

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 3 (111)
18 kwietnia 2010 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Pożegnanie autosanów H9 w powiecie poznańskim Historia zatacza koło

Witold Karpowicz, Janusz Podolak



Przejazd pożegnalny realizowaliśmy autosanem H9 nr 4, udostępnionym przez Eko-Rondo Puszczykowo. Na zdjęciu: autobus na kilka minut przed rozpoczęciem imprezy, na pętli Dębiec.

Fot.: Marcin Jurczak

Historię autobusów Autosan H9-35 w naszym mieście i okolicach można podzielić na dwa etapy. W roku 1976 autobusy te pojawiły się w MPK Poznań i zaczęły obsługiwać linie typowo miejskie. Szybko jednak okazało się, iż są one zbyt mało pojemne w stosunku do lokalnych warunków oraz popytu pasażerskiego. Poskutkowało to szybkim wycofaniem większej ilości tych pojazdów i przekazaniem ich do oddziałów w Kórniku i Gnieźnie. Ze stanu poznańskiego przewoźnika zniknęły ostatecznie w 1981 roku.

Kolejny epizod rozpoczął się w roku 1991, kiedy MPK Poznań przestało obsługiwać znaczną część linii podmiejskich. Powstali nowi przewoźnicy, obsługujący poszczególne gminy. Oczywiście MPK przekazało część swojego taboru nowopowstałym firmom, jednak nie była to ilość wystarczająca. Dlatego też paru przewoźników zdecydowało się na zakup wciąż produkowanego autosana H9-35, który był wówczas pojazdem tanim

i sprawdzonym. Wskutek tego autobusy te pojawiły się w gminach: Komorniki, Tarnowo Podgórne, Rokietnica, Suchy Las, Kleszczewo, Puszczykowo i Kórnik. Proste w obsłudze i niezawodne pojazdy z upływem czasu poddano modernizacjom i remontom, podczas których wymieniano nawet ściany przednie i tylne tychże autobusów. Popularne *hadziewiątki* nieźle trzymały się aż do początku XXI wieku, kiedy to nastąpiło duże poruszenie na rynku autobusów dzięki dostawom używanych pojazdów niskopodłogowych z Niemiec. U przewoźników stopniowo pojawiały się MAN-y i mercedesy, wygrywając z Autosanem m.in. wyższym komfortem podróży czy niską podłogą. Pojazdy krajowej konstrukcji zaczęły odgrywać mniejszą rolę na liniach podmiejskich, obsługując przede wszystkim linie lokalne, niedocierające do Poznania, a także kursy szkolne.

Z kilkudziesięciu takich autobusów kursujących w latach 90., obecnie w powiecie poznańskim fizycznie istnieje jeszcze 5 egzemplarzy *harmonijek*. Dwa z nich



Harmonijka z Eko-Rondo, w tle klamka z ZK Kleszczewo. Pętla autobusowa w Kleszczewie.

Fot.: Marcin Jurczak

Ratujmy Stare Bimby!

Przeznacz 1% podatku na ratowanie zabytkowych pojazdów!

Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, KRS nr 0000074961

to autobusy wycofane z eksploatacji po zakończeniu działalności firmy Mistral, oczekujące na sprzedaż. Taką samą ilość tych pojazdów posiada firma Eko-Rondo Puszczykowo, z tym, że tylko jeden z nich jest nadal zdolny do ruchu. Ostatni egzemplarz należy do Zakładu Komunalnego w Kleszczewie, posiada on jednak wymienione ściany przednią i tylną oraz zmodernizowane wnętrze. Przy łucie szczęścia można go spotkać na dworcu Rataje, gdyż nadal obsługuje on linię KL1, wespół z niskopodłogowymi autobusami z zachodu.

To właśnie zakończenie eksploatacji autobusów H9 w powiecie poznańskim stało się argumentem za organizacją pożegnalnego przejazdu tym typem Autosana. Przejazd odbył się w dniu 14 marca 2010 roku, imprezę dzięki uprzejmości przewoźnika Eko-Rondo z Puszczykowa zorganizował Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Do przejazdu wytypowano ostatni sprawny egzemplarz tego przewoźnika, oznaczony numerem taborowym 4.

Jeszcze cztery lata temu autosany stanowiły 100% taboru tego przewoźnika, w roku 2007 zakupiono jednak dwa krótkie MAN-y (NM152 i NM182), a tym samym rozpoczęto wycofywanie kolejnych egzemplarzy H9. „Czwórka” pełni obecnie funkcję rezerwy technicznej – wyjeżdża na trasę dopiero wówczas, gdy jeden z nowszych pojazdów ulegnie awarii. W zajezdni Eko-Rondo uchował się także egzemplarz oznaczony numerem 1 – autobus wycofany został z eksploatacji po awarii sprzęgła i nie pojawia się już na trasach.

Impreza rozpoczęła się o godz. 10.00 na tzw. małej pętli Dębiec. Przez Komorniki i Konarzewo dojechaliśmy do Dopiewa, gdzie byliśmy o godz. 10.58. Tutaj autobus chwilowo odmówił posłuszeństwa, udało się jednak odpalić silnik i kontynuować jazdę. Dalej odwiedziliśmy Gołuski (11.26), jechaliśmy przez Komorniki, wzdłuż Wielkopolskiego Parku Narodowego.

Na drodze przed Szreniawą autobus zgasł po raz drugi i trzeba było go pchać. Szczęśliwie udało się dojechać do bazy, gdzie rozpoczęto naprawę (trwała od 12.15 do 12.39). Czas wolny wykorzystano na zwiedzanie bazy i *foto* autosanów. Szczęśliwie usterka okazała się drobna (uszkodzenie kabla doprowadzającego prąd do akumulatorów) – po ekspresowej wymianie przewodu pojazd mógł bardzo szybko wrócić na trasę przejazdu.

W dalszą drogę udaliśmy się przez Sasinowo (12.46), Daszewice, Kamionki do Kórnik (plac Niepodległości –



W drugiej połowie lat 60. Sanocka Fabryka Autobusów prowadziła intensywne prace nad następcą przestarzałego Sana H100. Na początku światło dzienne ujrzało pięć wersji turystycznych i międzymiastowych, oznaczonych jako Autosan H9-01, H9-02, H9-03, H9-04 i H9-15. W 1975 roku skierowano do produkcji wersje miejskie: H9-33 i H9-35, posiadające po 24+1 miejsc siedzących i silnik o mocy 150 (.33) lub 138 KM (.35), o długości – podobnie jak wcześniejsze wersje – 9 310 mm. W 1980 roku do produkcji wprowadzono modele turystycznego H9-20 i międzymiastowego H9-21 – wykorzystujących nieco dłuższe (10 000 mm) nadwozie.

Fot.: Janusz Podolak

13.48). Do Kleszczewa dotarliśmy zahaczając jeszcze o końcówkę Kórnik Dworzec PKP (do stacji towarzyszył nam mercedes z Kórnik). Ok. 14.03 dotarliśmy do Kleszczewa. Tu czekała niespodzianka – spotkanie z autosanem H9-21, należącym do Zakładu Komunalnego w Kleszczewie.

Oba autosany ustawiły się do pamiątkowego zdjęcia na pętli w Kleszczewie oraz przy Kościele. W Kleszczewie zaczął też padać śnieg, momentalnie zrobiło się białe. Do Poznania wracaliśmy przez Poklatki (15.14), Gowarzewo (15.22), Tulce (15.35). Przejazd zakończył się o 15.54 na Dworcu Rataje.

Trasa obejmowała tereny powiatu poznańskiego, na których kursowały miejskie autosany. Pojazdy te stanowią ważny rozdział w historii komunikacji podpoznańskich gmin i wielu mieszkańców z pewnością wspomina je z mniejszym lub większym sentymentem, uznając je obecnie już tylko za autobusy zabytkowe.

Z wizytą w Wiktorowie Pożegnanie z Mistralem

Bartosz M. Kaj

W dniu 30 stycznia br. odbył się ostatni kurs linii 451, obsługiwanej przez Lokalne Linie Autobusowe Mistral w Poznaniu. Był on jednak inny niż wcześniejsze nie tyle z powodu smutnego końca, ale raczej z racji udziału w nim sporej grupy miłośników autobusów (nie tylko z KMPS). Każdy z uczestników otrzymał pamiątkowy darmowy „bilet” dla miłośnika.

Punktualnie o godzinie 14 (wskazanej – a jakże – przez zegar wiszący na budynku stacji PKP Poznań Garbary) w swój ostatni kurs do Wiktorowa wyruszył dla wielu

kultowy już autobus Autosan H9-35. Sobota, nienajgorsza aura i na dokładkę darmowy przejazd w obie strony sprawiły, że zajęte były niemal wszystkie miejsca siedzące. Dosiadający się na trasie ostatni „zwykli” pasażerowie byli zdziwieni frekwencją w pojeździe, która zwykle w taki dzień była nader skromna.

Chwilę przez godziną 15 odbył się pierwszy *foto*stop na leśnej drodze prowadzącej do Wiktorowa, kolejny zorganizowano już na samej „pętli”, a raczej przystanku

końcowym i zarazem początkowym. Po zrobieniu pamiątkowych (dziś już historycznych) ujęć autobus z tablicą 451 za szybą ruszył w ostatni kurs do Poznania. Na przystankach na trasie kierowca – p. Markowski własnoręcznie demontował tabliczki z rozkładem jazdy.

Około godziny 16 pojazd dotarł do dworca Garbary. Tym samym linia została zawieszona i skończył się pewien epizod w komunikacji powiatu. Na koniec kierowca podziękował licznie przybyłym miłośnikom, a jednemu z nich – wiernemu klientowi i zarazem miłośnikowi – wręczył na pamiątkę tablicę zza szyby z numerem linii i nazwami pętli.

Powodów likwidacji linii było kilka. Najważniejsze z nich to spadek przewozów do Kostrzyna, którego mieszkańcy wybrali pociągi Przewozów Regionalnych. Docierają one na miejsce szybciej i nie są uzależnione od korków ulicznych, a i cena biletu jest niższa. Ponadto konkurencyjny przewoźnik, firma Marco Polo z Baranowa, uruchomiła linię obsługiwaną busami MB. Jej trasa wiedzie z dworca Rataje właśnie przez Kostrzyn, Wrześnię i Strzałkowo do Słupcy (ul. Kopernika). W samym zaś Wiktorowie zlikwidowano dom pomocy samotnej matce. Powstała też przetwórnia drobiu. Znalazło tam zatrudnienie wiele osób z Wiktorowa i okolic, które dotychczas dojeżdżały do pracy do Poznania.

Parę informacji praktycznych

Bilet normalny na całą trasę, tj. Poznań – Wiktorowo w jedną stronę kosztował 6,50 zł, natomiast miesięczny 195 zł. Ten drugi (a także dwutygodniowy) można było zamówić również przez stronę www.mistral.poznan.pl, wpisując swoje dane w specjalnym formularzu, a następnie – po wcześniejszym uzgodnieniu – odebrać go u kierowcy w autobusie. Przewoźnik honorował także wszelkie zniżki ustawowe.

Średni czas przejazdu w jedną stronę wynosił 45 minut, a linia liczyła około 25 km. Na terenie Poznania autobus zatrzymywał się na przystankach Małe Garbary, Rondo Śródką, Łomżyńska, Fabryka Samochodów. Po wyjeździe z miasta kolejne przystanki zlokalizowane były w Swarzędzu, Paczkowie, Strzałowie, Kostrzynie, Iwnie i Wiktorowie.

Nieco historii

Firma Lokalne Linie Autobusowe Mistral powstała w czerwcu 2006 roku z połączenia Firmy Autobusowej Mistral Jerzy Markowski z Biurem Usługowo-Handlowym Agnieszki Markowskiej. Początki przewoźnika sięgają jednak roku 1990. Wtedy to podstawą jego działalności był wynajem autokarów, a od 1992 roku organizacja wycieczek do Taizé na coroczne Europejskie Spotkanie Młodych.

Linia w obecnej formie powstała 1 września 2006, choć już znacznie wcześniej, bo w 2003 roku przewoźnik ten obsługiwał połączenie Wiktorowo – Pobiedziska. Numer 451 pojawił się jednak dużo później, bo dopiero na początku roku 2008 – pierwotnie tylko na jednym z autobusów. Wiązało się to z ustaleniem nowych zasad numeracji linii przewoźników z powiatu (które zresztą do dziś nie zostały w pełni zrealizowane). Warto wspomnieć, iż w planach LLA Mistral było też stworzenie linii 452 na krótszej trasie. Projekt nigdy jednak nie został wprowadzony w życie.

Informacja o przeprowadzeniu zbiórki publicznej

Zarząd stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych informuje, że mocą decyzji Prezydenta Miasta Poznania nr SO.VII/5022 – 5/09 z dnia 18 lutego 2009 r. nasze stowarzyszenie przeprowadzało zbiórkę publiczną, z której fundusze przeznaczone będą na cele statutowe stowarzyszenia, w tym na remont historycznego taboru tramwajowego miasta Poznania. W wyniku zbiórki przeprowadzanej w pojazdach zabytkowych oraz na podstawie wpłat na rachunek stowarzyszenia zebrano środki finansowe w kwocie 3 093,13 zł.

W imieniu Zarządu stowarzyszenia pragnę podziękować wszystkim osobom i instytucjom, które przyłączyły się do prowadzonej przez nas kwesty i wsparły naszą organizację. Podziękowania kieruję również do wszystkich członków KMPS, którzy w ramach wolontariatu uczestniczyli w przedsięwzięciach organizowanych przez nasze stowarzyszenie i prowadzili kwestę pod hasłem „Ratujmy Stare Bimby”.

**Krzysztof Dostatni
Prezes Zarządu KMPS**

Baza firmy znajduje się do dziś w Kostrzynie Wlkp., a dokładnie na terenie firmy Motorem. Stoją tam dwa spośród czterech posiadanych autobusów. Pozostałe, które były używane do końca istnienia 451, cały czas „nocują” na dworcu Garbary.

Tabor czyli 4 razy autosan

Przez cały okres istnienia linię obsługiwały wyłącznie autobusy marki Autosan. Poniżej krótka charakterystyka każdego z nich.

Autosan H9-35, PO 912AN

Przez wiele lat jeździł z numerem 111 w ZKP Suchy Las. Do LLA Mistral trafił w roku 2006. Początkowo widać było jeszcze ślady po dawnym numerze taborowym i logo poprzedniego właściciela. W roku 2008 pojazd przeszedł dość ciekawą i specyficzną naprawę. W jej



Ostatnie spojrzenie na Wiktorowo.

Fot.: Bartosz Kaj, 30.01.2010

wyniku zabudowano blachą (wstawioną zresztą na sporą część boku) tylne drzwi. Ten właśnie autobus nigdy nie „dorobił się” nowej tablicy z numerem 451. Autosan pochodzi z 1991 roku, a wycofany z ruchu został w sierpniu 2009.

Autosan H9-35, PO 252LS

Drugi *psiukacz* ex ZKP Suchy Las (dawny numer 101) i jednocześnie ostatni nabytek przewoźnika. Do LLA Mistral trafił w dniu 26.06.2009. Pod koniec ubiegłego roku autobus dorobił się czerwonych naklejek z logo przewoźnika, które zostały umieszczone na przedzie i tyle pojazdu. Właśnie ten autobus obsługiwał pożegnalny kurs. Pojazd pochodzi z 1992 roku.

Autosan H9-35, PO 068KC

Autobus został zakupiony w 2008 z MPK Gniezno, w którym jeździł z numerem 392. Przez dłuższy czas można go było zobaczyć w całopojazdowej reklamie jednego z gnieźnieńskich sklepów. Była ona jednak sukcesywnie ściągana i ostatecznie został po niej tylko zielono-żółty podkład. Autobus pochodzi z 1990 roku i był najstarszy we flocie. W ostatnich miesiącach tylko on i ex 101 obsługiwały linię 451.

Autosan H10-11.11N, POZ 38GP

Bez wątplenia najciekawszy autobus we flocie LLA Mistral to także dawny pojazd ZKP Suchy Las (ex 115), który został zakupiony w czerwcu 2007. Ciekawostką jest zamontowana w środkowych drzwiach winda dla niepełnosprawnych, która chyba nigdy nie była używana. W drugiej połowie roku 2008 autobus trafił

do warsztatu i mimo wcześniejszych planów nigdy nie powrócił na linię. ZKP posiadał więcej autobusów serii H10-11, ale żaden z pozostałych nie posiadał owej windy. Pojazd pochodzi z 1996 roku.

Na zakończenie wielkie podziękowania należą się p. Jerzemu Markowskiemu, który nie tylko podczas pożegnalnego kursu, ale przez cały okres istnienia linii był wzorem jeśli chodzi o stosunek do miłośników autobusów.



Polne manewry.

Fot.: Bartosz Kaj, 28.02.2009

Pociągiem retro z Ol49-7 Z wizytą w Sieniawie Lubuskiej

Tomasz Torz

W dniu 6 lutego br. odbył się przejazd specjalny zabytkowym pociągiem, zorganizowany przez Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni, na trasie Wolsztyn – Sieniawa Lubuska – Wolsztyn. Przejazd był dostępny dla wszystkich pasjonatów kolejnictwa, a także dla każdego chętnego, kto chciał odbyć przejazd dawną koleją.

Początkowo, w związku z dużym zainteresowaniem parowozem Tr5-65 z 1921 roku, zabytkowy skład, złożony z dwuosioowych wagonów C oraz Ci również z lat 20. ubiegłego stulecia, miał poprowadzić właśnie ten parowóz. Miał on dopuszczenie do ruchu do grudnia 2009, lecz dzięki usilnym staraniom TPWP, próśbom towarzystw miłośniczych z kraju i zagranicy, a także osób prywatnych, udało się przedłużyć ten termin do 30 czerwca 2010 roku – w każdym razie wszystko wskazywało na to, że tak właśnie będzie. Niestety, na kilka dni przed imprezą okazało się, że właściciel (PKP Cargo) nie dopełnił na czas formalności polegających na przygotowaniu i podpisaniu przez właściwe organy dokumentów pozwalających na poruszanie się tego parowozu po sieci kolei publicznych. To niedopatrzenie uniemożliwiło poprowadzenie historycznego składu przez Tr5-65.

W tym momencie warto wspomnieć o sytuacji zabytkowego taboru kolejowego. W Wolsztynie mamy jedyną w kraju czynną parowozownię, która obsługuje regularne kursy pociągów planowych na linii Wolsztyn – Poznań. Ze strony władz miasta, powiatu oraz przewoź-

ników ciągle brakuje zrozumienia i wsparcia – uznania potrzeby utrzymania zabytkowego taboru i parowozowni oraz zapewnienia środków na remont tych pojazdów. Podchodzą do tych zagadnień sceptycznie, nie biorąc pod uwagę, jak ważna jest historia transportu oraz pielęgnacja dziedzictwa kulturowego, jak niesamowitą atrakcją mogłaby stanowić parowozownia i jej tabor oraz ilu turystów mogłaby przyciągnąć, przynosząc odpowiednie zyski.



Sieniawa Lubuska, bunkier ładunkowy na 28. kilometrze linii Toporów – Międzyrzecz.

Fot.: Tomasz Torz

Sytuacja z roku na rok staje się coraz bardziej poważna – obecnie w Wolsztynie są sprawne tylko trzy parowozy! Po zamknięciu warsztatów w Gnieźnie PKP zaprzęstały napraw parowozów – warsztat w Lesznie od dwóch lat nie jest w stanie zakończyć ani jednego remontu! W chwili obecnej są czynne lokomotywy parowe: OI49-7, OI49-59, Pt47-65. Na remont / rewizję oczekują: Ok1-359, Ok22-31, OI49-23, OI49-69, OI49-111, Pm36-2, Pt47-112, Tr5-65. Wspomniana Tr5-65 posiada tylko zezwolenie na jazdy manewrowe i gospodarcze w obrębie stacji Wolsztyn i na chwilę obecną nie wiadomo kiedy dostanie oficjalne dopuszczenie na poruszanie się po całej sieci kolejowej.

Jeśli w najbliższym czasie podejście właścicieli taboru i decydentów do tej sprawy nie ulegnie zmianie i zgodnie z panującymi w tym kraju trendami będą chcieli niszczyć wszystko, co stare, brudne, kłopotliwe, kosztowne, nieekonomiczne – zapewne za 2-3 lata będziemy mogli już tylko na zdjęciach, filmach, pocztówkach i w książkach podziwiać, jak się podróżowało w dawnych czasach. I to będzie wstyd, że zniszczono i doprowadzono do upadku coś unikalnego w skali nie tylko naszego kraju.

Wracając do zagadnienia imprezy – po zakłóceniach i pertraktacjach z PKP Cargo, na czele historycznego składu stanęła lokomotywa OI49-7. Skład podstawiono około godziny 7:20 na peronie w Wolsztynie, skąd wyruszył trasą w stronę Zbąszynia. Po drodze zrealizowano trzy *photostopy*: w Bełęcinie, Stefanowie oraz Zbąszyniu-Przedmieściu. Po przepuszczeniu składu towarowego w Zbąszyniu, pociąg wjechał na międzynarodową trasę E-20, którą udał się w stronę Toporowa. Warto wspomnieć, że trasa ta jest bardzo obciążona, gdyż jest to linia wylotowa na zachód Europy. Co chwilę przejeżdżają nią pociągi towarowe, a także pasażerskie pociągi międzynarodowe np. Berlin-Warszawa-Express, hotelowy pociąg EuroNight Jan Kie-pura, łączący Moskwę oraz Warszawę z Amsterdamem, Monachium i Bazyleą, pociągi rosyjskie Moskwa Express, łączące Rosję z Berlinem. Z uwagi na to, pociąg retro po zabraniu pasażerów ze Zbąszynka i Świebodzina natychmiast ruszał w dalszą trasę. Dopiero na stacji Toporów, na torze dodatkowym, odbył się kolejny *photostop* – możliwość sfotografowania manewrów związanych ze zmianą czoła pociągu. Uczestnicy brodzili po kolana, wręcz niemal po pas w śniegu! Była to pierwsza od kilkunastu lat impreza w zimowej aurze! Niektórzy przekonali się, jak wygląda zima poza miastem, w śródku pola na trasie kolejowej. W trakcie manewrów i *photostopu* pociąg retro minął pędzący z prędkością rzędu 160 km/h skład Berlin-Warszawa-Express, prowadzony najnowszą elektryczną lokomotywą dwusys-temową, jaką posiada PKP IC – Taurus EU44. Jest to bardzo praktyczna lokomotywa, gdyż poza możliwością osiągania dużych prędkości, może jeździć zarówno na stały, jak i zmienny prąd. Może więc wyjeżdżać poza granice naszego kraju, co pozwala uniknąć kłopotliwego i czasochłonnego zmieniania lokomotywy na niemiecką, na stacji Rzepin. Niestety, PKP Intercity nadal nie potrafią tego wykorzystać i wciąż polskie dwusystemowe lokomotywy odpinane są w Rzepinie.

Po zmianie czoła, pociąg ruszył na trasę w kierunku Sieniawy Lubuskiej. Linia ta została otwarta w 1909 roku i prowadziła do Międzyrzecza. Niestety, już w 1989



Imprezowy skład na wiadukcie w Łagowie.

Fot.: Tomasz Torz

roku PKP zawiesiły na niej ruch pasażerski. Wcześniej korzystali z tej linii głównie pracownicy PGR-ów, jednakże po transformacji ustrojowej i społecznej w kraju i ich likwidacji, przewozy pasażerskie znacząco zmalały, co doprowadziło do ich zawieszenia. Jeszcze przez kilka lat utrzymywał się ruch towarowy, lecz także został zawieszony. Dopiero niedawno linia została wskrzeszona, dzięki istniejącej w Sieniawie Lubuskiej kopalni węgla brunatnego. Właśnie do niej kursują sporadycznie pociągi towarowe, transportujące wydobyty surowiec.

Trasa była bardzo ciekawa, z okien zabytkowego składu rozpościerały się piękne widoki na krajobrazy Puszczy Lubuskiej – polodowcowe pagórki i rynny porośnięte lasami bukowymi, sosnowymi i dębowymi. Bardzo ciekawym elementem infrastruktury jest wiadukt, którym pociąg pokonuje różnicę wysokości. Roztacza się z niego piękna panorama łagowa z widokiem na jeziora: Łagowskie i Ciecz. Dlatego właśnie tu wybrano kolejne miejsca na *photostopy*. Następny zorganizowano właśnie na wiadukcie w Łagowie, dwukrotnie – w drodze do Sieniawy Lubuskiej i powrotnej. Uczestnicy mieli możliwość dokładnego sfotografowania i sfilmowania najeżdżającego składu z obu stron wiaduktu.

W Sieniawie Lubuskiej uczestników przejazdu znów czekało zaskoczenie, gdyż ponownie wysiedli na fragment peronu całkowicie zaszypanego śniegiem. Zgodnie z poleceniami organizatora, brnąc po kolana w śniegu, ustawiali się do wykorzystania odpowiednich motywów zdjęciowych. W międzyczasie pojawił się problem ze zwrotnicą, która zamarzła. Ekipa Zakładu Linii Kolejowych z Zielonej Góry uporała się z problemem, po czym parowóz podstawił się do składu. W Sieniawie Lubuskiej do dnia dzisiejszego zachował się bardzo specyficzny bunkier do ładowania węgla brunatnego na wagony. Oczywiście został on uwieczniony na zdjęciach przez miłośników kolei.

Zdjęciom i filmowaniu nie było widać końca, ale trzeba było już ruszyć w drogę powrotną. Po drodze odbył się *photostop*, podczas którego można było uwiecznić skład na tle lokalnego stawu, oczywiście zamarzniętego. Ponadto zorganizowano jeszcze *photostop* w Łagowie, gdzie można było sfilmować skład na małym wiadukcie nad lokalną drogą. Jednak po wykonaniu fotografii wynikła niemiła niespodzianka, gdyż nasyp, na którym

zatrzymał się pociąg, był do tego stopnia stromy i zasypany śniegiem, że pokonanie go było nie lada wyzwaniem. Przysporzył on wielu kłopotów osobom starszym oraz o gorszej kondycji fizycznej – pojawiły się więc sugestie, aby na przyszłość organizator takie sytuacje przewidział.

Kolejny *fotoSTOP* odbył się na stacji w Gronowie, tuż za skrzyżowaniem z drogą krajową nr 2. Również brnąc po pas w śniegu, dotarliśmy na miejsce wskazane przez organizatora. Podczas tego *fotoSTOPu* udało się wykonać przepiękne zdjęcie, gdyż zza chmur wyszło pełne słońce i dodatkowo w bardzo charakterystyczny sposób ułożyła się para wychodząca z komina i gwizdanki parowozu. Ostatni *fotoSTOP* miał odbyć się przed wiaduktem, gdzie trasa Międzyrzecz – Toporów krzyżowała się z międzynarodową trasą E-20. Z uwagi na bardzo trudne warunki terenowe, potężne zaśnieżenie i oblodzenie nasypów, a także wyczerpanie uczestników, niewiele osób zdecydowało się na zrobienie zdjęć w tym miejscu. Trzeba jednak uczciwie przyznać, że ciągłe maszerowanie w śniegu po kolana było dość wyczerpujące.

Po dotarciu do Toporowa i ponownej zmianie czoła pociągu, skład ruszył w powrotną drogę do Wolsztyna, zatrzymując się po drodze w Świebodzinie i Zbąszynku. Po wjeździe na trasę do Wolsztyna miały odbyć się jeszcze dwa *fotoSTOPy* nocne – w Stefanowie oraz Tuchorzy.

Niestety, z uwagi na warunki techniczne, terenowe oraz bezpieczeństwo, a także wyczerpanie fizyczne uczestników, zrezygnowano z nich. Brodzenie po pas w śniegu w całkowitych ciemnościach może skończyć się

nieszczęśliwym zdarzeniem lub wypadkiem, polegającym np. na zwichnięciu lub złamaniu nogi. Pod grubą powłoką warstwy śniegu są zasypane, nieużywane fragmenty torów, kamienie oraz inne niespodzianki, a w warunkach całkowitej ciemności o upadek nietrudno. Dodatkowo na domiar złego, w wagonach historycznych nie działało oświetlenie, co miało już podobno miejsce podczas poprzedniej imprezy, i do dnia dzisiejszego sytuacja nie uległa poprawie. Dlatego odwołanie tych *fotoSTOPów* było w pełni uzasadnione. Około godziny 17:20 pociąg dotarł do Wolsztyna, skąd uczestnicy przemoczeni, aczkolwiek w doskonałych humorach udali się w podróż powrotną do domów.

Podsumowując imprezę – pomimo początkowych zakłóceń, przeciwności losu, pertraktacji z PKP – należy zaliczyć ją do długiej listy tych, które się udały. Przede wszystkim dopisała pogoda. Jak już wcześniej wspomniano, była to pierwsza od kilkunastu lat impreza w całkowicie zimowej aurze. Dzięki temu nie tylko można było podziwiać, fotografować i filmować zabytkowy pociąg, lecz także zachwycać się wspaniałymi krajobrazami zimowymi i doświadczyć, jak wygląda prawdziwa zima na wsi oraz jak poważnie w tym roku zasypało województwo lubuskie.

Być może impreza ta po raz kolejny zwróci uwagę przewoźników na pilną potrzebę renowacji zabytkowego taboru kolejowego. Na razie pozostaje nam jedynie cierpliwie czekać w nadziei, że przewoźnicy jednak się opamiętają i zdecydują się na rychły remont tych unikalnych już pojazdów, aby zatrzymać choć niewielką część historii komunikacji z minionych lat.

Najciekawsze wstrzymania styczniowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

2.01. 8/3 680 i 3.01. 8/2 680. Tajemnicze moce antysamochodowe uwolnił z siebie na początku stycznia wagon 680. Dwukrotnie lądowały przed nim samochody w torowisku – w drugim i trzecim dniu roku. Pierwsze wstrzymanie ruchu miało miejsce w sobotę, pomiędzy godz. 10.40 a 11.12 na ul. Estkowskiego. Na torowisku zatrzymał się tam samochód marki audi, blokując ruch tramwajowy w obu kierunkach na wysokości skrzyżowania z ul. Chwaliszewo (stało łącznie 8 pociągów tramwajowych). W niedzielny poranek w tym samym miejscu w torowisko wpadł samochód marki mercedes, blokując przejazd *bimby* pomiędzy 5.55 a 6.09. W obu przypadkach kierujący pojazdami podążali w stronę centrum miasta. Za pierwszym razem interweniowało pogotowie samochodem Star, za drugim – dźwigiem TRAM.

10.01. 2601. Ok. godz. 11.40 doszło do zablokowania tramwaju linii WOSP na ul. Towarowej. Na wysokości budynku o numerze 39, w skrajni torowiska stały zaparkowane dwa samochody terenowe – nissan X-trail oraz nissan Navara. Przerwa w ruchu trwała równo godzinę – samochody zostały zabrane przez pomoc drogową. Tramwaj linii WOSP nie miał tego dnia szczęścia – o 18.10 doszło do wstrzymania ruchu tramwajowego na ul. Zwierzynieckiej przed Kraszewskiego, wskutek zwarcia w instalacji wysokiego napięcia *kanciaka*. Przerwa w jednym kierunku trwała 28

minut, uszkodzony pociąg zepchnięty został na Ogrody przez tramwaj liniowy (2/4 100+99).

11.01. 11/5 194+193. Do 14-minutowego (19.18-19.32) wstrzymania ruchu w kierunku ronda Kaponiera doszło na ul. Roosevelta, pomiędzy Poznańską a Dąbrowskiego. Z powodu zwarcia w instalacji elektrycznej pierwszego wozu zaniemógł skład wagonów 105N. Po doraźnej naprawie tramwaj samodzielnie zjechał do zajezdni. Z kolei 25.01 skład *szybkowców* spędził stojąc *na piesku* na pętli Piątkowska – wskutek zatarcia się osi. Motorniczy z pierwszej zmiany dzielnie „doczłapał się” uszkodzonym wagonem do pętli, gdzie nastąpił postój (od 7.05). Wagon wjechał na teren zajezdni Głogowska kilkanaście godzin później, o godz. 0.32.

15.01. 13/3 410. Prawie godzinę (5.10-6.00) nie kursowały tramwaje ul. Grunwaldzką. Na skrzyżowaniu z Jeleniogórką doszło do zderzenia samochodów osobowych Opel Omega i Fiat Seicento, co doprowadziło do całkowitej blokady szlaku tramwajowego. Na miejscu interweniowały dwa zastępy Państwowej Straży Pożarnej, dwa zespoły pogotowia ratunkowego, nie zabrakło także Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji. Zablokowaniu uległo 9 pociągów tramwajowych (jako pierwszy 13/3, reszta jeździła objazdami), a na wyłączonym z ruchu odcinku (od ronda



28.01. 14/3 507. Do czołowego zderzenia samochodu dostawczego z siemensem Combino doszło na skrzyżowaniu ul. Głogowskiej i Krauthofera. Aby wyciągnąć kierowcę z auta niezbędne było użycie ciężkiego sprzętu. W tramwaju „modelowo” zadziałała strefa zgniotu – zniszczony został „jedynie” przód wagonu poniżej zderzaka, rozbite zostały przednia osłona i przednia szyba. Do zdarzenia doszło krótko po godzinie 13.

Fot.: Rafał Bręczewski

Jana-Nowaka Jeziorańskiego do Junikowa) kursowały trzy zatramwaje: 1001, 1018 i 1133.

24.01. 13/4 404. Ponad dwie godziny nie kursowały tramwaje przez rondo Starołęka, gdy krótko po godzinie 6 rano doszło do zerwania sieci trakcyjnej na przystanku RSTA06. Awaria była poważna, na ponad godzinę (6.33-7.49) wyłączono napięcie w sieci trakcyjnej. W efekcie tramwaje pojechały objazdami – 1 i 7 przez ul. 28 Czerwca 1956 i Górną Wildę do ronda Rataje; 4, 5, 12, 13 i 17 kursowały skróconą trasą do os. Lecha. Na odcinkach Traugutta – os. Lecha i Kórnicka – Starołęka kursowały autobusy za tramwaj (odpowiednio: 1105 i 1705 oraz 1529 i 1602). Ruch w kierunku ronda Rataje wznowiono o 7.49, w kierunku ronda Starołęka chwilę później – dopiero po zepchnięciu przez 5/4 318+319 uszkodzonej (zanik niskiego napięcia) tetry 404. Przyczyną awarii okazało się pęknięcie strzemiączka naciągu sieci na skutek zmęczenia materiału oraz niskiej (minus 18 stopni Celsjusza) temperatury. Przy okazji, o 7.31, podczas skrętu z ul. 28 Czerwca 1956 w Hetmańską wykoleił się tramwaj linii 7/2 (wagon 652). *Helmut* był pierwszym tramwajem jadącym trasą objazdową, a podczas skrętu, na zaśnieżonym i oblodzonym łuku torów wypadła z torowiska I oś pierwszego wózka. Wstrzymanie na Traugutta trwało dokładnie 45 minut (do 8.16).

27.01. O godz. 14.25 CNR otrzymała zgłoszenie o samochodzie ciężarowym utrudniającym ruch na rondzie Śródka, ale nie blokującym przejazdu tramwajów. Uszkodzone auto stało na prawym pasie drogi, za rondem w kierunku Zawad. Samochód zepsuł się dzień wcześniej, a mechanicy i kierowca od rana próbowali go uruchomić. Na miejsce skierowano najnowszy nabytek pogotowia autobusowego – samochód ratowniczy Scania (2268). Ekipa MPK pomogła w odpaleniu uszkodzonego reault Premium poprzez podanie do ciągnika powietrza i prądu. Wsparcie pomogło uruchomić pojazd i odblokować korkujący się pas ruchu.

27/28.01. N21/1 669 i N21/1 670. Ta noc na długo zostanie w pamięci ekipie N21. O godz. 0.23 doszło do wstrzymania ruchu tramwajowego na ul. Św. Marcin (okolice Kaponiery) wskutek zaśnieżenia torowiska podczas gwałtownych opadów. To uziemiło wagon 670 na dokładnie 18 minut. O 1.20 w tym samym miejscu (podjazd w kierunku ronda Kaponiera) utknął wagon 669 – wyciągnięty z zasy po 25 minutach koparko-spycharką JCB z zajezdni Gajowa. O 2.25 wagon 669 zatrzymał się na izolatorze sekcyjnym na ul. Roosevelta – na skutek zaśnieżenia torowiska motorniczy nie był w stanie podjechać pod górkę wyjeżdżając z PST (postój: 8 minut). Koniec stycznia upłynął pod znakiem komunikacyjnego horroru – odnotowano dziesiątki zmian trasy spowodowanych zasypnymi śniegiem (i niedającymi się przełożyć) zwrotnicami, a także sporą liczbę wykolejeń. Tylko w dniu 28 stycznia z szyn wypadły trzy wagony – wyjazdowa szóstka w stronę Miłostowa na moście Dworcowym, tramwaj wjeżdżający na pętlę Starołęka i moderus Alfa 168+167, który rozjechał się na zwrotnicy pod Okrągłakiem. Służby nie nadążyły z czyszczeniem zwrotnic, w szczególności tych, na które błoto pośniegowe nieustannie nawożone było przez samochody.



21.01. wycieczka 685. O 11.37 doszło do wykolejenia zamówionego tramwaju wycieczkowego na łuku torowiska węzła tramwajowego Kórnicka. Tramwaj realizował przejazd zgodnie z zamówioną trasą (Trakt Królewsko-Cesarski), która obejmowała m.in. skręt z trasy Kórnickiej w lewo w kierunku ronda Śródka. Wskutek wjazdu na nieużywany – zaśnieżony i oblodzony – łuk torowiska doszło do podbicia pierwszego wózka tramwaju oraz jego wykolejenia. Na miejscu przypadkiem znaleźli się dwaj członkowie KMPS, którzy pomogli motorniczemu (także Klubowiczowi) „ewakuować” grupę z tramwaju. Tym samym młodzi pasażerowie mogli bezpiecznie opuścić teren wydzielonego torowiska. Wykolejenie spowodowało spore zamieszanie na całych Ratajach – przejezdne były bowiem tylko prawoskręty w relacjach most św. Rocha – rondo Rataje, rondo Rataje – os. Lecha i os. Lecha – rondo Śródka. Po wstawieniu w torowisko w wagonie nie załączyła przetwornica – tramwaj został wycofany w ul. Kórnicką i skierowany (przy okazji bez niskiego napięcia) do zajezdni. Przerwa w ruchu trwała łącznie 38 minut.

Fot.: Bartosz Kopeć

29.01. 1/1 152+153. W godz. 19.39-20.05 doszło do wstrzymania ruchu tramwajowego na ul. Reymonta na wysokości Wyspiańskiego. Przyczyną była awaria układu sterowania moderausa *falusa*. Tramwaju nie udało się uruchomić, dlatego zepchnięty został do zajezdni przez stojący we wstrzymaniu pociąg 1/12 150+151. Uczestnicy zdarzenia mieli rzadko spotykaną okazję zaobserwować *czwórskład* moderusów, do tego złożony ze wszystkich istniejących egzemplarzy wersji HF 04 AC.

W styczniu archiwa zaledwie czterokrotnie notowały awarie wagonów RT6N1 – awarie wózków C w wagonach 404 i 407, zanik wysokiego napięcia w wagonie 402 i awarię ładowania filtra w 410. To ostatnie zdarzenie (późnym wieczorem 27.01) było też najpoważniejszym – tramwaje stały na Zamenhofsie ponad 30 minut, a uszkodzoną tatrę zepchnął do zajezdni pociąg 7/4 (wagon 668). Pięciokrotnie notowano awarie siemensów – awarię układu sterowania w 512 oraz czterokrotnie (!) awarie drzwi – po razie w wagonach 502, 503, 505 i 508.

Nowinki z Pyrogradu


opracowanie: Bartosz M. Kaj, Bartosz Szymandera, Marcin Jurczak




Z Poznania do... Częstochowy.


W dniu 18 marca bramy zajezdni Warszawska po raz ostatni opuściły cztery ikarusy 280.70A nr 1459, 1966, 1972 i 1973. Nie zostały one jednak skasowane, ale sprzedane jako sprawne. Nowym właścicielem pocziwych ekologów jest MPK Częstochowa, które w swej flocie posiada przeróżne typy węgierskich pojazdów. Autobusy, pozbawione poznańskiego herbu i numerów taborowych, wyjechały z zajezdni punktualnie o godzinie 13.00. Jako ciekawostkę dodać należy paniczne ukrywanie informacji o zakupie autobusów przez MPK Częstochowa. Związane to było z obawą, że zakup autobusów wysokopodłogowych starej generacji zostanie negatywnie odebrany przez pasażerów i lokalne media.


Fot.: Bartosz M. Kaj, 18.02.2010

 ... i na części. Nieco mniej życzliwy los spotkał pozostałe *ekologi*: 1453, 1967 i 1970. Zostały one bowiem także sprzedane, ale na części – firmie spod Włocławka, która skupuje przeróżne używane autobusy z całego kraju. Z kolei w dniu 3 marca odbyła się kolejna akcja rozbiórkowa (wspierana przez reprezentantów KMPS): ex szkoleniowego 1999 (dawny 1535). Pod koniec zeszłego roku jego miejsce zajął neoplan N4021td 1735. Po rozbiórce i wymontowaniu cennych części, a także odkryciu pewnego niecenzuralnego napisu na kratownicy, pojazd trafił na złom. Wraz z nim trafił tam także ex szkoleniowy jelcz M11 1945 (znany Klubowiczom z fantastycznej listopadowej przejażdżki). Drugi ze szkoleniowych jelczy,

tj. 1997, jest nadal wykorzystywany zgodnie z przeznaczeniem. Jako ostatni z liniowych na placu boju pozostaje 1962, którego los na chwilę obecną nie jest znany. Ponadto postępują prace przy odbudowie historycznego 1545. Historyczny *patataj* jest już polakierowany, trwają prace przy kompletacji szyb. Ikarus 260.04 1936 oczekuje na czerwcową paradę, a później zacznie się jego odbudowa i przywracanie historycznego wyglądu.

 Kolejna marka w Swarzędzu. W styczniu flota Wiraż Bus powiększyła się o kolejny używany autobus. Tym razem jest to MAN, NL202 z 1995 r. Autobus posiada dwie pary drzwi i znacznie jaśniejszy odcień żółtego (zapewne po poprzednim właścicielu). Nowy nabytek otrzymał numer 08, z którym dotąd jeździł skasowany w zeszłym roku neoplan N4011. Jest to kolejna marka w swarzędzkiej komunikacji. Poprzedni używany „rodzynek” to scania CN113CLL 016 z 1997 r.

 75 jamników nadjeżdża. We środę 24 lutego Prezes Urzędu Zamówień Publicznych zakończył kontrolę uprzednią przetargu na dostawę 75 autobusów niskopodłogowych. Podpisanie umowy pomiędzy MPK Poznań i dostawcą – Solaris Bus & Coach – odbyło się 10 marca. Producent z Bolechowa (w ubiegłym roku został liderem sprzedaży autobusów miejskich w Polsce) dostarczy łącznie 75 autobusów: 30 sztuk Urbino 12 i 45 sztuk Urbino 18. Autobusy wyposażone zostaną w automaty biletowe (testowo takie urządzenie posiada SU12 1625 z zeszłorocznej dostawy). Według zapewnień producenta pierwsze nowe *jamniki* pojawią się w Poznaniu do końca lipca, a być może jeszcze wcześniej. Nowa dostawa oznacza zwiększoną ilość kasacji autobusów MAN i Neoplan. Do złomowania wytypowano już przynajmniej trzy wozy z A-1: 1521, 1531 i 1915. Warto zwrócić uwagę na fakt, że ten ostatni był jedyną *pszczołą* o nieco innym wnętrzu – szary i inaczej wykończony sufit nawiązywać miał do nowszych (44xx) serii neoplanów.


 Jamniki na Kaczej. Przy okazji kasacji i dostaw wzrasta populacja solarisów na A-3 – do 1251 i 1252 dołączyły 1253 (ex 1866) i 1254 (ex 1867) – oba przerzucone z Warszawskiej. Od 1 kwietnia wydział A-3 wystawia na obsługiwanych rezerwach górczyńskich (czynnej i technicznej) autobusy przegubowe – dodatkowo dwa osiemnastometrowce na pewno się zatem przydadzą. Zadebiutowały pierwszego kwietnia – 1253 jako 68/8, 1254 jako rezerwa na Górczynie. Od 1 kwietnia zajezdnia Kacza obsługuje dodatkowo brygadę 89/2 oraz całe 71 w dni robocze.




 **Koniec klimatycznych naklejek.**


Dzień 12 marca jest pierwszym, w którym na ulice wyjechały autobusy pozbawione charakterystycznych naklejek, którymi zostały „udekorowane” z okazji Konferencji Klimatycznej COP14 oraz Roku Klimatu i Środowiska (2008). Białe nalepki pojawiły się na przodach autobusów obok numeru taborowego i w niektórych przypadkach „choinki” w maju, prawie dwa lata temu. Kilka pojazdów, które nie zostały wtedy „ozdobione”, dostało naklejki tuż przed grudniową konferencją, a pojedyncze sztuki wcale. W tramwajach nalepki umieszczane były na szybach kabin (105Na) czy naprzeciwko II drzwi (GTx).


Fot.: Marcin Jurczak, 5.06.2008

 **Wymiana kasowników.** W poznańskich tramwajach postępuje wymiana starych kasowników R&G, wraz ze sterownikami, na nowe. Związane jest to z chęcią wprowadzenia przez ZTM biletów przystankowych na tramwaje. Co ciekawe, nowych sterowników dorabiają się także „rupiecie” z S-2. Warto zwrócić uwagę na wóz 681, który obok nowego sterownika otrzymał także GPS.

 **Ruszyły Nowe Zawady.** Od soboty 6 marca tramwaje nie docierają do pętli Zawady. Powodem zamknięcia jest kolejny etap budowy ulicy Nowe Zawady. Zamknięcie Zawad spowodowało skierowanie linii 1 do Miłostowa, a linii 7 do os. Lecha. Tym samym z 1,5 linii w relacji rondo Śródka – rondo Starołęka przez rondo Rataje zostało zaledwie pół linii. Pasażerowie podróżujący w tej relacji mają także do dyspozycji linie 1, 6 i 17 z przesiadką na Kórnickiej lub – tylko w przypadku linii 6 – na rondzie Rataje. Korkuje się wjazd na węzeł Kórnicka od strony os. Lecha z powodu dużej liczby kursujących tą trasą pociągów. Przy okazji uruchomiono PNR na os. Lecha – niestety z powodu braku jakichkolwiek urządzeń sygnalizacyjnych, skuteczność pracy dyżurnego zależy przede wszystkim od umiejętności nawiązania współpracy

z motorniczymi. Na Zawadach tramwaju nie zobaczymy do listopada 2010 roku.

 **Siemensowe przypadki.** Po fali wypadków z udziałem tramwajów Combino (odstawione były w pewnym momencie aż cztery wagony) postanowiono złożyć z dwóch uszkodzonych tramwajów jeden. Do czterech sprawnych członów wagonu 502 dołączono piąty z wagonu 507. Po połączeniu mechanicznym i elektrycznym oraz niezbędnych testach wagon wyjechał na linię w dniu 13 marca. Aby jednak zachować równowagę w przyrodzie, tego samego dnia za halą zajezdni wykoleił się wóz 508.

 **Rozbitki powracają.** Jak wieść gminna niesie, trwają prace przy madalińskim wagonie 678. Tramwaj rozbity został 19 lutego – na przystanku Wielkopolska doszło do najechania na jego tył przez wagon typu 3G. Z powodu ogromu zniszczeń spodziewano się kasacji *dwuokiego*, w ostatnich tygodniach pojawiła się jednak informacja, że będzie naprawiany. Co ciekawe – wagon został wyprostowany i wyklepany metodami chałupniczymi, nie zdecydowano się natomiast wykorzystać ostatniego członu z odstawionego wozu 612. W Modertransie trwają natomiast prace nad ożywieniem wagonu 804, rozbitego na skrzyżowaniu al. Solidarności i Wrzoska. Wydział S-2 w dalszym ciągu kieruje do obsługi linii 8 wagony GT8ZR (choćby 8/3 903 i 8/7 907 w dniu 3 marca) czy nawet GT6 (na początku marca zaobserwowano tamże wóz 615). Ponadto podejmowane są działania mające na celu wprowadzenie do eksploatacji naklejek o treści (plus minus): „Uwaga! Drzwi uszkodzone, prosimy o korzystanie z pozostałych”. Należy zwrócić uwagę na gwałtownie pogarszający się stan taboru zajezdni S-2 – na przestrzeni ostatnich kilku lat zarówno komfort pracy motorniczego, jak i komfort jazdy pasażerów uległ drastycznemu pogorszeniu.



 **Pożegnanie z piętrusami.**

W dniu 30 stycznia zrealizowany został ostatni kurs linii 451 obsługiwanej przez Lokalne Linie Autobusowe Mistral. 1 marca z mapy powiatu zniknął inny lokalny przewoźnik – firma Trans-Region, która zaledwie przez dwa miesiące obsługiwała nowe linie 351 i 358. Powód był ten sam: brak pasażerów, klienci wybierali linie obsługiwane przez Warbus. Tabor firmy stanowiły dwa piętrowe MAN-y SD202 i jeden autosan H9-21. Na zdjęciu: MAN SD202 odpoczywa na pętli Garbary.

Fot.: Bartosz M. Kaj, 7.01.2010

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.

 **Puma powraca.** W sobotę 27 marca na trasy powrócił wóz 450. Po kilku miesiącach „negocjacji” pomiędzy FPS a Instytutem Elektroniki udało się ustalić, który element odmawiał posłuszeństwa i jak go naprawić. Dotychczasowa eksploatacja kończyła się regularnie awarią po ok. 6-7 godzinach jazdy. W pierwszych dniach po długim postoju znacznie wzrosła bezawaryjność Pumi – jeden z Klubowiczów zjechał jedynie do zajezdni z powodu usterki drzwi w dniu 5 kwietnia (wcześniej blokując na kwadrans ul. Św. Marcin). Obok dedykowanej 13/5 wagon widziało także na 13/6 (właśnie 5.04) i 13/11 (13.04). A skoro mowa o S-3 – skład 312+313 wciąż stoi rozbity, do Modertransu wywieziono natomiast wagony 314 i 315. Jak wieść gminna niesie, mają one być przebudowane na standardowe 105Na.

 **Półmaraton i półutrudnienia.** W ostatnią niedzielę marca na starcie stanęli uczestnicy półmaratonu. Pobiegli jedną pętlą biegu z edycji jesiennej, czyli po trasie: Malta – Chartowo – Piaśnicka – Inflancka – Krzywoustego – Droga Dębińska – Dolna Wilda – Ojca Żelazka – Droga Dębińska – Królowej Jadwigi – al. Niepodległości – Solna – Estkowskiego – Jana Pawła II – Baraniaka – Malta. W związku z imprezą pojawiały się drobne utrudnienia w ruchu, w miejscach krzyżowania się trasy biegaczy z liniami komunikacji miejskiej.

 **Falus odstawiony!** 12.02 na linii 1/1 debiutował skład 84+83. Od tego czasu niewiele zmieniło się w temacie moderusów, z wyjątkiem tego, że kolejne składy widywane są „po zgubieniu” żółtych elementów ozdobnych umieszczonych na drzwiach. Ponadto rośnie liczba moderusów z klasycznymi pantografami OTK-1 – obecnie są wśród nich 336 i 226. Nie dołączył do nich 228, który 14.04 połamiał kité na rondzie Kaponiera, ale dalej wozi się z *połówką*. Od 6.03.2010 moderusy 150+151 i 152+153 pojawiać się miały na brygadach: 26/3+10/7 i 15/4 w dzień roboczy, 1/9 i 6/1 w soboty oraz 1/6 i 4/5 w dni świąteczne. Sytuacja nieco się skomplikowała z powodu odstawienia składu 152+153 po wykryciu wady konstrukcyjnej wózka.

 **Co dalej z helmutami?** Podczas gdy MPK Kraków z sukcesem wdraża do eksploatacji kolejne wagony z serii GT8S, pytanie co dalej z wagonami z demobilu pozostaje otwarte. Pojawiła się plotka o możliwości sprowadzenia do Poznania wagonów GT8 z Duesseldorfu – identycznych z wozami już eksplo-

atowanymi. Jest mowa o 22 wagonach (z doczepami lub bez), które miałyby zastąpić tramwaje serii 3G (po zakończeniu eksploatacji Gajowej nie ma sensu przenoszenie zaplecza i części w inne miejsce) oraz wagony GT6 i GT8 będące w najgorszym stanie technicznym.



 **Traminio już jeździ.**

Przypomnijmy – po raz pierwszy tramwaj widziany był na torach poza bramą zajezdni w nocy z 3 na 4 grudnia 2009, zaciągnięty eNką na ul. Hetmańską w celu dokonania pomiarów obciążenia toru. W dniu 15 marca 2010 solaris Traminio o własnych siłach wyjechał z hali i zrobił co najmniej dwa kółka po zajezdni. Jazdy po zajezdni trwały cały tydzień. W nocy z 18 na 19 marca tramwaj wyjechał z S-1 i kursował (tam i z powrotem) po ul. Hetmańskiej – na odcinku pomiędzy Dmowskiego a Kolejową. W nocy z 23 na 24 marca prototyp ponownie wyjechał na jazdy próbne po ul. Hetmańskiej. W nocy z 13 na 14 kwietnia miał wyjechać na przejazd po trasie linii 13. 15 kwietnia ok. godz. 1.26 solaris Traminio widziany był na rondzie Kaponiera – jadący w kierunku Junikowa tramwaj wzbudził zachwyt pasażerów oczekujących odjazdu *helmuta* linii N21. W dniu 15 kwietnia odbył się także pierwszy dzienny przejazd tramwaju Traminio. Pojazd wyjechał z zajezdni przy ul. Głogowskiej, przejechał ulicami: Głogowską, Św. Marcin, Podgórną, przez most św. Rocha do ronda Rataje, by następnie przez Zamenhofa i Hetmańską wrócić do zajezdni.

Fot.: Marcin Jurczak, 24.03.2010;
Jakub Gielniak, 15.04.2010