owa „buntowniczką” postanowiła opuścić pojazd.

Nagroda za trudy i znoje :-)

I tak dojechaliśmy do przystanku przy os. Stare Żegrze kiedy to... na ukojenie moich nerwów chyba sam Stwórca zesłał piękną blondynkę, której nie trzeba było długo namawiać do skorzystania z podwiezienia do Ronda Starołęka przez KMPS. Jak ona pięknie wyglądała wpatrzona w zamieszanie, jakie miało miejsce w wagonie za sprawą działań operacyjnych „mundurowych”... Jako, iż w wagonie było cieplej niż na zewnątrz, zdjęła sweter, co wywołało spore zainteresowanie nie tylko pasażerów, ale także obsługi. I tak minął nam dzień w „kanciaku” przynosząc ostatecznie więcej doznań pozytywnych, aniżeli tych gorszych...

Dokonując wyborów, zazwyczaj liczymy się z ich konsekwencjami. I tak, wybierając !@#\$\$%^ na kaczych nogach, niziołków, łotrów, liczymy się z brakiem szansy na jakiegokolwiek zmiany przez najbliższy czas. Wybierając – lub pozwalając wybrać – złą drogę, ponosimy konsekwencje wyboru – czasem niekoniecznie własnego. Jeżeli nikt nie wybiera za nas, winni ewentualnych dysproporcji między plusami a minusami jesteśmy my sami.

Wybierając na miejsce zamieszkania podpoznańską wieś, lub chociażby osiedle o charakterze wiejskim, położone za wylotowymi liniami kolejowymi, możemy spodziewać się ciszy, spokoju i dostojnego muczenia krów o poranku. Wybierając życie w mieście – w pakiecie dostaniemy knajpy, kina tudzież inną infrastrukturę wspaniałą o dwa kroki od domu, dogodną komunikację we wszystkich kierunkach... oraz, co oczywiste, zapachy z knajp, tłumy z kin, tupanie na blachach od wyspów węgla i środki transportu wszelakie: piszczące, dymiące lub strzelające luzownikami tuż pod oknem.

Grupce mieszkańców osiedla Polanka, którzy nabyli mieszkania kilkadziesiąt metrów od trasy kórnickiej, tramwaj przeszkadza tak bardzo, że niektórzy z nich, zależnie od temperamentu – śląc listy i awanturując się w cyberprzestrzeni – domagają się bądź to ograniczeń w ruchu, bądź to zamknięcia tej trasy. Gdzie leży problem? Czy w nadwrażliwości słuchu co poniektórych, czy w złośliwości motorniczych? Czy doszło do uchybień ze strony MPK? A może mieszkańców szatan opętał albo przejawiają polską mentalność w najgorszym tego słowa (tj. mendalność) znaczeniu? Przypomnijmy – na wspomnianej trasie tramwaje pojawiły się po raz pierwszy w mroźny lutowy poranek roku 1979, a więc ponad ćwierć wieku wcześniej niż powstały domy umęczonych hałasem mieszkańców, tak więc czasu na podjęcie decyzji co do miejsca zamieszkania na bardziej tramwajowe (miasto) lub mniej tramwajowe (wieś) miejsce. Tymczasem trasa ta stanie się wkrótce fragmentem połączenia z centrum, trasą ratajskiego szybkiego tramwaju, łączącego największą „sypialnię” Poznania z centrum w czasie 10 minut. Miejmy nadzieję, że wraz z postępującym skracaniem czasu podróży Rataje – centrum, karczowane będą chore inicjatywy lokalne mające na celu spowolnienie tramwaju „a bo hałasuje”, czy też ustawienie „znaków stopu dla tramwaju”, bo przecież benzyna drożeje i po co stawać przed skrzyżowaniem z torami...

A tu – bimby uwracają. Mleka krowy nie dają, ptaszki nie śpiewają... kury jaja jakieś takie kwadratowe niosą... Sam, mieszkając na obrzeżach, nie wyobrażam sobie bycia budzonym przez cokolwiek innego niż zapach poranka i dźwięki Horst Wessel Lied z mojego budzika. Jeżeli jednak ktoś ma ambicję zamieszkać „w mieście”, ze względów chociażby takich, o jakich wspomniałem, niech pamięta, że nie ma nic za darmo. Nic za darmo – ale też MPK ze swej strony powinno – o ile to możliwe i nie utrudni życia pasażerom – dolożyć starań, aby sąsiedztwo z miejskim pojazdem przyszłości, tramwajem, nie generowało więcej patologii niż powinno. Wszak niektórym klubowiczom znane są szkodliwe skutki intensywnego ruchu tramwajowego przykładowo na ulicy Strzeleckiej, niemniej ruch

zostanie tam wkrótce ograniczony. A swoją drogą nie zaszkodziłoby, gdyby MPK (WPISUJCIĘ DZIELNICE KTURE POPIERAJOM WYDZIAŁ TORUW) na polankową długą prostą, oprócz żółto-zielonych błyskawic, wysłało ekipę od nawierzchni. Podbijanie podsypki, szlifowanie szyn i dokręcanie śrub jeszcze nikomu nie zaszkodziło.

Reklamy tramwajowe

opr. Łukasz Nowicki
stan na dzień 7 października 2005

zestawienie obejmuje zmiany od lipca 2005 (P63)

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor podkładu	obecna reklama	kolor podkładu	uwagi
tramwaje					
82+81	-	barwy MPK	Telegrosik	pomarańczowy	
100+99	Tymbark	zielony	-	barwy MPK	
112+111	Posterisan	biało-niebieski	-	barwy MPK	
128+129	-	barwy MPK	Polsat	biało-czerwony	
134+135	-	barwy MPK	Postaw na swoim	żółty	reklama naklejana
136+137	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
140+141	-	barwy MPK	Drobimex	żółto-zielony	
146+147	Whiskas	fioletowy	Polsat	biało-czerwony	
148+149	Reserved Stary Browar	pomarańczowy	-	barwy MPK	
166+165	Reserved Stary Browar	pomarańczowy	-	barwy MPK	
168+167	Zabawki	żółty	Gellwe	żółty	
184+183	Deichmann	biało-zielony	-	barwy MPK	
190+189	Vita	biały	-	barwy MPK	
198+197	-	barwy MPK	Złote przeboje 88,4 FM	pomarańczowo-żółty	
244+243	-	barwy MPK	Kinopolis	biały	tylko pierwszy wagon
252+251	-	barwy MPK	Centrum Plaza	czerwony	
276+277	-	barwy MPK	Kinopolis	biały	tylko pierwszy wagon
284+285	-	barwy MPK	Idea-kursy językowe	biało-niebieski	
294+295	-	barwy MPK	Puma	czerwony	
298+299	SKOK	biało-zielony	-	barwy MPK	po NG
314+315	-	barwy MPK	Kinopolis	biały	tylko pierwszy wagon
659	ETC	pomarańczowy	ETC	pomarańczowo-biały	odnowa
682	ETC	pomarańczowy	ETC	pomarańczowo-biały	odnowa
687	PKO BP	niebiesko-biało-czerwony	-	barwy MPK	

Pod hasłem pożegnania autobusów Jelcz PR110 i przejazdu najstarszym autobusem tego typu w powiecie poznańskim, w dniu 10 września odbyła się impreza dla miłośników komunikacji miejskiej. Wydarzenie zostało zorganizowane z inicjatywy KMPS, we współpracy z firmami świadczącymi usługi gminnej komunikacji autobusowej: „Transkom” (gmina Czerwonak) i „Wiraż-Bus” (Swarzędz).

Wyruszyliśmy z poznańskiej Śródki tuż po 9 rano. Po trasie transkomowej linii 10 dotarliśmy do Czerwonaka (pętla Elewator), aby stamtąd przez Os. Leśne w Koziegłowach (fotostop z autobusem linii PW, w tej roli Jelcz PR110 po modernizacji) dotrzeć do bazy firmy Transkom. Oprowadzeni przez pracowników firmy, mogliśmy zapoznać się z taborem i systemem pracy. Gminna komunikacja zainteresowała nas m.in. ze względu na różnorodność taboru. Wśród autobusów są tu zarówno pojazdy starsze (Jelcz PR110, Autosan H9), jak i dużo młodsze wozy niskopodłogowe (od kupionego za granicą Neoplana N4011 po Solarisy Urbino 12). Wizyta w Transkomie była też dobrą okazją do poznania najnowszego nabytku – autobusu Solbus B9,5.

Dzięki uprzejmości firmy Transkom mieliśmy możliwość odbycia krótkiej podróży nowym wozem. Solbusów w naszym powiecie pojawia się coraz więcej – nie licząc PKS-owych, jest to drugi pojazd tej marki (pierwszy eksploatuje ZKP Suchy Las). Autobus sprawia pozytywne wrażenie i spodziewamy się, że będzie dobrze służył pasażerom w gminie. Wśród zalet przedstawiciele przewoźnika wymieniali m.in. niskie zużycie paliwa. Obniżenie kosztów eksploatacji w okresie szalejących cen paliw staje się, z punktu widzenia ekonomii przedsiębiorstwa, jeszcze bardziej istotne. Po zapoznaniu się z Solbusem wróciliśmy do naszej poczciwej PR-ki (#11, rocznik 1984) i kontynuowaliśmy naszą podróż.

W Karłowicach dołączył do nas drugi autobus, PR110 #004 z Wiraż Busu. Wóz ten nie kursuje na linii już od kilku miesięcy, uruchomiony został specjalnie na tę imprezę. Kolejna niespodzianka czekała na nas w Tucznie. Do dwóch imprezowych PR-ek dołączyła trzecia – #10 z Transkomu, obsługująca w tym dniu linię 23 relacji Śródka – Tuczn. Zrobiliśmy mnóstwo zdjęć autobusów, zarówno w wersjach solo, jak i w stadnych, nie zabrakło także zdjęć grupowych. W tym miejscu nastąpiła także przesiadka z autobusu z Czerwonaka na autobus ze Swarzędza. Ciąg dalszy imprezy to podróże po liniach swarzędzkich. Byliśmy w Wierzenicy



*Zwiedzamy bazę firmy Transkom. Fot.: 2*MJ, 10.09.2005*

(fotostop na tle zabytkowego drewnianego kościółka), a także w Swarzędzu (m.in. Os. Kościuszkowców, Rynek). Mieliśmy także okazję zajrzeć do bazy firmy Wiraż-Bus, która mieści się w miejscowości Garby. Wiraż-Bus eksploatuje m.in. autobusy Volvo (zarówno generacji B10, jak i 7000) i Solaris (Urbino 18 i najnowszy nabytek – trzyosiowy Urbino 15).

Wśród uczestników imprezy zdecydowaną większość stanowili Poznaniacy, zarówno ci zrzeszeni w KMPS, jak i „niezależni”. Przedyskutowano wiele problemów komunikacyjnych, każdy z nas dowiedział się wielu ciekawych rzeczy. Wśród miłośniczej braci byli także przyjezdni. Szkoda tylko, że „miłośnicy” z południa Polski nie umieli dostosować się do panujących u nas standardów zachowań. Nadmiar alkoholu u niektórych, w połączeniu z prymitywizmem zachowania (charakterystyczne „wynocha z kadru” przy każdym fotostopie, kierowane do innych uczestników imprezy, nie można kulturalnie?) sprawiało niezbyt pozytywne wrażenie.

Mimo pewnych zgrzytów impreza okazała się ciekawą propozycją spędzenia wolnego czasu dla wszystkich, którzy choć trochę interesują się czy to autobusami, czy też organizacją i zarządzaniem niewielkim (gminnym) przedsiębiorstwem komunikacyjnym. W tym miejscu należy podziękować firmom, dzięki którym doszło do jej zorganizowania: Transkom i Wiraż-Bus. Z niecierpliwością czekamy na następne imprezy... i kolejne nowe autobusy w barwach podmiejskich przewoźników.



Uruchomienie brygad autobusowych

stan na dzień 1 października 2005

WYDZIAŁ A-3											
LINIA	W DNI ROBOCZE						W DNI WOLNE				
	TABOR	CAŁO DZIENNE	SZCZYT RANNY	SZCZYT POPOŁ.	RAZEM RANO	RAZEM POPOŁ.	TABOR	SOBOTY		ŚWIĘTA	
								RANO	POPOŁ.	RANO	POPOŁ.
LINIE NORMALNE											
56	Ik280	2	1	1	3	3	Ik280	2	2	2	2
59	MAN NL	3		1	3	4	MAN NL	3	3	3	3
61	Ik280	3	1	1	4	4	Ik280	3	3	3	3
63	MAN NL	3		1	3	4	MAN NL	2	2	2	2
64	MAN NL	5			5	5	MAN NL	5	6	5	5
	MAN NG	2	1	2	3	4					
68	MAN NL	3	1	2	4	5	MAN NL	4	5	4	4
	MAN NG	2			2	2					
69	MAN NL	7	2	2	9	9	MAN NL	5	7	5	5
71	MAN NL	4			4	4					
75	MAN NL	2	1	1	3	3	MAN NL	2	2	2	2
77	MAN NG	3			3	3	MAN NG	2	2	2	2
78	MAN NL	4			4	4					
79	MAN NL	3			3	3	MAN NL	2	2	2	2
80	MAN NL	1	1	1	2	2	MAN NL	1	1	1	1
82	MAN NG	7	1	1	8	8	MAN NG	5	6	5	5
86	Ik280	2			2	2	Ik280	1	1	1	1
87	MAN NL	2			2	2					
91	MAN NG	6	2	2	8	8	MAN NG	4	6	5	5
93	MAN NL	6	2	2	8	8	MAN NL	4	6	4	4
95	Ik280	1	1	1	2	2	Ik280	1	1	1	1
A	MAN NL	3		1	3	4	MAN NL	1	2	1	2
RAZEM		74	14	19	88	93		47	57	48	49
LINIE SEZONOWE											
P	Ik280	1			1	1	Ik280	1	1	1	1
LINIE PODMIEJSKIE											
101	MAN NM	1			1	1					
W SUMIE		76	14	19	90	95		48	58	49	50
REZERWA	Ik280	3			3	3	Ik280	2	2	2	2
OGÓŁEM		79	14	19	93	98		50	60	51	52

uwagi:

do grupy taborowej MAN NM zalicza się również 12-metrowy autobus MAN NU 313 #1069

Jelczydło M121M #1497 (ex #1001) przypisane jest na stałe do linii 111

od dnia 1 października 2005 linie 53, 77, 86 i 95 przestają wykonywać kursy sezonowe, od 11.10 nie kursuje linia „Za tramwaj”

autobusy Neoplan N4020, Neoplan N4021 i Solaris Urbino 18 traktowane są jako jeden typ taboru

do grupy N4016/SU12 zaliczają się także autobusy Jelcz M125M Vecto

WYDZIAŁ A-1

LINIA	W DNI ROBOCZE						W DNI WOLNE				
	TABOR	CAŁO DZIENNE	SZCZYT RANNY	SZCZYT POPOŁ.	RAZEM RANO	RAZEM POPOŁ.	TABOR	SOBOTY		ŚWIĘTA	
								RANO	POPOŁ.	RANO	POPOŁ.
LINIE NORMALNE											
51	N4020	4	1	1	5	5	N4020	1	2	1	2
	N4021/SU18	3			3	3	N4021/SU18	3	4	3	3
52	N4016/SU12	2			2	2					
	N4009	1			1	1	N4016/SU12	2	2	2	2
53	Ik280	1			1	1	Ik280	1	1	1	1
54	N4016/SU12	2	1	1	3	3	N4016/SU12	1	1	1	1
55	Ik280	2			2	2	Ik280	1	1	1	1
57	N4016/SU12	1	1	1	2	2					
	N4009		2	1	2	1	N4009	2	2	2	2
58	Ik280	3			3	3	Ik280	2	2	2	2
60	N4016/SU12	3	2	1	5	4	N4016/SU12	3	3	2	2
62	Ik280	1			1	1	Ik280	1	1	1	1
63	N4016/SU12	4	1	1	5	5	N4016/SU12	3	4	3	3
65	N4009	1	1	1	2	2	N4009	1	1	1	1
66	N4016/SU12	2			2	2	N4016/SU12	1	1	1	1
67	N4016/SU12	4	1	1	5	5	N4016/SU12	3	3	2	2
70	Ik280	3	2	2	5	5	N4020	3	3	3	3
71	N4016/SU12	3			3	3	N4009	5	7	5	5
	Ik280	1	1	1	2	2	N4016/SU12	2	2	2	2
72	N4020	2			2	2					
	Ik280	2			2	2	Ik280	2	2	2	2
73	Ik280	2			2	2	Ik280	2	2	2	2
74	N4021/SU18	7	1	2	8	9	N4021/SU18	5	7	5	5
76	N4020	4			4	4	N4016/SU12	3	4	3	3
78							N4016/SU12	2	2	2	2
81	N4016/SU12	3	1	1	4	4	N4016/SU12	2	3	2	2
83	N4016/SU12	3	1	2	4	5	N4016/SU12	3	3	3	3
84	N4009	4			4	4	N4016/SU12	3	3	3	3
85	N4016/SU12	5	1	2	6	7	N4016/SU12	5	5	5	5
87							N4016/SU12	1	1	1	1
88	N4009	1			1	1	N4009	1	1	1	1
89	N4016/SU12	1			1	1	N4016/SU12	1	1	1	1
90	N4021/SU18	2			2	2					
	N4020	4	1	2	5	6	N4020	4	6	4	4
92	N4009	1			1	1	N4020	1	1		1
94	N4016/SU12	1			1	1	N4016/SU12	1	1	1	1
96	Ik280	1			1	1	Ik280	1	1	1	1
97	N4009		1	1	1	1	N4009	1	1	1	1
98	Ik280	3	1		4	3	N4016/SU12	2	2	2	2
99	N4009	1			1	1	N4020	1	1	1	1
A	N4016/SU12	3	1	1	4	4	N4016/SU12	3	3	3	3
RAZEM		89	21	22	110	111		77	88	74	76
ZA TRAMWAJ											
T	Ik280	4			4	4	Ik280	3	3	3	3
LINIE PODMIEJSKIE											
101	N4009	1			1	1	N4009	1	1	1	1
107	N4009	1	1	1	2	2	N4009	1	1	1	1
111	Ik260/M11	2	1	1	3	3	Ik260/M11	1	1	1	1
188	Ik260/M11	1			1	1					
REZERWA	Ik260/M11	1			1	1	Ik260/M11	1	1		
RAZEM		6	2	2	8	8		4	4	3	3
TESCO	N4009	2			2	2	N4009	2	2	2	2
PANORAMA	N4009	1		1	1	2	N4009	1	2	1	1
RAZEM		3		1	3	4		3	4	3	3
W SUMIE		102	23	25	125	127		87	99	83	85
REZERWA	Ik280	3			3	3	Ik280	3	3	3	3
OGÓLEM		105	23	25	128	130		90	102	86	88

URUCHOMIENIE A-1

TABOR	W DNI ROBOCZE						W DNI WOLNE					
	STAN	CAŁO DZIEENNE	SZCZYT RANNY	SZCZYT POPOŁ.	MAX.	WSK. URUCH.	SOBOTY		ŚWIĘTA		WSK. URUCH.	
							RANO	POPOŁ.	RANO	POPOŁ.		
Autobusy niskopodłogowe												
N4009	22	14	5	5	19	86.36%	15	18	15	15	81.82%	
N4016/SU12	63	37	10	11	48	76.19%	41	44	39	39	69.84%	
N4020	19	14	2	3	17	89.47%	10	13	9	11	68.42%	
N4021/SU18	17	12	1	2	14	82.35%	8	11	8	8	64.71%	
Autobusy wysokopodłogowe												
Ik260/M11	25	4	1	1	5	20.00%	2	2	1	1	8.00%	
Ik280	29	24	4	3	27	93.10%	14	14	14	14	48.28%	
RAZEM	175	105	23	25	130	74.29%	90	102	86	88	58.29%	

URUCHOMIENIE A-3

TABOR	W DNI ROBOCZE						W DNI WOLNE					
	STAN	CAŁO DZIEENNE	SZCZYT RANNY	SZCZYT POPOŁ.	MAX.	WSK. URUCH.	SOBOTY		ŚWIĘTA		WSK. URUCH.	
							RANO	POPOŁ.	RANO	POPOŁ.		
Autobusy niskopodłogowe												
MAN NM	2	1	0	0	1	50.00%	0	0	0	0	0.00%	
MAN NL	65	46	7	11	57	87.69%	29	36	29	30	55.38%	
MAN NG	27	20	4	5	25	92.59%	11	14	12	12	51.85%	
Autobusy wysokopodłogowe												
Ik260/M11	8	0	0	0	0	0.00%	0	0	0	0	0.00%	
Ik280	29	12	3	3	15	51.72%	10	10	10	10	34.48%	
RAZEM	131	79	14	19	98	74.81%	50	60	51	52	45.80%	

Najlepsi z najlepszych (1)

Mikołaj Wydra

W dniach 9 i 10 września br. w stolicy Wielkopolski odbył się I Ogólnopolski Konkurs Kierowców Komunikacji Miejskiej. Impreza zorganizowana została przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej przy pomocy poznańskiego przewoźnika. Do Poznania zjechali kierowcy z przedsiębiorstw świadczących usługi na terenie całego kraju, m. in. z Krakowa, Łodzi, Szczecina, czy mniejszych miast, takich jak Konin. Do konkursu zgłoszonych zostało blisko 70 zawodników. MPK Poznań reprezentowało 4 kierowców.

Pora na kilka słów na temat organizacji konkursu: składał się on z dwóch części. Pierwsza obejmowała typowo „suchą” wiedzę: kierowcy wykazywali się znajomością zasad ruchu drogowego, przepisów BHP, a także udzielania pierwszej pomocy, praktycznie niezbędnej w służbie społeczeństwu. W razie wypadku to właśnie kierowca powinien być tym, który pierwszy podejmie działania ratownicze.

Drugi etap był typowo praktyczny i odbywał się na terenie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego. Każdy uczestnik musiał pokonać specjalnie przygotowaną trasę, należało m. in. wykonać manewr parkowania, cofania, jazdy po łuku, czy wjazdu do zatoczki. Do owej praktycznej części zakwalifikowało się 10 zawodników. Na placu manewrowym WORD-u wszyscy uczestnicy konkursu ustawiali się za specjalną taśmą, aby podziwiać „wybrańców”. Oni zaś uśmiechnięci wysłuchiwali ostatnich instrukcji przed podjęciem próby. Po chwili nastała grobowa cisza – pierwszy „superkierowca” zasiadł za sterami konkursowego MANa

NL223 (w tej roli wystąpił wóz #1043). START!!! – krzyknął pracownik poznańskiego Nadzoru Ruchu, koordynujący poczynania wojownika. Ten zaś z gracją zaliczył wszystkie zadania, powtarzając przy tym tylko jeden manewr. Próba kończyła się wjazdem do zatoczki i zaciągnięciem hamulca postojowego. „Psss” – autobus stanął, uśmiechnięty kierowca skierował się w stronę swoich kolegów, aby podzielić się z nimi wrażeniami. W tym czasie startował już kolejny zawodnik...

Wszyscy kierowcy godnie reprezentowali swoje miasta, jednakże, jak w każdym konkursie, ktoś musiał być tym najlepszym. Pierwsze trzy miejsca kolejno zajęli: Ireneusz Tausz (Piła), Leszek Wichłacz (Poznań) i Robert Junitz (Wrocław). Serdecznie gratulujemy zarówno zwycięzcom, jak i organizatorom konkursu, licząc na to, że doczekamy się kolejnych ogólnopolskich edycji konkursu.



„Przejdzie czy nie?” – zdaje się pytać reprezentant Białegostoku podczas manewru cofania.

Fot.: MW,
10.09.2005

Drobnica tramwajowa

Marcin Jurczak



Rynek Jeżycki to kolejne miejsce, w którym motorniczy tramwaju może ustawiać zwrotnicę za pomocą systemu TRACK. Mowa o zwrotnicy dla tramwajów jadących od strony Ogrodów. Montaż TRACK-a ma tu wpływ nie tylko na zwiększenie komfortu pracy motorniczych, ale przede wszystkim na bezpieczeństwo. Tramwaj zwalnający w celu przełożenia zwrotnicy w tradycyjny „cewkowy” sposób był często wymijany bokiem przez samochody, które to następnie wymuszały pierwszeństwo przed skręcającą „dwójką”.



Istne „z archiwum X” to zwrotnica przy ul. Półwiejskiej. Pisaliśmy już o Niej (wielką literą z szacunku, bo jak na razie jest silniejsza od wszystkich możliwych służb, wiele razy Ją bezskutecznie naprawiających) wielokrotnie, w kartach drogowych wspominali o Niej motorniczo-wie wszystkich możliwych wydziałów – i nic. Natomiast sam przystanek Półwiejska (czy raczej sztywny cykl świateł na pobliskim skrzyżowaniu) już chyba na zawsze – obym się mylił – pozostanie idealnym miejscem na opóźnianie tramwajów.



Na torach odstawczych na Budziszyskiej nadal stoją wagony GT8ZR (typ O) – i nadal nic się z nimi nie dzieje. Bez zmian również w zajezdni przy Madalińskiego – jedna sztuka GT8ZR (#906). Z Budziszyskiej zabrano natomiast dwa ex-krakowskie trupy stopiątek. Reszta została.



Wraz z nowym, zielonym torowiskiem nastąpił powrót helmutów na linię 8.

Fot.: Mateusz Owsiany, 12.10.2005

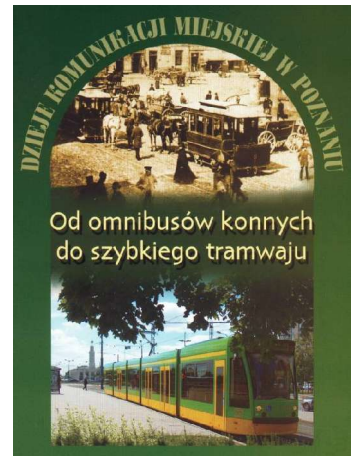


Z dniem 11 października zmienił się nieco układ linii poznańskiej sieci tramwajowej. Wiąże się to z oddaniem do użytku (po remoncie) trasy pomiędzy Placem Wielkopolskim a Rondem Śródka. I tak: linie 3 i 4 kursują z Winograd (odpowiednio Wilczak/Połabska), przez Śródkę i ulicę Zamenhofa (a nie GTR) do Starołęki. „Siedemnastka” jedzie przez Estkowskiego i Górny Taras Rataj do Starołęki (łącznie 6 linii na Starołęcę, w tym 3 kursujące co 10 minut!). Na wyremontowany odcinek wróciła także linia nr 8. Wśród zmian tras jest też 16-tka do Marcinkowskiego (komuś musiała chyba wybitnie przeszkadzać, kończąc na Placu Wielkopolskim).

Zmiany dotyczą także obsługi linii tramwajowych przez poszczególne zajezdnie. Najbardziej widoczne jest oddanie (aż chciałoby się powiedzieć, że „po latach”) linii 10 zajezdni Głogowska. W zamian za to „Madalina” jeździ teraz „ósemki”. Wydział S1 dostał także, niejako w formie „gratisu”, dwie brygady linii 2. Pozostałe zamiany pomiędzy wydziałami są mniej widoczne. Przykładowo, pasażerowie raczej nie zwrócili uwagi na powrót wozów z S3 na linii 3 i 4, nic w tym zresztą dziwnego, wszak nawet najbardziej wybijerzona stopiątką pozostanie zawsze tylko stopiątką...



W dniu 4 września w poznańskim Ratuszu uroczyste otwarto okolicznościową wystawę poświęconą komunikacji miejskiej. Odbyna się ona pod hasłem „Od omnibusów konnych do szybkiego tramwaju. Dzieje komunikacji miejskiej w Poznaniu” i potrwa do 23 października. Organizatorami wystawy są MPK i Muzeum Narodowe w Poznaniu. Na wystawie zgromadzono pamiątki i gadżety związane z komunikacją miejską w Poznaniu, od najstarszych aż do współczesnych. Wraz z otwarciem wystawy na placu Rynku pojawił się też zabytkowy wagon tramwaju konnego. Muzeum Historii Miasta Poznania w Ratuszu zaprasza na wystawę w poniedziałki, wtorki i piątki w godzinach od 10 do 16, środy: 12-18, niedziele: 10-15. W piątki wstęp bezpłatny.



Sporego zamieszania narobiła wymiana zwrotnicy przy Bałtyku. Odcinek od Ronda Kaponiera do przystanków Bałtyk i Most Dworcowy był (w jedną stronę) nieprzejezdny. W dniu 15 października objazdami skierowano 9 linii tramwajowych. Wszystkie wozy od Kaponiera przez Św. Marcin i Towarową, a następnie (przy biurowcu Delta) w lewo (10, 11, 12), bądź w prawo (5, 8, 13, 14, 15, 18). Na Moście Dworcowym 5, 8, 14 i 18 wykorzystywały łuk w lewo, zwykle używany wyłącznie w przypadku zjazdów. W połączeniu z innymi ręcznymi zwrotnicami (Towarowa, Św. Marcin) dawało to niezłe opóźnienia. I choć na przystanku Most Dworcowy wisiały informacje o objazdach, na tramwaj w stronę Górczyna oczekiwała tu spora grupa pasażerów.



Czytajcie... a dojedziecie. Czasem warto przejrzeć informacje wywieszone na przystanku, żeby nie czekać na tramwaj który nie przyjedzie...
Fot.: Marcin Jurczak, 15.10.2005



Stodwójka nr 71 powróciła na linię 3 po kilkumiesięcznej tułaczce na liniach 17 i 18. „Księżniczka” ma się dobrze, pasażerów z Wilczaka o radość z Jej powrotu nie pytaliśmy.

Z archiwum T

Anna Erdmann

1.09. 6/7 #172 Wagon jadący ul. Królowej Jadwigi połamał pantograf oraz zerwał sieć trakcyjną. Ślizgi pantografu oderwały się i zawisły na drucie pracy sieci trakcyjnej powodując wstrzymanie.

2.09. 90/3 #1365 Na przystanku Grochowe Łąki doszło do samozapalenia się Neoplana #1365, udającego się w kierunku ul. Kazimierza Wielkiego. Powodem zapłonu był zepsuty zawór powietrza.

8.09. 8/2 #236 vs 17/9 #249 Motorniczy ósemki jadąc od ul. Święty Marcin na rogu Marcinkowskiego i Podgórznej doprowadził tramwaj do poślizgu, wskutek czego uderzył w tył stojącego na przystanku tramwaju linii 17. Szkody: wgniecioną przednią ścianą, lampy pozycyjne, kierunki i zderzaki.

12.09. 12/9 #407 Na Rondzie Rataje wykoleił się drugi wózek Tatry jadącej w kierunku Os. Sobieskiego. Uszkodzony został wózek C oraz pocięta została poprzeczka torów.

14.09. 11/3 #801 Na Rondzie Rataje pieszy wtargnął na bok tramwaju za kabiną motorniczego. Zarówno człowiek jak i wagon wyszli ze starcia bez większych strat.

15.09. 55/1 #1525 O godzinie 20:19, około dwustu metrów przed przystankiem końcowym linii 55 (Nowa Wieś Poznańska), doszło do bliskiego spotkania #1525 z dzikiem przebiegającym przez jezdnię. Zwierzę po potrąceniu uciekło z miejsca zdarzenia.

17.09. 10/3 #679 Wysięgnik koszowy pracujący przy mocowaniu billboardu Tomasza Sadowskiego na elewacji budynku przy ul. 28 czerwca 1956 r. uszkodził pantograf tramwaju jadącego w kierunku Dębca. Pracownik wysięgnika został porażony prądem.

19.09. 95/1 #1637 vs 2/4 #692 Kierowca autobusu linii 95/1, jadąc ulicą Dąbrowskiego na wysokości Wilkońskich nie zachował dostatecznej odległości podczas wyprzedzania dwójki i zahaczył lewym tylnym narożem o zewnętrzne lustroko helmuta.

22.09 5/4 #102 vs 6/10 #106 Motorniczy piątki najechał na tył tramwaju linii 6, który zatrzymał się tuż za rondem przed przejściem dla pieszych.

uzupełnienie tabel ze stron 4 i 5

URUCHOMIENIE A-1+A-3 NA LINIACH DZIENNYCH I NOCNYCH

WYDZIAŁ	STAN INW	URUCHOMIENIE DZIENNE				URUCHOMIENIE NOCNE			OGÓLEM	WSK. % URUCH. DZIEN	WSK. % URUCH. DZIEN+NOC
		NA LINIACH	REZERWA DZIENNA	ZA TRAMWAJ	OGÓLEM DZIEŃ	NA LINIACH	REZERWA NOCNA	PRACOW NICZE			
A-1	175	127	3		130	22	1	2	155	74.29%	88.57%
A-3	131	95	3		98	8	1	2	109	74.81%	83.21%
RAZEM	306	222	6		228	30	2	4	264	74.51%	86.27%

Z archiwum Zerówki

Marcin Jurczak

Niecodzienną przygodę przeżyli pasażerowie „zerówki” w dniu 18.09. Kurs rozpoczęty na Gajowej o godzinie 16 zakończył się... na ulicy Towarowej. Tutaj bowiem, na torowisku, stał wyładowany po dach Polonez Truck. Na miejsce przybyli funkcjonariusze Nadzoru Ruchu (tzw. patrol pieszy, z pobliskiej imprezy masowej), a później także patrol samochodowy (Fabią, rzecz jasna). Kierowcy samochodu nie stwierdzono, wezwano więc także Straż Miejską. Wraz z przyjazdem SM pojawił się jednak i drajwer, który usunął pojazd z torowiska. Skończyło się na mandacie i 20-minutowym opóźnieniu. Pasażerów oczekujących na tramwaj linii 0 na Gajowej obsługa z KMPS zaprosiła na kurs „ogórkem”. O godzinie 18 ostatnie tego dnia kółko zerówki zostało wykonane planowo.



Przystanek

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Maciej Rudzki, Mikołaj Wydra
KONSULTACJA MERYTORYCZNA: Tomasz Gieżyński
SEKRETARKA REDAKCJI: Anna Erdmann

SKŁAD: Marcin Jurczak
PROJEKT GRAFICZNY: Adam Konieczka
KOREKTA: Kamila Panasiuk

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.