

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 2 (110)
8 lutego 2010 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

O tym, jak Poznań żegnał ikarusy Historia zatacza koło

Robert Bartkowiak

Kiedyś to właśnie ikarusy były szczytem nowoczesności i zastępowały dość niesolidne i mało pojemne *ogórki*, czyli jelcze RTO. Dziś właśnie one zostały wyparte przez niskopodłogowe i przyjazne pasażerom autobusy. Nie da się ukryć, że z ulic naszego miasta znika swobodnego rodzaju ikona, która towarzyszyła nam w Poznaniu przez prawie 30 lat. Zdążyliśmy się już do nich przyzwyczaić i niewątpliwie z nimi żyć. Będzie nam brakowało „klekoczących” szyb, trzaskających drzwi i zarzucających na zakrętach drugich sekcji w przegubowcach. Każde rozstanie jest trudne, ale większość z nas przygotowywała się na tę chwilę już od dłuższego czasu, bo historia kiedyś musiała zatoczyć koło. Stało się to właśnie tu i teraz, w stolicy Wielkopolski.

Ikarusy to pojazdy, które cieszą się ogromną popularnością zarówno wśród osób młodych, jak i starszych. Kojarzą je i kobiety, i mężczyźni. Nikt nie jest również w stanie podważyć rozpoznawalności i kultowości tych autobusów, dlatego zasługiwały one na szczególne pożegnanie – takie jak to zorganizowane w Poznaniu.

14 stycznia 2010 roku był ostatnim dniem eksploatacji na liniach dziennych pojazdów wysokopodłogowych marki Ikarus 260.04, 280.26 oraz 280.70A. W tym dniu odbyła się oficjalna konferencja prasowa dla dziennikarzy na terenie zajezdni autobusowej przy ulicy Warszawskiej, w nowej hali lakierni. Potem zgromadzeni goście wyruszyli w podróż ikarusem o numerze taborowym 1962, który tego dnia wykonywał kursy na 74/10. Za nim kursy wyjazdowe z zajezdni podjęły także: krótki ikarus 1936, który królował tego dnia na A/8 oraz *ekolog* 1967 na 63/10.

Wszystkie trzy pojazdy symbolicznie po raz ostatni opuściły zajezdnię około godziny 12:30 i wyjechały na linię do obsługi swoich zadań. *Ekolog* podjął kurs ze Śródki o 13:16, krótki ikarus z Centrum Handlowego M1 o 13:05 oraz przegubowy *lewar* z osiedla Orła Białego o 13:05. W przypadku tego ostatniego wystąpiły małe opóźnienia, ze względu na podróż wspomnianych wcześniej dziennikarzy. Wyjazdowy 74/10 zabrał



Kolumna przejechała z ul. 27 Grudnia do zajezdni autobusowej przy ul. Kaczej. Z możliwości zwiedzenia obiektu MPK skorzystało tysiąc osób.

Fot.: Robert Bartkowiak

planowo pierwszych pasażerów od ronda Rataje i dzięki temu grupa dziennikarzy miała możliwość zapytania poznaniaków o wrażenia z ostatniej możliwości jazdy tego typu pojazdami na liniach dziennych w naszym mieście. Potem po dojechaniu na pętlę – ostatnie zdjęcia, ujęcia kamerą oraz wywiady, by ikarus mógł już dalej kontynuować swoją pracę. Niestety, warunki drogowe – korki uliczne – pokrzyżowały plany dotyczące punktualności wszystkich trzech kursujących tego dnia po mieście ikarusów. Jednak osobom, które darzą owe pojazdy sympatią, nie były straszne ani opóźnienia pojazdów spowodowane korkami, ani siarczasty mróz, który tego dnia dawało się niestety odczuć. Wiele osób chwyciło również aparaty, by skorzystać z ostatniej możliwości uwiecznienia tych pojazdów na kliszach i kartach swoich aparatów. Tak pokrótce minęła pierwsza część pożegnania odchodzącej legendy.

Drugą część, już bardziej oficjalną i z większym rozmachem, przewidziano na sobotę 16 stycznia 2010

Ratujmy Stare Bimby!

Przełącz 1% podatku na ratowanie zabytkowych pojazdów!

Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, KRS nr 0000074961



Wszystkie autobusy otrzymały okolicznościowe oznaczenia.

Fot.: Robert Bartkowiak

roku. Wtedy ulicami Poznania przejechała parada złożona z ośmiu pojazdów:

- ikarus 280/A 2282 (pojazd techniczny),
- ikarus 260.04 1936,
- ikarus 280.26 1962,
- ikarus 280.70A 1459,
- ikarus 280.70A 1967,
- ikarus 280.70A 1972,
- ikarus 280.70A 1973,
- ikarus 280/A 2278 (pojazd techniczny).

Wszystkie autobusy opuściły bramę zajezdni punktualnie o 10:30, by na chwilę przed godziną 11 dotrzeć do placu Wolności, gdzie urządzono wystawę taboru. Każdy mógł po raz ostatni usiąść za sterami wozów, zrobić pamiątkowe zdjęcie, czy na koniec przejechać się jednym z tych kultowych autobusów w specjalnie przygotowanej dla mieszkańców miasta paradzie. Na miejscu można było również kupić trzy rodzaje pocztówek, specjalnie przygotowanych na tę okoliczność. Cały dochód z ich sprzedaży przeznaczono na akcję ratowania zabytkowych pojazdów. Mimo niezbyt sprzyjającej pogody – dość niskich temperatur panujących już od dłuższego czasu – na placu w centrum miasta zgromadziło się bardzo dużo osób, które chciały po raz ostatni zobaczyć i przejechać się ikarusami. Chwilę po godzinie 12 parada złożona z ośmiu pojazdów wyruszyła z placu Wolności przez ulicę

Ratajczaka oraz św. Marcin, a dalej po trasie linii autobusowej A, do zajezdni przy ulicy Kaczej. Cała kawalkada złożona z ikarusów wywołała niemałe zainteresowanie wśród kierowców i przechodniów. Po prostu nie dało się koło niej przejechać bądź przejść obojętnie. Nigdy dotąd nie zgromadzono niewątpliwie tak wielkiej radości i kultowości w jednym miejscu.

Cała sentymentalna podróż trwała mniej więcej pół godziny. Później, po dotarciu do celu – zajezdni autobusowej przy ulic Kaczej (zwanej *Kaczogrodem*) – każdy autobus uczestniczący w paradzie pokonał standardową drogę każdego pojazdu zjeżdżającego do zajezdni, czyli tzw. obsługę codzienną (w skrócie OC). Następnie pod okiem kierownictwa zajezdni stworzono możliwość zwiedzenia hal tamtejszej zajezdni oraz obejrzenia specjalnie na tę okazję przygotowanego *ogórka* w roli pług śnieżny, który stacjonuje na tej zajezdni i od dłuższego czasu nie jest wykorzystywany do swoich celów. W czasie zwiedzania zajezdni przez zainteresowanych, wszystkie osiem ikarusów ustawiono w ośmiu halach, jeden obok drugiego, by każdy wystawał coraz dalej. Była to sceneria, którą zaaranżowano specjalnie do zrobienia pamiątkowego zdjęcia wszystkich uczestników pożegnania pojazdów wysokopodłogowych w MPK Poznań. Po wykonaniu zdjęcia z zajezdni stopniowo wyjeżdżały pojazdy, by odwieźć mieszkańców do centrum miasta. Tak właśnie przebiegła druga i ostatnia część pożegnania naszych gwiazd.

W tym roku zakończyła się w Poznaniu bardzo ważna epoka – epoka jeżdżących legend – autobusów marki Ikarus. Staliśmy się świadkami wydarzenia, które będziemy bardzo długo nosić w pamięci i nie omieszkamy o nim opowiedzieć przyszłym pokoleniom. Choć na chwilę obecną nie zdajemy sobie może z tego sprawy, to prędzej czy później ta rzeczywistość do nas dotrze. Nasze wycieczki nad jezioro Strzeszyńskie nie będą już takie same, podobnie jak dojazdy do kampusu UAM na Morasku. Już nigdy nie zaskoczą nas swoją obecnością jako pojazd rezerwowo na danej linii. Teraz czekają nas już tylko podróże jednymi z najnowocześniejszych pojazdów w Polsce. Niewiele polskich miast może pochwalić się całościową obsługą linii autobusowych pojazdami wyłącznie niskopodłogowymi. Pociesza jednak fakt zachowania dwóch pojazdów historycznych: ikarusów 260.04 oraz 280.26, które – co prawda tylko okazjonalnie – będą cieszyć nasze oko. Można też wybrać się na wycieczkę do jednego z miast, gdzie *wysokopodłogowce* są jeszcze codziennością – np. do Warszawy. Należy jednak pamiętać, że historia i tam zatoczy – prędzej czy później – koło.

Klubowe pożegnanie ikarusa 435.05C Zima na biało

Marcin Jurczak

Historia jedyne go poznańskiego ikarusa 435 sięga roku 1994. Wtedy to do Poznania dotarł pierwszy i jednocześnie ostatni przedstawiciel przegubowców serii 400. Ikarus o numerze 1501 zmontowany został w ZNA Biskupice, a obok nietypowej konstrukcji od początku eksploatacji wyróżniał się indywidualnym, biało-zielonym malowaniem. Po pożegnaniu serii 200 dawny wóz 1501 (dziś: 1951)

został (oficjalnie) ostatnim liniowym ikarusem w Poznaniu. Dzięki niżej położonej podłodze i wyższemu komfortowi jazdy, opinie pasażerów o tym pojeździe od początku eksploatacji były pozytywne. Problemów warsztatowi dostarczał nietypowy, pięciocylindrowy silnik, którego drgania przenoszone były na konstrukcję nadwozia. Warto wspomnieć, że był to pierwszy przegubowiec we flocie MPK



Pętla Kampus UAM Morasko. Uczestnicy przejazdu uśmiechają się do pamiątkowego zdjęcia.

Fot.: Robert Bartkowiak

z silnikiem na zwisie tylnym, pozwolił zatem na zdobycie wielu doświadczeń, przydatnych przy późniejszej eksploatacji przegubowych autobusów niskopodłogowych. Nietypowa konstrukcja pojazdu do dzisiaj stanowi wyzwanie dla kierujących – szczególnie przy trudnych warunkach drogowych, kiedy stosunkowo łatwo jest wyprowadzić pojazd z zadanego toru jazdy – a napęd na ostatnią oś raczej nie ułatwia kontroli nad autobusem. Poznański ikarus 435 dzielnie przetrwał falę kasacji w ostatnich latach i po dziś dzień kursuje na liniach – także nocnych.

Wizja rozstania z nietypowym, biało-zielonym autobusem (z racji umaszczenia nazwanym Białą Damą) skłoniła członków KMPS do organizacji przejazdu zamkniętego. Dzięki uprzejmości Dyrekcji Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego imprezę udało się zrealizować w dniu 3 stycznia 2010. Zimowa aura i kilkunastostopniowy mróz nie zniechęcił Klubowiczów – w podróż ikarusem wybrała się ponad 30-osobowa ekipa. Impreza rozpoczęła się o godz. 10.00 na Dworcu Głównym PKP. Autobus odwiedził m.in. Górczyn, Luboń, os. Kwiatowe i Lotnisko Ławica, by

udać się w stronę północno-zachodniej części miasta. Po odwiedzeniu Kiekrza, Strzeszyna, Podolan i pętli przy ul. Szarych Szeregów uczestnicy dotarli na os. Sobieskiego. W dalszej części przejazdu odwiedzono także os. Różany Potok, pętlę Os. Łokietka i Dworzec Garbary. Nie mogło zabraknąć odwiedzin na Ratajach i w Koziegłowach, a na koniec uczestników imprezy odwieziono jeszcze do centrum. Nie zabrakło pamiątkowych zdjęć w wielu różnych aranżacjach, w większości urozmaiconych mniej lub bardziej zaśnieżonym krajobrazem okolicy. Impreza stała się okazją do zintegrowania Klubowiczów – obok dyskusji podejmujących tematy komunikacji autobusowej i tramwajowej znalazł się czas na przeprowadzenie bitwy śnieżnej. Co ważne, impreza stała się także okazją do zaznajomienia młodszych stażem miłośników komunikacji miejskiej z ciekawą konstrukcją ikarusa 435 – obok możliwości wykonania zdjęć pozwalając im także na poszerzenie posiadanej wiedzy. Serdeczne podziękowania za możliwość organizacji przejazdu składamy na ręce Dyrektora Krzysztofa Książyka. Za sterami pojazdu zasiadł kierowca z Wydziału A-1 i nasz Klubowicz – Darek Berger, któremu również dziękujemy.

Nocna impreza tramwajowa wagonem typu 3G Mroźna holenderska nocka

Bartosz Kaj

W nocy z 23 na 24 stycznia odbył się nocny przejazd dla miłośników wozem 3G 805, za sterami którego zasiadł Maciej Wojciechowski.

Prócz członków KMPS przybyli miłośnicy m.in. z Warszawy, Szczecina czy nawet odległego Krakowa. Tym ostatnim należą się szczególne słowa uznania i pochwały za poświęcenie i przyjazd do Poznania w te mroźne dni. Planowana wcześniej trasa przejazdu w trakcie imprezy uległa znacznej modyfikacji. *Holender* dotarł m.in. na

Dębiec, Junikowo, Starołękę i most św. Rocha. Stałym punktem wielu przejazdów tramwajowych (nie tylko w Poznaniu) jest wspólne grillowanie. Mimo wyjątkowo mroźnej nocy (było ok. minus 15 stopni), tego punktu programu nie można było pominąć. Ostatecznie grill odbył się na przystanku końcowym Junikowo. Impreza rozpoczęła się około 20 na Gajowej, a skończyła po 5 nad ranem. Mimo przenikliwego zimna skutecznie zniechęcającego do robienia zdjęć, przejazd należy zaliczyć do bardzo udanych.

Podróże kształcą, czyli transport publiczny w Niemczech na przykładzie Drezna (cz. 2) DVB – Wir bewegen Dresden

Robert Bartkowiak

Tramwaje

Już na pierwszy rzut oka widać, że Drezno to miasto, w którym już dawno temu postawiono na tramwaje, jako na ekologiczny i wydajny środek transportu. Świadczy o tym kończąca się w 2010 roku wymiana taboru tramwajowego na całkowicie niskopodłogowy wraz z niezbędną do tego infrastrukturą.

Drezno obsługuje dwanaście linii tramwajowych (zakres od jedyńki do trzynastki – bez piątki). Wszystkie kursują w dzień roboczy w takcie dziesięciominutowym w godzinach 7–18, między 18 a 21 co 15 minut, a co 20 minut w godzinach: 5–7 oraz 21–23. Wyjątek od reguły stanowią tramwaje linii numer jedenastki, które w dzień roboczy na przystankach pojawiają się co 7-8 minut w godzinach szczytowych: 7-9 oraz 13-18.

W Dreźnie nie ma komunikacji stricte nocnej. Wybrane linie tramwajowe wykonują kursy całodobowo – między 23 a 4 w takcie trzydziestominutowym. Są to linie nr 2, 3, 4, 6, 7, 11, 12 oraz 13. Dzięki temu każda część miasta zyskuje atrakcyjne i szybkie połączenie z centrum, gdyż na prawie każdą końcówkę dociera zawsze jedna linia wykonująca kursy całodobowo.

Ciekawe rozwiązanie zastosowano na fragmencie linii tramwajowej nr 8 z *Hellerau Kiefernweg* do *Infineon Nord*. Tutaj kursy realizowane są na życzenie za pomocą taksówek o ściśle określonych godzinach, by na *Infineon Nord* pasażer mógł przesiąść się na siódmkę jadącą już do centrum. By taki kurs się odbył, wystarczy go zgłosić na 20 minut przed planowanym kursem w rozkładzie pod specjalnym numerem telefonu. Przykładowo, gdy kurs jest zaplanowany na 23:55, to należy to zgłosić telefonicznie najpóźniej około godziny 23:35. W taksówce firmy Alita obowiązują normalne bilety jednorazowe DVB oraz bilety miesięczne i roczne. W przypadku braku biletu, można go bez problemu zakupić u kierowcy taksówki! Dodatkowo w centrum miasta wszystkie tramwaje są ze sobą skomunikowane na *Post Platz* i wyjeżdżają we wszystkich kierunkach o tej samej godzinie.

W Dreźnie można na stałe spotkać linię łączoną, gdzie tramwaje na przemian obsługują obie z nich – 10 oraz 12. U nas taka sytuacja miała miejsce w przypadku remontu torowiska na ulicy Warszawskiej. Wtedy połączono linie numer 6 i 8, a tramwaje wykonywały kursy na przemian z „przeszyldowaniem” na rondzie Śródka. W Dreźnie hipotetyczną końcówką jest *Striesen*, a pasażer jadący tramwajem jest informowany poprzez zapowiedź o zmianie numeru linii i możliwości kontynuowania podróży, ale już zmienioną linią. Na owe linie nie trzeba specjalnie wypuszczać pojazdów wyposażonych w wyświetlacze czy zapowiedzi głosowe, gdyż wszystkie pojazdy, które posiada DVB, mają tego typu „bajery” w standardowym wyposażeniu.

Drezdeńskie przedsiębiorstwo pokusiło się o nadanie dwóm charakterystycznym liniom tramwajowym tzw. „przydomków”, ze względu na obiekty znajdujące się przy trasie tramwajowej. Linia numer cztery jest więc

nazywana linią kultury, gdyż skupia wokół siebie wszystkie najważniejsze zabytki, muzea i wystawy w regionie. Jest to tym samym klasyczna alternatywa dla linii turystycznej, realizowanej stricte przez zabytkowe autobusy DVB. Natomiast linia tramwajowa numer dziewięć na pewno przypadłaby do gustu maniakom zakupowym. Nie bez przyczyny nazwano ją linią zakupową, gdyż wiedzie koło wielu dużych i znanych centrów handlowych oraz domów towarowych.

Na chwilę obecną DVB jest w posiadaniu 156 wagonów niskopodłogowych, których dostawy rozpoczęły się już w 1995 roku. Dzięki sukcesywnej wymianie taboru, Drezno może się pochwalić jednymi z najnowocześniejszych tramwajów w Niemczech i Europie. W roku 2010 po dostawie kolejnych wagonów z ulic Drezna na dobre znikną tramwaje pochodzące z Czech – typu T4 – dzięki czemu cała drezdeńska komunikacja będzie obsługiwana wyłącznie przez pojazdy przyjazne osobom starszym, niepełnosprawnym czy rodzicom z wózkami.

Tabor tramwajowy eksploatowany przez niemieckiego przewoźnika wskazuje również na elastyczność przedsiębiorstwa i dostosowanie pojazdów do realiów panujących w mieście. Tutaj myśli się również w kategoriach przyszłościowych. Przykładem tego może być zakup zupełnie nowych niskopodłogowych wagonów dwukierunkowych do organizowania komunikacji zastępczej (tzw. *Ersatzverkehr*) w przypadku remontów ze ślepo zakończonymi fragmentami torowisk. Drezno posiadało także najdłuższe tramwaje na świecie (Bombardier NGTD12DD, liczące sobie około 45 metrów), służące do obsługi linii o dużych potokach pasażerskich. Posiadało, ponieważ w ostatnim czasie zostało wyprzedzone przez Budapeszt, po zakupie przez tamtejszego przewoźnika wagonów Combino o długości ponad 50 metrów.

Tabor tramwajowy posiadany przez DVB na koniec 2009 roku:

Producent oraz typ	Lata budowy	Ilość
Bombardier NGTD12DD	2003-2005	40
Bombardier NGTD8DD	2006-2009	36
DWA Bautzen NGT8DD	2001-2002	23
DWA Bautzen NGT6DD	1995-1998	47
DWA Bautzen NGT6DDZR	1995-1998	13
ČKD Praha T4D-MS	1968-1983	1
ČKD Praha T4D-MT	1971-1984	71
ČKD Praha TB4D	1969-1979	22
ČKD Praha B4D-MS	1971-1984	3

Fenomenem drezdeńskiej komunikacji miejskiej jest nie tylko nowoczesny i przyjazny z punktu widzenia pasażera tabor, lecz przede wszystkim perfekcyjnie



Hauptbahnhof. Drezno nie kojarzy się tylko z nowoczesnymi pojazdami, ale także z zadbaną infrastrukturą. Są to przystosowane dla pojazdów niskopodłogowych przystanki oraz elektroniczne rozkłady jazdy pokazujące rzeczywisty czas przyjazdu pojazdów komunikacji miejskiej.

Fot.: Robert Bartkowiak, 24.07.2009

działająca sygnalizacja świetlna na każdym skrzyżowaniu. Nawet najlepszy tabor nie jest w stanie wynagrodzić pasażerowi komunikacji miejskiej stania w korkach czy zatrzymywania się pojazdów praktycznie na każdym świetle. Tutaj można się przekonać o zdecydowanym i namacalnym priorytecie dla transportu publicznego, który w Polsce zawsze był i będzie tematem tabu i barierą nie do pokonania.

Jakikolwiek tramwaj dojeżdżający do jakiegokolwiek skrzyżowania z sygnalizacją świetlną, w 97% procentach przypadków otrzymuje bezzwłocznie zieloną falę. Podobnie wygląda odjazd z przystanku. W tramwaju zamykają się drzwi. Na przejściu dla pieszych zapala się sygnał ostrzegawczy. Potem pojawia się sygnał umożliwiający wjazd na skrzyżowanie i pojazd bez problemu może pokonać kolejne kolizyjne odcinki. Wszystko odbywa się w ciągu ułamków sekund, a nie kilkunastu, jak w Poznaniu. Nie ma skrzyżowań, gdzie sygnalizacja działa w sposób cykliczny.

Specjalny system sterowania światłami okazuje się również niekiedy przydatny zwykłym samochodom, w szczególności na odcinkach niewydzielonych, gdzie tramwaje i samochody mają wspólny pas. Korki tworzące się na danym odcinku, mogą być „rozładowane” przy skrzyżowaniach przez jadący tramwaj, który już wcześniej potrafi sobie załączyć zieloną falę. Dzięki temu, jeśli taki tramwaj przed skrzyżowaniem ugrzęźnie w sznurze samochodów, cały ruch z danego kierunku otrzymuje zieloną falę, by przepuścić zarówno tramwaj, jak i stojące przed nim auta. Trwa to tak długo, aż pojazd szynowy nie pokona danego skrzyżowania.

Wszystkim zapewne jest dobrze znany system służący do przekładania zwrotnic – TRACK. Zaskoczeniem na pewno nie będzie fakt, iż w Dreźnie zwrotnice również przekładane są w sposób automatyczny. By tego dokonać, motorniczy musi w wyznaczonym miejscu wcisnąć przycisk znajdujący się na pulpicie i trzymać go tak długo, aż zwrotnica się nie przełoży. System ten sam uaktywnia się przed zwrotnicą, pytając osobę

prowadzącą, w którą stronę ma zamiar jechać. Odbywa się to przez automatyczne mruganie przycisków służących do zainicjowania przełożenia zwrotnicy po wjechaniu w odpowiednią strefę. W Poznaniu przebiega to na nieco innych zasadach. U nas motorniczy wciska odpowiedni przycisk i czeka, aż dokona się cała operacja. Często bywa tak, że po przejechaniu zwrotnicy urządzenie nie jest wyłączone przez kierującego, co może spowodować groźną sytuację na następnym skrzyżowaniu, w szczególności na lewoskrętach. Tym sposobem pośpiech i brak roztropności może sprawić, że niewyłączone urządzenie przełoży zwrotnicę „samo”, pod nieuwagę kierującego. W najlepszym przypadku może się to skończyć zmianą trasy.

Poznańskie MPK próbuje zaradzić temu ryzyku montując TRACK-a, który wydaje dźwięk w przypadku, gdy urządzenie jest włączone. Takie urządzenie posiada już skład 114+113, jest ono w fazie testowania. Czy się sprawdzi, czas pokaże. Drezdeńskie rozwiązanie jest jednak przyjemniejsze dla uszu, bezpieczniejsze dla pasażera i wymaga teoretycznie mniejszej uwagi.

Niewątpliwą atrakcją, którą można spotkać na torowiskach w Dreźnie jest CarGoTram, czyli towarowy tramwaj. Jest to jedyne tego typu rozwiązanie obecnie stosowane w Europie. Z historii wiemy, że poznańskie tory również kiedyś wykorzystywano do innych celów niż przewozy pasażerskie. Towarowy tramwaj dostarcza z centrum logistycznego, które mieści się koło dworca *Friedrichstadt*, elementy karoserii i samochodowe komponenty do fabryki Volkswagena zlokalizowanej przy *Straßburger Platz*; przez centrum miasta po zwykłych szlakach tramwajowych. Do przewozu tych wszystkich elementów zakupiono specjalne pociągi o długości 60 metrów, które mogą jednorazowo przewieźć 214m³ towarów o łącznej wadze 60 ton. Każdy taki kurs tramwaju uwalnia miasto od trzech przejazdów dużych samochodów ciężarowych.

W Dreźnie działa również muzeum drezdeńskich tramwajów, które mieści się przy *Trachenberger str.* w specjalnych halach obok funkcjonującej normalnie zajezdni tramwajowej i nowej siedziby DVB. Ilość zabytków zgromadzonych na przestrzeni 137 lat jest ogromna. Na tabor historyczny składa się 15 wagonów silnikowych i 15 wagonów doczepnych. Niestety nie ma



Carolabrücke. Niewątpliwa duma DVB – 45 metrowy tramwaj NTD12DD wyprodukowany przez firmę Bombardier.

Fot.: Robert Bartkowiak, 23.07.2009

Z kraju i ze świata

możliwości zwiedzenia muzeum ani przejazdu historycznymi pojazdami na co dzień. Muzeum otwierane jest tylko cyklicznie, w wyznaczonych z góry terminach. Raz lub kilka razy w roku organizowane są nocne przejazdy połączone ze zwiedzaniem muzeum. Wszystkie informacje na ten temat można znaleźć pod adresem przewoźnika. Jeden z tramwajów NGT6DD o numerze taborowym 2509 posiada specjalną reklamę całopojazdową, która promuje muzeum i zachęca do odwiedzenia go w zaplanowanych terminach.

Autobusy

Wszystkie autobusy, jakie posiadało DVB w końcu 2008 roku – 155 sztuk – są przyjazne osobom niepełnosprawnym i rodzicom z wózkami. Przedsiębiorstwo eksploatuje trzy marki pojazdów: Mercedes-Benz – 57 sztuk, MAN – 47 sztuk oraz Solaris – 51 sztuk (w tym jeden pojazd hybrydowy). Jak widać, proporcja marek jest mniej więcej taka sama.

Omawiając autobusy warto zwrócić uwagę na konsekwentną politykę przedsiębiorstwa, która podkreśla rolę tramwaju w aglomeracji drezdeńskiej – to on jest głównym środkiem transportu w mieście. Tabor autobusowy jak na standardy naszego zachodniego sąsiada jest dość starawy i porównywalny z Poznaniem. Najstarsze autobusy – mercedesy i MAN-y – pochodzą z 1997 oraz 1998 roku. Wszystkie linie autobusowe są już od dawna obsługiwane przez pojazdy niskopodłogowe, a w ostatnim czasie zdecydowanie większą część funduszy przeznaczono na infrastrukturę tramwajową oraz zakup nowych tramwajów, dostosowanych do potrzeb miasta. Autobusy są tutaj traktowane jako alternatywa i pełnią funkcję strictly dowozową na odcinkach, gdzie budowa tramwaju jest jeszcze nieopłacalna. Linie autobusowe praktycznie nie pokrywają się z tramwajowymi, tylko przecinają je, umożliwiając szybką przesiadkę z tramwaju na autobus i odwrotnie.

Autobusy również objęto priorytetem na wielu skrzyżowaniach (ale nie wszystkich) – w odpowiednich miejscach załączają sobie zielone światło na tej samej zasadzie, co tramwaje. Dzięki temu autobusy nie kwitną w korkach, a często wręcz przyczyniają się do ich rozładowania. Tym samym zarówno pasażerowie, jak i część kierowców (szczególnie tych podążający tuż przed lub zaraz za autobusem) jest z tego faktu zadowolonych.

DVB w swoich działaniach nie ukrywa, iż zależy mu na szybkim i sprawnym poruszaniu się po mieście. Ustalona w 2000 roku sieć autobusowa nie spełniała do końca potrzeb tak dynamicznie rozwijającego się miasta, jakim jest Drezno. Dlatego po obywatelskich konsultacjach i pracy wielu ekspertów opracowano zupełnie nowy układ linii autobusowych, który ma poprawić poruszanie Drezna.

Działania rozpoczęto 12 lutego 2009 roku, a ich efekt można było zobaczyć już 28 listopada. Wtedy to weszła w życie zupełnie nowa numeracja linii autobusowych z wieloma zmianami w porównaniu do wcześniejszego układu tras. Według wstępnych założeń nowy układ pozwoli zwiększyć roczne przewozy o ponad 1,5 miliona pasażerów.

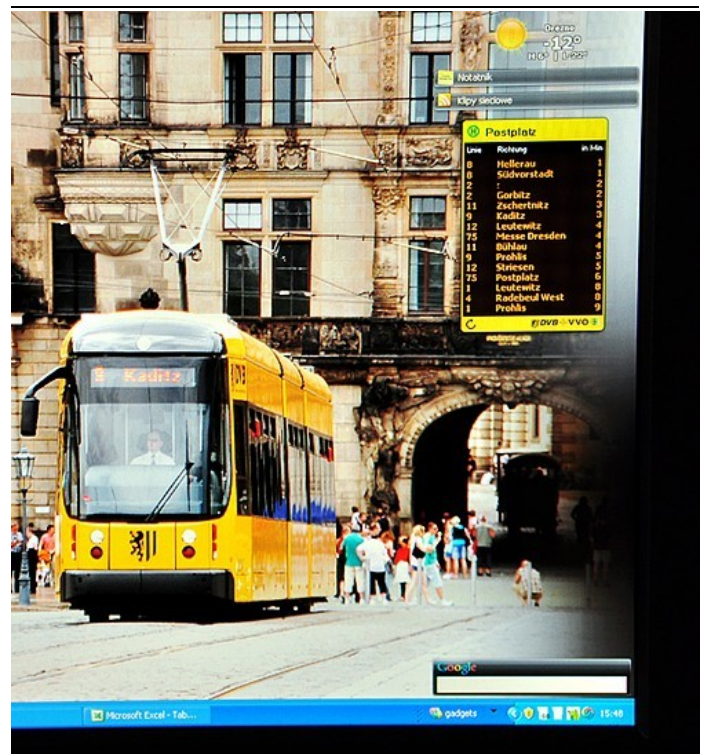
W kwestii autobusów warto jeszcze wspomnieć o wspólnych planach *Dresdener Verkehrsbetriebe AG*



Postplatz. Główny punkt przesiadkowy w samym sercu miasta. Warto dodać, że przystanek jednorazowo jest w stanie obsłużyć dwa tramwaje o długości 45 metrów.

Fot.: Robert Bartkowiak, 23.07.2009

(DVB) oraz *Leipziger Verkehrsbetriebe GmbH (LVB)*. Oba saksońskie miasta planują zakup 26 przegubowych pojazdów hybrydowych w ramach projektu „Modellregion Elektromobilität”, prowadzonego przez *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)*. Zarówno w Dreźnie, jak i w Lipsku przybędzie po 13 nowych pojazdów



Każdy ze strony internetowej niemieckiego przewoźnika – DVB – może pobrać specjalny program, który będzie wyświetlał rzeczywisty czas odjazdu tramwaju, bądź autobusu ze wszystkich przystanków w Dreźnie i okolicach. Dostępna jest również opcja wyświetlania odjazdu szybkiej kolei miejskiej z dworców i stacji, które są jednocześnie węzłem przesiadkowym.

Fot.: Robert Bartkowiak

z napędem hybrydowym. Warto również dodać, że oba te miasta posiadają już w swojej flocie tego typu autobusy. Drezno zakupiło solarisa Urbino 18 Hybrid już w 2006 roku – była to pierwsza hybryda wyprodukowana seryjnie przez polskiego producenta z siedzibą w Bolechowie koło Poznania. Lipsk kupił identyczny pojazd rok później – w 2007 roku.

Infrastruktura

Infrastruktura w mieście nie pozostawia wiele do życzenia. Stan torowisk jest bardzo dobry, chociażby ze względu na obsługę całej już sieci przez tramwaje niskopodłogowe. W centrum miasta dominują torowiska wydzielone lub ulice całkowicie wyłączone z ruchu samochodowego. Poza centrum większość tras ma kontakt z ruchem ulicznym – brak osobnego pasa ruchu. Bardzo popularne są zielone torowiska, które nie są jednak tak zadbane jak nasze przy ulicy Solnej. Wszystkie przystanki w mieście są w stanie zmieścić pojazdy o długości 45 metrów. Ba! Niektóre z nich, jak choćby jeden z głównych punktów przesiadkowych w mieście na *Post Platzu*, jest w stanie zmieścić jednorazowo dwa takie pojazdy! Nietrudno policzyć, że jego długość wynosi co najmniej 90 metrów.

Każdy przystanek jest właściwie oznakowany i przystosowany do przyjęcia pojazdu niskopodłogowego. We wiatkach zawsze znajduje się papierowy rozkład jazdy oraz schemat całej sieci obsługiwanej przez DVB. Ze zwykłych rozkładów jednak nikt nie korzysta, ze względu na działający system tablic na przystankach, które pokazują rzeczywisty czas przyjazdu tramwaju bądź autobusu. DVB daje również możliwość ściągnięcia specjalnego programu na komputer bądź inne urządzenia z dostępem do internetu, który po uruchomieniu pokazuje rzeczywisty czas odjazdu tramwajów i autobusów ze wszystkich przystanków w mieście.

W głównych punktach przesiadkowych umieszczono centra DVB, w których można bez problemu otrzymać bezpłatnie schemat sieci znany z przystanków i pojazdów komunikacji miejskiej. Osoby tutaj pracujące udzielają także wszelkich informacji na temat zmian w kursowaniu konkretnych linii oraz doradzają, jaka trasa czy bilet będzie dla pasażera najkorzystniejszy. Dostępne są także różne komunikaty i broszury w wersji papierowej, które można zabrać ze sobą.

Drezno planuje już budowę kolejnej linii tramwajowej na targi (*Messe Dresden*). Na chwilę obecną planowany jest jej przebieg, wszystkie koszty oraz możliwość

otrzymania dofinansowania. W najkorzystniejszej sytuacji tramwaj pod budynek targów dotrze już w 2011 roku, zastępując przy tym linię autobusową numer 75. Autobus nie jest najlepszym rozwiązaniem, gdyż w momencie natłoku zwiedzających tworzą się ogromne korki na *Pieschener Allee* oraz *Schlachthofbrücke*, które skutecznie blokują autobusy. Tramwaj pozwoli w zdecydowanie krótszym czasie dowieźć wszystkich zainteresowanych spod dworca głównego pod samo główne wejście targowe. Nowa trasa będzie rozpoczynać się przy szpitalu *Friedrichstadt*. Jej długość wyniesie 1,4 kilometra. Na nowym odcinku tramwaje pokonają cztery przystanki. Jej szacowany koszt wraz z budową wiaduktu to około 15 milionów euro. W przyszłości planuje się przedłużenie linii przez dodatkowy most na Łabie w kierunku *Mickten* i *Kaditz*.

DVB dla miłośników

W punktach sprzedaży biletów i informacji DVB można nabyć różne gadżety, które są gratką dla miłośników komunikacji miejskiej. Wybór gadżetów jest ogromny. Należą do nich różne bogato ilustrowane publikacje oraz filmy DVB pokazujące dawny i obecny kształt komunikacji miejskiej w Dreźnie. Istnieje również możliwość zakupu wszelkiego rodzaju modeli. Dostępne są zarówno modele starsze, jak i nowsze – autobusów oraz tramwajów – m. in. Solaris Urbino 18 Hybrid i Bombardier NGTD12DD. Inne gadżety to: spinki do krawatów wszelkiej maści, zapalniczki, długopisy, smyczki czy pluszowe maskotki.

Cyklicznie organizuje się również dni otwarte zajezdni autobusowych i tramwajowych oraz możliwość przejazdu zabytkowymi wagonami, których DVB posiada niemało.

Drezno to nie tylko miasto piękne, ale przede wszystkim miasto z rewelacyjnie zorganizowanym transportem publicznym. Świadczą o tym między innymi liczne inwestycje w nowy tabor, zarówno ten tramwajowy, jak i autobusowy. W ostatnich latach powstało wiele nowych tras tramwajowych, a wszystkie działania podejmowane w Dreźnie są ukierunkowane na uczynienie pojazdów szynowych wiodącym środkiem transportu. Wynika to z ogromnych nakładów finansowych na transport publiczny oraz długofalowej polityki przedsiębiorstwa, która jest realizowana przez fachowo wykształconych inżynierów i pracowników. Wszystko to składa się na fenomen drezdeńskiej komunikacji miejskiej o którym najlepiej przekonać się samemu. Zapraszamy więc do Drezna.

130 lat Dworca Głównego w Poznaniu Tu stacja: Poznań Centralny

Krzysztof Springer

16 listopada przypadła 130. rocznica oddania do użytku stacji Poznań Główny – jednej z najważniejszych i największych stacji kolejowych w Polsce. Ze względu na ilość odprawianych pasażerów (kilka milionów w ciągu roku) posiada ona najwyższą kategorię – A (według klasyfikacji PKP). Od pewnego czasu trwają rozmowy i prace nad nowym wyglądem dworca i jego przyszłością. Nadszedł więc czas, aby poświęcić w Przystanku trochę uwagi jego długiej i zacnej historii.

Pierwszy dworzec kolejowy w Poznaniu powstał w 1848 roku dla obsługi pasażerów nowo pobudowanego szlaku łączącego Poznań ze Stargardem Szczecińskim i Szczecinem. Znajdował się on poza murami miejskimi, pomiędzy dzisiejszymi ulicami Sienkiewicza i Zwierzyniecką. Na skraju ZOO i ulicy Zwierzynieckiej znajdowała się część pasażerska, a na terenie obecnej (jeszcze) zajezdni tramwajowej – część towarowa.

Niektóre budynki pamiętają jeszcze czasy, gdy w ich pobliżu przejeżdżały pociągi, nie tramwaje.

Dworzec Poznań Główny, zwany też w przeszłości Posen Hauptbahnhof oraz Poznań Centralny, rozpoczął funkcjonowanie w 1879 roku. W tym samym czasie oddano do eksploatacji linię z Poznania przez Piłę do Kołobrzegu i Słupska (przez Miastko).

Historia stacji Poznań Centralny

Szybki rozwój kolei w Wielkopolsce oraz w samym Poznaniu sprawił, że ówczesne dworce usytuowane pod Poznaniem okazały się niewystarczające. Do 1870 roku Pruskie Ministerstwo Handlu, Przemysłu i Robót Publicznych zatwierdziło projekt i lokalizację nowego dworca w jednym miejscu dla wszystkich Towarzystw Kolejowych.

Nowy obiekt miał zostać zbudowany na błoniach, w pobliżu pasa fortecznych umocnień. Prace budowlane rozpoczęto w 1874 roku i kontynuowano przez kolejne 5 lat. Zbudowany gmach z czerwonej cegły w stylu neoromańskim wzorowany był na Dworcu Poczdamskim w Berlinie.

Jak pisze w swojej Monografii DOKP Poznań Pan Henryk Zięba: *budynek centralnego dworca w Poznaniu został wybudowany z czerwonej cegły o fasadzie neoromańskiej z 5-cioma dużymi oknami nad każdymi drzwiami wejściowymi i zegarem na ścianie frontowej. Budynek podzielono na stronę wschodnią i zachodnią. Po każdej stronie dworca zbudowano po 3 perony połączone tunelem. Perony 1 i 4 zostały nakryte wiatami. Pod samym budynkiem nie było przejścia z jednej na drugą stronę dworca. Z szosy Wrocławskiej (obecna ulica Głogowska) do głównego wejścia dworca prowadziła kładka. Przed budynkiem dworca urządzono obszerny plac, z którego ulicą Dworcową poprzez wybudowany most nazwany Kaponierą, prowadzi droga do centrum miasta. Od 1880 roku między dworcem a śródmieściem kursował tramwaj konny a od 1898 roku tramwaj elektryczny. Przed dworcem została zbudowana pętla tramwajowa oraz mały budynek należący do zarządu komunikacji miejskiej.*

W roku 1892 wybudowano obecny peron drugi. Rok 1900 przyniósł budowę peronu piątego i trzeciego. Po



Dworzec Główny na czarno-białej pocztówce, nadanej do adresata 21.08.1931. Autor fotografii nieznan, wydana przez: Polskie Towarzystwo Księgarni Kolejowych RUCH S.A.

Pocztówka ze zbiorów Tomasza Torza



Pocztówka-rycina. Dworzec Główny i urząd pocztowy. Data nadania: 13.03.1933. Brak danych dotyczących autora fotografii i wydawcy.

Pocztówka ze zbiorów Tomasza Torza

roku 1904 zbudowano peron numer sześć. Już w 1896 roku wprowadzono bilety peronowe, a dla wygody podróżnych oddano do użytku od strony zachodniej tak zwany Dworzec Łazarski (obecnie Dworzec Zachodni).

Pierwszą gruntowną modernizację gmach dworcowy przeszedł podczas przygotowań do Powszechnej Wystawy Krajowej, która odbyła się w 1929 roku w Poznaniu. W ramach prac modernizacyjnych wykonano:

- połączenie tunelu zachodniego ze wschodnim poprzez wybitie przejścia w podziemiu dworca;
- urządzenie holu tunelowego, do którego prowadziły schody o szerokości 5,5 metra (po przebicium południowej ściany szczytowej);
- nakrycie holu szklanym dachem; umieszczono w nim łamane schody, które prowadziły na dwie strony do poczekalni I, II, III i IV klasy;
- usunięcie wszelkich drewnianych przybudówek, co pozwoliło na pozyskanie obszernego westybulu w kształcie regularnego czworoboku; na dwóch przeciwległych ścianach umieszczono okienka na kasy biletowe, bagażowe, informację i przechowalnię bagażu;
- wymianę podłóg oraz modernizację restauracji;
- odmalowanie całego gmachu;
- zmianę oświetlenia gazowego na elektryczne.

Odbudowa ze zniszczeń wojennych

W wyniku walk o wyzwolenie Poznania (w 1945 roku) budynek dworcowy mocno ucierpiał. Tymczasowo udostępniono podróżnym drewniany barak, który pełnił funkcję dworca. Do odbudowy gmachu przystąpiono już w dniu 13 marca 1945 roku. W roku następnym, 16 stycznia, oddano podróżnym do użytku obszerną poczekalnię. Wraz z odbudową gmachu przeprowadzono modernizację według projektu inżyniera Ulatowskiego. Zmieniono bryłę budynku poprzez nadbudowę jego środkowej części. Osiągnięto to podnosząc strop holu o 3 metry, którego wysokość wzrosła do 17 metrów. Aby rozjaśnić hol, powiększono okna do wysokości 6 metrów. Strop zabudowano kasetonami. W każdej kasecie umieszczono lampę. Wzdłuż dwóch ścian umieszczono kasy biletowe w ilości 10 okienek. Nad nimi znajdowały



Pociąg specjalny z parowozem Ty3-2 odjedzie w kierunku Obornik i Wronek. Nad peronem – konstrukcja nieistniejącego dziś „starego” mostu Dworcowego.

Fot.: Marek Malczewski, 19.05.1990

się pomieszczenia dla pracowników obsługi kas. W tamtych czasach kasy te były najnowocześniejszymi wśród wszystkich kas posiadanych przez PKP! Powierzchnia holu wynosiła 500 metrów kwadratowych. Zbudowano 5 poczekalni, w tym jedną dla młodzieży szkolnej. Odbudowę i modernizację dworca przeprowadziło Przedsiębiorstwo Budowlane Zjednoczenie Nr 3 oraz pracownicy kolejowi sposobem gospodarczym.

Uroczystego otwarcia dokonał 20 kwietnia 1949 roku dyrektor III Oddziału Banku Polskiego – inż. Ratyński, który wręczył symboliczne klucze do budynku dworca dyrektorowi okręgu, inżynierowi Mieczysławowi Stodolskiemu.

Nowy rozdział w historii

Z biegiem lat dworzec Poznań Główny przestał niestety odpowiadać potrzebom zarówno pod względem funkcjonalnym, jak i wizualnym. Wymogi społeczne oraz ranga miasta z racji siedziby Międzynarodowych Targów Poznańskich sprawiły, iż zapadła decyzja o całkowitej modernizacji kompleksu dworcowego. Prace budowlane podzielono na pięć etapów:

- modernizacja holu kasowego;
- modernizacja holu operacyjnego wraz z pomieszczeniami usługowymi dla podróżnych;
- modernizacja wnętrza budynku wejścia zachodniego;
- modernizacja wnętrza części gastronomicznej;
- modernizacja bryły budynku głównego oraz budowa nowych wiat i zagospodarowanie otaczającego terenu.

Prace budowlane rozpoczęto w 1970 roku. Etap pierwszy zakończono w 1971 roku, etap II w 1972, etap III w 1973, zaś IV w roku 1974. Ostatecznie modernizację zakończono w 1976 roku. W ramach prac z holu usunięto budki kontrolerów biletów i kiosk Ruchu oraz obniżono sufit poprzez wykonanie ażurowej konstrukcji, w której ukryto oświetlenie. Przebudowane kasy biletowe zyskały większe przeszklenie. Wydłużono hol. Wszystkie ściany wyłożono płytami marmurowymi.

Obniżono czołową część dworca oraz zmieniono ścianę frontową, a ścianę wschodnią i zachodnią pokryto przysłoną kurtynową. Perony 1 i 4 zyskały nowe wiaty. W 1970 roku, przy okazji modernizacji Kaponiery i mostu Uniwersyteckiego, odcięto od reszty sieci tramwajowej tory na ul. Dworcowej.

Projektantem modernizacji dworca był inżynier architekt Zygmunt Kłopotcki oraz Kazimierz Serowski z Biura Projektów Kolejowych w Poznaniu. Otwarcia dokonał dyrektor Edmund Rejek. W ramach modernizacji zainstalowane zostały (jako pierwsze na terenie Dyrekcji Okręgowej w Poznaniu) urządzenia *Pragotron* do wizualizacji informacji o odjazdach i przyjazdach pociągów pasażerskich. Tablice te zastąpiono nowymi dopiero w 1995 roku. Dostawcą 61 tablic oraz centrali sterującej była włoska firma *Solari di Udine*.

Patrząc w przyszłość

Od kilku lat trwają prace nad modernizacją infrastruktury torowej stacji Poznań oraz nad przebudową gmachu dworcowego. Od 2003 do 2009 roku prowadzono przebudowę wschodniej części układu torowego dworca w ramach projektu „Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego”. W ramach tej inwestycji wykonano kompleksową przebudowę torowiska od stacji Swarzędz do przystanku Poznań Junikowo. W ramach tych prac zmodernizowano tory (wraz z głowicą północną i południową stacji), trację elektryczną, perony (z wyjątkiem stacji Poznań Główny) oraz infrastrukturę potrzebną do prowadzenia ruchu pociągów. Przez cały okres prowadzenia prac ruch pociągów odbywał się bez większych zakłóceń.

Obecnie trwają prace nad planowaną przebudową torowiska części zachodniej dworca oraz wszystkich peronów. Z eksploatacji będzie wyłączony peron 7, do którego ma zostać przedłużony Poznański Szybki Tramwaj (PST). Prace nad wprowadzeniem tramwaju na peron 7 powinny rozpocząć się w 2010 roku i zakończyć na Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej w 2012 roku.

Równocześnie z tymi pracami PKP S.A. prowadzi starania dotyczące przebudowy samego gmachu dworcowego. Zgodnie z założeniami na miejscu starego dworca ma powstać nowoczesne zintegrowane centrum komunikacyjne, obejmujące dworzec kolejowy, dworzec autobusowy, połączenie z PST oraz stworzenie nowych



Ty2 jako grzałka jadąca na nawęglanie i bliżej nieznany ST44 w okolicy szopy towarowej.

Fot.: Marek Malczewski, 1.12.1988

powierzchni związanych z działalnością komercyjną. Obszar przyszłej inwestycji zajmuje około 16,5 hektara w ścisłym centrum Poznania.

Cesarski Pawilon Dworcowy (Peron Letni)

Na północ od zasadniczego dworca, przy ulicy Dworcowej, znajduje się peron 4b, bardziej znany jako Peron Letni (w okresie międzywojennym odchodziły z niego pociągi turystyczne) lub Cesarski Pawilon Dworcowy. Dziś bardzo zaniedbany i zniszczony, stanowił niegdyś wizytówkę Poznania. To tam zatrzymywały się pociągi, którymi przyjeżdżały największe osobistości i najzamożniejsi goście odwiedzający stolicę Wielkopolski. Budowa Peronu Letniego była związana z przyjazdem cesarza niemieckiego, Wilhelma II, który odwiedził Poznań w związku z uroczystością odsłonięcia pomnika Fryderyka III. Decyzję o jego powstaniu podjęto w 1902 roku, jednak budowa została ukończona dopiero ok. 1910 roku.

Peron o długości 300 metrów został zaduszony na 1/3 długości. Pierwotny dach wiaty, składający się w większości ze szkła, został ze względów bezpieczeństwa wymieniony na mocniejszą, złożoną z drewnianych kasetonów konstrukcję. Wewnątrz budynku znajdował się salon. Jego ściany były wyłożone dębową boazerią oraz wielkim lustrem, w którym odbijał się blask zdobionego żyrandola. Do dziś niewiele pozostało z tego miejsca. To właśnie na ten peron 27 grudnia 1918 roku wtoczył się pociąg z Ignacym Janem Padarewskim na pokładzie. Wizyta tego wielkiego Polaka zaowocowała zrywem niepodległościowym – Powstaniem Wielkopolskim, jedynym zwycięskim w dziejach Polski! Teraz Peron Letni, zapomniany przez wszystkich, popada w coraz większą ruinę. Może zbliżająca się przebudowa Poznania Głównego i EURO 2012 wymuszą jego remont.

Poznań Główny – Towarowy

W pobliżu Dworca Głównego znajdują się zabudowania dawnej stacji Poznań Główny Towarowy (obecnie teren znany jest bardziej poznaniakom jako Wolne Tory), która była czynna i eksploatowana do końca lat 80. XX wieku. Ruch na stacji towarowej zamarł, kiedy do eksploatacji oddano grupę towarową Poznań-Franowo. Stacja posiadała lokomotywnię, która obecnie jest zniszczona. Lokomotywnia ta jako ostatnia obsługiwała w Poznaniu parowozy. Do niedawna część torowiska stacji Poznań Główny Towarowy służyła za grupę dostawczą na bocznicę ZNTK Poznań. Odstawiano tam tabor przeznaczony do naprawy. Przez jakiś czas stały tam jednostki produkcji PaFaWag, które przez wiele lat jeździły po terenie byłej Jugosławii.

Dworzec Zachodni

Fragment kompleksu dworcowego od strony ulicy Głogowskiej zwany jest Dworcem Zachodnim. Gmach został zbudowany w 1928 roku według projektu Władysława Czarneckiego. Jego budowa była bezpośrednio związana z Powszechną Wystawą Krajową, która została zorganizowana w tym samym roku na terenie dzisiejszych Międzynarodowych Targów Poznańskich. W 1995 roku rozpoczęto rewaloryzację budynku. Inwestycję tę zakończono w dniu 16 czerwca 1996 roku (na otwarciu 68. Międzynarodowych Targów Poznańskich). W ramach tych prac przywrócono dawną świetność budynku. Projektantem był architekt

Franciszek Rybicki. Prace remontowe przeprowadziła firma Renox, a nadzór nad robotami sprawował Oddział Budynków w Poznaniu.

Ciekawostki

Dwa lata temu, 16 lipca 2007 roku o godzinie 1:30, przy peronie piątym zatrzymał się najszlachetniejszy pociąg świata – Orient Express. Rozsławiony przez kryminał Agaty Christie *Morderstwo w Orient Expressie* (oraz filmy nakręcone na podstawie tej książki), podczas 10-minutowego postoju był podziwiany przez wielu poznaniaków i sympatyków kolei, mimo dość późnej pory.

Pisząc o słynnym Orient Expressie nie można pominąć zapomnianego przez historię Nord Expressu. Pociąg ten łączył ze sobą Paryż, Berlin, Poznań, Warszawę oraz Moskwę. Pociąg składał się z najbardziej luksusowych wagonów Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych. Swoją pierwszą kurs odbył już w 1896 roku, łącząc Paryż i Berlin z Petersburgiem (przez Wierzbawo). W 1900 roku uruchomiono polski człon z Berlina przez Poznań, Gniezno, Toruń, Aleksandrów, Kutno i Skierniewice. Pociąg składał się początkowo z trzech, a następnie z czterech wagonów. W 1908 roku polski odcinek przedłużono do Moskwy, gdzie istniało skomunikowanie z koleją syberyjską. Pierwsza wojna światowa przerwała kursowanie Nord Expressu. Powrócił na tory dopiero w 1926 roku staraniem Towarzystwa i PKP. Nowa trasa wiodła z Paryża przez Berlin do Warszawy. Na odcinku Paryż – Berlin pociąg kursował codziennie, a do Warszawy trzy razy w tygodniu. W 1936 roku jego trasę z powrotem wydłużono do Moskwy.

Czym jeszcze poznański dworzec wyróżnia się spośród innych w Polsce? Tylko tutaj pociągi zapowiadane są przez program komputerowy, który funkcjonuje od maja 1996 roku. Swojego głosu do programu użył Paweł Binkowski, aktor Teatru Nowego. Poznań jest też jedną dużą stacją, z której codziennie w ramach rozkładu jazdy odjeżdżają parowozy. Codziennie z peronu 4a odjeżdżają dwa pociągi (od niedawna z wagonami pomalowanymi na ciemnooliwkowe barwy, tak jak przed kilkunastu – kilkadziesiąt laty) do Wolsztyna, prowadzone przez stare parowe maszyny. I być może poznański dworzec nie należy do najnowocześniejszych w kraju – palącym problemem jest np. obsługa osób niepełnosprawnych – ale trzeba wierzyć, że kiedyś stanie się funkcjonalną i estetyczną perełką wśród budynków kolejowych.

Bibliografia:

- H. Zięba, Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu. 1848 – 1945, Poznań 1989.
- H. Zięba, Monografia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu. 1945 – 1992, Poznań 1993.
- H. Zięba, Monografia Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu. 1999 – 2000, Poznań 2001.
- www.wikipedia.pl
- 7 cudów Poznania, [w] www.mmpoznan.pl
- Upadający kawałek historii – Dworzec Letni w Poznaniu, [w] www.wiadomości24.pl
- R. Kroma, Koleje żelazne w Wielkopolsce i na Ziemi Lubuskiej, Poznań 2005
- www.inzynieria.pl

Najciekawsze wstrzymania grudniowe Z archiwum T

Tomasz Gieżyński

3.12. 11/5 194+193. Tej zimy skład *szybkowców* generalnie lekko niedomaga. Przy PKS-ie przepalił się „kabel prądowy”, jak napisano w raporcie NN. Wstrzymanie trwało od 15:21 do 15:33, po czym skład zjechał do zajezdni o własnych siłach.

5.12. Na teren bazy transportu A-2 przy al. Niepodległości w nocy dokonano włamania. Wiele się złego nie stało, jedynie odmówił zmiany dewastacyjne na dwóch starach – 2130 i 2182.

8.12. Kamienie znowu posypały się na PST. Łupem wandali padły szyby w wagonach 506 (14/5) i 156 (+157, 14/3).

14.12. 2/1 232+231. Nieodnotowana przez CNR awaria wagonu 2050 (holownika należącego do Modertransu) na Zwierzynieckiej wstrzymała pracę pociągu linii 2. Zajście wyszło na jaw kilka dni później, gdy raport motorniczego dwójki „nabrał mocy urzędowej” i trafił w ręce właściwych organów.

16.12. 4/6 659. Było tak: *helmut* zjeżdżał na Madalińskiego od strony Traugutta (ok. godz. 23), a VW Passat chciał się zmieścić, jadąc od centrum do Dębca ulicą 28 Czerwca 1956 r. Niestety, miejsca zabrakło. Auto zatrzymało się między tramwajem a chodnikiem. Jego kierowca odmówił jakiegokolwiek pomocy ze strony przybyłego na miejsce patrolu NN i oznajmił, że czeka na Policję, gdyż ma tu pierwszeństwo, a motorniczy to w ogóle nie włączył kierunkowskazu. We wstrzymaniu utknęło ostatnich pięć zjazdowych brygad. Policja przyjechała i udroźniła przejazd. Krewki kierowca dowiedział się czegoś nowego na temat zasad ruchu drogowego, a z wydruku rejestratora zdarzeń wagonu 659 wyszło na jaw, że kierunkowskaz był włączony, zaś tramwaj poruszał się z przepisową prędkością.

17.12. 6/7 190+189. Na przystanku Grochowska w kierunku Miłostowa wsiadło trzech podejrzenie zachowujących się osobników romskiej proveniencji. Zaczęli oni zaczepiać pasażerów, a po reakcji motorniczego rozerwali zamknięte drzwi, obrzucili tramwaj tłuczniami zbijając dwie szyby i uciekli. We wstrzymaniu ustawiło się kilka tramwajów, a dwóch spośród sprawców (18 i 12 lat – nietrzeźwi) wróciło na miejsce zdarzenia i wsiadło do trzeciego z kolei pojazdu. Tam zostali ujęci przez przybyłą w międzyczasie Policję.

19.12. 16/1 124+123. Szesnastka daleko z Sobieskiego nie ujechała, bo już na Alejach Solidarności do motorniczego przyszedł pasażer i poinformował o śpiącym w drugim wagonie kloszardzie, u boku którego waruje agresywnie zachowujący się pies rasy dużej mieszanej. Motorniczy poszedł do wagonu, ale na widok bestii nie podjął interwencji. Tego nie bał się już przybyły na miejsce funkcjonariusz Policji, ale zamiast kiełbasa, poczęstował ujadającego brytana gazem pieprzowym. To dopiero rozszedziło psa, na co zbudził się dotąd słodko drzemający właściciel. Ponieważ powrót na jawę był dość nagły i niezrozumiały, postanowił działać i na kopach



Sporo wstrzymań w centrum powoduje w ostatnich miesiącach... sygnalizacja świetlna. Czasem pomagają jej sami motorniczowie. Wyjeżdżając z PST na trzeciego, motorniczy piętnastki (148+149) zablokował przejazd na wprost. Kilka minut wcześniej takie samo zachowanie innego motorniczego skończyło się 10-minutową blokadą węzła we wszystkich kierunkach – w popołudniowym szczycie komunikacyjnym. W ciągu 20-minutowej obserwacji węzła Most Teatralny „na trzeciego” wyjeżdżało z PST trzech motornicznych.

Fot.: Marcin Jurczak, 3.02.2010

pogonił policjanta przez wagon. Sekundował mu w tym oczywiście jego owczarek, podgryzając pęciny uciekiniera. Zdwojone siły patrolu – przy użyciu gumowych pałek – zaprowadziły w końcu porządek, a agresywna para została zabrana na komisariat. Troll odpowie za znieważenie funkcjonariusza. Wstrzymanie trwało 20 minut w godzinach gorącego szczytu komunikacyjnego (15:05–15:25).

21.12. Drugie dramatyczne grudniowe wydarzenie z udziałem czworonoga skończyło się dla tego ostatniego niestety znacznie gorzej. Odwiecznym zwyczajem pies postanowił oznaczyć wiatę przystankową na pętli Książęca i było to jego ostatnie postanowienie w życiu. Przebiecie z instalacji oświetleniowo-reklamowej oraz wilgoć emitowana przez psa spowodowały śmiertelne porażenie. Pies padł trupem, a jego właścicielka zgłosiła się ze zrozumiałą skargą do MPK. Podczas dochodzenia okazało się, że instalacja zachowywała się dość dziwnie – dopiero całkowite odcięcie prądu w okolicy, łącznie z latarniami i sygnalizacją świetlną, spowodowało odłączenie wiaty od prądu.

21.12. 18/2 903. Jadący Roosevelta *dwupłatowiec* zatrzymał się przy Bałtyku na znak kierującego ruchem funkcjonariusza NN (w kamizelce odbłaskowej, czapce z białym ładowiskiem i z czerwonym świecącym bananem w ręku), by po odczekaniu chwili... ruszyć z miejsca i wbić się „na trzeciego” na wyspę przed Kaponierą we wstrzymanie. Słuszne uwagi krytyczne, skierowane w stronę motorniczego, spotkały się z ripostą: „Przecież jesteście kompletnie niewidoczni!”.

24.12. N21/2 501. Combinacje z niskopodłogową obsługą linii nocnej w Wigilię nie przynoszą chluby Wydziałowi S-1 – mimo wyznaczenia do obsługi tej brygady doświadczonego motorniczego, pozwolił on sobie na kurs zjazdowy z Sobieskiego przyspieszony o około 15 minut względem planu (co oczywiście, nie uwzględniając tego przyspieszenia na karcie wozu). A fe!

Grudzień. Zimą kompletnego świra dostały sygnalizacje dla tramwajów. Z powodu ich awarii sznury tramwajów stały wielokrotnie na węzle Most Teatralny. Drugi w kolejności był węzeł Traugutta, a pewne problemy stwarzał też Dworzec Zachodni i Winogrody/Murawa. Tradycyjne statystyki wstrzymań spowodowanych usterkami najnowszych i najnowocześniejszych

pojazdów – wygrały tatry: w ostatnim miesiącu kursowania na linii 12 zaaplikowały nam 9 awarii (402 brak rozruchu, sterowanie, filtr grzebieniowy; 403 zablokowanie hamulca hydraulicznego na godzinę na PST; 404 zablokowanie hamulca wózka C, przekształtnik, zawór ciśnieniowy wózka C; 409 niskie napięcie i 410 wyciek oleju z wózka C), na drugim miejscu uplasowały się combina z zaskakująco sporą ilością 7 awarii (501 drzwi, 502 drzwi i brak rozruchu, 507 urwany czujnik pokrywy I wózka i połamany pantograf, 508 drzwi, 512 drzwi). Trzecie miejsce na podium zajęły moderusy z czterema wstrzymaniami (166 brak załączania jazdy i pożar w szafie bezpieczników II wagonu, 198 dym spod podłogi i 222 spalony rozrusznik w II wagonie). Puma nie odnotowała wstrzymań – być może dlatego, że mało jeździła.

Nowinki z Pyrogradu

opracowanie: Andrzej Kłos, Kamila Gielniak, Marcin Jurczak



Styczeniowe moderusy. Od początku roku do Gdańska dojechały dwa wagony N8C-NF: 1131 i 1139. Tym samym w Gdańsku jest już po 9 sztuk *helmutów* klasycznych i zmoderusowanych. Ponadto trwa montaż kolejnego składu moderusów Alfa dla Poznania. Chodzi o zrobione „na górkę” pułka ostatniego – miejmy nadzieję – zestawu wagonów HF07 o numerach taborowych 84+83, które przywieziono do Poznania w połowie grudnia. W najbliższych dniach przewidywany jest liniowy debiut *dwuskładu*.



Nowości autobusowe. Kolejne wozy z A-1 otrzymują monitoring. Do autobusów z kamerami dołączyły: 1702, 1703, 1904, 1733 i 1734. W *hybrydzie* na początku grudnia zamontowano ekrany LCD. Wozy 1625-1629, 1850-1867 (wszystkie mają już debiut za sobą – prezentowane zestawienie tabelaryczne jest już zatem kompletne) kursują tylko na określonych (długich) brygadach, przez cały tydzień. Po przegubowym neoplanie N4021TD 1735 na naukę jazdy trafił krótki solaris. Chodzi o solarisa Urbino 12 o numerze 1606, który ma otrzymać dodatkowy fotel instruktora. Jak widać MPK konsekwentnie dostosowuje tabor szkoleniowy tramwajowy i autobusowy do dominującego typu taboru liniowego. Kursantom pozostaje życzyć szerokiej drogi!



Taizé kolejowo. Na przełomie starego i nowego roku kursowały dodatkowe pociągi krajowe obsługujące Europejskie Spotkanie Młodych Taizé. Przewoźnikiem były Przewozy Regionalne, które uruchomiły dodatkowe składy, wypuszczając na trasy tabor zwykle na nich niespotykany. W kierunkach od Poznania kursowały następujące pociągi: Wągrowiec – składy z SU45, Gniezno – jednostki, w tym 3 x EN57, Września – składy i 3 x EN57, Nowy Tomyśl – jednostki i składy, Jarocin – jednostki, Leszno – jednostki i składy, Grodzisk Wielkopolski – składy, oliwkowe *bonanzy* i dwuczłonowa *bipa* z prowadzącą SU45, Oborniki i Wronki – jednostki od pojedynczej do potrójnej.



FPS, Solaris i kolejne komplikacje z niskaczami w Szczecinie. Przetarg w Szczecinie ciągnie się już od roku i niewiele wskazuje na to, by ostatni *replay* miał się zakończyć podpisaniem umowy i dostawą wagonów. Po ostatnim zwycięstwie



W nowym roku zmiany, zmiany, zmiany. Tatry od początku roku jeżdżą na trzynastce. Jako piąty (planowo) *niskacz* pojawia się tam puma. Dyrektor Jan Firlik w wywiadzie udzielonym Gazecie Wyborczej zdradził, że przewoźnik ma plany wyeliminowania najbardziej awaryjnych elementów wagonów RT6N1. Jeśli uda się obniżyć awaryjność tatr, być może jeszcze kiedyś zobaczymy je na PST. Póki co o zakupie części z wagonów praskich, kasowanych w ŻOS Nymburk poinformował Blickpunkt Strassenbahn.

Od 1 lutego na dwunastce pojawiły się niskopodłogowe *combino* w liczbie 4 sztuk. Ich kursy, podobnie jak innych wagonów niskopodłogowych na pozostałych liniach, oznaczono odpowiednio w rozkładzie. Skutkiem wszystkich przetasowań jest to, że tramwajów niskopodłogowych jest więcej „w mieście”, poza szybkim tramwajem. Ciekawostką jest fakt, że po raz pierwszy wszystkie trzy typy eksploatowanych niskopodłogowców można spotkać planowo na jednej końcówce.

Na zdjęciu: wagon 406 jako 13/5, w zastępstwie za linię 12 skierowaną na *anty-tatrową* trasę objazdową.

Fot.: Bartosz Kopeć, 22.08.2008

firmy Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding w przetargu na 6 sztuk fabrycznie nowych przegubowych, wielocłonowych, niskopodłogowych tramwajów wraz ze specjalistycznym wyposażeniem obsługowym oraz pakietem naprawczym Wielkopolska złożyła dwa protesty. Tradycyjnie werdyktowi komisji przetargowej sprzeciwiła się Fabryka Pojazdów Szynowych, w której udziały nabyła niedawno Agencja Rozwoju Przemysłu. Tym razem poszło o wysokość podłogi w progu, w wejściach i „strefie drzwiowej”, a dokładniej o to, że tramwaj proponowany przez FPS ma podłogę o 2 cm wyższą i ostrzej podnoszącą się niż wymagana. Protestuje również Solaris Bus and Coach S.A. Bolechowski producent chce ponownego rozpatrzenia swojej oferty. Biorąc pod uwagę wcześniejszą historię szczecińskiego przetargu, jest duże prawdopodobieństwo, że ponownie trafi do KIO i sądu, a dostawa *niskaczy* – ku utrapieniu szczecinian – opóźni się.



PseudoMaltanka w Nowym ZOO.

Po Nowym ZOO będą kursowały wagoniki kolejki dziecięcej. Niestety będą to ogumione pojazdy drogowe, a nie szynowe i wąskotorowe. W długi weekend majowy powinno rozpocząć się kursowanie wszystkich trzech składów przypominających kolejkę parową, złożonych z lokomotywy spalinowej i dwóch wagoników. Jeden z każdej pary wagoników będzie zamknięty – przeznaczony również do eksploatacji w zimie.



Trans-region i piętrusy. 2 stycznia na podpoznańskie szosy wrócił Trans-region. Znowu obsługuje linie nr 351 i 358, ale w zmienionym charakterze – są to teraz linie pospieszne, tj. z przystankami tylko w Murowanej Goślinie i Poznaniu. Tabor stanowią MAN-y SD202, ND202 oraz autosan H9-21.



Biznesmałżeństwo laureatem za rok 2009. Solange i Krzysztof Olszewscy – małżeństwo, które stworzyło bolechowskiego Solarisa – zostali laureatami nagrody im. Ryszarda Kapuścińskiego, wręczanej przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Biznesmeni nie byli obecni na wręczeniu nagród odbywającym się tradycyjnie podczas noworocznego spotkania u marszałka. Kapituła Nagrody uzasadniła wybór następująco: „Tworząc firmę Solaris nawiązali do najlepszych tradycji wielkopolskiej pracy organicznej. Udowodnili, że w Wielkopolsce można produkować nowoczesne autobusy i tramwaje, które jeżdżą w wielu ważnych europejskich miastach”.



HCP sprzedał FPS Agencji Rozwoju Przemysłu. Podczas licytacji, która – po przesunięciu terminu – odbyła się 12 stycznia 2010 roku, H. Cegielski sprzedał Fabrykę Pojazdów Szynowych Spółka z o.o. Niespodzianki nie było gdyż do przetargu stanął tylko jeden oferent – Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. Nabywca zapłaci Cegielskiemu cenę wywoławczą – 58 mln 99 tys. zł. Do finalizacji transakcji niezbędna jest

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	1.12.2009	74/2
1856	Urbino 18	26.11.2009	PO 987MN	5.12.2009	70/3
1857	Urbino 18	27.11.2009	PO 989MN	5.12.2009	70/1
1858	Urbino 18	1.12.2009	PO 913MN	8.12.2009	76/1
1859	Urbino 18	30.11.2009	PO 988MN	5.12.2009	51/1
1860	Urbino 18	2.12.2009	PO 912MN	8.12.2009	76/6
1861	Urbino 18	1.12.2009	PO 926MS	14.01.2010	74/5
1862	Urbino 18	1.12.2009	PO 911MN	8.12.2009	76/10
1863	Urbino 18	8.12.2009	PO 930MS	6.01.2010	51/8
1864	Urbino 18	2.12.2009	PO 914MN	8.12.2009	91/9
1865	Urbino 18	4.12.2009	PO 929MS	6.01.2010	91/9
1866	Urbino 18	9.12.2009	PO 928MS	6.01.2010	76/6
1867	Urbino 18	7.12.2009	PO 927MS	6.01.2010	51/3
1251	Urbino 18	16.12.2009	PO 097MS	7.01.2010	82/3
1252	Urbino 18	22.12.2009	PO 098MS	7.01.2010	82/5

Stan na dzień: 14 stycznia 2010; opracowanie: Marcin Nader

PRZYSTANEK

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

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

zgoda Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów na koncentrację, co może potrwać do 2 miesięcy. Po uzyskaniu tej zgody ARP S.A. będzie mogła przekazać HCP uzgodnioną cenę i zostać formalnym właścicielem FPS-u. Połowa tej kwoty – 29 mln złotych – zostanie zwrócona ARP jako spłata udzielonych wcześniej HCP kredytów. W efekcie transakcji zadłużenie Cegielskiego spadnie poniżej 20 mln zł.

Oszczędności w ferie. W pierwszej turze ferii zimowych, obejmującej województwo wielkopolskie, czasowo zawieszono kursy tramwajów i autobusów obsługujące szkoły i szczyty komunikacyjne. W związku z tym od 15 do 31 stycznia nie kursowała linia 26. Autobusy linii 60 i 95 nie jechały do pętli Literacka, 89 i 94 nie kursowały przez Starołękę Wielką koło Figury,



1 metr. Pod takim hasłem zorganizowana została nietypowa akcja skierowana do kierowców. W czwartkowe popołudnie, 4 lutego, na tory wyjechał specjalnie przyozdobiony wagon 102N. Na jego pokładzie podróżowali pracownicy działu Nadzoru Ruchu MPK i wolontariusze. Zaopatrzeni w specjalne, jednometrowe miarki i okolicznościowe ulotki zwracali uwagę kierowców samochodów na konieczność zachowania bezpiecznej odległości od torowisk tramwajowych podczas parkowania. Ma to znaczenie szczególnie w okresie zimowym. Hałdy lodu i śniegu zalegające na chodnikach powodują konieczność parkowania na jezdni, a liczba wstrzymań ruchu tramwajowego z powodu nieprawidłowo zaparkowanych samochodów rośnie lawinowo.

Fot.: Krzysztof Dostatni

zaś podmiejska linia 101 nie wykonywała dwóch kursów szkolnych o godz. 7.12 i 12.13 z Niwki.

WOŚP-owe atrakcje

W związku z finałem Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy 10 stycznia chwilowo zmienionymi trasami kursowały linie tramwajowe i autobusowe. 2, 5 i 13 jeździły objazdem przez Fredry. Z ulicy Towarowej startowała specjalna linia tramwajowa obsługiwana wagonem 102N 1 na trasie: TOWAROWA – Święty Marcin – rondo Kaponiera – Zwierzyniecka – Kraszewskiego – rynek Jeżycki – Dąbrowskiego – Fredry – Gwarna – Święty Marcin – Marcinkowskiego – Podgórna – most św. Rocha – Kórnicka – Jana Pawła II – rondo Rataje – Królowej Jadwigi – TOWAROWA z odjazdami od 10.00 do 19.00, co godzinę. Linie autobusowe nr 51, 68 i 71 nie kursowały aleją Niepodległości od św. Marcina do Fredry. Objazd prowadził przez rondo Kaponiera i Roosevelta. Od około godziny 19.00 („Świąteczko do Nieba”) wstrzymano ruch tramwajowy na ulicy Święty Marcin na odcinku od Gwarnej do ronda Kaponiera.



Przetasowania powypadkowe. Trwa łączenie w składy i włączanie do ruchu wagonów ocalałych z różnych wypadków, Początek dały wagony uczestniczące 31 maja 2009 roku w najechaniu na pętli Stomil – 105NaD 139 i 105Na 308. Wagony te wróciły już do stałych „drużyn”: skład 138+139 jeździ w większości w malowaniu zakładowym (na szybach są jedynie resztki reklamy Nałęczowianki), uzyskał ponadto okrągłe tarce dachowe (138, 139) i nowy panel sterujący (138). Wagony 308+309 widziano ostatnio na jazdach próbnych. Po najechaniu w dniu 7 września 2009, Forteczna posiłkowała się zmontowanym na szybko składem 242+263. W ostatnich dniach stycznia na S-3 zaobserwowano (upchnięty w polu zajezdni pomiędzy tatrami) skład 264+241 (co ciekawe: połączono zarówno przewody sterowania ukrotnionego, jak i kabel WN). Ostatecznie drugi skład nie zadebiutował, a wagony 264 i 241 rozpięto. „Stary” skład 242+241 debiutował po naprawie w dniu 28 stycznia – na 5/8.

Warto zwrócić uwagę na nieprzeciętną estetykę wagonu 139 – po raz pierwszy zaobserwowano reklamę na szybach wagonu w malowaniu zakładowym. Pogratulować należy skrupulatności – szyby po naprawie założone zostały zgodnie z wcześniejszą kolejnością, a napis wciąż jest czytelny.

Fot.: Marcin Jurczak, 3.02.2009