

Obchody święta patronki – z autobusami i koleją Katarzynka 2008

Michał Górny, Bartosz Kopec



Ekspozycję kolejową zorganizowano na terenie Sekcji Utrzymania i Napraw Taboru Elektrycznego Poznań-Franowo.

Fot.: Bartosz Kopec

25 listopada – święto patronki pracowników kolei i komunikacji miejskiej – stanowiło tradycyjną okazję do zorganizowania okolicznościowej imprezy. Tegoroczne obchody były podzielone na dwie główne części – autobusową i kolejową. Do zajezdni autobusowej kursowała specjalna linia tramwajowa nr 23, rozpoczynająca kursy z ul. Gajowej. Najstarsza poznańska baza nie była udostępniona do zwiedzania – stanowiła wyłącznie punkt początkowy do dalszego poznawania obiektów komunikacji zbiorowej.

Tegoroczne Katarzynki były okazją do odwiedzenia największej poznańskiej zajezdni autobusowej przy ulicy Warszawskiej. W tym roku obchodziła ona jubileusz 40-lecia istnienia, a jej krótka historia została przybliżona zwiedzającym w specjalnym katarzynkowym wydaniu Przystanku. Choć zajezdnia była otwarta od godziny 12:30, pierwsi zwiedzający przybyli na nią już przed południem. Goście, którzy tego dnia odwiedzili mury zajezdni, mogli liczyć na szereg atrakcji. Pierwszą z nich, widoczną zaraz po wejściu na teren zajezdni, była wystawa taboru na placu postojowym. Cieszyła się ona dużym zainteresowaniem nie tylko wśród najmłodszych, ale i starszych zwiedzających. Każdy mógł zasiąść za kierownicą swojego ulubionego autobusu, zrobić sobie zdjęcie za sterami i zobaczyć jak wygląda świat

z fotela kierowcy. Wśród osób próbujących sił w zasiadaniu za kołem kierownicy byli między innymi emerytowani pracownicy MPK, którzy mogli przypomnieć sobie swoją pracę, pokazać wnukom jak dziadek pracował i na co należało zwrócić uwagę. Swoich sił próbowali także przyszli miłośnicy i być może przyszli kierowcy autobusów, którzy z ledwością dosięgali koła kierownicy czy pedałów służących do przyspieszania i hamowania wielkiego pojazdu. Należy także nadmienić, że fotele kierowców cieszyły się popularnością zarówno wśród męskiej, jak i żeńskiej części zwiedzających. Dlatego mamy nadzieję, że po Katarzynkach być może wzrośnie ilość pań, które prowadzą autobusy po ulicach Poznania.

Nie wszystkie autobusy były na placu postojowym – jeden specjalny stał w hali naprawczej, gdzie znajdowały się także stoiska z gadżetami. Otóż ów tajemniczy, schowany autobus to najnowszy nabytek MPK Poznań: Solaris Urbino 18 Hybrid. Autobus był prezentowany przez gości z fabryki Solaris Bus&Coach z Bolechowa – producenta tego niekonwencjonalnego pojazdu. Niestrudzenie odpowiadali oni na pytania dotyczące

Szanowni Czytelnicy!

Pierwszy numer Przystanku ujrzał światło dzienne na początku 2002 roku – stając się cenionym na miłośniczym rynku wydawniczym następcą Nowinek z Pyrogradu, redagowanych od roku 1997. Od początku Przystanek (podobnie jak wcześniej Nowinki) redagowany był w pełni społecznie przez hobbystów i wydawany pod szyldem Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu. Tak też pozostało po dziś dzień.

Przystanek jest obecnie czasopismem o zasięgu aglomeracyjnym – po przygodzie z wydawnictwem o charakterze ogólnopolskim powróciliśmy do formuły lokalnej.

Z okazji setnego numeru Przystanku chciałbym serdecznie podziękować wszystkim tym, którzy przez lata poświęcali swój wolny czas, tworząc jedyne kultowe darmopismo miłośników komunikacji miejskiej.

Z życzeniami
następnych 100 numerów

Marcin Jurczak
Redaktor naczelny

prezentowanego autobusu, a także na temat tramwaju Traminio, którego premiera jest zapowiadana na przyszły rok. Tramwaj jest nowością w ofercie producenta. Informacje na temat produktów można było zaczerpnąć również z folderów, a także otrzymać gadżety, na których dominowały zielone jamniki. Tuż obok autobusu ustawiony został namiot MPK, gdzie z kolei można było poczęstować się cukierkami i kupić książki o tematyce komunikacyjnej. Ponadto odwiedzające stoisko panie, którym przy urodzeniu nadano imię Katarzyna, mogły otrzymać słodki upominek w postaci czekoladki z nadrukiem zajezdni Gajowa. Dużą popularnością cieszyły się także kursy linii Z wokół zajezdni przy ul. Warszawskiej. Każdy kto znalazł miejsce w pocziwym ogórku mógł dowiedzieć się, ile autobusów mieści zajezdnia, jak wielu kierowców je obsługuje, jak długo trwa mycie autobusu, co codziennie sprawdzają mechanicy albo ile paliwa spalają dziennie poznańskie autobusy. Wszystkie te ciekawostki oraz wiele innych informacji niedostępnych dla przeciętnego pasażera na każdym kursie przekazywał zwiedzającym kierownik zajezdni przy ulicy Warszawskiej – pan Janusz Szawłowski. Dodatkową atrakcją przy okazji podróży zabytkowym autobusem była możliwość przejazdu w przyczepce. Niestety dzisiejsze przepisy o ruchu drogowym nie dopuszczają takiej możliwości, więc przejazdy po terenie zajezdni były jedyną okazją aby przekonać się, czym różni się podróż w przyczepie od tej samej przebytej w autobusie. Ogórek – mimo stuprocentowego zapelnienia na prawie każdym kursie – dzielnie przemierzał kółko za kółkiem. Naprzeciw przystanku linii Z przy oknach ekspedycji był zlokalizowany przystanek kolejnej specjalnej linii autobusowej o numerze F. Zapewniała ona tego dnia dojazd do zakładu taborowego PKP Cargo – Franowo. Jej obsługę stanowiły również zabytkowe pojazdy. Dla obu był to wyjątkowy dzień. Pierwszy z nich – jelicz PR110 – miał tego dnia swoją premierę w MPK. Drugi autobus, DAF MB200, nie spodziewał się tak dużej frekwencji i ze zdumienia niestety pękł mu resor, dlatego musiał go zastąpić SU12. Po zakończeniu zwiedzania terenu przy ulicy Warszawskiej przyszedł czas aby wsiąść we wcześniejszej wspomnianą linię F i udać się na Franowo, gdzie na zwiedzających czekała kolejna dawka niezwykłych atrakcji.

Tegoroczna kolejowa część Katarzynki odbyła się na terenie Sekcji Utrzymania i Napraw Taboru



W obsłudze linii dodatkowej 23 kursowało łącznie 5 brygad: obsługiwanych pociągami N+ND, 102N, 102Na, 105N+105N i GT8.

Fot.: Marcin Jurczak

Elektrycznego w Poznaniu – Franowie. O godzinie 9.30 z poznańskiego dworca głównego na Franowo wyruszył autobus szynowy SA132-013, należący do PKP Przewozy Regionalne. Wypełniony po brzegi szynobus dotarł na tor zerowy franowskiej lokomotywowni krótko po 10. Zwiedzającym udostępniono 12-torową halę naprawczą, w której można było dowiedzieć się wszystkiego o lokomotywach TRAXX, pojeździć drezyną ręczną, zobaczyć lokomotywę z poziomu kanału oraz zapoznać się z projektem nowego dworca głównego, przedstawionym przez PKP Nieruchomości. Główną atrakcją była możliwość przejażdżki w kabinie jednego z najstarszych czynnych parowozów Tr5-65 oraz w najnowszym nabytku PKP Cargo – EU43-001. Przed halą ustawiony był również pociąg ratunkowy z dźwigiem EDK2000, pług odśnieżny 411S-83 (Polskie Linie Kolejowe) oraz spalinowy pojazd sieciowy PS-09, w koszu którego pracownicy PKP Energetyka unosili chętnych kilka metrów nad ziemię. Dostępne do zwiedzania były również lokomotywy ET22-220, EU07-195, SU46-022, SM42-1145 w nowym malowaniu PKP Cargo oraz SU45-195 z PKP InterCity. Obok hali porównano wagon osobowy z 1909 roku z najnowszym wagonem pierwszej klasy typu Z1, należącym do PKP InterCity. Uroczystości zakończyły się o godzinie 16.30. Z bardzo ogólnych szacunków wynika, że franowską lokomotywownię odwiedziło tego dnia około 2000 osób.

Obsługa komunikacyjna konferencji COP 14 Hybrydą i dodatkiem

Łukasz Bandosz

Rok 2008 jest w Poznaniu rokiem klimatu i środowiska. Zwieńczeniem wszystkich akcji oraz imprez zorganizowanych z tego powodu była Konferencja Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu – COP 14, która odbyła się w stolicy Wielkopolski w dniach od 1 do 12 grudnia. Do Poznania zjechali przedstawiciele 186 państw, na szczyt klimatyczny akredytowało się około 12 000 osób. Obrady toczyły się na terenie doskonale do tego przygotowanych Międzynarodowych Targów Poznańskich. Celem konferencji było wypracowanie nowego globalnego porozumienia

w sprawie zmian klimatu. Oczekiwano, że w Poznaniu nastąpi jak największe zbliżenie stanowisk krajów w sprawie dalszych działań dla ochrony klimatu. Czy tak się stało? Ocenę merytorycznej strony konferencji pozostawiamy specjalistom. Przystanek postara się podsumować całą imprezę od strony komunikacyjnej.

Tak duże międzynarodowe wydarzenie wymagało potężnego zabezpieczenia logistycznego. Poza delegatami na konferencję licznie zjechali dziennikarze. Dodatkowo Poznań stał się przy tej okazji celem podróży wielu oficjalnych gości, przedstawicieli władz

regionalnych i państwowych z całego świata. Organizatorzy konferencji opracowali zmiany w organizacji ruchu wokół Międzynarodowych Targów Poznańskich, byli również przygotowani na zamykanie poszczególnych ulic. W Poznaniu pojawiły się dodatkowe siły policji, na ulicach widać więcej straży miejskiej i żandarmerii wojskowej. Te działania – oraz wiele innych – podjęto w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz możliwości sprawnego przemieszczania się delegatów. Pamiętać także należy, że tak ogromna liczba gości oznacza duże migracje pomiędzy hotelami, akademikami oraz innymi obiektami przeznaczonymi na noclegi, a terenami Międzynarodowych Targów Poznańskich. Każdego dnia tysiące ludzi w godzinach porannych przemieszczało się na miejsce obrad, a po ich zakończeniu późnym popołudniem wracało do miejsc noclegowych na terenie Poznania i okolic. Aby było to możliwe i odbywało się sprawnie, niezbędna była właściwa organizacja transportu miejskiego i podmiejskiego dla gości konferencji.

Uruchomiono 29 dodatkowych linii autobusowych, które kursowały pomiędzy MTP i hotelami na terenie Poznania i okolicznych gmin. Linię L przemianowano na H, zwiększono częstotliwość jej kursowania oraz wydłużono jej trasę. Nowa linia H kursowała spod Portu Lotniczego Poznań – Ławica ulicą Bukowską na dworzec kolejowy PKP, następnie ulicami Święty Marcin, Ratajczaka, Kazimierza Wielkiego, Podgórną, Al. Marcinkowskiego, Solną, al. Niepodległości, Roosevelta objeżdżała centrum Poznania aby wrócić na dworzec PKP, skąd po trasie linii L kierowała się na lotnisko. Kursujące co 30 minut autobusy zatrzymywały się w pobliżu hoteli: Sheraton, Mercure, Royal, NH, Lech, Andersia, Novotel Centrum, Ibis, Domina Prestige, Rzymski, Ikar i Polonez. Wykaz dodatkowych, specjalnych linii autobusowych przedstawia poniższa tabela.

Do obsługi dodatkowych linii przewoźnicy wyznaczyli swój najlepszy tabor autobusowy. Ciekawym akcentem, związanym z ochroną przyrody, było sprowadzenie do Poznania na czas konferencji trzech autobusów marki Solaris o napędzie hybrydowym. Przegubowe „hybrydy” przyjechały do nas z Drezna, Bochum i Hanoweru. Łącznie linie dodatkowe były obsługiwane przez cztery – wraz z autobusem z Poznania – pojazdy tego typu.



W obsłudze linii autobusowych kursowały m.in. cztery pojazdy hybrydowe, reprezentujące przewoźników z (od prawej): Drezna, Bochum, Hanoweru i Poznania.

Fot.: Marcin Jurczak, 3.12.2008

Komunikacja autobusowa podczas konferencji

Linia	Przewoźnik	Relacja
C1	MPK Poznań	MTP – Hotel Polonez
C2	MPK Poznań	MTP – Hotel Trawiński
C3	MPK Poznań	MTP – Hotel Premium – Hotel Naramowice
C4	MPK Poznań	MTP – Hotel Ikar
C5	MPK Poznań	MTP – Hotel Novotel Malta – Camping Malta
C6	MPK Poznań	MTP – Hotel Park
C6Z	MPK Poznań	MTP – Hotel Park – Zieliniec
C7	MPK Poznań	MTP – Hotel Henlex – Hotel Grodzki
C8	MPK Poznań	MTP – Hotel Sunny – Hotel Kortowo – Hotel Max – Hotel Batory
C9	MPK Poznań	MTP – Hotel Blues – Hotel Caro – Hotel Kaskada
C9R	MPK Poznań	MTP – Hotel Blues – Hotel Caro – Hotel Kaskada – Hotel Relax
C10	MPK Poznań	MTP – Hotel Derby – Hotel Astra
C11	MPK Poznań	MTP – Hotel Campanile
C12	MPK Poznań	MTP – Hotel Jowisz
C13	MPK Poznań	MTP – Hotel Olimp – Hotel Solei
C21	ZUK Komorniki	MTP – Delicjusz – Stęszew Motel 2000 – Inter Hotel – Dymaczewo Lake Hotel
C22	ZUK Komorniki	MTP – Delicjusz – Stęszew Motel 2000
C23	ZUK Komorniki	MTP – Komorniki Green Hotel – Delicjusz
C24	TP BUS	MTP – Baranowo Hotel Edison
C25	TP BUS	MTP – Przeźmierowo Hotel Orange – Tarnowo Podgórne Hotel 500
C26	Wiraż Bus	MTP – Swarzędz Pod Lipami – Swarzędz Euro Hotel – Kobylnica Hotel Ossowski
C27	Wiraż Bus	MTP – Zakrzewo Pałac
C28	MPK Poznań	MTP – Sierosław Hotel
C29	KOMBUS	MTP – Skrzynki Dwór – Śrem La Scada
C30	KOMBUS	MTP – Hotel Daglezja
C31	ZKP Suchy Las	MTP – Suchy Las Gościniec Sucholeski – Oborniki Hotel Delicja
C32	ZKP Suchy Las	MTP – Suchy Las Gościniec Sucholeski
C33	MPK Poznań	MTP – Grodzisk
C34	MPK Poznań	MTP – Luboń Hotel Max – Leśny Ośrodek Szkoleniowy – Puszczykowo Hotel Atrium

Uruchomiono także dodatkową linię tramwajową D. Linia ta kursowała pomiędzy pętlami os. Lecha i Budziszewska przez tzw. „trasę kórnicką”, most św. Rocha, centrum, rondo Kaponiera i ul. Grunwaldzką. Cztery tramwaje obsługujące tę linię kursowały rano od 7.30 do 10.00 oraz po południu od 14.00 do 20.00. Linia była ogólnodostępna, choć przeznaczona przede wszystkim dla gości konferencji, to często wykorzystywana również przez poznaniaków.

Linie D obsługiwały:

- jeden tramwaj z zajezdni Madalińskiego – wagon 685 na zmianę z 671,
- dwa tramwaje z zajezdni Głogowska – składy 194+193 oraz 150+151,
- jeden tramwaj z zajezdni Forteczna – wagon 71, który w przypadku usterki lub innych zadań dla Książniczki był zastępowany przez skład 290+291.

Obsługę zapewnili głównie motorniczowie z Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych. Zwracano również uwagę na umiejętność posługiwania się przez prowadzących językiem obcym, co w razie potrzeby ułatwiło porozumienie się z uczestnikami konferencji COP 14. Niestety nasi specjaliści od układania tramwajowych rozkładów jazdy nie przyłożyli się do linii D i obsługujące ją wagony, jadące zgodnie z rozkładem jazdy, wlokły się za innymi tramwajami liniowymi, a nawet lekko opóźnione trafiały na nieprzejezdne pętle, co opóźniało wyjazdy na kolejne kursy.

Uczestnicy konferencji poruszali się po Poznaniu zarówno liniami specjalnymi, dodatkowymi, jak i normalnymi – na podstawie identyfikatorów wydawanych przez organizatorów COP 14. Słyszano jednak, że problem dostępności biletów w dni wolne od pracy oraz w godzinach wieczornych pojawił się przed rozpoczęciem konferencji klimatycznej. Szkoda, że do tego ważnego wydarzenia nie pojawiły się na ulicach Poznania tak wyczekiwane automaty z biletami. Jednak w wielu aspektach nasz przewoźnik spisał się dobrze. Właściwa organizacja komunikacji zbiorowej oraz postawa poznaniaków spowodowały, że konferencja na temat zmian klimatu okazała się mniej uciążliwa komunikacyjnie niż niejedna impreza targowa. Były dobrze zaprogramowane wyświetlacze pojazdów, rozkłady jazdy rozwieszane na przystankach, dostępne przez telefon komórkową oraz Internet, czyli wszystko tak jak być powinno. Takiego standardu usług pasażer nie zna z objazdów przy okazji remontów. Przy okazji międzynarodowej konferencji nasz przewoźnik potrafił się jednak spisać i dobrze przygotować. Innym przykładem dobrej organizacji było zorganizowanie specjalnych linii podmiejskich i porozumienie się z podmiejskimi przewoźnikami w sprawie ich obsługi. Specjalnie dla swoich konferencyjnych pasażerów MPK Poznań przygotowało ulotkę informacyjną z papieru makulaturowego. Mimo błędów językowych w teście, pomysł można ocenić pozytywnie – jako sposób na lepsze dotarcie z informacją do pasażera, który dopiero poznaje poznańską komunikację miejską.

Dlaczego nie możemy korzystać z możliwości systemu KWSR?

KWSR... dla opornych

Tomasz Gieżyński

W ostatnich tygodniach przynajmniej trzykrotnie problematyka obsługi komputera pokładowego KWSR w wagonach Combino i 105Na/Moderus stała się kością niezgody pomiędzy postępowymi pracownikami MPK a gromadą „hamulcowych”. Do tych ostatnich należy zaliczyć wszystkich, którzy zamiast czerpać korzyści z posiadania nowoczesnych urządzeń wizualnej informacji pasażerskiej potrafią do apogeum skomplikować ich użytkowanie, najprawdopodobniej w ten dziwny sposób maskując własną niewiedzę. Efekty są oczywiście karygodne, a traci jak zwykle pasażer. Przykłady:

1) „Ktoś” podpowiedział, że na tarczach *stopiątek* nie da się wyświetlić potrójnej sekwencji znaków „14S” lub „16S”. Na kursy dublujące w porannym szczycie wysłano zatem zwykłe zestawy wyposażone w tablice systemu łódzkiego, podświetlane ultrafioletem. Niestety inwencji na więcej nie starczyło i tablice czołowe wykonano drukując czarno na białym numer linii i obie (Sic! A podobno było to zabronione!) końcówki. Efekt w mgliste poranki – wprost fantastyczny.

2) Wszystkich Świętych, na linii 6 (wydłużonej do Junikowa) pojawiają się ultranowoczesne tramwaje Combino. Wydział S-1 zachował się, jakby do sobotniego poranka o tym fakcie nie wiedział, więc w wagonach nie było zaprogramowanej wydłużonej trasy. Skutkiem tego podczas jazdy w stronę Junikowa można było wyświetlić tylko nazwę końcówki. Numer linii zniknął ze wszystkich możliwych wyświetlaczy. Z powodu skarg pasażerów w niedzielę na przednich i tylnych szybach combin

obsługujących szóstkę pojawiły się... przyklejone kartki formatu A4 z wydrukowaną cyfrą 6. Gratulujemy błyskawicznego importu sprawdzonych rozwiązań turkmeńsko-uzbeckich.

3) Objazd remontu sieci trakcyjnej na rynku Wildeckim. Linia 20 posiadała *dolewkę* z linii 26, obsługiwaną składem z KWSR. Oczywiście KWSR nie zna linii 20, więc motorniczowie podczas dębickich przesyldowań najpierw musieli sobie radzić sami, a po kilku nieudanych próbach i marudzeniach na zajezdni, zmieniono obsługę tej brygady na wagony z tablicami łódzkimi, co wydłużyło czas przesyldowania. W międzyczasie trwały gorączkowe próby wyświetlenia linii 20 przy jednoczesnym niewygaszeniu tablicy docelowej. Po tym jak okazało się, że ST potrzebuje w tym zakresie pomocy od KMPS, wagony z KWSR wróciły na 26+20. Niestety, do całej koncepcji nie przystawała tylko oficjalna końcówka dwudziestki – Most Teatralny. Gdyby od początku oficjalną końcówką była Gwarna, to osiągnięcie wizualnego efektu w postaci „20 GWARNA” byłoby dużo prostsze i nie wprowadziło takiego zamieszania do obsługi tej linii. Wyświetlenie na tablicy kierunkowej przystanku pośredniego (a taki status posiadał dla linii 20 w KWSR przystanek Most Teatralny) jest zwyczajnie niemożliwe.

4) Dodatkowa linia D z okazji COP 14 w założeniu miała kursować w stylu „tradycja i nowoczesność” i być obsługiwana pociągami 105N+105N, Moderus Alfa, 102Na i GT8. Największy problem był, o dziwo,

z moderusem – „niedasię” wyświetlić D. Znając jednak problemy w trzech wyżej opisanych przypadkach, kadry KMPS zadziałały szybko i doprowadziły do wyjazdu składu 150+151 (znowu nie obyło się bez małego doszkolenia z naszej strony). Później z powodu awarii składu 194+193 wystąpił 128+129, a za Księżniczkę pojawił się 290+291 – oba prawidłowo oszyladowane.

5) Jak niepokojące jest zjawisko niezrozumiałej awersji do wszelkich udogodnień pasażerskich wykorzystujących nowoczesny sprzęt, pokazuje sytuacja już sprzed kilku miesięcy: młody motorniczy, potrafiący poradzić sobie z komputerem, ustawia na zjeździe do zajezdni z Budziszyskiej na Głogowską na tarczy zamiast znaku „X” numer linii 15, a na tablicy kierunkowej wymienny tekst „Zjazd do Zajezdni Głogowska przez Bałtyk”. Jakież było jego zdziwienie, gdy któryś z „kolegów” z wydziału – prawdopodobnie jakiś zwykły leser, nie potrafiący wykorzystać możliwości KSWR – napisał raport na takie działanie, a co gorsza, wydział doprowadził do zablokowania możliwości wyświetlania różnych tak potrzebnych napisów! Świadczy to niestety dobitnie o tym, że jeszcze wiele wody musi w Warcie upłynąć, aby zmieniła się mentalność ludzi odpowiedzialnych za kształt komunikacji miejskiej.



W Krakowie „negatyw” numeru linii jest dla pasażera informacją o zmianie trasy (analogicznie postępuje się z nazwą końcówki). Poznań wciąż nie potrafi w pełni wykorzystać potężnych możliwości jakie dają elektroniczne tablice kierunkowe.

Fot.: Marcin Jurczak, 13.12.2008

Nowinki z Pyrogradu

opracowanie: Tomasz Gieżyński, współpraca: Marcin Nader, Marcin Wojciechowski, Marcin Jurczak

MT. Modertrans Poznań nie przyspiesza tempa. Jedynym zwiastunem jakichkolwiek działań jest oddanie na S-3 składu 272+273. Jest to moderus bliźniaczy z 140+141, a więc z klasycznym oporowym układem rozruchu i hamowania. W listopadzie bramy Gajowej opuścił nareszcie historyczny 194+193, po wyklepaniu ran zadanych skrytobójczo podczas czerwcowego (!) przejazdu wynajętego z okazji Festiwalu Malta. Kontrakt gdański leży na całej linii – wagon 113 jest od pół roku w tym samym stanie (rozcłonowany i bez jednego przodu, środkowy człon stoi w Biskupicach), a dostarczony niedawno do Biskupic wagon 136 stoi nienaruszony. Nikt nie widział nowych przodów ani nowego, niskopodłogowego członu środkowego. Sprawa obrasta coraz bardziej fantastycznymi plotkami, ale jedno jest pewne – nic dobrego z niej niestety nie wyjdzie. Nieco prostsze do wykonania było zlecenie ze Szczecina – dostarczono tam dwa trzydrzwiowe (!) pudła wagonów Moderus Alfa, które szczecińscy mechanicy wyposażą we wszelkie potrzebne urządzenia we własnych warsztatach. Na Gajowej pojawiły się „nowe” wagony 204, 203, 234 i 233 (co wobec ich wywiezienia ledwo kilkadziesiąt godzin wcześniej jest oczywistym absurdem). W związku z pospiesznym oddawaniem do eksploatacji kolejnych moderusów (byle do końca roku) – spodziewać się można jeszcze niższej jakości wykonania niż dotychczas.


FPS. Drugi z poznańskich potentatów branży szynowej, czyli FPS Cegielski, skupia swe działania na rynku białoruskim – szczegóły, mamy nadzieję, będzie można przedstawić już niebawem. Bardzo pozytywnym wydarzeniem jest wzięcie do naprawy głównej wagonu RT6N1 403. Najwyższy czas!


S-1. Wciąż nie rozpoczęły się prace przy uszkodzonych wagonach Combino 507 i 513. Pojazdy


te są na dobrej drodze do ustanowienia niechlubnego rekordu, mocno już wyśrubowanego długotrwałą absencją wagonu 505. Po powrocie z prawie półrocznej odstawki skład 194+193 znowu obsługuje wycieczki, brał także udział w Katarzynce i zasmakował jazdy liniowej, by w okresie trwania konferencji klimatycznej COP 14 na stałe zagościć na linii D. Moderus Alfa 150+151 spisuje się nie najgorzej (również dostał stałą brygadę na COP 14), podczas gdy wydawałoby się prostszy konstrukcyjnie 140+141 niestety nie jest zbyt spolegliwy i więcej stoi (lub przebywa na naprawach gwarancyjnych) niż jeździ. Moderusy uzyskały pseudonim „bumerang” – złośliwi mówią, że każdy skład po wyjeździe z zajezdni... szybko do niej wraca (jako uszkodzony). Zestaw 204+203 pożegnał się z macierzystym wydziałem i udał na remont. Pudła po wybebeszeniu na Gajowej i przetransportowaniu do Biskupic pocięto na złom, zachowując tylko niektóre części konstrukcji. Tym samym mamy już tylko 3 wagony (187, 197 i 198), które mogłyby służyć jako hipotetyczne wagony środkowe w *trójskładach* 105Na. Do zmodertransowania oddano także skład 234+233.

S-2. Po kolizji wagon GT8 688 stracił duży reflektor. Zostały zatem już tylko dwa wagony obdarzone takim atrybutem – 685 i 687. Po wizycie w Modertransie wagon 671 przystosowano do służby na linii nocnej (monitoring, drzwi kabiny z okienkiem do sprzedaży biletów) i pomalowano, ale nie wiedzieć czemu bez żółtego paska nad linią okien. Do obsługi madalińskiej brygady linii D przewidziano GT8 685 w barwach Rheinbahn Duesseldorf, ale przez pierwsze dwa dni kursował na niej żółto-zielony 671. Podobno komuś nie spodobał się zachodniemiecki kolor na burtach flagowego pojazdu z Madaliny. Ostatecznie wozy kursowały na zmianę – czasem 685, czasem 671. Madalina w dalszym ciągu uparcie kieruje wagony


na linii „jak popadnie” czego efektem jest pojawianie się na przykład wagonu 612 na linii 8.

 **S-3.** Na Fortecznej apokalipsa. Najpierw, z początkiem grudnia, obsługę serwisową tatr RT6N1 z rąk FPS przejął Modertrans. Na sam dźwięk takich słów personel odpowiedzialny za realizację zadań dostał gęsiej skórki. Stało się jednak tak, że Modertrans wynajął tych samych specjalistów, którzy wcześniej z ramienia FPS opiekowali się tatrami, i po przebraniu ich w inne fartuszki skierował do dalszej pracy przy czeskich niskopodłogowcach. Niestety, na niewiele to się zdało. Z dniem 6.12. br. skończyło się dopuszczenie do ruchu dla wszystkich tatr z wyjątkiem 406 i 407. Od poniedziałku 8.12 na mieście spotykaliśmy więc co najwyżej dwie tatry. Po kilku dniach sytuacja się unormowała – a klubowi obserwatorzy donieśli, że liczba tatr widziających na linii 12 oscylowała wokół sześciu (dziennie).

 **1.11.** Pierwszy listopada co roku jest sprawdzianem dla komunikacji miejskiej. Od kilku lat organizacja ruchu w Poznaniu wygląda podobnie i nie ma zbyt wielu „eksperymentów”, dodatkowo dezorientujących i tak już wystarczająco podekscytowanych faktem podróży na cmentarz pasażerów. W tym roku (podobnie jak rok temu) z uwagi na istnienie nowo uruchomionego połączenia przez most św. Rocha, cmentarna linia 24 Junikowo – rondo Kaponiera – plac Wielkopolski – Miłostowo skierowana została z Kaponiera przez Święty Marcin i właśnie nową trasą do Kórnickiej i ronda Śródka. Niestety, były z nią największe problemy. Linia ta w założeniu była obsługiwana przez wydziały S-2 i S-3. Wszystkie wagony z S-2 startowały jednakże z torów odstawczych przy Budziszynskiej, więc motorniczowie nie dostali dokładnych wytycznych RO/RR o przebiegu trasy. Tablice boczne jednak obwieszczały, że 24 w obie strony ma jeździć przez Fredry. Indywidualny rozkład jazdy dla motorniczych informował, że w jedną stronę przez Fredry, a w drugą przez Święty Marcin. Tymczasem według czasów jazdy w rozkładzie jazdy dla motorniczego tramwaje 24 powinny jeździć w obie strony przez Fredry. Dodawszy do tego fakt, że tablice boczne zawierały również kompletnie błędny „Plac Wielkopolski”, wyłania nam się obraz kompletnego chaosu i braku koordynacji organizacyjnej w podstawowych kwestiach. Tablice z S-3 zostały prowizorycznie pozaklejane, ale S-2 jeździło dwa dni z błędami... Drugiego dnia zresztą linia 24 wystartowała tylko w połowie brygad (wszystkie z S-2), które z powodu niskiej frekwencji w ciągu dnia były ściągane do zajezdni. Do popołudnia pojeździły tylko dwie brygady. Linia 22 Sobieskiego – Plac Wielkopolski kursowała przez dwa dni bez większych zakłóceń. Warto odnotować, że pierwszego dnia na 24 na jednej z forteczkańskich brygad kursowała Księżniczka 102Na 71, a na madalińskich brygadach można było spotkać wagon 685 oraz dwukierunkowe GT8 z Frankfurtu (pierwszy raz liniowo na nowej trasie przez Rocha).

 **N21.** W poniedziałek 10.11 linia nocna – jak zwykle w poniedziałki – nie kursowała. Był to jednak środek długiego weekendu, obowiązywał rozkład sobotni, a nazajutrz świąteczny. Na takie paradoksalne sytuacje zdecydowanie należałoby stworzyć przynajmniej adnotację na przystankowych rozkładach jazdy. Nie każdy bowiem poniedziałek jest poniedziałkiem w rozkładowym rozumieniu tego słowa



 **Rychłe uruchomienie Pumpy 118N pomogło Fortecznej w dopięciu uruchomienia. Prototyp z Cegielskiego został wylizgowany przez MPK na cztery lata, oklejono go w żółto-zielone barwy i wypuszczony na trasę linii 13 z numerem 450. Po jeżdżach próbnych w dniu 11.12 przyszedł czas na debiut w dniu 15.12. Punktualnie o 4:48 czterystapięćdziesiątka wyjechała z zajezdni jako 13/6. Dzień zakończył się drobną usterką (mechanizm wycieraczek), po kilku dniach Puma powróciła jednak na linię.**

Fot.: Robert Bartkowiak, 15.12.2008

i brak doprecyzowania tego zagadnienia może stać się powodem dezinformacji pasażera.

 **RYWI.** Od dnia 8.11 do 12.11.br. trwała wymiana słupów i sieci trakcyjnej w obrębie rynku Wildeckiego. Wiązało się to z całkowitym wstrzymaniem ruchu tramwajowego na Wildzie. Linia 10 pojechała objazdem przez Hetmańską i Głogowską, a 2 i 9 zawieszono. W zamian uruchomiono linie 19 (dla mieszkańców Sołacza, Winiar i Jeźyc – opuszczonych przez dwójkę i dziewiątkę) na trasie Piątkowska – Wielkopolska – most Teatralny – Strzelecka – Królowej Jadwigi – Towarowa – rondo Kaponiera – Kraszewskiego – Ogrody oraz 20 (dla mieszkańców Dębca, by wzmocnić dziesiątkę na trasie do centrum): Dębiec – Hetmańska – Głogowska – most Teatralny – Gwarna – rondo Kaponiera – powrót na Dębiec. Wszystko byłoby pięknie – zwłaszcza należałoby pochwalić nowatorskie rozwiązanie z linią 19 – ale niestety w mieście nie wywieszono rozkładów jazdy dla linii objazdowych, a w wielu miejscach zabrakło nawet żółtych obwieszczeń o zmianach! Wprowadzało to tak wielki chaos, że niweczył on trud inżynierów włożony w dobre zorganizowanie objazdów. Na domiar złego, w początkowej fazie remontu *dolewki* 19+N21 nie miały z tyłu tablicy z numerem linii 19, gdyż na Madalińskiego nikt nie wpadł na to, iż potrzebne są komplety dwóch tablic na wagon (!). Dopiero zdecydowana reakcja motorniczych, a także skargi pasażerów, pozwoliły na poprawienie tej karygodnej sytuacji.



W dniach 20, 25 i 26 listopada do MPK dostarczono nowe solarisy Urbino 18, w ilości 6 sztuk. Autobusy różnią się od solarisów z poprzedniej dostawy m.in. drzwiami (nowe posiadają drzwi odskokowe, ale – w przeciwieństwie do hybrydy – pozbawione fotokomórek) i silnikiem (najnowsze nabytki mają jednostkę Euro IV). Z zewnątrz uwagę zwraca przetłoczenie na przednim zderzaku i dodatkowa para kierunkowskazów z tyłu pojazdu. Wszystkie nowe solarisy wyjechały na linię 30 listopada, na linie: 74/5 (1844), 74/6 (1845), 51/4 (1846), 82/5 (1847), 74/1 (1848) i 74/2 (1849). Jeden z nich przez cały dzień jeździł z niesprawnymi wyświetlaczami. Do 15 stycznia natomiast mają zostać dostarczone 4 zamówione autobusy MAN Lion's City.

Fot.: Marcin Jurczak, 3.12.2008

RO/RR/NR.

- W Wigilię od 17 do 21 na linii N21 kursować będą przesyldowane na nockę czternastki. Czy doczekamy się zatem combina na linii nocnej?
- Przed nastaniem konferencji klimatycznej COP 14 zawieszono kursowanie porannych dubletów na PST. W grudniu już na trasę nie wrócą. Co będzie w styczniu – pokaże czas.
- W nocy 24/25.11.br. w godzinach od 21:00 do pierwszych porannych wyjazdów z uwagi na naprawę awaryjną torowiska zamknięto w obie strony odcinek Świętego Marcina od Towarowej do Gwarnej. Wszystkie linie tramwajowe skierowano przez Fredry, dodatkowo wydłużając 3 i 4 do rynku Jeżyckiego.
- W dniach 18-21.11 jednokierunkowo w stronę centrum, a 22-23.11 – całkowicie zamknięto dla ruchu odcinek ulicy Wojska Polskiego między Dojazdem a Podolańską. Wynikły z tego odpowiednie objazdy linii 60 (przez Lechicką i Dojazd) oraz 64 i 95 (przez Podolańską, Lechicką i Dojazd). Nawierzchnia uległa sfrezowaniu i ponownemu zaasfaltowaniu.

Stare ale jare. W związku z brakiem zainteresowania zakupem ikarusa 280.70A 1969, wóz został wywieziony na złom 28 listopada. W związku z planowanymi dalszymi kasacjami ikarusów, do obsługi linii nocnych został przystosowany (zainstalowano monitoring) neoplan N4021td 1732. Docelowo wszystkie przegubowe neoplany mają zostać skierowane do obsługi linii nocnych. W dniu 28 listopada tabor sprawnych neoplanów zasilił nieobecny od dawna 1701 (3 marca br. zapaliła się w nim komora silnika). Autobus naprawiany był w firmie Modertrans w Biskupicach.

Automaty for the People. 3 grudnia – w wigilię wigilii wigilii Mikołaja – poznaniacy otrzymali od duetu ZTM/MPK prezent, który z pewnością nie zmieści im się w buty. Pomoże za to tym, którzy dotychczas nie mogąc kupić biletu musieli przemieszczać się „z buta” (wersja uczciwa) oraz odbierze większość argumentów tym, którzy nie mogąc kupić biletu stawiali się użytkownikami portalu nagape.pl. Prezentem jest ustawienie pierwszych 6 z zakupionych 40 ogromnych – około 400-kilogramowych – automatów biletowych. Na pierwszy ogień, co jest oczywistą oczywistością, poszły przystanki PST. Drugi ogień nie jest znany, gdyż, co nie jest już oczywistością oczywistą, część lokalizacji nie została zaakceptowana przez Miejskiego Konserwatora Zabytków. Automaty na razie sprzedają tylko bilety jednorazowe i nie posiadają jeszcze wgranych informacji dotyczących taryf, rozkładów itd. Sprzedaż biletów okresowych i te informacje wprowadzane będą sukcesywnie.

Bałagan jak zwykle. Nowy rozkład jazdy PKP swoimi zmianami dotknął także podróżnych w Wielkopolsce. Podobnie jak w całym kraju, pociągi pospieszne (z wyjątkiem nielicznych) przejęte zostały przez PKP Intercity. Efektem tego jest pojawienie się nowych połączeń przyspieszonych i wydłużanie relacji osobowych pod banderą PKP Przewozy Regionalne. Tradycyjnie przy okazji zmiany rozkładu nie uczyniono nic, by kolej była choć trochę konkurencyjna względem innych środków transportu przy realizacji usług transportowych o zasięgu aglomeracyjnym i/lub metropolitalnym.



Z ostatniej chwili! Zajezdnia Głogowska odebrała skład 226+225 (DC) i z przyczyn nieznanych nie odebrała 152+153 (AC). Ten pierwszy zdążył się popsuć pierwszego dnia eksploatacji, drugi będzie bliźniakiem 150+151 tyle że w innym, nieco bardziej zakreconym malowaniu.

Fot.: Bartosz Kopeć, 18.12.2008

Najciekawsze wstrzymania wrześniowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

3.09. 16/4 502. Pierwsza wrześniowa awaria Combino. Do wstrzymania ruchu tramwajowego doszło na skutek awarii wózka B na trasie PST za stacją Słowińska (w kierunku mostu Teatralnego). Na miejscu interweniowało pogotowie tramwajowe, a po 15 minutach postoju (14.00-14.15) wagon zjechał samodzielnie do zajezdni przy ul. Głogowskiej.

6.09. 7/4 685. 10 minut wstrzymania (21.10-21.20) zafundował pasażerom prawiehistoryczny *helmut*. Z powodu zanieczyszczenia zwrotnicy na rondzie Jana Nowaka-Jeziorańskiego konieczne było wezwanie pogotowia zwrotnic. Motorniczy próbował wykonać lewoskręt z Przybyszewskiego w Grunwaldzką, zgodnie z objazdem wytyczonym z okazji naprawy magistrali wodociągowej w okolicach przystanku Arciszewskiego.

11.09. 75/3 1020. Kolidująca droga z udziałem czterech samochodów osobowych i auta dostawczego spowodowała godzinny postój dwóch autobusów MPK. Na skrzyżowaniu ul. Leszczyńskiej i Ostatniej ruch zablokowany był w obu kierunkach – a przy okazji nie było możliwości wycofania lub zawrócenia autobusów. Od 19.03 do 20.00 stały tam unieruchomione wozy 75/2 1032 (kierunek Górczyn) i 75/3 1020 (kierunek Dębiec).

11.09. 16/8 511. Drugie w tym miesiącu (i ostatnie) wstrzymanie spowodowane przez wagon Combino. Ok. 20 na trasie GTR (przed ul. Polanka w stronę os. Lecha) doszło do awarii hamulca pierwszego wózka. Po zluźnieniu wagonu tramwaj odjechał w stronę pętli, gdzie pozostawiono go do odholowania. Wstrzymanie ruchu tramwajowego trwało pół godziny, *bimby* kierowano objazdami.

13-14.09. linie 6 i 16. W dniach 13-14 września przeprowadzono kontrolę obecności na trasach linii 6 i 16 wagonów typu Combino – i zgodności ich pojawiania się z rozkładem jazdy. Stwierdzono wagony Combino na brygadach 6/2, 6/4, 6/6, 16/2 i 16/4 w sobotę oraz 6/1, 6/3, 6/5, 16/1 i 16/3 w niedzielę – czyli zgodnie z rozkładem jazdy.

19.09. Pół godziny wstrzymania ruchu na trasie PST zafundowała latająca fiesta. Kierujący samochodem osobowym podczas skrętu z drogi osiedlowej



14.09. 0/1 2602+2456. W dniu 14 września o godz. 17.00 doszło do wykolejenia wagonu silnikowego tramwaju linii turystycznej, wyjeżdżającego z zajezdni przy ul. Gajowej. Do zdarzenia doszło na zwrotnicy – z torów wypadły obydwie osie wagonu 2602. Przyczyną wykolejenia okazał się brak krycia iglicy spowodowany zużyciem główki szyny – z uwagi na znaczne wyeksploatowanie zwrotnicy komisja ustalająca przyczyny wykolejenia wagonu zawnioskowała ponadto o wymianę jej mechanizmu.

Fot.: Błażej Brzycki

os. Zwycięstwa w ul. Mieszka I nie opanował pojazdu i stoczył się po skarpie na torowisko trasy PST – doprowadzając do blokady szybkiego tramwaju w stronę os. Sobieskiego. Samochód został ręcznie zdjęty z torowiska – ruch tramwajowy wznowiono o godz. 21.01. Z uwagi na awarię ciężkiego dźwigu PSP nie było możliwości natychmiastowego wydobycia wraku pojazdu z wykopu – po odpowiednim zabezpieczeniu samochód pozostawiono więc obok toru.

26.09. N21/1 906. Autorem 31-minutowego wstrzymania ruchu (4.45-5.16) na trasie PST był także motorniczy szerzej znany jako Szał Trójek. W prowadzonym przez niego *helmucie* doszło do zwarcia w układzie hamulca postojowego, co unieruchomiło wagon na stacji Kurpińskiego (kierunek centrum). Po ręcznym zluźnieniu *challenger* zepchnięty został do macierzystej zajezdni przez 16/1 136+137.

26.09. Kretyński wybryk chuligański na stacji Maltanki. Około północy doszło do podpalenia drzwi wejściowych do pomieszczenia sprzedaży biletów na stacji przy ul. Jana Pawła II. Na miejscu interweniowała policja oraz dwie jednostki Państwowej Straży Pożarnej. W wyniku zdarzenia spalone zostały drzwi wejściowe, uszkodzone dwa zamki oraz futryna drzwi, opalony napis „Kasa biletowa” i belki drewniane nad drzwiami. Akcja gaszenia i zabezpieczania obiektu trwała dwie godziny.

30.09. 11/3 71. Foch Księżniczki spowodował piętnastominutowy (17.23-17.38) postój na trasie Kórnickiej na wysokości os. Tysiąclecia. Przyczyną zatrzymania była usterka techniczna – zatarta II oś I wózka wagonu 71. Tramwaj zjechał na os. Lecha o własnych siłach – z przeznaczeniem do holowania.

PRYSTANEK

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

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

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

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

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