

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 1 (109)
3 stycznia 2010 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Katarzynka AD 2009 – z wizytą w zajezdni przy ul. Fortecznej U Kasi na imieninach

Marcin Jurczak



Od autobusów i pojazdów technicznych po najnowsze siemensy Combino – podczas tegorocznej Katarzynki każdy mógł znaleźć coś dla siebie.

Fot.: Marcin Jurczak

Tegoroczne obchody imienin patronki pracowników kolei i komunikacji miejskiej, św. Katarzyny, odbyły się w niedzielę 22 listopada 2009 r. Większą część atrakcji zlokalizowano na terenie zajezdni tramwajowej przy ul. Fortecznej.

Obiekt udostępniony został zwiedzającym, na jego terenie przygotowano ekspozycję pojazdów i specjalne pokazy. Chętni mogli zasiąść za sterami tramwaju, by poprowadzić szkoleniowy skład wagonów 105Na pod okiem instruktora. W tej roli wystąpił flagowy pojazd ośrodka szkolenia – zestaw 146+147. Na wypadek awarii w rezerwie czuwał 340+341. Wśród atrakcji tegorocznej ekspozycji był m.in. *trójskład* wozów generacji N. Zabytkowy skład 602+456 sprężnięto z obróconym o 180 stopni gospodarczym wagonem 2025 – tworząc pociąg linii W, nawiązujący do kursujących w latach 80. pociągów wahadłowych. Ekspozycję wagonów tramwajowych uzupełniały pojazdy eksploatowane na co dzień – oszyldowany na linię 21 *szybkowiec* 194+193, moderus Alfa 336+337, tatra RT6N1 402 i siemens Combino 504.

Nie zabrakło przedstawicieli traktacji autobusowej, reprezentowanej przez pojazdy zabytkowe i liniowe. Wśród tych pierwszych były: jelicz 043 z doczepką (1679+1813), jelicz PR110 1383 i DAF MB200 1934, wśród tych drugich – MAN Lion's City 1135, solaris

Urbino 18 Hybrid i solaris Urbino 12 1625 – z najnowszej dostawy i z testowym biletomatem. Były też pojazdy szkoleniowe – na wystawie prezentowano jelicza M11 1945 i ikarusa 280.26 1999 – oba dziś już nieeksploatowane. Wśród przeprowadzonych pokazów była między innymi akcja Zakładowej Służby Ratowniczej. Zwiedzający mieli zatem okazję przekonać się nie tylko jak wygląda sprzęt służb ratowniczych (w ramach szerokiej ekspozycji obejrzeć można było m.in. jeden z najnowszych nabytków MPK – wóz sieciowy na podwoziu MAN-a TGM oraz pojazdy pogotowia technicznego, np. CWS 44), ale także jak funkcjonuje w praktyce. Obok jednostek MPK swoje możliwości prezentowali także strażacy z Państwowej Straży Pożarnej. Członkowie KMPS zapewnili obsługę pojazdów – cierpliwie wsłuchując się w tramwajowe dzwonki i odpowiadając na liczne pytania. Dwóch przewodników oprowadzało kolejne grupy po terenie zajezdni, pokazując zainteresowanym m.in. wnętrze zajezdniowej hali.

Z okazji Katarzynki nie mogło zabraknąć linii obsługiwanym taborem zabytkowym. Na trasę wyjechały pociągi z tablicami 22, zapewniając transport



Stało się tradycją, że po zakończeniu Katarzynki członkowie KMPS spotykają się, by podsumować mijający rok. Tak było i tym razem – kilkudziesięciu wolontariuszy spotkało się na uroczystej kolacji. Na zdjęciu: przemówienie Prezesa Zarządu KMPS, Krzysztofa Dostatniego.

Fot.: Marcin Jurczak

między muzeum w zajezdni tramwajowej przy ul. Głogowskiej, zajezdnią tramwajową przy ul. Fortecznej i centrum miasta (trzeci przystanek linii 22 wyznaczono na rondzie Kaponiera). Relację tę obsługiwały trzy wagony – 102N 1, 102Na 71 i GT8 685 (ten trzeci w rezerwie). Uruchomiono także linię autobusową K, dowożąca pasażerów z zajezdni Forteczna do – także przygotowanej do zwiedzania – zajezdni autobusowej przy ul. Warszawskiej. Z racji innego rodzaju nagłośnienia do obsługi tej linii najlepiej nadawały się autobusy nieco starszej generacji. Podczas przejazdu przez teren wydziału A-1 pasażerowie nie opuszczali autobusu, a o kulisach pracy obiektu opowiadał jego kierownik. Na linii K uwijały się solarisy Urbino 12 1615 i 1616 (w rezerwie: 1617).

Nie zabrakło atrakcji kolejowych. Specjalny kurs z pasażerami (na trasie Poznań Główny – Poznań

Starołęka + powrót) wykonał autobus szynowy SA134-008. Na teren bocznicy kolejowej przy zajezdni Forteczna sprowadzono lokomotywy dwóch różnych przewoźników – SM42-338 i ET22-308 od PKP Cargo oraz EP07-480 i EP07-1006 od PKP Intercity. Towarzyszył im wagon bezprzedziałowy, kursujący na co dzień w składach Intercity.

Z roku na rok Katarzynka cieszy się coraz większym zainteresowaniem, nic zatem dziwnego, że planom tegorocznej poświęciliśmy jeszcze więcej uwagi, a przygotowania do edycji 2009 rozpoczęte zostały już w połowie września. Pozostaje zatem podziękować: pasażerom i mieszkańcom miasta za odwiedziny, MPK Poznań i przewoźnikom kolejowym za współpracę, a Klubowiczom – za pracę włożoną w organizację i zabezpieczenie imprezy.

Dla miłośników komunikacji miejskiej – ostatni przejazd *mixem* Pożegnanie z M11

Janusz Podolak



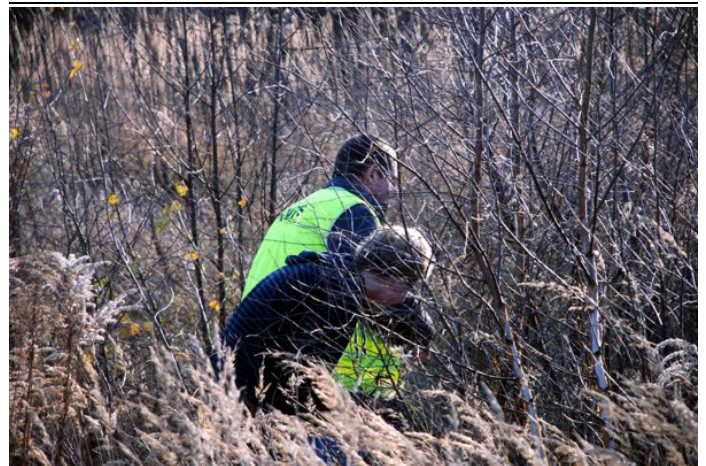
W ramach przejazdu pożegnalnego, uczestnicy objechali kilkanaście najciekawszych końcówek. Na zdecydowanej większości z nich autobusy M11 pojawiały się przez wiele lat – planowo na liniach dziennych, liniach nocnych i wykonując kursy „z rezerwy”. Na zdjęciu: imprezowy jelcz M11 1945 na pętli autobusowej Zieliniec.

Fot.: Janusz Podolak

Z racji nieubłagalnego faktu wycofania z linii miejskich wysokopodłogowych autobusów MPK Poznań, a co za tym idzie kasacji znacznej ich części, KMPS przy wsparciu ze strony MPK zdecydował się zorganizować przejazd zamknięty dla miłośników autobusem takiego typu, który niestety nie zostanie zachowany na cele historyczne, ze względu na brak oryginalnych egzemplarzy – jelczem M11.

Przejazd ów, pod tytułem „Pożegnanie jelczy M11 w Poznaniu”, odbył się 21 listopada 2009 r. Pomimo przedłużenia formalności i dość późnego ogłoszenia o możliwości przejażdżki tym wycofanym już z ruchu liniowego typem autobusu (pozostały tylko dwa w ośrodku szkolenia, ale ich dni i tak są już policzone), znalazło się ponad 30 chętnych na jazdę osób.

Odwiedziliśmy wiele zakątków Poznania i okolic, znanych z eksploatacji tego typu autobusów, np. Splawie, Zieliniec, Janikowo, Bogucin, Radojewo, Szpital MSW. Pewne *fotostopy* niestety trzeba było wykluczyć z planu, ze względu na warunki bezpieczeństwa (Morasko). Trasa była korygowana na bieżąco, podobnie jak *fotostopy*, zgodnie z sugestiami miłośników będących na pokładzie autobusu. Nasz kierowca, miłośnik Darek Berger, ze stoicką cierpliwością ustawiał autobus do zdjęć w słońcu oraz z ciekawymi kadrami, za co należą mu się podziękowania również na łamach Przystanku. Dzięki przedłużeniu czasu użyczenia autobusu przez MPK, mogliśmy pozwolić sobie na podmiejską wycieczkę do Mosiny przez Puszczykowo Stare i powrót stamtąd przez pętlę w Wiórku. Podczas sześciogodzinnej podróży udało nam się odwiedzić kilkanaście miejsc i zrobić kilkanaście *fotostopów*, nie zabrakło też oczywiście *sklepostopu* oraz zdjęcia grupowego. Pomimo małego doświadczenia naszego klubu w organizowaniu typowo miłośniczych przejazdów autobusowych, należy mieć nadzieję, że takie imprezy będą odbywać się częściej, o czym będziemy naturalnie informować także i na łamach Przystanku.



Gdzie diabeł nie może... miłośnika pośle.

Fot.: Marcin Jurczak

60. urodziny wagonu N nr 602 i 40. urodziny wagonu 102N nr 1 Na Wilczak – z okazji urodzin

Krzysztof Dostatni



Urodziny wagonów N 602 i 102N 1 były pierwszą imprezą obejmującą przejazd po wyremontowanej ul. Winogrady.

Fot.: Krzysztof Dostatni

W 2009 roku mieliśmy okazję świętować dwa jubileusze. Nasz flagowy wagon typu N obchodził swoje 60. urodziny, natomiast nieco młodszy tramwaj 102N – 40. urodziny. W związku z tym nie było innej możliwości jak wyprawienie imprezy obu jubilatów jednocześnie. Postanowiliśmy zrealizować pomysł uruchomienia tych tramwajów na trasie linii nr 3 (Starołęka – Wilczak) w sobotę 10 października 2009 r. Wybraliśmy linię 3, ponieważ nie kursuje ona w soboty i niedziele, dlatego nasze dwa zabytkowe pociągi były jedynymi trójkami tego dnia, przez co niewątpliwie wyróżniały się na poznańskich szlakach. Poza tym trasa trójki przebiega ulicą Winogrady, która w okresie od października 2008 do września 2009 przeszła gruntowną modernizację i całkowicie zmieniła wizerunek tej części Poznania.

Możliwość przejazdu zabytkową *bimbą* po nietypowych już dziś trasach jest zawsze olbrzymią atrakcją. Ponadto tego typu imprezy mają ogromne walory promocyjne historii poznańskiej komunikacji oraz działalności naszego stowarzyszenia, którego jednym z głównych celów jest popularyzacja wiedzy i dbałość o tradycje związane z poznańską komunikacją miejską. Jak zawsze imprezę współorganizowaliśmy z MPK Poznań Sp. z o.o. Obsługę zabytkowych trójek stanowili społecznie motorniczowie i konduktorzy z ramienia KMPS. W obu tramwajach prowadziliśmy kwestę „Ratujmy Stare Bimby” oraz akcję informacyjną na temat historii eNów i *kanciaków* na poznańskich torach. A pokrótce wspominając historię naszego tramwaju typu N – wagon 602 powstał w chorzowskim Konstalu w 1949 r. Do 1967 r. kursował po torach Warszawy z numerem 617, a następnie trafił do MPK Poznań, gdzie otrzymał nr 286. Z ciekawostek, wagon ten był jednym z nielicznych, który trafił do Poznania z harmonijkowymi drzwiami. Około 1977 r. przeszedł gruntowną modernizację i po przenieściu do wszystkich tramwajów generacji N w Poznaniu otrzymał numer 602. Z tym numerem na poznańskich liniach wóz kursował do 31.12.1992 r.

Był to ostatni dzień eksploatacji eNów w regularnej komunikacji Poznania. W 1995 roku wraz z doczepką ND nr 456 wagon został reaktywowany jako skład historyczny. Po naprawie obejmującej malowanie wewnętrzne i zewnętrzne wagon okazjonalnie pojawiał się na poznańskich torach. Przełomem był rok 1999, w którym uruchomiliśmy linię turystyczną nr 0. Po pierwszym sezonie kursów na linii 0 wagon został wycofany z eksploatacji z uwagi na zły stan techniczny. Na szczęście dzięki pozytywnej atmosferze stworzonej dzięki działalności KMPS i m.in. uruchomieniu zerówki, MPK podjęło decyzję o remoncie kapitalnym składu N +ND 602+456. Remont rozpoczął się w roku 2000, a zakończył w 2001. Od tego momentu nasz flagowy skład na stałe zagościł w rozkładzie linii turystycznej nr 0 oraz w kalendarzu imprez miejskich.

Wagon 102N 1 pochodzi z 1969 r. Do Poznania trafił w grudniu tegoż roku, a na poznańskich torach zadebiutował w lutym 1970 r. na linii nr 6. W 2000 roku z okazji 30-lecia eksploatacji tramwajów typu 102N w Poznaniu, udało nam się przekonać MPK Poznań Sp. z o.o. do przywrócenia malowania wagonu w ciemnozielone barwy, w których kursował na poznańskich liniach do momentu wycofania. W eksploatacji liniowej tramwaj znajdował się do października 2001 r. W 2002 roku wagon skierowano do naprawy głównej, która trwała ponad 2 lata. Wóz powrócił w styczniu 2005 r. i imprezą z okazji 35-lecia eksploatacji tramwajów 102N w Poznaniu zapoczątkował nową erę w swojej historii, w której stał się wagonem historycznym, niebędącym już w liniowej eksploatacji. Do dziś wóz obsługuje wiele przejazdów zamówionych i jest nieodłącznym elementem imprez związanych z historią miasta i poznańskiej komunikacji miejskiej.

Podsumowując: akcję należy uznać za udaną. Wielu z naszych pasażerów po raz kolejny przypomniało sobie, jak to się kiedyś podróżowało, a sądząc po uśmiechach, które gościły na ich twarzach, przywołali te wspomnienia z przyjemnością. Życzymy więc naszym jubilatów kolejnych rocznic, a sobie kolejnych udanych imprez!



Kanciak wzbudzał zainteresowanie zarówno pasażerów, jak i przypadkowych przechodniów.

Fot.: Krzysztof Dostatni

Poznański Dzień Organizacji Pozarządowych i Europejski Dzień Bez Samochodu Pozarządowi w akcji

Marcin Jurczak



Klubowe stoisko miało przede wszystkim udzielać informacji o stowarzyszeniu – działaniach, osiągnięciach, planach. Cel został osiągnięty, a zainteresowanie działalnością Klubu przekroczyło nasze oczekiwania.

Fot.: Marcin Jurczak

Statystyczny mieszkaniec miasta Poznania, zapytany o działające w mieście organizacje pozarządowe, wymieni zapewne ledwie kilka z nich – a będą wśród nich przede wszystkim lokalne oddziały stowarzyszeń ogólnopolskich czy międzynarodowych. Miasto Poznań nie od dziś uchodzi przede wszystkim za ważny ośrodek biznesowy, na marginesie spychający kwestie związane z kulturą czy społeczną działalnością mieszkańców. Na pytanie, czy jednak nie do końca wszystko stracone i jest szansa na wzbudzenie zainteresowania działalnością organizacji pozarządowych, odpowiedzieć miał pierwszy Poznański Dzień Organizacji Pozarządowych.

Falstart na dzień dobry

„W kryzysie” postanowiono zintegrować PDOP z Europejskim Tygodniem Mobilności. Trudno oprzeć się wrażeniu, że był to poważny błąd, wprowadzający chaos w przygotowania realizowane przez organizacje. Połączenie dwóch skrajnie różnych imprez, lokalizacja ich w jednym dniu i na jednym placu, musiała oznaczać mniejsze lub większe zamieszanie. Szczęśliwie był to pierwszy i ostatni duży błąd popełniony przez organizatorów, a po początkowym chaosie (informacje płynące z różnych źródeł wzajemnie się wykluczały – być może dlatego, że dwie imprezy organizowały dwie różne komórki Urzędu Miasta Poznania) ostatecznie udało się całkiem nieźle. Atrakcje związane z dniem organizacji pozarządowych podzielone zostały na dwie części. Najważniejszym punktem na placu była scena, na której kolejne organizacje prezentowały swój dorobek i możliwości. Na inscenizację nie zdecydowała się reprezentacja KMPS, skupiając swoje działania wokół stoiska stowarzyszenia i imprez związanych z Europejskim Tygodniem Mobilności. Zainteresowanie wzbudzały przede wszystkim pokazy artystyczne, przerywane jedynie występami konferansjerek (w tej roli dziennikarki lokalnych mediów). Równolegle na części

placu odbywały się wydarzenia towarzyszące – z DAF-em MB200 i solarisem Urbino 18 Hybrid w rolach głównych.

Stoisko na piątkę

Na placu Wolności ulokowane zostały drewniane domki, w których wszystkie uczestniczące w spotkaniu organizacje mogły zorganizować swoje stoiska. W domku klubowym znalazło się miejsce na liczne fotografie o charakterze historycznym i współczesnym, ale także wagonowe tablice i inne komunikacyjne gadżety. Na plac Wolności członkowie KMPS przywieźli nawet... słupek przystankowy, który dzielnie służył wskazując wszystkim zainteresowanym drogę do klubowego stoiska. Przygotowania do imprezy rozpoczęły się jednak dużo wcześniej – a oznaczały chociażby przygotowanie materiałów promujących stowarzyszenie. Członkowie Klubu podeszli do tematu profesjonalnie i racjonalnie – przygotowano akcesoria, które nie tylko stanowiły dekorację stoiska i pojazdów w dniach 19 i 22 września, ale wykorzystywane są także przy innych okazjach. Mowa tu o specjalnym banerze i zielonych magnesach przyklejanych na pojazdy – obok stowarzyszenia promują one także prowadzoną przez Klub akcję ratowania zabytkowych pojazdów. Od lutego 2009 KMPS jest bowiem organizacją pożytku publicznego, a baner i ciemnozielone magnesy mocno akcentują możliwość przekazania 1% płaczonego podatku dochodowego na remont wagonów tramwajowych.

Klubowe stoisko wzbudzało bardzo duże zainteresowanie. Z całą pewnością przyczyniły się do tego nie tylko ciekawe elementy wykończenia, ale i „gadżety” rozdawane odwiedzającym je gościom. Amatorów znalazło między innymi kilkaset klubowych długopisów i ponad tysiąc kieszonkowych kalendarzyków, a także ponad 100 egzemplarzy trzech najświeższych numerów Przystanku. Na medal spisała się obsługa, wytrwale informująca zainteresowanych



Solowa eNka kursowała po mieście 19 września. Przejazd zaplanowany na 22 września nieoczekiwanie odwołano.

Fot.: Marcin Jurczak

o działaniach prowadzonych przez Klub, jego sukcesach i planach. Kilkanaście osób obsługiwało stoisko łącznie przez niemal 8 godzin – od 10.00, prawie do 18.00. I choć impreza zakończyła się wcześniej niż planowano, liczba osób jaka odwiedziła stoisko Klubu była naprawdę imponująca. Warto dodać, że KMPS pakował się jako jeden z ostatnich – gdy spora część stoisk już dawno była posprzątana.

Hybrydą i tramwajem

Z okazji Europejskiego Dnia Bez Samochodu, na trasę wyjechał wagon N 602. Kursował on wyjątkowo jako wóz solowy, bez doczepy. Trasa eNki prowadziła przede wszystkim przez centrum miasta. Wagon oszyldowany został jako linia 22 (nawiązując do dwudziestego drugiego dnia września – Europejskiego Dnia Bez Samochodu), a specjalnie przygotowane komunikaty informowały kierowców i pieszych, dlaczego warto zamienić samochód na komunikację miejską.

Na placu Wolności prezentowały się autobusy Solaris (1890) i DAF (1934). Ten pierwszy miał symbolizować nowoczesność i ekologię w komunikacji miejskiej, stał się też tablicą, na której wieszano obrazy narysowane przez dzieci odwiedzające stoisko MPK. Drugi

z pojazdów, po wymontowaniu części foteli i odpowiedniej dekoracji, stanowił ekspozycję produktów sieci IKEA – nawiązując tematycznie do wszechobecnej tego dnia ekologii.

ENka z samochodem zapakowanym na towarową lorke miała pojawić się na torach w dniu 22 września. I pewnie pojawiłaby się, gdyby nie paniczna reakcja Kustosza Muzeum Komunikacji Miejskiej, który narobił zamieszania doprowadzając do odwołania praktycznie zorganizowanego przejazdu. Nie przeszkodziło to jednak w organizacji pokazów pod IKEA, gdzie ponownie zaprezentowały się solaris i DAF.

Sukces na wielu polach

Impreza zorganizowana 19 września na placu Wolności okazała się wielkim sukcesem. Mobilizacja wielu osób pozwoliła na profesjonalne obsadzenie stoiska i pojazdów. Nie gorzej było 22 września, a dobra współpraca z zespołem IKEA pozwala mieć nadzieję na jej kontynuowanie w przyszłości.

Na plus zapisać należy także kolejną imprezę realizowaną razem z MPK-owskim Biurem Promocji Spółki. Oby jak najwięcej podobnych przedsięwzięć – ku chwale stowarzyszenia i komunikacji miejskiej.

Z pośrednikiem za pan brat – czyli jak nie kupić dobrych wagonów? GT8S a sprawa poznańska

Tomasz Gieżyński

W pierwszych dniach grudnia MPK Kraków podpisało z Rheinbahn Duesseldorf umowę na zakup i dostawę wszystkich pozostających w Duesseldorfie wagonów typu GT8S. Razem ze znajdującym się już w Grodzie Kraka wagonem GT8S 3037 wzmocnią one flotę dwukierunkowych, ośmioosiowych pojazdów krakowskiego przewoźnika. Ten z pozoru zwyczajny fakt, jakich wiele w ostatnich latach w całej Europie, jest bezspornie największą porażką mijającego roku w MPK Poznań. Nasze przedsiębiorstwo przewozowe, od wielu lat eksploatujące używane tramwaje z Duesseldorfu, nie potrafiło skutecznie doprowadzić swych zamierzeń zakupowych do końca i dało się wyprzedzić bardzo pręźnie działającemu na tym polu MPK Kraków.

Kilka słów o GT8S

Tramwaje typu GT8S dostarczono do Rheinbahn Duesseldorf w latach 1973-1975 w ilości 65 sztuk. Są to pojazdy ośmioosiowe, dwukierunkowe, o układzie osi B-2-2-B i układzie drzwi na każdej ze stron 2-2-2-0. Otrzymały one numery 3001-3065 i zaczęły kursować pojedynczo oraz w składach podwójnych. Pod koniec dostaw zamówiono dodatkowe 4 wagony ze środkowym przedziałem bistro. Dla odróżnienia uzyskały one numery 3101-3104. Około roku 1981 zdecydowano się na przebudowę 36 wagonów na typ GT8SU. Poprzez m.in. zabudowanie składanych stopni umożliwiono obsługę linii przebiegających częściowo w tunelach. Pojazdy 3001-3036 otrzymały wówczas numerację 3201-3236. Tramwaje „restauracyjne” także dołączyły do floty tunelowej. Pozostałe GT8S o numerach 3037-3065 kursowały aż do roku 2009. Po zakończeniu napraw allugripów w duesseldorfskich combinach i rozpoczęciu dostaw wagonów NF8U można było zacząć myśleć o wycofaniu serii z ruchu. Latem jeden z GT8S



Wagon GT8S 3048 na linii 704 przed Dworcem Głównym w Duesseldorfie.

Fot.: Tomasz Gieżyński, 10.03.2008

miał kiepski wypadek, związany z zerwaniem sieci trakcyjnej przez drzewo, co spowodowało pożar dachu i w konsekwencji kasację wagonu. Pozostałe 28 sztuk rozpoczęło już wędrówkę do Krakowa.

Między palcami

Jak nie należy podchodzić do kupowania tramwajów, pokazało za to dobitnie MPK Poznań. Owszem, w ostatnich 13 latach sprowadziliśmy niebagatelne ilości używanych pojazdów z Niemiec, w tym z Duesseldorfu. Większość jednak z nich, w tym wszystkie znad Renu, trafiały do nas za pośrednictwem handlarza tramwajowym demobilem, pana Siegfrieda E. Moroschana, właściciela firmy SIM Industrietechnik z Salzgitter, który otrzymał wyłączność na zakup 55

sztuk wycofywanych z Duesseldorfu wagonów GT8 i GT8S. Samo wycofanie jednak przeciągało się, z uwagi na prace rewitalizacyjne przy nadreńskich combinach. Poznań (a także, o czym niewielu słyszało, Warszawa – oba miasta zgłaszały akces na zakup kilkunastu wagonów GT8S) czekał na znak od Moroschana – a tego póki co nie było. Być może ten brak ruchu był gwoździem do trumny projektu. Być może zaś był nim fakt, że Poznań nigdy (naszym zdaniem błędnie) nie zakładał zakupu całej serii. Bomba wybuchła w sierpniu, gdy do Krakowa pojechał pierwszy z wagonów (3037). Okazało się wówczas, że rozmowy prowadzone były już od wiosny 2009, a krakowski przewoźnik porozumiał się bezpośrednio z niemieckim za pomocą kontaktów w firmie Vossloh Kiepe, która wraz z Solarisem i Bombardierem dostarczała ostatnią serię 24 sztuk NGT6 dla Krakowa. Ominięto w ten sposób handlarza z Salzgitter, co spowodowało z kolei jego gwałtowną reakcję. Sprawa szeroko oparła się o niemieckie media, ale RD podtrzymała swoje stanowisko. MPK Kraków wkrótce ogłosiło przetarg na dostawę „27 ośmioosiowych, dwukierunkowych wagonów o długości xxx”, którego warunki spełniał tylko nadreński przewoźnik. Jak mocne były „żelazne papiery” Moroschana nie wiemy, ale raczej niezbyt mocne, skoro GT8S właśnie kierują się pod Wawel. Poznań przyglądał się wydarzeniom biernie, bo i nic więcej mu nie pozostało. MPK zostało kolokwialnie mówiąc załatwione w białych rękawiczkach przez niezwykle efektywnie i pręźnie działających krakowskich „tramwajowych skautów”.

Co dalej?

MPK Poznań pozostaje z 6 sztukami GT8ZR jako jedynymi w pełni dwukierunkowymi pojazdami, mogącymi w razie kłopotów lub remontów kończyć bieg na dowolnej ślepej końcówce. Wszelkie inne pojazdy z Zachodu, jakie mogłyby rozszerzyć naszą flotę ZR, zostały w sposób nonszalancki oddane walkowerem innym miastom. Co gorsza, polskim. Znacznie więcej werwy wykazał w tym aspekcie Gdańsk (46 sztuk N8C z Dortmundu) i Kraków (11 sztuk N8S z Norymbergi, 28 sztuk GT8S z Duesseldorfu i jeden rodzynek – przekuty na tor 1435 mm M8S z wąskotorowego Essen). Gorzów Wlkp. także się postarał o zamówienie sobie wszystkich 22 sztuk N8C z Kassel, choć faktycznie ostatnio daje się poznać pewne rozprężenie w tym temacie i być może wagony te podbierze nieco bardziej aktywny Gdańsk. Więcej *dwukierunków* na normalny tor, spełniających poznańskie warunki techniczne, po prostu nie ma. Kolejne będą GT10N z Duisburga, wagony sympatyczne i spolegliwe, ale z pewnością jeszcze przez kilka długich lat zwyczajnie niedostępne. Znając jednak życie, pewnie i tak Kraków i Gdańsk już myślą jak je sobie zabukować. Różnica w stosunku do Poznania jest taka, że u nas prawdopodobnie nawet nie wie się, gdzie oraz jakie wagony występują i ile ich w ogóle jest do wzięcia.

Dlaczego tak wygląda poznańska polityka taborowa? Jaka ona jest tak naprawdę nie wie nikt. Opinia publiczna co jakiś czas jest częstowana wiadomościami, które u osób nieco lepiej rozeznaczonych budzić powinny co najmniej trwogę. Pierwszym aksjomatem jest pożegnanie z *helmutami* i *holendrami* po nadejściu 40 sztuk solarisów Tramino. Z aksjomatami niby nie powinno się dyskutować, ale ja to zrobię: śmiem twierdzić, że jeśli ten zamiar zostanie spełniony, czekają

nas koszarne opóźnienia w ruchu tramwajowym i wypadnięcia kursów. Owszem, można pożegnać wszystkie GT6 i 3G. Nawet jeśli jednak dostaniemy opcjonalne dodatkowe 20 *niskopodłogowców* (razem 60 sztuk), to w ruchu liniowym powinno pozostać nadal około 4 pięciordzwiowych GT8 z Duesseldorfu (linia nocna) i koniecznie wszystkie *dwukierunki* (razem 10 wagonów). Przy okazji należałoby pomyśleć o sprzedaży dużej ilości wycofywanych pojazdów gdzieś do Rumunii – może się uda, a nam odpadną koszty złomowania.

Drugim aksjomatem jest powiązanie ze spółką-córka (Modertrans) i ustawiczne zlecenie jej „napraw” taboru generacji 105N. W efekcie działań pozorowanych mamy de facto pokazać już ilość zupełnie nowych, obarczonych tymi samymi wadami co klasyczne *stopiątki*, czteroosiowych, jednokierunkowych wagonów wysokopodłogowych. Nie dość, że nie przybywa od tego niskiej podłogi, nie dość, że nie ma wciąż mowy o wersji stricte dwukierunkowej, to jeszcze na dodatek pogrzebane są szanse na dłuższe składy – wszystko opuszcza hale Modertransu w wersji przystosowanej do kursowania w *dwuskładzie*. Co tymczasem robią Gdańsk i Kraków? Modernizują swój park taborowy przez wycofywanie energochłonnych wagonów generacji 105N. Kupują wcale nie mniej nowej niskiej podłogi niż Poznań, a do tego sprowadzają bardzo dużo ośmioosiowych przegubowców, spośród których wszystkie są albo dwukierunkowe, albo częściowo niskopodłogowe (albo posiadają obie wymienione cechy). MPK Poznań w ramach dobrosąsiedzkiej współpracy i podpisanych zobowiązań (a także zwykłej troski o własne finanse – wszak zobowiązania upadłej spółki-córki przejmuje spółka-matka) brnie w „remonty” *stopiątek*, czym zamyka sobie drogę do prawdziwej modernizacji posiadanej floty. Wypuszczanie nowych, oporowych wagonów z rozrusznikiem (fakt, że w całkiem interesującej wizualnie formie) to klasyczny przykład zjadania własnego ogona. Zapowiedzi moderusa Beta dla Poznania należy traktować z przymrużeniem oka – wszelkie projekty Modertransu mają opóźnienie idące w lata i mimo, iż naprawdę pragnąłbym widzieć betę MF02 na torach w roku 2010, to cieszyć się będę, gdy choćby kilka takich pojazdów dotrze przed Euro.

Trzecim aksjomatem, który nie został jeszcze wyraźnie wyartykułowany, ale według wszelkiego prawdopodobieństwa jest już obowiązującą formułą, jest



Wagon GT10N 1042 na linii 903. Duisburg Marxloh Pollmann.

Fot.: Tomasz Gieżyński, 18.09.2007

odejście od koncepcji pojazdów z demobilu. Świadczy o tym choćby sprawa T6A2D z Berlina.

Pod nosem niemalże mamy kilkadziesiąt odstawionych – co prawda wysokopodłogowych i jednokierunkowych, ale jednak chopperowych – wagonów w wersji Lux. Z całą pewnością stwierdzić należy, że są one mniej energochłonne niż *stopiątki*. Za sprawą sprzęgów Scharfenberga posiadają możliwość łączenia po dwa lub trzy wagony (przyszła linia 26 na Dworzec Zachodni będzie wymagać pojemniejszego taboru!). Posiadają nieznaną *stopiątkom* i moderusom urządzenie zwane piasecznicą. Około 50 (ze 118 posiadanych przez BVG Berlin) zakupiły już Tramwaje Szczecińskie i ten zakup sobie ewidentnie chwala. Wagony T6A2D mogłyby zastępować rzęchowate pojazdy generacji 105N, zwłaszcza te, które ostatnią NG lub modernizację przeszły ponad 10 lat temu. Niestety – mniej więcej właśnie 10 lat temu przeprowadziłem rozmowę z ówczesnym Głównym Specjalistą Tramwajowym w MPK Poznań, z której wynikało, iż berlińskie tatory nie są przewidziane do sprowadzania, gdyż mają szerokość pudła 2200 mm (taką, jak poczywe eNki) i w związku z tym są na Poznań za wąskie. Przyjąłem wówczas to niezbyt wymyślne wytłumaczenie za dobrą monetę, troskę o bezpieczeństwo pasażerów (choć historycznej eNce nikt dotąd jeździć nie zabronił). Pierwszy alarm zadzwonił, gdy Szczecin z sukcesem rozpoczął

eksploatację T6A2D. Drugi odezwał się, gdy okazało się, iż T6A2D mogłyby być w zasadzie zastępstwem za nowe moderusy Alfa. Całość połączył fakt, iż obecny Wiceprezes Modertransu to ówczesny, wspomniany już Główny Specjalista Tramwajowy w MPK Poznań.

Podsumowanie

Wszystko zatem jasne. Tatr z Berlina nie będzie, bo MPK Poznań daje pracę Modertransowi poprzez zamawianie kolejnych moderusów. *Dwukierunków* nie będzie, bo odebrano nam resztki zdalnych do pozyskania wagonów. Nowa niska podłoga będzie, ale mimo ostatecznego odrzucenia protestów PESY należy mieć delikatne obawy o końcową jakość nowego produktu – jest to wielka niewiadoma. Nam pozostaje pogratulować takim ludziom, jak odpowiedzialni za zakupy taborowe w MPK Kraków i ZKM Gdańsk. Wizjonerom, którzy wiedzą czego chcą i konsekwentnie dążą do poprawiania sytuacji taborowej.

W Poznaniu jeszcze po prostu nie dojrzeliliśmy do myśli, że wcale nie musimy jeździć *stopiątkami* do końca naszych dni. A kolejny remont z dużymi odcięciami fragmentów sieci będzie wyglądał tak samo żenująco, jak dotychczasowe rozwiązania z zastosowaniem skromniutkiej poznańskiej floty *dwukierunków*.

Podróże kształcą, czyli transport publiczny w Niemczech na przykładzie Drezna (cz. 1) DVB – Wir bewegen Dresden

Robert Bartkowiak

Wakacje to czas letnich podróży, odpoczynku i całkowitego porzucenia codziennych obowiązków oraz poznania życia z nieco innej perspektywy – tej znacznie przyjemniejszej dla człowieka. Ja chciałbym skupić moją uwagę na wakacyjnych wyprawach, które są nieodłącznym elementem letnich, ciepłych i słonecznych dni. Ile osób na ziemi tyle pomysłów, jak ten wolny czas spożytkować. Podróże to również najprostszy i najłatwiejszy sposób konfrontacji człowieka ze światem. Dzięki temu dokonujemy samopoznania, jak również weryfikujemy swoje własne doświadczenia czy poglądy. Drezdeńska komunikacja miejska robi to w sposób perfidnie brutalny. Jeśli ktoś jest święcie przekonany, że nie ma miasta, gdzie transport miejski może być atrakcyjny, a przede wszystkim działać bez żadnego, choćby najmniejszego zająknięcia, to nie był jeszcze niestety w Dreźnie. Tutaj wszystko funkcjonuje jak w bajce, a samo przedsiębiorstwo działa według zasady: jeśli przez 18 miesięcy nie wymyślimy czegoś nowego, to po prostu przestaniemy być atrakcyjni dla naszych pasażerów i upadniemy.

O mieście

Drezno to pięknie położone miasto we wschodnich Niemczech nad rzeką Łabą na Pogórzu Zachodniosudeckim. Jest również stolicą Saksonii. Samo Drezno liczy trochę ponad pół miliona mieszkańców. W ostatnim czasie zanotowano niestety spadek liczby ludności w mieście, ze względu na migracje w zachodnie części kraju. Natomiast cała aglomeracja drezdeńska liczy sobie ponad milion mieszkańców. W ostatnim czasie samo miasto przeszło ogromną metamorfozę, gdyż realizowane są specjalne programy pełnej

odbudowy zniszczonych zabytków kultury. Dzięki temu zrekonstruowano już większą część historycznej arterii Drezna, która uległa praktycznie całkowitemu zniszczeniu w czasie II wojny światowej – w nocy z 13 na 14 lutego 1945 roku. Wszystko to za sprawą najokrutniejszego nalotu na cele cywilne przeprowadzonego przez lotnictwo USA i Wielkiej Brytanii. Szacuje się, iż podczas tego nalotu mogło zginąć aż sto tysięcy mieszkańców samego miasta i migrantów uciekających przed Armią Czerwoną.

DVB w liczbach

Dresdener Verkehrsetriebe AG to spółka wykonująca przewozy pasażerskie i towarowe na terenie miasta Drezna, która równocześnie decyduje o kształcie, przebiegu i funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. Na chwilę obecną zakład zatrudnia 1 674 pracowników na różnych stanowiskach, które zapewniają perfekcyjne poruszanie Drezna i składają się na rewelacyjny efekt finalny. Przedsiębiorstwo przywiązuje również dużą uwagę do poszukiwania i szkolenia nowych pracowników, którzy w przyszłości – przez swoje działania i decyzje – będą mieli ogromny wpływ na kształt drezdeńskich tramwajów i autobusów. Do swojego zawodu, pod okiem wykwalifikowanych osób z DVB, przygotowuje się 88 uczniów i studentów, czyli tzw. *Auszubildende*.

Na sieć składa się 12 linii tramwajowych o całkowitej długości linii wynoszącej 204,8 km. Najdłuższa linia tramwajowa, jaką obsługuje drezdeński przewoźnik to czwórka. Łączy ona *Laubegast* oraz *Weinböhl*, z czego część kursów jest skrócona do pętli *Radebeul*

West. Jest to jedyna linia tramwajowa w Dreźnie, gdzie niezbędny jest bilet na dwie strefy, by móc pokonać całą trasę z *Weinböhl* lub *Radebeul West* na *Laubegast*. Czas przelotu czwórki w najdłuższym wariantcie wynosi 79 minut. Najkrótsza linia to dziesiątka, kursująca pomiędzy końcówkami *Friedrichstadt* oraz *Striesen*.

Całkowita długość torów tramwajowych wynosi 291,6 km, natomiast odcinkowa długość torów to 132,7 km, w tym 121,2 km odcinków dwutorowych i 11,5 km odcinków jednotorowych. Tylko na 9,8 km sieci tramwajowej wprowadzone są jakiejkolwiek ograniczenia prędkości. Do zmiany kierunku jazdy służy 719 zwrotnic. Napięcie w sieci, niezbędne do poruszania tramwajów, wynosi 600 V. Sieć trakcyjna liczy sobie 309,7 km długości, a same kable składające się na nią mają długość 554 km. Ilość podstacji prostownikowych w mieście wynosi 49 sztuk. Dodatkowo DVB dysponuje dwiema ruchomymi podstacjami. Całkowita ich moc wynosi 117,3 MW, a zużycie prądu w gigawatogodzinach w ciągu całego roku to 57,7. Sprawdzalność systemu radiowego, który jest odpowiedzialny za zapewnienie zielonej fali na skrzyżowaniach wynosiła tylko – bagatela – 97%! Pozostaje tylko pozazdrościć, gdyż patrząc na warunki polskie, czy nawet stricte poznańskie, pojazdy komunikacji miejskiej mają priorytet na skrzyżowaniach zazwyczaj tylko z nazwy – dużo się o tym mówi, a mało robi. Jak wiadomo, niewydolnie działająca sygnalizacja świetlna to dłuższy postój na światłach. W efekcie na całej trasie powstaje opóźnienie, którego często nie da się już nadrobić. Tracą na tym przede wszystkim pasażerowie.

DVB zajmuje się również obsługą 28 linii autobusowych. Całkowita długość obsługiwanych linii to 299,1 km. Najdłuższa linia autobusowa to 89, łącząca dworzec *Heidenau* z ulicą *Tharandter*, natomiast najkrótszą jest 79, która ma na trasie tylko cztery przystanki pośrednie i łączy *Mickten* z *Übingau*.

DVB obsługuje w Dreźnie 154 przystanki tramwajowe, 426 autobusowych oraz 104 wspólne – przewidziane zarówno dla tramwajów, jak i autobusów. Średnia odległość między przystankami tramwajowymi to 477 metrów, a autobusowymi – 461 metrów.

Drezdeński przewoźnik obsługuje także przewozy specjalnymi środkami komunikacji. Do nich należy między innymi kolejka terenowa (*Standseibahn*) o długości 547 metrów, pokonująca różnicę wysokości 94 metrów. Rozstaw szyn kolejki wynosi 1000 mm. Czas przejazdu ponad półkilometrowego odcinka to 4,5 minuty na odcinku *Loschwitz* – *Weißer Hirsch*. Jednorazowo kolejka może przewieźć 59 pasażerów. Kolejną tracją przewidzianą dla turystów jest kolejka podwieszana (*Schwebbahn*), kursująca z *Loschwitz* na *Oberloschwitz*. Odcinek owej kolejki liczy sobie 274 metry i pokonuje różnicę wysokości 84,2 metrów w około 4,5 minuty. Pojemność wagonu to 40 osób. Do zadań przewoźnika należy także obsługa pięciu przepraw promowych przez rzekę Łabę dla mieszkańców oraz jednej przeprawy samochodowej.

Przed wszystkim godna pochwały jest zwiększająca się z roku na rok liczba przewiezionych pasażerów. W 2005 roku było ich 138,5 miliona, w 2006 140 milionów, w 2007 142 miliony, a w 2008 już 144,5 miliona pasażerów. Jest to tendencja optymistyczna, tym bardziej, że polscy przewoźnicy odnotowują raczej

spadek aktywności pasażerów niż ich wzrost. Rocznie na komunikację miejską w Dreźnie przeznaczają się 373,3 miliona euro. Jest to około 1 400 milionów złotych. Dla porównania w Poznaniu kwota ta oscyluje w granicach 350 mln złotych. Wpływy z biletów i działalności drezdeńskiego przedsiębiorstwa to 95,6 milionów euro. Dofinansowanie z budżetu miasta wynosi aż 74,3% (dane na dzień 31.12.2008).

Krótko o historii

Historia tramwajów w Dreźnie rozpoczęła się dokładnie przed 137 laty. Wtedy to na ulice miasta wyjechały pierwsze tramwaje konne na trasie z *Blasewitz* do *Pirnaischen Platz*, należące do przedsiębiorstwa „*Continental-Pferdeisenbahn-Aktiengesellschaft*”.

Wydarzenie to stanowiło wielki przełom w historii miasta. Lata 1880 i 1881 to otwarcie nowych linii tramwajowych – dwójki na trasie *Postplatz* – *Plauen* oraz trójki: *Postplatz* – *Waldschlößchen*. Rok później wprowadzono po raz pierwszy odcinkowe bilety abonamentowe, a w 1886 bilety długookresowe. W 1887 powstała pierwsza pętla tramwajowa w Dreźnie na *Alaunplatz*, gdzie tramwaje już bez najmniejszego problemu mogły zmienić kierunek jazdy. 8 listopada 1889 r. powstało drugie przedsiębiorstwo tramwajowe *Deutschen Straßenbahn-Gesellschaft* w Dreźnie, zwane też *Rote Gesellschaft*, które w tym samym roku uruchomiło swoją pierwszą linię autobusu konnego (w Polsce znanego pod nazwą „omnibus”; w niemieckim *Omnibus* oznacza autobus miejski) z *Lennestraße* na *Gruna*. Linię tramwaju konnego otwarto we wrześniu 1890 roku z *Friedrichstraße* na *Fürstenstraße*. Pierwsza regularna linia tramwaju elektrycznego ruszyła już szóstego lipca 1893 roku pomiędzy *Schloßplatz* a *Schillerplatz*. W tym samym roku oddano do użytku elektrownię oraz zajezdnię tramwajową na *Hertelstraße*. 1906 rok przyniósł połączenie obu spółek świadczących usługi transportowe w jedną, pod nazwą *Straßenbahngesellschaft zur Städtischen Straßenbahn zu Dresden*. Rok 1914 to otwarcie pierwszej linii autobusowej z *Nürnberg Str.* na dworzec kolejowy *Neustadt*. Później, w 1928 roku, na ulice miasta wyjechały dwa zupełnie nowe, trzyczłonowe i przegubowe wagony tramwajowe, które całkowicie odmieniły oblicze miasta. 1 stycznia 1930 roku przedsiębiorstwo zmieniło nazwę na *Dresdener Straßenbahn AG*.

Kolejne lata to dostawy nowych tramwajów – czteroosiowych wagonów silnikowych znanych pod nazwą „*Großer Hecht*” oraz dwuosiowych – „*Kleiner Hecht*”. Relatywnie wcześniej powstała w mieście pierwsza tramwajowa linia turystyczna – już w maju 1936 roku. W czasie II wojny światowej komunikacja funkcjonowała bez żadnych zakłóceń. Dopiero w nocy 13 lutego 1945 drezdeńskie tramwaje ucierpiały w nalotach bombowych, po których samo miasto praktycznie przestało istnieć. Po okresie wojennym i nalotach wszystko powoli wróciło do normalności. W latach 50. do miasta nad Łabą trafiły nowe jednostki napędowe i doczepy, które pozwoliły na polepszenie funkcjonowania transportu publicznego.

W Dreźnie można było również spotkać trolejbusy. Pierwszą linię uruchomiono pod koniec 1947 r. z *Loschwitz* na *Münchner Platz*. Mała ilość mostów w połączeniu ze zwiększającą się powierzchnią miasta

wymusiła przeprawę promową przez Łabę. Pierwsze promy zaczęły wozić mieszkańców w 1950 roku i robią to do dnia dzisiejszego, nie tylko na odcinku z *Kleinzschachwitz* do *Pillnitz*. W 1951 roku przedsiębiorstwo po raz kolejny zmieniło nazwę i przekształciło się w *VEB(K) – Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden*. W tym samym roku komunikacja miejska poszerzyła swój park wagonów o nowe tramwaje z wytwórni w miastach *Werdau* i *Gotha*. Lata 1954-56 to przede wszystkim dostawa nowych autobusów miejskich typu *Ikarus* (Węgry), *Skoda* (Czechosłowacja) oraz *Horach/H6B* (DDR).

W 1964 roku do Drezna trafiły pierwsze tramwaje produkcji czechosłowackiej – *Tatra* – które przeszły tu próby techniczne, by stać się w przyszłości tramwajem dla DDR. Po jazdach próbnych wagony te na dobre wpisały się w krajobraz miasta, a gruntowne remonty przeszły dopiero w 1991 roku. Lata 70. i 80. upłynęły przede wszystkim na wprowadzeniu do pojazdów komunikacji miejskiej kasowników. W tym okresie zakupiono również nowe autobusy, zaś w latach 90. zaprezentowano nowe, żółto-czarne malowanie na składzie T4D+B4D.

Początek lat 90. to przede wszystkim wprowadzenie czasowego systemu biletowego oraz kolejna, ostatnia już zmiana nazwy przedsiębiorstwa, która obowiązuje do dnia dzisiejszego – *Dresdener Verkehrsbetrieb AG*. Przełomem dla drezdeńskiej komunikacji było wprowadzenie w 1995 roku pierwszych niskopodłogowych tramwajów typu *NGT6DD* – do 1998 ich liczba wzrosła do okrągłej sześćdziesiątki. W 1996 roku otwarto nową trasę tramwajową na *Gorbitz*, a samo przedsiębiorstwo zmieniło siedzibę, która od tej pory mieści się przy *Trachenberger Straße*. Wiek XXI obfituje w wiele inwestycji w komunikację tramwajową, która ma się stać głównym szkieletem komunikacyjnym miasta. Składa się na to: wydłużenie trasy z *Plauen* na *Coschütz* oraz z *Gorbitz* na *Pennrich* (najnowszy odcinek otwarty w listopadzie 2008 roku), dostawa kolejnych nowych niskopodłogowych pojazdów, w tym wagonów o długości 45 metrów, budowa trasy na *Kaditz* oraz zamknięcie zajezdni tramwajowej *Tolkewitz* i otwarcie zupełnie nowej – *Reick*. Warto nadmienić, iż wszystkie te inwestycje były przeprowadzane w związku z budową nowych osiedli mieszkaniowych, a tramwaj jako ekologiczny i przyjemny środek transportu ma zapewnić mieszkańcom szybkie i sprawne połączenie z centrum miasta

Patrząc z perspektywy przeprowadzonych inwestycji oraz samej organizacji transportu publicznego, komunikacja autobusowa w Dreźnie zawsze stanowiła tylko alternatywę dla tramwajów. Mimo to drezdeński przewoźnik ma się czym pochwalić. Dość wcześniej, bo już w 2001 r. odbył się ostatni kurs pojazdem marki *Ikarus*. Od tej pory na ulicach miasta widuje się tylko autobusy niskopodłogowe. *DVB* przywiązuje również dużą wagę do ochrony środowiska, dlatego w 2006 roku podjęto decyzję o zakupie przegubowego pojazdu hybrydowego – *Solaris Urbino 18 Hybrid*. *DVB* było pierwszym odbiorcą tego typu pojazdu, wyprodukowanego przez firmę z *Bolechowa*.

Sama historia, a w szczególności ostatnie lata wskazują, jak wielką rolę odgrywa komunikacja publiczna w Dreźnie. Świadczy o tym ilość nowo otwartych odcinków tramwajowych, dzięki którym nowe osiedla

otrzymują szybkie i bardzo sprawne połączenie z centrum i innymi częściami miasta. Jestem przekonany, że tramwaje na pewno nie powiedziały tutaj jeszcze swojego ostatniego zdania.

Bilety

Taryfa biletowa dostępna w Dreźnie jest bardzo bogata, więc każda osoba korzystająca z usług *DVB* – czy to regularnie, czy też od czasu do czasu – znajdzie tu dla siebie najkorzystniejszą ofertę. Nie da się ukryć, że przeciętnego Polaka ceny biletów komunikacji miejskiej – w przeliczeniu na złotówki – przyprawiają o zawrót głowy. I choć Niemcy zarabiają zdecydowanie więcej niż Polacy, i tak są przekonani o tym, że bilety są zdecydowanie za drogie. Z drugiej zaś strony zdają sobie sprawę z aspektu ochrony środowiska – a tam świadomość z tym związana jest zdecydowanie większa niż u nas – oraz przełożenia cen biletów na jakość świadczonych usług. Przede wszystkim widać pozytywny efekt prowadzonych działań, mających na celu uatrakcyjnienie transportu publicznego i jego bezbłędne funkcjonowanie, co jest zdecydowanym bodźcem napędowym dla pasażerów.

Podstawą taryfy są bilety jednorazowe (*Einzelfahrscheine*), które podzielono na strefy. Ich ważność zależy od wybranej ilości stref. Tak bilet na jedną strefę jest ważny przez godzinę od skasowania, dla dwóch przez półtorej godziny, dla trzech przez dwie godziny i dla czterech stref przez cztery godziny. *NachtTicket* jest przewidziany przede wszystkim dla osób podróżujących w nocy, czyli „imprezowiczów”. Jest on ważny w godzinach od 18 do 6 rano dnia następnego od momentu jego skasowania. Dla osób podróżujących przez cały dzień przewidziano bilet dzienny (*Tageskarte*), który jest ważny od chwili skasowania do godziny czwartej rano dnia następnego. Jego cena jest różna i zależy od ilości wybranych stref. Dla mniejszych grup liczących maksymalnie do 5 osób i zwiedzających razem miasto, atrakcyjny jest bilet *Kleingruppenkarte*, który umożliwia podróżowanie komunikacją miejską we wszystkich strefach, bez żadnych ograniczeń na tych samych zasadach, co bilet dzienny. Dla rodzin wprowadzono specjalny bilet dzienny – *Familientageskarte*. Na jednym bilecie mogą jechać maksymalnie dwie osoby dorosłe oraz czwórka dzieci w tym samym przedziale wiekowym. Cena biletu zależy od strefy i jest on ważny od chwili skasowania do czwartej rano dnia następnego. Bilet tygodniowy, czyli *Wochenkarte*, umożliwia w zależności od ilości stref do korzystania z komunikacji miejskiej przez pełen tydzień. Dostępny jest również bilet miesięczny w dwóch wersjach. Pierwszy z nich, tzw. *Monatskarte*, upoważnia do przejazdu komunikacją miejską w ramach wybranych stref. Jest on ważny od momentu skasowania do tego samego dnia następnego miesiąca. Natomiast w weekendy oraz dni świąteczne w godzinach od 18 do 6, ów bilet miesięczny może być stosowany jako bilet rodzinny dla maksymalnie dwójki osób dorosłych i czwórki dzieci w wieku od 6 do 14 roku życia. Te dwie uwagi dotyczą wszystkich dostępnych rodzajów biletów miesięcznych. Kolejny ich rodzaj to *9-Uhr-Monatskarte*, który jest ważny dopiero od godziny 9 do godziny 4 rano. Jest to atrakcyjne wyjście dla osób, które podróżują w późniejszych porach i dzięki temu mogą zaoszczędzić kilka euro w porównaniu do zwykłego

biletu miesięcznego. Dla stałych klientów przygotowano specjalną ofertę abonamentową obu wersji biletów miesięcznych – tzw.: *Abo-Monatskarte* i *9-Uhr-Abo-Monatskarte*. Zasady korzystania są takie same, lecz ceny takich biletów zdecydowanie niższe. By stać się abonentem, trzeba wypełnić specjalny wniosek, który należy dostarczyć do centrum klienta. Od tej pory za bilet miesięczny abonamentowy można płacić za pomocą przelewu bankowego, nie wychodząc z domu i otrzymując bilet od listonosza. Wraz z biletem, co miesiąc, do klienta będą trafiać aktualne informacje ze wszystkimi bieżącymi zmianami w funkcjonowaniu komunikacji oraz nowymi ofertami biletowymi DVB. Dostępny jest również bilet roczny – *Jahreskarte* – który kosztuje 1 271 euro, czyli w zależności od wahań kursu, około pięć tysięcy złotych!

JobTicket to kolejna wersja biletu miesięcznego, który jest swoistą umową zawartą między danym przedsiębiorstwem a DVB. Z tego biletu płynie szereg korzyści zarówno dla pracownika, jak i pracodawcy. Jednak by taka umowa została zawarta, firma musi spełniać określone warunki: zatrudniać minimum stu pracowników, zapewnić minimalną dopłatę do biletu w wysokości 10%, a sama umowa musi być zawarta co najmniej na rok. Jednocześnie DVB zobowiązuje się do kolejnego 10% rabatu, co razem daje 20-procentową zniżkę na bilet miesięczny w stosunku do normalnego biletu miesięcznego dla abonenta. Dzięki temu można korzystać bez ograniczeń z przejazdów komunikacją publiczną do godziny 18. Po tej godzinie z biletu mogą korzystać inni członkowie rodziny. Natomiast w weekendy oraz dni wolne od pracy, właściciel biletu oraz jedna osoba dodatkowa może podróżować maksymalnie z czwórką dzieci od 6 do 14 roku życia, psem lub rowerami. Dzięki takiemu rozwiązaniu pracodawca może obniżyć koszty parkowania samochodów swoich pracowników, które dziennie mogą nawet wynieść do 7 euro. Ma to niewątpliwie ogromny wpływ na poprawę stanu środowiska, a także na sposób postrzegania pracodawcy przez pracownika. Sam dojazd jest wygodny, bezstresowy i przyjazny dla środowiska.

Dla turystów przybywających do Drezna bardzo korzystnym rozwiązaniem jest zakup *Dresden Card*. Karta jest dostępna w dwóch wersjach – 48 i 72-godzinnej. Karta 48-godzinna (*Dresden-City-Card*) jest zniżką lub kartą do wielu muzeów czy obiektów kulturalnych, ale także biletem na komunikację miejską

oraz pociągi DB Regio AG tylko w granicach strefy Drezna. Karta 72-godzinna (*Dresden-Regio-Card*) daje możliwość bezpłatnego wstępu lub jest zniżką przy zakupie biletów na wszelkie atrakcje kulturalne w regionie. Karta jest również biletem na komunikację miejską w Dreźnie, w pociągach DB Regio AG w regionie *Oberelbe* oraz zniżką na przejazdy kolejkami wąskotorowymi *Lößnitzgrundbahn*, *Weißeritztalbahn*, *Kirnitzschtalbahn* oraz dwiema kolejkami obsługiwanymi w Dreźnie przez DVB. Bilety na komunikację miejską czy pociąg są ważne przez cały okres ważności karty. Karta jest ważna po naniesieniu wszystkich niezbędnych danych.

Bilet do opery, do teatru czy na mecz siatkówki uprawnia do skorzystania z komunikacji miejskiej, by dojechać do celu i wrócić do domu. Osoba posiadająca taki bilet może z niego skorzystać już 4 godziny przed meczem bądź przedstawieniem. Powrót też może trwać maksymalnie 4 godziny. Taki bilet jest przez DVB nazywany *KombiTicket*.

SemestrTicket to bilet przewidziany dla studentów uczelni wyższych, a tych w Dreźnie jest dziewięć. Rolę biletu pełni legitymacja studencka oraz dowód osobisty. Studenci mogą korzystać bez ograniczeń z komunikacji miejskiej oraz pociągów DB Regio AG w obszarze regionu *Oberelbe*. Dodatkowo od poniedziałku do piątku w godzinach od 18 do 4 oraz w weekendy mogą przewozić ze sobą rower lub psa.

Twój samochód się zepsuł i nie wiesz czym wrócić do domu? Odpowiedź w Dreźnie jest prosta – możesz skorzystać z tramwajów i autobusów należących do DVB. Po zostawieniu pojazdu w jednym z warsztatów, których lista jest dostępna na stronie internetowej przedsiębiorstwa, dostaniesz specjalny bilet, tzw. *WerkstattTicket*, który upoważnia do przejazdu do domu i późniejszego powrotu po odbiór auta.

Najnowszą opcją biletową oferowaną przez drezdeńskiego przewoźnika jest bilet, który można nabyć za pomocą telefonu komórkowego – *HandyTicket*. Zdecydowano się na wprowadzenie takiej opcji, pomimo obecności biletomatów praktycznie na każdym przystanku tramwajowym w mieście i w każdym pojeździe komunikacji miejskiej.

II część artykułu – w następnym numerze Przystanku

Najciekawsze wstrzymania wrzesniowe, październikowe i listopadowe

Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

W bieżącym numerze część druga nadrabiania strat. Tym razem wzięliśmy w obroty najdziwniejsze i najbardziej spektakularne wstrzymania ruchu z miesięcy wrzesień – listopad 2009, niespowodowane kolizjami pojazdów MPK. Na koniec tradycyjna statystyka usterek skutkujących wstrzymaniami.

08.09 10/8 130+131. Po ruszeniu z Kurpińskiego w stronę Dębca, motorniczy zauważył psa zbiegającego ze skarpy za piłką. Mimo hamowania niestety uderzył w zwierzę. Po zatrzymaniu składu i wyjściu na zewnątrz zauważył ze zdumieniem, iż pies razem ze swym panem siedzą razem spokojnie na skarpie wykopu PST.

12.09. 51/3 1849. Na przystanku Szeligowskiego kierowca widząc zamierzającego wysiąść niepełnosprawnego na wózku, postanowił skorzystać ze zdobyczy bolechowskiej technologii i zastosował przyklęk pojazdu. Tego z kolei nie spodziewał się pasażer, którego wózek nabrał niebezpiecznej prędkości i przy zmianie podłoża z autobusowej podłogi na nawierzchnię przystanku przewrócił się na bok. Poszkodowany odmówił pomocy lekarskiej i po umieszczeniu na siedzeniu oddalił się z miejsca zdarzenia.

15.09. 11/5 194+193. Zwarcie w drugim wagonie *szybkowego* składu spowodowało wybijanie podstacji Słowiańska i Piątkowska. Jako, że zdarzenie miało miejsce tuż przed pętlą Piątkowska, unieruchomiło to kilka wagonów, z czego część miała przerwy posiłkowe. Po około 13 minutach na miejsce przybył patrol NN, który nakazał służbom ZSR i motorniczym ściągnięcie wszystkich pantografów w dół. Za trudne jednak było przypomnienie sobie przez ZSR (motorniczy *szybkowca* był zajęty działaniami operacyjnymi Nadzoru), że skład historycznych *stopiątek* zasilany jest z dwóch pantografów. Przez kolejne kilka minut pantograf uszkodzonego 193 był w górze i wciąż radośnie uniemożliwiał prawidłową pracę podstacji. Na sugestię NN, że nie wszystkie pantografy są opuszczone, pracownicy ZSR rozeszli się do różnych innych zadań. Dopiero po kolejnych 15 minutach udało się usunąć źródło wstrzymania. *Szybkowiec* po odpowiednich przełączeniach zjechał do zajezdni.

16.09. 2/4 686. Na ul. Kraszewskiego w *helmucie* zasłabł pasażer. Dzięki zdecydowanej reakcji i udzieleniu pierwszej pomocy przez motorniczego tramwaju – członka KMPS Arnolda Nowaka – pasażer przeżył i po hospitalizacji wrócił do domu.

17.09. 75/2 1103. *Lajon* stał jako pierwszy we wstrzymaniu spowodowanym pożarem lubońskiego neoplana N4016 111 przy skrzyżowaniu Leszczyńskiej i Kozaka. Podczas trwającej pół godziny akcji gaśniczej poznańskie autobusy jeździły ulicą Kozaka z pominięciem przystanku Świerczewo.

25.09. 4/2 278+279. Kwadrans trwało wstrzymanie spowodowane zgłoszeniem przez pasażerów pozostawienia przez n/n osobę niebezpiecznego przedmiotu w tramwaju. Czwórka stała na węźle Kórnicka, na przystanku w stronę ronda Śródka. Wewnątrz pojazdu specjaliści rozbili ładunek, którym okazał się koszyk dla dziecięcej lalki.

2.10. 3-4/12 148+149. Brygady wieloliniowe dopiero rozpoczynają w Poznaniu swoją karierę, czym przysparzają mniej czujnym motorniczym nieco problemów. O godzinie 8:01 skład jadący jako czwórka skręcił na rondzie Rataje w stronę Serafitek. Motorniczemu zbyt utrwalił się poprzedni przejazd po trasie linii 3.

4.10. Pół godziny zabawy w niedzielne południe zafundowała naszym motorniczym Straż Pożarna, wycinająca obwisłe konary drzewa nad łukiem torów na rynku Wildeckim. Z powodu wyłączenia napięcia stały 4 tramwaje od Dębca, 3 od centrum i jeden od PKS.

6.10. W moderusie 226+225 ni stąd ni zowąd pękła sprężyna pedału czuwaka. Po wyłączeniu wagonu miało się odbyć spychanie do zajezdni, ale się nie odbyło, gdyż zacięła się pokrywa sprzęgu biskupickiego potworka. Zamieszanie działo się na moście Teatralnym w godzinach 8:19-8:54, co spowodowało zrozumiałą galimatias w całym centrum Poznania. Ostatecznie wagon po przełączeniach zjechał z pulpitu manewrowego doczepki.

14.10. i 16.10. 13/5 450. Tym razem nie z własnej winy, ale dwukrotnie w ciągu dwóch dni puma stała jako pierwsza we wstrzymaniu. Najpierw na rondzie Rataje wypadł sworzeń zwrotnicy wjazdowej na rondo w kierunku Kórnickiej (31 minut postoju, objazdy przez



20.11. 15/1 514 vs 26/x 248+247. Ostre starcie międzywydziałowe na os. Sobieskiego. Około godz. 15.15 w stojący na małym kółku pętli wagon *Combino* uderzył jadący tym samym torem skład 248+247. Siła uderzenia była na tyle duża, że pierwsza oś wagonu 248 wypadła z szyn.

Fot.: Adam Werczyński

GTR), a następnie na Marcinkowskiego z budowy wylał się płynny beton i o 9:48 zalał torowisko u zbiegu Św. Marcina i Marcinkowskiego. Od 10:00 do 10:28 wszystkie tramwaje linii 2, 3, 5, 9, 13 i 16 kierowano objazdem przez rondo Śródka. Między 10:00 a 10:18 w ciągu ul. Św. Marcin dodatkowo doszło do zaniku napięcia, z uwagi na 15 składów oczekujących na wznowienie ruchu. Po oczyszczeniu torów i ponad 40 minutach postoju pomału zaczęto rozładowywać korek.

19.10. 13/2 256+255. Pijany pasażer trzynastki najpierw zabrudził wymiocinami wagon prowadzący skład, a następnie po ogłoszeniu końca trasy wysiadł



30.11. Bliżej niesprecyzowane podmycie torowiska spowodowało spore utrudnienia w kursowaniu tramwajów linii 7. W kierunku Zawad objazdy wytyczono przez ul. Dąbrowskiego, Roosevelta i Grunwaldzką, w kierunku Ogrodów – bez utrudnień. Objazd w połączeniu z funkcjonującym równoległym remontem ul. Przybyszewskiego (zmiana trasy linii 93) znacznie utrudnił mieszkańcom tej części Jeżyc korzystanie z komunikacji publicznej.

Fot.: Marcin Jurczak

i położył się na zwrotnicy wjazdowej na pętlę Junikowo, odmawiając jej opuszczenia. Wstrzymanie trwało 23 minuty, dopóki połączone siły radiowozów U051 i U793 nie ściągnęły zawadiaki z torowiska.

23.10. 17/8 274+275. Na skrzyżowaniu Dąbrowskiego i Botanicznej motorniczy ze zgrozą zauważył pędzący naprzeciw samochód osobowy w kursie kolizyjnym. Kierowca w ostatniej chwili spostrzegł tramwaj i wykonując gwałtowny manewr uciekł na prawo. W tym samym momencie spod kół samochodu wydostały się jakieś pociski, które zamieniły przednią szybę *stopytka* w drobny mak. Sprawca oddalił się z miejsca zdarzenia w nieustalonym kierunku.

30.10. 69/8 1028. W autobusie pijany osobnik zaczął zaczepiać współpasażerów, na co ci nie pozostali dłużni i po krótkiej interwencji wynieśli agresora na przystanku Murawa na zewnątrz pojazdu. Taki obrót sprawy zbytnio mu się nie spodobał, więc dał temu wyraz kładąc się pod tylne koło autobusu. Wezwana na miejsce Policja wyszarpnęła dzikusa spod pojazdu i uwolniła autobus, który pozostał na linii.

1.11. 15/11 509. Przy skrzyżowaniu Grunwaldzkiej i Grotkowskiej motorniczkowie piętnastki i „dwajścictery” solidarnie pomogli ugasić płonąca *puszkę*. ZSR wymieniła zużyte gaśnice na nowe, tramwaje pozostały na linii.

5.11. 6/9 210+209. Po zamknięciu drzwi na przystanku Novotel kierunek Miłostowo z tunelu wybiegł młody i dość rozbudzony człowiek i zaczął ubliżać motorniczemu, tramwajowi oraz przewoźnikowi. W końcu podkreślił swoje stanowisko poprzez cios w kierunku lusterka. Efektem zajścia była wygięta ramka lusterka zewnętrznego.

5.11. 10/2 184+183. Po dojeździe do pętli Dębiec motorniczy stwierdził obecność na pokładzie wozu bezpieczeństwa, agresywnego psa. Tramwaj odstał kółko, a po pół godzinie zwierzątko zabrały służby ze schroniska.

8.11. 237/2 1501. Nad ranem kierowca neoplana ogłosił wszem i wobec, że Kaponiera jest ostatnim przystankiem na trasie. Nie do końca spodobało się to pewnemu wybudzonemu z drzemki pasażerowi, który wszedł w utarczkę słowną, a następnie bijatykę z kierowcą. Klincz nie trwał długo, napastnik uznał wyższość pięściarza z MPK i zniknął w oddali.

11.11. N21/1 669. Podczas kontroli biletów jedna z pasażerek bez biletu i dokumentów usiłowała opuścić pojazd mimo wyraźnej prośby o pozostanie w nim do czasu przyjazdu patrolu Policji. Sprawa nie zakończyła się polubownie, pasażerka oświadczyła, że musi wyjść, bo potrzebuje skorzystać z ubikacji. Gdy i to nie wzruszyło kontrolerów, podeszła do kabiny i na oczach znajdujących się w pojeździe współpasażerów

i pracowników oddała mocz przy pierwszych drzwiach, po czym stwierdziła, że „teraz to może czekać ile bądź”. Po potwierdzeniu danych przez Policję otrzymała łącznie 600 złotych opłat dodatkowych (za brak biletu i wstrzymanie pojazdu), a *helmut* musiał salwować się ucieczką na Gajową, celem podmiany wozu.

15.11. 249/2 1017. Wsiadający pierwszymi drzwiami na Górczynie młodociany pasażer z kręgu subkultury kapturowej uderzył ostrym przedmiotem kierowcę i zbiegł z miejsca zdarzenia. Kierowca z raną ciętą został odwieziony do szpitala.

Zaskakujące były wyniki statystyk usterek wagonów niskopodłogowych i moderusów w miesiącach wrzesień – listopad 2009. Dość powiedzieć, że nie zawsze prowadziły w nich tatry (!). W październiku dały o sobie znać combina, zazwyczaj pozostające w tyle stawki. Przypominamy, że zestawienie obejmuje tylko te usterki, które spowodowały wstrzymanie i konieczność wezwania Nadzoru oraz pomocy technicznej. Samodzielne zjazdy jako „wagon uszkodzony” nie zostały odnotowane.


Wrzesień. Na pierwszym miejscu ex aequo tatry (403 wyciek oleju, 410 zasilanie, 409 wózek A i później także wózek C) oraz moderusy (215 wóz rozłączał, 198 zanik jazdy, 165 zwarcie WN, 166 przetwornica) – po 4 wstrzymania. Trzy awarie były udziałem combin (509 i 512 drzwi, 512 brak rozruchu), a jedna pumy (urwany kłoc szynowego na III wózku).

Październik. Zdecydowanym liderem jazdy siemensa – 12 wstrzymań (506, 510, 514 i dwukrotnie 503 – drzwi, dwukrotnie 504 – sekcyjny, 502 i 507 – uszkodzenia pantografów, 501 i 514 – zablokowanie hamulca sprężynowego), za nimi moderusy – 3 wstrzymania (234 urwany kardan, 226 pęknięta sprężyna czuwaka, 150 uszkodzony ślizg pantografu), tatry – 2 postoje (403 wózek C i 410 – zanik hamowania) oraz puma z jednym zatrzymaniem z powodu urwanego kłoca hamulca szynowego na II wózku.

Listopad. Do „formy” wróciły tatry z 12 wstrzymaniami (401 wyrzucenie podłogi; 402 zanik WN, awaria komputera głównego, brak rozruchu, awaria sterowania, wyciek oleju z wózka C, awaria przekształtnika głównego; 404 brak rozruchu; 405 awaria wózka C; 409 urwany lej piasecznicy; 410 awaria wózka B ze zwarcieniem na dachu oraz awaria pompy olejowej). Trzykrotnie staliśmy w ogonku za combinem (502 – zerwany łańcuch mechanizmu podnoszenia pantografu, 504 sekcyjny, 512 awaria drzwi), a dwukrotnie za pumą (brak rozruchu i awaria stycznika grupowego II). Ekscesów tym razem oszczędziły nam moderusy.


Nowinki z Pyrogradu


opracowanie: Andrzej Kłos, współpraca: Marcin Jurczak


 **234 powraca na Winogrady.** Od dnia 1 grudnia 2009, w związku z otwarciem ul. Winogrady dla dwukierunkowego ruchu samochodowego, autobusy linii nocnej 234 wróciły na stałą trasę, to jest: osiedle Stefana


Batorego, Umultowska, Łużycka, Naramowicka, Murawa, Aleja Solidarności, Naramowicka Słowiańska, Zagonowa, Winogrady, Pułaskiego, Roosevelta, Dworzec Główny PKP. Był to ostatni objazd spowodowany modernizacją tej ulicy. Nie wiadomo jednak, czy trasa 234 nie ulegnie


zmianie, gdyż dłuższe autobusy mają problem z wjazdem na Winogrody – zdarzały się przypadki utknięcia autobusu w pasie zieleni torowiska. Ponadto zlikwidowano przystanek dla komunikacji autobusowej nocnej Zagonowa – w zamian autobus będzie się zatrzymywał na przystanku tramwajowo-autobusowym Żniwna.


 **Nocka przez Fredry.** W nocy z 18 na 19 grudnia w związku z pracami konserwacyjnymi sieci w rejonie ronda Kaponiera linia N21 jeździła po zmienionej trasie. Po wyjeździe z trasy PST tramwaje jechały przez most Teatralny na Fredry, następnie Gwarną, Św. Marcinem, Marcinkowskiego, przez plac Wolności, Fredry i z powrotem na trasę szybkiego tramwaju.

 **Nowości na Głogowskiej...** Na ulicy Głogowskiej utworzono nowy przystanek autobusowy Komornicka na żądanie – w skrócie KMNZ-22. Od 16 listopada mogą z niego korzystać pasażerowie linii 56 i 80, jadący w kierunku Górczyna.


 **... i Dworcu Górczyn.** Od 23 listopada 2009 zmieniono lokalizację peronów odjazdowych dla linii 49, 75 i 93 na dworcu autobusowym na Górczynie. Teraz autobusy będą odjeżdżać z: linia 49 – peron szósty, stanowisko drugie, linia 75 – peron szósty, stanowisko pierwsze oraz linia 93 – peron pierwszy, stanowisko pierwsze (po przywróceniu relacji Sobieskiego Dworzec – Górczyn Dworzec).

 **Helmuty wracają na Winogrody.** Z dniem 1 grudnia 2009 zmieniło się uruchomienie pociągów na liniach 2, 3 i 4 pomiędzy wydziałami S-1 a S-2. *Stopiątki* przekierowano na linię nr 2, a *helmuty* na łączone taborowo linie nr 3 i 4. Wymusiło to ponowną akcję wożenia dwóch kompletów tablic i termometrów na brygadach obsługiwanych przez *Madalinę*. To rozwiązanie niezwykle proste, aczkolwiek uciążliwe dla motorniczych brygad obsługiwanych wcześniej wagonami z KWSR-em. Daje się tu również zauważyć nieelastyczność zarządzania wozami w MPK. Przy minimum dobrej woli wystarczyłoby domontować w *challengerach* (np. zamiast w kolejnych modernizacjach dla Głogowskiej) wyświetlacze i podłączyć komputer pod niemiecki system nagłośnienia. Warto wspomnieć, że powrót na *trójkokcwońki helmutów* nie jest przypadkowy – obsadzenie linii winogradzkich wyłącznie pozbawionymi piasecznic wozami z Konstalu powodowało mniejsze lub większe ślizganie się wagonów na podejściu w okolicy przystanku Armii Poznań.

 **Wolniej na Wildzie.** W godzinach od 9:00 do 15:00 w dniach 16 grudnia na ulicy 28 Czerwca 1956 oraz 18 grudnia 2009 na Hetmańskiej w rejonie mostu Przemysła nad Wartą w związku z pracami prowadzonymi na liniach napowietrznych wysokiego napięcia (110 kV) wiszącymi nad siecią trakcyjną wprowadzono czasowe ograniczenie prędkości do minimalnych 5 km/h.

 **Żeromskiego (nareszcie) otwarta.** Od początku grudnia 2009 na ulicy Żeromskiego przywrócono ruch kołowy w obu kierunkach. W związku z tym na swoje trasy wróciły autobusy linii 82 i 91. Po zakończeniu robót na Żeromskiego, tj. od 1 do 16 grudnia, objazdem kursowała jeszcze linia 93 – z powodu remontu zachodniej nitki ulicy Przybyszewskiego. Zmieniony odcinek trasy w kierunku




 **Klubowicze, tatry i nieprzetarte szlaki.** 18 grudnia odbyła się klubowa Wigilia. W tym roku towarzyszył jej przejazd wagonem typu RT6N1. Po awarii wagonu 409 już na początku spotkania, konieczne stało się zjechanie do zajezdni. Wagon wymieniono, a tatra nr 402 dotarła tej nocy m.in. na Ogrody, Wilczak, Piątkowską, Dębiec, Górczyn czy Miłostowo. Przy okazji „przetarto” także sporą ilość torów w centrum, m.in. Strzelecką, Górną Wildę czy 28 Czerwca. Pomimo siarczystych mrozów przejazd zaliczyć można do niezwykle udanych. Na zdjęciu: tatra RT6N1 402 na przystanku Sołacz.

Fot.: Marcin Jurczak


Górczyna wyglądał następująco: Dąbrowskiego, Szamotulska i Szamarzewskiego. Od nocy 16/17 grudnia przywrócono normalny ruch i linia 93 wróciła na stałą trasę. Zlikwidowano również tymczasowy przystanek Niestachowska za skrzyżowaniem na ul. Żeromskiego.



 **Świąteczna bimba jak co roku.** Tradycyjnie w dwa weekendy grudniowe kursowała świąteczna *bimba*. Historyczny skład N+ND 602+456 kursował na linii nr 2 w dniach 12, 13, 19 i 20 grudnia 2009 r. Część dekoracji zapewniła firma ANDY. Z powodu ujemnych temperatur na zewnątrz w wagonach było dość chłodno, mimo to nie zabrakło jednak przypadkowych i nieprzypadkowych pasażerów, w tym dzieci uczestniczących w konkursach i zabawach. Na zdjęciu: klubowy zestaw Gwiazdorów.

Fot.: Krzysztof Dostatni, 20.12.2009



 **P.W.H.D. „Dyrda”.** Po trzech latach prób tworzenia oddzielnej komunikacji na swoim terenie, gmina Duszniki powraca do korzystania z usług TP Bus Tarnowo Podgórze. Wydłużone kursy linii 01 pojawiają się w kilku miejscowościach już 4 stycznia 2010. Dotychczas komunikację prowadziła firma P.W.H.D. „Dyrda” ze Świdnicy, obsługująca trasy autosanem H9-35, jelczem PR110 i jelczem M11 (w roku ubiegłym zamienionym na mikrobus VW). Nie było to jednak rozwiązanie dobre, gdyż zmuszało ono mieszkańców gminy do żmudnych przesiadek w Ceradzu Kościelnym. Tym samym kolejne stare autobusy z powiatu odchodzą do lamusa.

Fot.: Janusz Podolak, 29.12.2009

Obecnie autobusy zatrzymują się na przystanku Niestachowska przed skrzyżowaniem. Podczas remontu zmienioną trasą kursowała linia 95 w kierunku pętli Ogrody: Żeromskiego, Dąbrowskiego, Szamotulska, Bukowska i Szpitalna, przy czym od przystanku Żeromskiego do pętli nie było dla tej linii przystanków pośrednich.


Warto zwrócić uwagę na wyjątkowo błyskotliwą koordynację remontów – przy czynnej zachodniej nitce ulicy Przybyszewskiego remontowano zachodnią nitkę Żeromskiego, a potem na odwrót – otwarta ul. Żeromskiego była bezużyteczna z powodu zamknięcia Przybyszewskiego. Skierowanie tranzytu przez ul. Św. Wawrzyńca i dalej al. Polską powodowało natomiast niesamowity bałagan na skrzyżowaniach Polskiej i Nowiny oraz Św. Wawrzyńca i Dąbrowskiego. W godzinach szczytu sznur samochodów na trasie wjazdowej do miasta sięgał Smochowic, a autobusy notowały gigantyczne opóźnienia. Mocno pomogło wyłączenie sygnalizacji świetlnej na obu skrzyżowaniach. W porannym szczycie komunikacyjnym wprowadzano ponadto doraźnie ręczne sterowanie ruchem – w zależności od większych lub mniejszych zdolności policjantów powodowało to jednak minimalną poprawę lub kompletny paraliż ruchu drogowego...



Święta i Nowy Rok.

W grudniu w związku z większymi potokami pasażerskimi w kierunku centrów handlowych w weekendy przedświąteczne na liniach 48, 52, 59, 80, 81, A jeździły autobusy przegubowe. W okresie od 22 grudnia do 3 stycznia autobusy na linii 98 kursowały wg świątecznego rozkładu jazdy, czyli bez wjazdu



 **TP BUS licytuje na WOŚP.** Już 10 stycznia gra 18 finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy! Tegoroczny finał ma też nasz lokalny watek komunikacyjny. TP Bus Tarnowo Podgórze wystawia na orkiestrą aukcję kultowego jelcza M11 z 1988 roku, czyli najstarszy pojazd w swojej flocie. Cena wywoławcza to 1 500 zł. Warto nadmienić, iż jest to już przedostatni jelcz M11 u podmiejskich przewoźników naszego powiatu.

Fot.: Janusz Podolak, 29.12.2009

na Kampus UAM. Od Wigilii Bożego Narodzenia do Sylwestra nie kursowały tramwaje linii szczytowej 26. 24 grudnia ruch tramwajowy do godziny 17:00 odbywał się wg rozkładu dnia roboczego. Po tej godzinie wycofano rezerwy czynne oraz wszystkie tramwaje linii dziennych. W Wigilię na linii N21 oglądać mogliśmy m.in. siemensa Combino i moderusy Alfa. Skład 204+203 wcielił się w rolę N21/1, wagon 501 – N21/2. Warto odnotować dokonania motorniczego wozu 501, który nieotrzymawszy od dyspozytora rozkładu *dolewki* na N21 pojechał do zajezdni tak jak mu pasowało, meldując się na rondzie Kaponiera (kierunek: zajezdnia) piętnaście minut przed czasem...

W komunikacji autobusowej zawieszono kursowanie linii 47 przez cały dzień. Linie 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 57, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 79, 81, 83, 84, 85, 87, 91, 92, 93, 94, 95, 96, A i L kursowały do około 17:00, natomiast autobusy linii 54, 55, 56, 58, 62, 66, 67, 73, 74, 75, 77, 78, 80, 82, 86, 88, 89, 98, 101, 107 i 621 – bez ograniczeń. Nie było także w tym dniu tzw. *dolewek*, za które część kursów wykonują rezerwy czynne. Linia nr 86 od kursu 86/1 o godz. 17:06 z Ogrodów kursowała w obu kierunkach przez pętlę Psarskie. Po 17:00 utrzymano rezerwy czynne na dworcach autobusowych: Rataje (wydział A-1), Śródką (A-1), os. Sobieskiego (A-1), Górczyn (A-3), Ogrody (A-3) i rondo Kaponiera (A-3). Autobusy linii nocnych rozpoczęły kursy z ronda Kaponiera o godz. 17:00, z wyjątkiem linii 244, 247, 248 i 249, które kursowały zgodnie ze stałym rozkładem jazdy. Linia 236 między 17:00 a 23:00 wykonywała kursy z ronda Kaponiera do pętli Strzeszyn.


W I Dzień Świąt i Nowy Rok pojazdy komunikacji miejskiej jeździły wg świątecznego rozkładu jazdy. Przez cały dzień nie kursowały linie tramwajowe 3, 11 i 18, a 2, 7, 10, 13, 14 i 16 nie jeździły do 14:00. Piętnastka od szóstej rano była wydłużona do Junikowa. Ponadto


przez cały dzień nie kursowały linie autobusowe 48, 50, 52, 63, 79, 83, 87, 94 i L, a 60, 84, 85 i 95 nie jeździły do 14:00. Linie 68 wydłużono do Strzeszyna, a 86 od 14:20 kursowała przez pętlę Psarskie. Skrócono linię A do szpitala na os. Rusa oraz 80 do pętli Rudnicze.

W II Dzień Świąt Bożego Narodzenia ruch odbywał się zgodnie ze świątecznym rozkładem z drobnymi korektami. Linie A i 52 dojeżdżały tylko do przystanku os. Rusa Szpital, nie kursowała linia nr 50, a 80 skrócono do pętli Rudnicze.

W Sylwestra wszystkie linie kursowały wg rozkładu dnia roboczego. O godzinie 21:00 rozpoczęło się wycofywanie wszystkich linii tramwajowych dziennych i rezerw czynnych na rzecz trzybrygadowej N21, obsługiwanej przez wydział S-2.

W komunikacji autobusowej kursowały wszystkie linie poza 47 bez *dolewek*. Po 21:00 do zajezdni zjechały autobusy linii: 46, 48, 50, 51, 52, 53, 57, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 76, 79, 81, 83, 84, 85, 87, 91, 92, 93, 94, 95, 96, A i L. Po godz. 21:00 utrzymano rezerwy czynne - A-1 na dworcu Rataje, Śródka i os. Sobieskiego; A-3 na Górczynie, Ogrodach i rondzie Kaponiera. Ruch tramwajowy i autobusowy odbywał się wg sobotniego rozkładu jazdy, z wyjątkiem linii 98.

 **Powstaniowe komplikacje.** W związku z obchodami upamiętniającymi 91. rocznicę wybuchu Powstania Wielkopolskiego w dniu 27 grudnia 2009 nastąpiła dwukrotna zmiana w funkcjonowaniu komunikacji tramwajowej. Od ok. 10:00 do ok. 12:30 dziesiątka kursowała przez Górną Wildę, zatrzymując się na dodatkowych przystankach w kierunku Dębca na wysokości ulicy Niedziałkowskiego i w kierunku Połabskiej przed skrzyżowaniem z ul. Królowej Jadwigi. Następnie po 14:00 przez około półtorej godziny był wstrzymany ruch na placu Wolności. Linie 2 i 9 z Dębca skręcały z Górnej Wildy w lewo i jechały dalej przez Towarową i na Św. Marcinie włączały się w swoją trasę. Natomiast piątka, trzynastka i szesnastka z GTR-u jechały objazdem przez rondo Śródka, Ostrów Tumski, plac Wielkopolski i plac Cyryła Ratajskiego. Z tego powodu na linii 16 nie było oznaczonych w rozkładzie kursów niskopodłogowych obsługiwanych przez siemensy Combino. Ponadto wykonano specjalny kurs autobusem spod Pomnika Powstańców do Fary, przewożąc kombatantów i osoby starsze.


 **Bonusy z okazji Taizé.** W związku ze wzmożonymi potokami pasażerów związanymi z odbywającymi się w Poznaniu 32. Europejskimi Spotkaniami Młodych Taizé 2009, zwiększono uruchomienie tramwajów i autobusów. Tramwaje linii 5, 6 i 12 kursowały co 10 minut


Autobusy dostarczone do MPK Poznań w roku 2009


Numer taborowy	Model	Data przyjęcia na stan	Numer rejestracyjny	Data debiutu liniowego	Debiut na linii
1625	Urbino 12	23.10.2009	PO 911MG	31.10.2009	83/3
1626	Urbino 12	29.10.2009	PO 378MJ	6.11.2009	63/9
1627	Urbino 12	29.10.2009	PO 380MJ	6.11.2009	54/2
1628	Urbino 12	29.10.2009	PO 377MJ	6.11.2009	60/3
1629	Urbino 12	10.11.2009	PO 381MK	14.11.2009	85/2
1850	Urbino 18	23.10.2009	PO 379MJ	5.11.2009	74/2
1851	Urbino 18	27.11.2009	PO 337MM	1.12.2009	91/9
1852	Urbino 18	12.11.2009	PO 378MK	14.11.2009	51/2
1853	Urbino 18	10.11.2009	PO 380MK	14.11.2009	51/3
1854	Urbino 18	10.11.2009	PO 379MK	14.11.2009	51/6
1855	Urbino 18	13.11.2009	PO 338MM	01.12.2009	74/2
1856	Urbino 18	26.11.2009	PO 987MN	05.12.2009	70/3
1857	Urbino 18	27.11.2009	PO 989MN	05.12.2009	70/1
1858	Urbino 18	01.12.2009	PO 913MN	08.12.2009	76/1
1859	Urbino 18	30.11.2009	PO 988MN	05.12.2009	51/1
1860	Urbino 18	02.12.2009	PO 912MN	08.12.2009	76/6
1861	Urbino 18	01.12.2009	-	-	-
1862	Urbino 18	01.12.2009	PO 911MN	08.12.2009	76/10
1863	Urbino 18	08.12.2009	-	-	-
1864	Urbino 18	02.12.2009	PO 914MN	08.12.2009	91/9
1865	Urbino 18	04.12.2009	-	-	-
1866	Urbino 18	09.12.2009	-	-	-
1867	Urbino 18	07.12.2009	-	-	-
1251	Urbino 18	16.12.2009	-	-	-
1252	Urbino 18	22.12.2009	-	-	-


Stan na dzień: 31 grudnia 2009; opracowanie: Marcin Nader

do godziny 21:00 w dniach 29-31 grudnia i od 15:00 do 21:00 w Nowy Rok. 2 stycznia kursowała linia tramwajowa D na trasie Budziszynska – Grunwaldzka – rondo Kaponiera – Roosevelta – most Teatralny – Fredry – Gwarna – Św. Marcin – rondo Kaponiera i powrót Grunwaldzką. W dniach od 29 grudnia do 2 stycznia jeździły liczne autobusy specjalne z terenów targowych do Toru Poznań i Szkoły w Czapurach. 2 stycznia w godzinach od 8.00 do 13.00 autobusy na liniach 51, 63, 64, 68, 69, 82, 91 i 93 kursowały ze zwiększoną częstotliwością do co około 10 minut. Autobusowe dodatki przedstawiały się następująco: linia nr 51 – 5 wozów (wydział A-1); 63 – 3 wozy z A-1 + 2 wozy z A-3; 64 – 5 wozów (A-3); 68 – 3 wozy z A-1 + 1 wóz z A-3; 69 – 5 wozów (A-3); 82 – 5 wozów (A-1); 91 – 4 wozy z A-1 + 1 wóz z A-3; 93 – 5 wozów (A-3).

 **HCP później sprzedaje FPS.** Zakłady Cegielskiego postanowiły wstrzymać się ze sprzedażą Fabryki Pojazdów Szynowych w starym roku. Sprzedaż w postaci licytacji miała się odbyć jeszcze przed świętami – 22 grudnia 2009, ale pojawili się inwestorzy potrzebujący więcej informacji przed zakupem. Licytacja ma się odbyć 12 stycznia 2010 roku.

 **Moderus Poznań.** Niestety skład moderusów Alfa HF07 DC 88+87, debiutujący 31 października, nie jest ostatni w tym roku i w historii MPK. Modertrans wyprodukował z nadwyżki belek grzbietowych jeszcze dwa składy (po dwa wagony sterownicze i doczepy). Z pierwszym z nich doszło do sytuacji kuriozalnej: 11 grudnia skład moderusów 192+191 miał jazdy próbne w czasie, gdy po mieście liniowo jeździł skład konstali 105Na o tych samych numerach bocznych. Ostatecznie 192+191 zadebiutował na linii 14/6 w dniu 22 grudnia. Jeśli chodzi o drugi skład – w tym momencie nie wiadomo, który będzie wytypowany do zmodernizowania. Warto zwrócić uwagę na sposób wykonania przez Modertrans naprawy powypadkowej wagonów zniszczonych w maju br. Kompletnie rozbity tył wozu 139 wycięto, wstawiając w to miejsce „przeszczep” ze złomowanej doczepki 87. Analogicznie postąpiono z pierwszym w składzie wozem 308, który otrzymał fragmenty z kasowanego 166. Pozostaje, u progu Nowego Roku, życzyć sobie, by tak składane pudła nie straszyły niczym słynne rupiecie warszawskie, których zapadające się pomosty przez lata groziły dużą liczbą ofiar przy każdym poważniejszym zderzeniu...

 **Moderus Gdańsk.** Do Gdańska docierają kolejne zmodernizowane wagony N8C. Wóz o numerze bocznym 1143 rozładowano u właściciela w nocy z 6 na 7 grudnia 2009. Do Gdańska dostarczono także zmodernizowane wagony N8C 1121 (załadowany na Zwierzynieckiej w nocy z 23 na 24 grudnia i przewieziony na Forteczną, gdzie przetrzymany został do wyjazdu w niedzielę 27 grudnia) i 1124 (wyjechał na północ w nocy 28/29 grudnia). Tym samym w Modertransie stoją wagony o numerach: 109, 119, 120, 129, 131 i 135, a po Nowym Roku mają dotrzeć do nich kolejne, odstawione już w Dortmundzie. Na rok 2010 zakładany jest ambitny plan modernizacji 26 wagonów.

 **Nowe wozy dla gminy Swarzędz.** Gmina Swarzędz ogłosiła przetarg na zakup 5 fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych. Mają to być

PRZYSTANEK

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


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


KOREKTA: Kamila Gielniak, Tomasz Gieżyński
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 odpowiadają ich autorzy. Treść publikacji nie oznacza oficjalnego stanowiska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.

cztery pojazdy jednoczłonowe i jeden przegubowy – wszystkie o możliwie wysokim stopniu unifikacji z już posiadanym taborem. Silnik (moc: minimum 260 KM, pojemność skokowa pomiędzy 8 a 12 litrów) ma spełniać aktualną normę emisji spalin Euro V-EEV i posiadać system gaszenia pożarów. Autobus przegubowy ma mieć 2 monitory LCD i dwa biletomaty, a każda solówka jeden monitor i jeden biletomat. System monitoringu ma się składać z kamer we wnętrzu pojazdu, ale także rejestrujących okolice pojazdu – po jednej na przód i tył autobusu. 65% punktów w przetargu przyznawane będzie za cenę, pozostałe 35% za warunki techniczno-eksploatacyjne zaproponowanego pojazdu. Otwarcie ofert zaplanowano na 3 lutego 2010 r. Warto zwrócić uwagę na podobieństwo autobusów do zamawianych w ostatnich przetargach przez MPK Poznań, chociażby w kwestii pojemności silnika czy dodatkowego wyposażenia. Jeżeli zatem w przetargu wygrały Solaris, dostarczone pojazdy będą konstrukcyjnie mocno zbliżone do najnowszych poznańskich nabytków.

 **Tramino się turla.** Perypetie związane z przetargiem na 40 niskopodłogowych tramwajów zakończyły się wraz z rozprawą dnia 17 grudnia 2009 w Sądzie Okręgowym w Poznaniu. Skarga spółki Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. została oddalona jako bezzasadna – bez możliwości apelacji. Tymczasem prototypowy pojazd zdążył na holu głogowskiego *augusta* opuścić zajezdnię w celu przetestowania wózków. Widziano go w nocy 3 grudnia na północnym torze ul. Hetmańskiej na odcinku pomiędzy Głogowską a Arciszewskiego.

 **Ach te tatory...** Od 1 stycznia 2010 roku dziesięciowagonowa seria forteczańskich *niskaczy* zostaje na stałe przekierowana z obsługi dwunastki na trzynastkę. Decyzja podyktowana jest dużą awaryjnością wagonów i związanymi z tym wstrzymaniami na najbardziej obciążonej w Poznaniu trasie – Pestce. Wagony nie znikną niestety z najbardziej obciążonych węzłów prowadzących na PST, przez które przejeżdża trzynastka tj. Teatralki i Kaponiery. W rozkładzie są przewidziane i oznaczone dla pasażera następujące brygady: w dni robocze 13/1, 13/3, 13/7 i 13/11; soboty 13/2, 13/4, 13/6 i 13/7 oraz święta 13/2, 13/3, 13/4 i 13/6. Do tego dochodzi niskopodłogowa brygada 13/5, którą we wszystkie dni tygodnia obsługiwać powinna puma 118N. Tym samym od nowego roku trzynastka będzie najszcześliwszą dla pasażerów linią.