

## 130. urodziny poznańskiej komunikacji miejskiej Jubileusz z Unią w tle

Marcin Jurczak



**Orkiestra Miasta Poznania przy MPK Poznań Sp. z o.o. na czele okolicznościowej parady. Muzycy mieli tego dnia pecha – na ul. Gwarnej zepsuł się przewożący ich po parady autobus.**

Fot.: Marcin Jurczak

W dniu 27 czerwca poznańska komunikacja miejska uroczystie obchodziła jubileusz 130-lecia. Okrągła rocznica stała się pretekstem do powspominania lepszych i gorszych dziejów transportu publicznego w stolicy Wielkopolski, jest także doskonałą okazją by zajrzeć w przyszłość.

Po pierwszej linii tramwaju konnego zostało dziś niewiele. Ani na Starym Rynku, ani pod Dworcem Głównym tramwajów dziś nie zobaczymy. Z historycznych torowisk zachował się jedynie fragment na Ostrowie Tumskim. To nie przeszkodziło, by urodzinową paradę poprowadził tramwaj konny, a imprezę obserwowały tłumy poznaników. Za sterami wagonu konnego zasiadli Prezydent Miasta Poznania Ryszard Grobelny i Dyrektor Naczelny MPK Poznań Sp. z o.o. Wojciech Tulibacki. W parady pojechały wszystkie zachowane wagony historyczne. Był skład N+ND (świeżo po odnowieniu w Modertransie), wagony 102N, 102Na, 105N (wóz 193 po raz pierwszy po remoncie pojechał „solo”), wagon holenderski (805) i *helmut* z Düsseldorfu (685). Nie zabrakło składu 105Na w reklamie patrona medialnego (126+125 – ten sam jechał w parady pięć lat wcześniej – wówczas jako świeżo zmodernizowany) i moderusa Alfa (tu błyszczał złotymi pasami słynny poznański *fallus*, czyli skład 152+153). Tramwajową

część parady zamykały wagony niskopodłogowe – od tetry RT6N1, poprzez siemensa Combino, Pumę z FPS i solarisa Tramino.

Sekcję autobusową otwierał warszawski san H100B 160. Za nim pojechały *ogórek* z przyczepą, DAF i jelcz PR110. Na uroczystej parady po raz pierwszy zobaczyć mogliśmy odnowionego ikarusa 280, który odzyskał swój dawny numer – obecny 1545 wygląda dużo okazalej niż 1961 jeszcze kilka miesięcy wcześniej. Nie zabrakło „flagowego” solarisa Urbino 18 Hybrid. Po raz pierwszy obejrzeć mogliśmy także solarisa AD 2010 – pierwszego z 75 wozów, jakie w ciągu dwóch lat trafią do Poznania.

Przejazd parady obserwowały setki poznaników. Pojazdy przejechały tą samą trasą co pięć lat temu – z ronda Kaponiera przez ul. Św. Marcin, Marcinkowskiego, 27 Grudnia, Fredry, Dąbrowskiego i Kraszewskiego na Zwierzyniecką. Tu konwój zatrzymał się, a pojazdy zamienione zostały na okolicznościową ekspozycję taboru. Wśród pojazdów udostępnionych do oglądania były także wozy ratownicze – wśród nich najnowszy holownik na czteroosiowym podwoziu Scania (2267). Zwiedzający mieli okazję zajrzeć m.in. do hali Modertransu, gdzie modernizowane są wagony dla ZKM Gdańsk czy MPK Poznań. Na światło dzienne wystawiono wagon ND 436 – tzw. doczepka sanocka przechodzi



**Okolicznościowy tort wyjechał (bez Prezydenta) z hali Modertransu, na tramwajowej lorcie pchanej wagonem typu N.**

Fot.: Marcin Jurczak



**Na Gajową przybyły tłumy. Każdy chciał zajrzeć do wnętrza zabytkowej hali, sporym zainteresowaniem cieszyły się też kabiny pojazdów.**

*Fot.: Marcin Jurczak*

od 14 lat remont – pojawiła się szansa, że wreszcie zostanie on dokończony. Na gości czekał okolicznościowy tort. Wyjechał on z hali zajezdni na tramwajowej *lorce*. Na koniec po dwa kursy wykonały wagony holenderskie, zabierając pasażerów na wycieczkę do zajezdni przy ul. Głogowskiej i Madalińskiego. Najmłodszy mieli

okazję zajrzeć motorniczemu przez ramię, starsi pasażerowie z zaciekawieniem słuchali opowieści obsługi pojazdów o tramwajowych ciekawostkach. Pomimo początkowych problemów (ze względów bezpieczeństwa na terenie zajezdni wyłączono napięcie w sieci trakcyjnej, zatem siłą rzeczy wagony nie były w stanie wyruszyć w trasę) oba *holendry* udało się odpalić, a dalsza podróż przebiegała bez utrudnień.

Poznańska komunikacja miejska stoi u progu poważnych zmian. W najbliższych latach do floty dołączy 45 niskopodłogowych tramwajów i 75 niskopodłogowych autobusów. Czekają nas budowa trasy tramwajowej na Franowo, oddanie do użytku nowej zajezdni tramwajowej, przedłużenie trasy PST, liczne inwestycje torowe związane z przygotowaniem miasta na mecze Euro 2012. Większość z tych inwestycji wspierana jest przez Unię Europejską w ramach najróżniejszych programów i działań. Trudno oprzeć się wrażeniu, że to właśnie unijne wsparcie nada szybkość i odpowiedni bieg zmianom w komunikacji miejskiej. To niestety najprawdopodobniej ostatni jubileusz w zajezdni tramwajowej przy ul. Gajowej. Coraz liczniejsza kolekcja wagonów zabytkowych wciąż „tuła się” po zajezdniach, a oczekujące na remont z niepokojem patrzą na kolejną zimę. I choć 130 lat to piękny jubileusz, pozostaje mieć nadzieję, że za pięć lat okazji do świętowania będzie jeszcze więcej niż dziś.

## **130 lat historii, czyli... parada krok po kroku Od konnego do hybrydy**

*opracowanie: Michał Prałat, Bartosz M. Kaj*

W paradzie udział wzięły wybrane autobusy i tramwaje, reprezentując 130 lat historii komunikacji miejskiej. Prezentujemy Szanownym Czytelnikom krótkie sylwetki uczestniczących w tym jubileuszu pojazdów.

### **Tramwaj konny**

Pierwsze wagony konne dotarły do Poznania 18 lipca 1880 r. Charakteryzowały się one zamkniętym przedziałem pasażerskim oraz otwartymi pomostami. Wzdłuż ścian bocznych umieszczone były ławki, które mogły pomieścić 12 pasażerów. Wagony te były wyposażone w hamulec ręczny. Tramwaje konne po raz ostatni wyjechały na trasy 5 marca 1898 roku – już następnego dnia na zelektryfikowanych trasach pojawiły się pierwsze wagony elektryczne. Tramwaje konne przystosowane zostały do jazdy w charakterze wagonów doczepnych. W ramach przygotowania komunikacji miejskiej dla potrzeb PeWuKi podjęto decyzję o kasacji najstarszych wagonów eksploatowanych do tej pory. W latach 1925-1938 z ruchu liniowego zniknęły wszystkie wagony konne. Jedyny ocalały trafił na wyposażenie służb technicznych, służąc w latach 1942-1948 jako magazyn narzędzi torowych.

Nadwozie zachowanego wagonu pochodzi z doczepki „schwerińskiej”. Serię tych wagonów sprowadzono w 1917 roku. Nieznany jest natomiast typ podwozia, gdyż wymiarami nie pasuje ani do poznańskich wagonów konnych, ani „schwerińskich” przyczep. Wagon konny pełnił m.in. funkcję pomnika techniki na postumencie przy wjeździe do zajezdni przy ulicy Głogowskiej. Remontu doczekał się w 1960 i 1980 r., a dokładnej jego odbudowy dokonano w połowie lat 90.



**Autobusy i tramwaje na ul. Zwierzynieckiej.**

*Fot.: Michał Prałat*

### **Konstal N+ND 602+456**

Po wojennych zniszczeniach zaistniała potrzeba uzupełnienia braków taborowych w bardzo szybkim czasie. Zdecydowano się skopiować rozwiązanie prostego konstrukcyjnie i łatwego w produkcji niemieckiego wagonu KSW. Pierwsze wagony silnikowe, określone jako „normalizowane” (stąd do dziś stosowany w oznaczeniach konstrukcyjnych polskich tramwajów symbol N), wyprodukowano w Chorzowie w 1949 roku. Wagony generacji N zostały poddane modernizacjom w latach 70. Zlikwidowano m.in. drzwi po lewej stronie pojazdów oraz zamontowano napędy drzwiowe. Wagony

generacji N po raz ostatni wykonały liniowe kursy w dniu 31.12.1992. Kilka z nich przeznaczonych zostało do celów gospodarczych, wagony 602 i 456 (jak i wiele innych) odstawiono na torach odstawczych na Budziszynskiej. W ocaleniu składu od kasacji pomógł Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, który został organizatorem Europejskiego Zjazdu Modelarzy i Miłośników Kolei w 1995 roku. Historyczny skład doczekał się generalnego remontu na przełomie lat 2001 i 2002. Tuż przed paradą z okazji 130-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu skład przeszedł naprawę główną polegającą na remoncie elementów konstrukcji, naprawie stolarki oraz lakierowaniu. Wagon N jest najstarszym czynnym wagonem elektrycznym w Poznaniu.

### **Konstal 102N 1**

Wagony 102N powstały na bazie konstrukcji przeznaczonego dla Warszawy szybkobieżnego tramwaju typu 13N. Z założenia miały one być produkowane do eksploatacji w pozostałych miastach Polski. Wagon 102N jest dwuczłonowy, posiada charakterystyczną ścianę czołową i tylną, które cechują się kanciastym kształtem i ujemnym kątem nachylenia. Wagon posiada układ elektryczny z rozrządem bezpośrednim i nastawnikiem ręcznym. Do Poznania trafiło osiem *kanciaków*. Do celów muzealnych zachowany został wagon o numerze 1, który przywrócono do stanu fabrycznego tuż przed paradą z okazji 125-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu.

### **Konstal 102Na 71**

Przegubowy wagon 102Na jest modyfikacją wagonów serii 102N, która ze względu na ujemny kąt nachylenia szyby czołowej była uciążliwa dla motorniczych, prowadzących pojazdy wieczorami i nocą. Szyba odbijała światła z wnętrza wagonu prosto w oczy prowadzącego pojazd. Producent rozwiązał ten problem powracając do wyglądu ściany czołowej i tylnej, znanego z warszawskich wagonów 13N. Pozostałe rozwiązania z wagonów serii 102N pozostały niezmienione. Wagon oznaczony numerem 71 jest ostatnim zachowanym w Poznaniu z serii 65 pojazdów, które dotarły do stolicy Wielkopolski w latach 1970-1973. Pojazd ten przeszedł naprawę główną w latach 2006-2008, podczas której przywrócono mu kilka elementów charakterystycznych dla stanu fabrycznego, m.in. zabudowę stanowiska motorniczego. Wóz w wakacje obsługuje linię 4, po wakacjach trafi na trójkę; jest również wykorzystywany jako historyczny podczas imprez i przejazdów okolicznościowych.

### **Konstal 105N 193**

Na przełomie lat 60. i 70. rozpoczęto prace nad projektem unowocześnionej wersji wagonu 13N. Pierwszy prototyp wagonu 105N powstał w roku 1973, a pod koniec 1974 roku rozpoczęto seryjną produkcję *stopiątek*. Konstrukcja pudła oparta jest na belce nośnej z obejściem na rozrusznik. Układ elektryczny bazuje na rozwiązaniach znanych z wagonów 13N, zastosowano układ elektryczny z rozrządem samoczynnym, rozrusznikiem komutatorowym i przetwornicą 600/40V. Wagony 105N wyróżniały się nowoczesnym wyglądem mocno przeszklonego i wzbogaconego o dodatkowe drzwi pudła. W Poznaniu w 2006 roku pozostał ostatni skład 105N 194+193, posiadający dodatkowe szybki pod szybami kabiny motorniczego (stąd jego potoczna nazwa – *szybkowiec*). Przywrócony do stanu fabrycznego skład 105N wykorzystywany jest do obsługi

linii 11 (od września: linii 3) oraz podczas imprez i przejazdów okolicznościowych.

### **Beynes 3G 805**

Poważne braki taborowe sprawiły, że w latach 1991-1995 do Poznania sprowadzono z Amsterdamu 20 wagonów typu 1G i 2G. Ciekawostką jest to, że wozy 1G były pierwszymi w Polsce tramwajami ośmioosiowymi. 12 lat po pierwszej dostawie do Poznania dotarły wagony serii 3G, które zastąpiły wysłużone już 1G i 2G. Tramwaje 3G nie różnią się wyglądem od poprzednich wersji. Posiadają cztery silniki o mocy 50 kW z rozrządem bezpośrednim. Niezwykle wąskie wejścia o prześwicie 55 cm utrudniają, a często uniemożliwiają wsiadanie osób niepełnosprawnych i rodziców z dziećmi w wózkach. Drzwi otwierane są za pomocą przycisków, a ich zamykanie odbywa się automatycznie po 4 sekundach. Wagony serii 3G prawdopodobnie znikną z poznańskich ulic do końca roku. Obecny na paradzie wagon 805 pozostanie w taborze MPK Poznań. Trwają starania o przemalowanie go na historyczne, żółto-szaro-czerwone barwy oraz włączenie do obsługi linii jako pojazd „stylizowany na historyczny”.

### **Düwag GT8 685**

Wagony GT8 dla przedsiębiorstwa Rheinbahn Düsseldorf zostały dostarczone na przełomie lat 60. i 70. Część wyprodukowano jako nowe, a reszta powstała jako uzupełnienie dostarczonych wcześniej wagonów GT6 o człon środkowy. Pierwsze tramwaje typu GT8 dotarły do Poznania pod koniec 1996 roku, ratując słabą sytuację taborową przewoźnika. Do 2009 roku sprowadzono do Poznania łącznie 49 wagonów typu GT8, z czego 32 pochodziły z Düsseldorfu, a 17 z Frankfurtu nad Menem. Kolejna dostawa (21 sztuk) jest obecnie realizowana. Tramwaje serii GT8 wygodą i niezawodnością zyskały duże uznanie zarówno poznańców, jak i pracowników MPK. W lipcu 2008 roku odnowiono malowanie wagonu GT8 685. To ostatni tramwaj w Poznaniu posiadający oryginalne malowanie przewoźnika z Düsseldorfu. Na co dzień obsługuje on linię 11 (od września trafi na trójkę).

### **Konstal 105Na+105NaD 126+125**

Wieloletnia eksploatacja wagonów generacji 105N wymusiła na wszystkich miastach rozpoczęcie ich modernizacji, prowadzonej w Poznaniu od 1994 roku. W ramach napraw głównych wymieniane są praktycznie wszystkie elementy wagonów, m.in.: pulpity motorniczego, siedzenia, napędy drzwiowe (na ciche) oraz przetwornice (z wirowych na statyczne, niegenerujące uciążliwego hałasu). Drugi wagon poprzez likwidację stanowiska motorniczego przebudowywany jest na doczepę czynną, z zachowaniem silników. W wagonach montowany jest także KWSR – Komputerowe Wspomaganie Sterowania Ruchem – system, który w sposób czytelny informuje o numerze linii i kierunku jazdy, obejmuje również głosową zapowiedź nazwy przystanku, do którego dojeżdża tramwaj. 126+125 jest jednym z ostatnich składów, który nie otrzymał podczas remontu elektronicznych wyświetlaczy.

### **Moderus Alfa 152+153**

105N-HF04AC to tramwaj powstały w wyniku daleko posuniętej modernizacji wagonów generacji 105N. W porównaniu do poprzednich remontów *stopiątek*, zdecydowanie zmieniono wygląd pudeł wagonów, nadając im nowoczesny design poprzez dodanie

plastikowych przodów i tyłów, wklejane okna, przeszklone drzwi z charakterystyczną owalną „klamką” oraz zmianę charakteru wnętrza pojazdów. Pudła części wagonów przemalowano lakierem metalicznym. W wozach 150+151 i 152+153 zastosowane zostały nowocześniejsze silniki prądu przemiennego. Dodatkowo w moderusach instalowano są pantografy połówkowe.

### **Tatra RT6N1 403**

W 1990 firma ČKD Tatra rozpoczęła prace projektowe nad tramwajem niskopodłogowym, którego efektem było zaprezentowanie prototypowego wagonu w roku 1993. W 1996 roku konsorcjum ČKD Tatra i FPS Cegielski wygrało przetarg na dostarczenie 10 niskopodłogowych wagonów dla obsługi Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. W wyniku tej współpracy 5 wagonów wyprodukowano w Czechach, pozostałe 5 w Poznaniu. Wagony przybyły do Poznania ze znacznym opóźnieniem, dodatkowo okazały się bardzo awaryjne. Tatry posiadają szersze pudło, co jest powodem problemów z eksploatacją wagonów na niektórych trasach. Zostały one wycofane z obsługi linii 12 ze względu na zbyt wysoką awaryjność, generującą liczne wstrzymania na trasie PST. Obecnie wagony wożą poznaniaków na liniach 5 i 13.

### **FPS Puma 118N 450**

Prototypowy wagon typu 118N występujący pod nazwą handlową „Puma” został wyprodukowany w 2007 roku przez zakłady Hipolit Cegielski Poznań – Fabryka Pojazdów Szynowych spółka z o. o. Pojazd projektowany w związku z ogłoszonym przetargiem na dostarczenie 15 sztuk wagonów niskopodłogowych dla Tramwajów Warszawskich (stąd jego pierwotne malowanie żółto-czerwone) ostatecznie nie zdołał podbić warszawskich ulic. Obecnie jedyny, prototypowy tramwaj typu 118N jest eksploatowany przez MPK w Poznaniu, które dzierżawi go od FPS. Najczęściej eksploatowany jest na linii 13, ale widziany był także na 5, 12 i 16.

### **Siemens Combino 512**

W 1994 r. firma Siemens postanowiła skonstruować całkowicie niskopodłogowy tramwaj oparty na nowoczesnej technologii. Efektem prac było zbudowanie i przedstawienie w 1996 roku wagonu prototypowego o nazwie Combino. Wagony dotarły do Poznania w latach 2003-2004, niestety na początku 2004 roku – w trakcie dostaw nowych pojazdów – wyszła na jaw wada konstrukcyjna, dotycząca wszystkich wyprodukowanych siemensów Combino – aluminiowe elementy konstrukcji ścian i dachu zbyt szybko pękały. Usterka została usunięta przez producenta.

### **Solaris Tramino**

W sierpniu 2009 r. zlokalizowana w Bolechowie koło Poznania firma Solaris wygrała przetarg na dostawę 45 niskopodłogowych tramwajów dla Poznania. Firma specjalizująca się do tej pory w budowie znanych na całym świecie autobusów zaoferowała Poznaniowi tramwaj pięcioczołowy, posiadający bardzo efektowny wygląd – zarówno zewnętrzny, jak i wewnętrzny – zbudowany w oparciu o najnowocześniejsze technologie. Wytworzona przy hamowaniu energia zostanie oddana do sieci trakcyjnej lub zamieniona na ciepło w oporniku hamowania. Dzięki zastosowaniu magazynujących energię superkondensatorów możliwe będzie zmniejszenie poboru prądu z sieci trakcyjnej. Obecny na

paradzie pojazd jest prototypowym wagonem, należącym do Solarisa. Pierwszy pojazd dla Poznania zostanie dostarczony w połowie 2011 roku, natomiast ostatni w marcu 2012 roku.

### **San H100B 160**

Pierwszy autobus tej marki wyprodukowano w roku 1966, a w latach 1976-1980 eksploatowano je w oddziałach WPK w Kórniku i Gnieźnie. Podwozie autobusu pochodzi od ciężarówki Star 25, natomiast tylne lampy i przednie kierunkowskazy od samochodu Warszawa 223. W Poznaniu autobusy te można było spotkać na podmiejskiej linii 113 obsługującej gminę Kleszczewo. Obecny na paradzie z okazji 130-lecia komunikacji miejskiej w Poznaniu autobus został wyprodukowany w 1973 roku i jest własnością Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej z Warszawy. Posiada malowanie MPK Kalisz, ponieważ w tym właśnie mieście pełnił służbę liniową.

### **Jelcz RTO+PO1 1679+1813**

Produkcję autobusu tej marki rozpoczęto w 1959 roku. Autobusy eksploatowano głównie na liniach podmiejskich ze względu na ręcznie otwierane drzwi i podwójne siedzenia na całej długości. Produkcję przyczep uruchomiono 6 lat później, w roku 1965. Posiadały pojedyncze drzwi otwierane ręcznie. Pojazdy tego typu jeździły w służbie MPK w Poznaniu w latach 1975-1982. Autobusy tego typu wraz przyczepami typu P01 wykorzystywano głównie w przewozach zamkniętych, pojawiały się również na linii autobusowej nr 61 do Krzyżownik oraz na liniach podmiejskich. Prezentowany wóz został przywieziony z Goleniowa i odbudowany w warsztatach MPK w 2005 roku.

### **Jelcz PR110 1383**

Początki tego autobusu sięgają roku 1975, kiedy to bramy fabryki w Laskowicach opuściły pierwsze pojazdy zbudowane na licencji francuskiego Berlieta (PR100). Produkcja trwała aż do roku 1992, kiedy to ostatecznie zostały zastąpione przez nowszy model – Jelcz 120M. Autobusy te były produkowane w wielu odmianach, m.in. miejskiej i turystycznej. Poznański jelcz pochodzi z 1991 roku i przez szereg lat służył w komunikacji gminy Czerwonak z numerem 1. Kilka lat temu został poddany remontowi, w wyniku którego otrzymał tradycyjne kremowo-wiśniowe malowanie. W roku 2008 autobus trafił do MPK Poznań, gdzie dołączył do grona pojazdów historycznych.

### **Ikarus 280 1545**

Ten model przegubowego autobusu był najpopularniejszym ze wszystkich eksploatowanych nie tylko w Poznaniu, ale i w całej Polsce. Produkowany był od początku lat 70., a pierwszy egzemplarz trafił do Poznania w październiku 1981 roku. Dzięki swym walorom ikarusy 280 mogły obsługiwać każdą linię komunikacyjną. Liniowa eksploatacja tego typu autobusu jest już w Poznaniu zakończona. Obecny na paradzie egzemplarz został wyprodukowany w 1986 roku i przez 23 lata pełnił służbę w MPK Poznań. W roku 2009 został wyremontowany.

### **Ikarus 260 1735**

Eksploatację tych 11-metrowych autobusów rozpoczęto w Poznaniu w 1982 roku, zaś na Górnym Śląsku o 9 lat wcześniej. Pierwszy egzemplarz trafił do przewoźnika

prosto z imprezy targowej. W pierwszej kolejności krótkie ikarusy zostały skierowane do obsługi Rataj. W późniejszych latach autobusy te poddawano modernizacjom. Dzisiaj we flocie pojazdów poznańskiego MPK znajduje się tylko jeden autobus tej serii – przeznaczony do zachowania jako historyczny.

#### **DAF MB 200 1934**

W latach 1969-1988 wyprodukowano łącznie prawie 3 tysiące egzemplarzy tych wozów. Autobusy marki DAF dotarły do Poznania w 1991 r. w darze od rządu Holandii. Pierwotnie obsługiwały linie pospieszne, by w 1997 roku sukcesywnie pojawiać się także na innych. Część autobusów była wyposażona w półautomatyczną skrzynię biegów, a niektóre – w skrzynię automatyczną. W Poznaniu wozy po poważniejszych kolizjach i awariach nie były naprawiane – stopniowo ich ilość malała. Dzisiaj MPK Poznań posiada tylko jeden autobus tej marki – w odnowionym, złotym malowaniu.

#### **Jelcz M11 1997**

Autobus Jelcz M11 to pojazd 11-metrowy, posiadający trzy pary drzwi w układzie 2-2-2, których sterowanie z miejsca kierowcy zapewnia układ pneumatyczny. Dzięki silnikowi o maksymalnej mocy 193 KM, umieszczonemu wzdłużnie pomiędzy osiami pojazdu, autobus może osiągnąć prędkość maksymalną 82 km/h. W autobusie zastosowano 5-biegową skrzynię biegów. Wygląd jelczy M11 praktycznie nie różnił się od autobusów serii PR110 – dopiero podczas modernizacji zmieniono wygląd ściany czołowej i tylnej. Popularny *mig* o numerze 1997 od 2006 roku pełni funkcję wozu szkoleniowego.

#### **Neoplan N4020 1701**

Neoplan N4020 to miejski autobus niskowejściowy produkowany w latach 1988-1999. Pojazd ten pomimo 15 metrów długości jest autobusem jednoprzestrzennym, solowym. Warto zwrócić uwagę, że trzecia oś N4020 (autobusy sprzedawano także pod nazwą handlową Megatrans) jest dodatkowo skrętna. Dzięki temu pojazdy tego typu miały zastępować przegubowce, gwarantując jednocześnie zwrotność nie niższą niż autobus przegubowy. MPK Poznań eksploatuje 19 sztuk tego typu autobusów. Wraz z przyjazdem nowych autobusów marki Solaris neoplany będą sukcesywnie wycofywane ze względu na wiek oraz pogarszający się stan techniczny.

#### **MAN Lion's City 1134**

Premiera autobusu MAN Lion's City (powstałego na bazie modelu NL2x3) odbyła się w roku 2004, a produkcja trwa do dziś. Pojazd ten zdobył prestiżową nagrodę za stylistykę „iF design award 2005”. Te niemieckie autobusy marki od lat cieszącej się opinią godnej zaufania, produkowane są obecnie w fabryce MAN w Sadach koło Poznania, do której trafiają gotowe szkielety montowane w Starachowicach, a także w Niemczech. Na dzień dzisiejszy poznańskie MPK eksploatuje 36 takich autobusów. Pierwsza partia tych pojazdów została zakupiona w 2005, natomiast ostatnie cztery (m.in. ze zmodyfikowanym logiem producenta, mocniejszym silnikiem spełniającym rygorystyczne normy EEV i większymi lusterkami) dotarły do MPK na początku 2009 roku.

#### **Solaris Urbino 12**

Światowa premiera nowego polskiego autobusu Solaris Urbino 12 miała miejsce w maju 1999 roku na terenie MTP. Od kilku lat jest to najlepiej sprzedający się autobus miejski klasy maxi w Polsce. Do MPK Poznań pierwsze Urbino 12 trafiły już w 2000 roku. Obecnie w zajezdni przy ul. Warszawskiej stacjonuje 28 tych autobusów (w tym 5 tzw. III generacji), a przed Euro 2012 dotrą kolejne. W 2009 roku bramy fabryki w podpoznańskim Bolechowie opuścił 5000. autobus. Jest nim Urbino 12 III w barwach Transkom Koziegłowy. W paradzie tę grupę autobusów reprezentował poznański pojazd z najnowszej dostawy, jeszcze bez numeru taborowego przewoźnika. Obecnie nosi on numer 1630.

#### **Solaris Urbino 18 Hybrid 1890**

Pierwszy autobus przegubowy Solaris Urbino 18 został zaprezentowany w roku 1999, kilka miesięcy po premierze modelu Urbino 12. Wkrótce pojazd ten okazał się najlepiej sprzedającym się autobusem przegubowym w Polsce i tak jest do dziś. W roku 2005 został on nieco zmodyfikowany i powstała tzw. trzecia generacja. Poznańskie MPK na dzień dzisiejszy posiada prawie 70 egzemplarzy tego modelu. W rodzinie tej wyróżnia się Solaris Urbino 18 Hybrid. Autobus ten posiada napęd hybrydowy, czyli połączenie silnika diesla i elektrycznego. Poznańska *hybryda* jest pierwszym tego typu pojazdem eksploatowanym w ruchu miejskim w Polsce. Do MPK trafił jesienią 2008 roku na kilka miesięcy przed grudniową Konferencją Klimatyczną. Obecnie jeździ przede wszystkim na linii 74.

---

## **Jelczem i moderusem po Poznaniu czyli 5 lat PGK Dla artystów i nie tylko**

*tramwajowo Robert Bartkowiak, autobusowo Bartosz M. Kaj*

Poznańska Galeria Komunikacyjna to ważna i nieodzowna część działalności Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych. To tutaj już od 5 lat promowany jest przede wszystkim transport publiczny w Poznaniu, ale nie tylko. To właśnie tu wielu miłośników ma możliwość połączenia dwóch pasji – komunikacji miejskiej i fotografii – oraz zaprezentowania swojego kunsztu artystycznego.

Wszystko zaczęło się dokładnie 25 kwietnia 2005 roku. Wtedy to oficjalnie uruchomiono portal, znany do dziś jako Poznańska Galeria Komunikacyjna. Pierwsze

zdjęcie, jakie pojawiło się na galerii, to wagon eksploatowany przez poznańskiego przewoźnika typu GT8 656, które dodane zostało przez Tomka Gieżyńskiego (3704).

Obecnie, w dniu piątej rocznicy, PGK cieszy się niesłabnącą z roku na rok popularnością. W ciągu tych kilku lat działalności udało nam się zgromadzić bazę ponad 12 tysięcy zdjęć z Poznania, Polski, a nawet całego świata. Niewątpliwie to, czego nie można odmówić wszystkim użytkownikom PGK, to fenomen i poziom, jaki sami stworzyli. Właśnie dzięki temu

możemy dziś świętować piąty jubileusz funkcjonowania galerii. Pod koniec kwietnia na stronie [www.galeriapgk.com](http://www.galeriapgk.com) ukazał się zmieniający się okolicznościowy baner prezentujący różne nurty związane z komunikacją miejską oraz koleją w Poznaniu, Polsce i na świecie. Z okazji tego zacnego święta, z myślą o wszystkich użytkownikach PGK w dniu 8 maja odbył się specjalny przejazd autobusem Jelcz M125M Vecto oraz tramwajem Moderus Alfa.

### Przejazd jelczem Vecto

Do przejazdu autobusem wykorzystano jelcza M125M Vecto nr 1552. Wzorem zeszłorocznej imprezy (4 lata PGK i autobus Jelcz Pr110 1383) trasa przejazdu wiodła przez ciekawe zakątki Poznania i jego najbliższe okolice.

W największym skrócie na trasie przejazdu znalazły się m.in. takie pętle lub przystanki jak Rataje Dworzec, Spławie, Os. Orła Białego, Starołęka Dworzec, Garaszewo, Sypniewo, Rudnicze, Psarskie, Morasko, Lotnisko Ławica czy Os. Łokietka. Ostatni fotostop odbył się pod poznańską Katedrą, natomiast pamiątkowe zdjęcie grupowe zostało wykonane na wspomnianej pętli Psarskie. Z powodu pewnej modyfikacji trasy z przejazdu wypadła część wcześniej zaplanowanych miejsc, m.in. Zieliniec i Szarych Szeregów, ale w ramach „rekompensaty” pojawiły się sesje m.in. w Żernikach, okolicach lotniska Krzesiny czy też w Złotnikach. W wielu miejscach autobus budził spore zainteresowanie okolicznych mieszkańców, którzy nierzadko sądzili, iż to pojazd liniowy albo też podziwiali niecodzienne manewry. Tak było np. na pętli Dębiec, Garaszewie czy ul. Czernichowskiej.

Na imprezie było ponad 20 osób (w tym wielu członków KMPS), od rozpoczynających przygodę z fotografią dzieci i nastolatków po doświadczonych fotografów z długim stażem i sporym dorobkiem artystycznym. Za kierow-



**Były restauracyjny helmut z pasażerką w kabinie zbliża się do przystanku Polanka... czyli historyczne, pierwsze zdjęcie na PGK.**

**Od tego czasu użytkownicy zgłosili do dodania prawie 14,5 tys. fotografii. Na galerii jest ich obecnie 12 136 (stan na dzień: 12.08, godz. 8.50) – reszta nie przeszła weryfikacji jakościowej. Nad prawidłowym funkcjonowaniem galerii czuwają administratorzy.**

Fot.: Tomasz Gieżyński, 25.04.2005

nicą pojawił się znany choćby z ubiegłorocznego pożegnania jelczy M11 kol. Dariusz Berger, a o bezpieczeństwo uczestników zadbali członkowie GSR. Początkowo przejazdowi towarzyszyła dość ładna, majowa pogoda, która jednak stopniowo zaczęła się psuć. Po godzinie 13 na powrót pokazało się upragnione słońce, które tym razem towarzyszyło uczestnikom już do samego końca zabawy. Impreza rozpoczęła się chwilę po 10.00 na Dworcu Rataje, a skończyła się po 16 na Śródce. „Tutaj każdy jest artystą!” To zdanie z ulotki rozdawanej uczestnikom w pełni oddaje to, co się działo podczas przejazdu.

### O Dance słów kilka

Autobus Jelcz M125M to pierwszy polski autobus posiadający niską podłogę na całej długości, którego premiera miała miejsce w 1998 roku. Niezwykle popularny, znany z ulic wielu polskich i europejskich miast Solaris Urbino 12 powstał dopiero rok później, natomiast jedyny, prototypowy Autosan A844MN w 2001 roku. Nowy pojazd z Laskowic nie bazował jednak na produkowanym od wielu lat modelu M121 z częściowo niską podłogą czy też innym modelem tej firmy, lecz był całkowicie nową konstrukcją. Autobus mógł pomieścić maksymalnie 100 pasażerów; jednostkę napędową stanowił silnik MAN (w późniejszych wersjach dostępny także w wersji CNG). Jako ciekawostkę należy zaznaczyć, iż w tym samym roku w ZS Jelcz powstał także całkowicie niskopodłogowy autobus przegubowy oznaczony jako M183, będący zarazem rozwinięciem modelu M181. Powstał jedyne prototyp, który przez długie lata pracował w PKS Żary, a obecnie jeździ w barwach PKS Gliwice.

Pierwsze wyprodukowane egzemplarze M125M trafiły do MPK Inowrocław, ZKM Ciechanów, Meteor Jaworzno i MPK Włocławek. W kolejnych latach do grona miast eksploatujących te pojazdy dołączyły m.in. Katowice, Rybnik, Biała Podlaska, Sosnowiec, Rzeszów, Gliwice i Poznań. Pierwsze egzemplarze autobusów Jelcz M125M otrzymały także swoją własną nazwę handlową – Dana. Nazwa ta funkcjonowała do roku 2001, w którym to pojazd przeszedł modernizację nadwozia i został nazwany Vecto. Nazwa ta funkcjonowała do samego końca produkcji, która została zakończona w roku 2006. W ofercie producenta model pozostawał jednak do roku 2008.

W planach borykających się z coraz większymi problemami finansowymi ZS Jelcz S.A. było także stworzenie całej rodziny pojazdów tzn. wersji standardowej M125M, trzyosiowej M155 i przegubowej M185 (nie wzorowanej jednak na prototypie M183). Planowane autobusy nigdy jednak nie powstały, a ostatnie lata produkcji w zakładach jelczańskich były skierowane na autobusy klasy midi (m.in. M101I) oraz ostatnią wersję kolejny raz zmodernizowanego modelu M121. Warto dodać, że powstał jednak szkielet przedniej części przyszłego M185. Z powodu upadku firmy prace przy nowym autobusie zostały przerwane.

### Vecto w Poznaniu

Autobusy Jelcz M125M gościły parę razy w Poznaniu. Kilka z nich było prezentowanych na terenach MTP, zwykle na targach motoryzacyjnych. W sierpniu 2004 roku odbyły się także testy tego pojazdu, wypożyczonego z PKM Gliwice, w MPK Poznań (na linii 83). Autobus stanowił ciekawostkę w mieście zdomino-

wanym przez marki MAN i Solaris. Nikt się jednak nie spodziewał, że za parę miesięcy takie właśnie autobusy będą także wozic poznaniaków. Stało się jednak inaczej i to właśnie autobusy Jelcz Vecto, a nie spodziewane Solaris Urbino 12 w ilości siedmiu sztuk trafiły w grudniu 2004 roku do zajezdni przy ul. Warszawskiej. Nowe pojazdy otrzymały numery 1490–1496. W wyniku „reformy” numeracyjnej z końca 2006 roku oznaczenia zostały one zmienione na 1552–1558. Przez długi czas autobusy te można było spotkać głównie na liniach 67 i 85, a obecnie dość często na 63 i 83.

### Przejazd moderusem

Nasz nocny przejazd tramwajem (tylko po strefie A) rozpoczęliśmy po godzinie 22 z pętli tramwajowej Górczyn. Po dopełnieniu wszystkich formalności i skasowaniu przez wszystkich bileto- i okolicznościowych specjalnie przygotowanych na ten cel, wyruszyliśmy w plener. Pierwszy fotostop miał miejsce na pętli tramwajowej Stomil. Musieliśmy przepuścić ostatnią jedynekę jadącą przez Górny Taras Rataj, by dalej móc swobodnie i bez żadnych ograniczeń wykonywać fotostopy. Następnie objechaliśmy całe Rataje. Nie obyło się również bez przystanku na jednym z najciekawszych pod względem architektonicznym mostów – mowa tutaj oczywiście o moście św. Rocha. Następnie kilka przystanków w centrum, które wzbudziły ogromne zainteresowanie ze strony przechodniów, niekoniecznie tych „dzisiejszych”. Poza tym nasz okolicznościowy tramwaj urzędował także na Junikowie czy pętli Piątkowskiej. Postanowiliśmy wykorzystać również obecność tulipanów w pasie zieleni ulicy św. Marcin i obok nich ustawić naszego imprezowego moderusa. Nie zabrakło również fotostopu na placu Wielkopolskim, czy na najstarszym fragmencie torowiska w Poznaniu na ulicy Kraszewskiego, które wybudowano w 1968 roku. Potem dotarliśmy na pętlę tramwajową Dębiec i most Dworcowy. Najwytrwalsi zakończyli imprezę około godziny 4:30 na pętli tramwajowej Górczyn.

### Taka „inna” stopiątka

Wagony typu 105N z chorzowskiego Konstalu już mniej więcej od lat 70. minionego wieku stanowiły podstawę taboru tramwajowego w Poznaniu. Na chwilę obecną nic nie wskazuje na to, by ta sytuacja miała się w najbliższym czasie diametralnie zmienić. Praktycznie większość jeżdżących po Poznaniu stopiątek przeszła już co najmniej dwie naprawy główne. Jednak wskutek tych napraw wagony typu 105N nigdy nie traciły swojego fabrycznego wyglądu i charakteru. Starano się tylko wyposażać pojazdy w elementy stricte ułatwiające życie zarówno motorniczemu, jak i pasażerom. Dla przykładu wymieniono stare systemy drzwiowe na nowe, z możliwością rewersu, czy zamontowano przetwornice statyczne, bardziej przyjazne dla ucha. Podczas takiej modernizacji wagony były rozbierane doszczętnie. Dodatkowo wzmacniano pudło pojazdów, a przy ponownym ich montażu wykorzystywano tylko nowe elementy. Można zaryzykować stwierdzeniem, że pojazdy wracały do ruchu praktycznie jak nowe.

Z tak klasycznie rozumianego sposobu modernizacji zrezygnowano jednak pod koniec 2007 roku na rzecz nowego designu, zaproponowanego przez firmę zajmującą się już wcześniej modernizacjami wagonów tramwajowych dla MPK Poznań – firmę Modertrans z siedzibą w podpoznańskich Biskupicach. W toku mo-



**Pętla na os. Władysława Łokietka i pamiątkowy fotostop na trasie linii 69. Impreza cieszyła się dużym zainteresowaniem użytkowników PGK. Byli wśród nich zarówno członkowie KMPS jak i miłośnicy niezrzeszeni.**

*Fot.: Robert Bartkowiak*

dernizacji pojazd otrzymał nieco inne rysy, a diametralnej zmianie uległa jego ściana czołowa i tylna. Znacznie zaingerowano w pudło samego tramwaju, by móc zastosować klejone szyby na całej długości. Dodatkowo całkowicie zabudowano wszystkie wózki, co dotąd w Poznaniu było niespotykane. Ta modernizacja otrzymała nazwę handlową Moderus Alfa.

### Podsumowując

Na koniec pozostaje tylko mieć nadzieję, że to, co było budowane przez tyle lat, nadal będzie cieszyć oko. Być może za rok spotkamy się znowu, w nieco innej scenerii. Czas pokaże. Natomiast na chwilę obecną, naszym wszystkim użytkownikom – zarówno tym obecnym na imprezie, jak i nieobecnym – chcielibyśmy z okazji tej piątej rocznicy życzyć wytrwałości w dążeniu do realizacji nowych pomysłów i niewyczerpanej inspiracji. Bez tego każde następne zdjęcie będzie tylko zdjęciem, a nie dziełem sztuki budzącym zachwyt.



**Na ul. Św. Marcin – udając tramwaj nocny. Skład moderusów z lakierem metalicznym wzbudzał w środku nocy bardzo duże zainteresowanie kierowców, pieszych i pasażerów linii nocnych.**

*Fot.: Robert Bartkowiak*

## I zlot użytkowników Poznańskiego Portalu Komunikacyjnego Portalowicze świętowali

Paweł Gawin



**Imprezowy solaris Urbino. W tle – zakład VW.**

Fot.: Wojciech Białas

W dniu 29 maja 2010 roku odbył się I zlot użytkowników Poznańskiego Portalu Komunikacyjnego. Jednocześnie świętowaliśmy I rocznicę powstania naszego Portalu. Pierwszą niespodzianką dla uczestników był przyjazd solarisa Urbino 15 o numerze 53 z firmy Kombus – oficjalny komunikat mówił o mercedesie O405N. Autobus pojawił się na placu Mickiewicza z około 15-minutowym opóźnieniem, spowodowanym awarią hamulca przystankowego.

Pierwszym celem naszej podróży była stara zajezdnia autobusowa A2 przy ul. Darzyborskiej – przy niej miał miejsce pierwszy fotostop, a kolejny – przy ulicy Transportowej. Stąd, mijając bazę firmy Wiraż-Bus, udaliśmy się do Garbów Małych na ulicę Podleśną. Było to pierwsze miejsce gdzie autobus w barwach nie żółto-czerwonych wzbudził zainteresowanie i lekkie zdziwienie mieszkańców. Z Garbów Małych autobus ulicami Średzka i Polną zabrał nas do Gortatowa, gdzie – robiąc trasę „okólną” – zawróciliśmy w stronę Swarzędza. Celem była

pętla na os. Kościuszkowców i fotostop połączony ze „sklepostopem”, co wywołało kolejne zdziwienie mieszkańców, szczególnie dwóch starszych panów stojących pod sklepem. Po 20 minutach postoju i zaopatrzeniu w prowiant grillowy nasza solarka ruszyła w dalszą drogę. Po chwili byliśmy już w Jasinie przy Volkswagenie, gdzie mieliśmy małątki przedsmak czekającej nas wkrótce jazdy off-roadowej. Po kolejnym fotostopie cała nasza ekipa ruszyła w stronę Gowarzewa na aleję Kasztanową – trasa wiodła przez Rabowice.

Niestety po sesji fotograficznej na alei Kasztanowej SU 15 musiał się wycofać na główną drogę. Przy okazji pokazaliśmy, że ten typ autobusu wiele potrafi. Przez Siekierki Wielkie, Sokolniki Gwiazdowskie znaleźliśmy się w... szczerym polu. Jak się później okazało, była to największa atrakcja całej wycieczki. Autobus wyśmienicie poradził sobie z przejazdem typowo polną drogą – cytując pewną reklamę: widok chmury kurzu za solarisem – bezcenny. Oczywiście w takim miejscu nie mogło zabraknąć kolejnego fotostopu. Po powrocie na „cywilizowaną” drogę udaliśmy się w kierunku Biskupic, gdzie oczywiście zatrzymaliśmy się przy firmie Modertrans. Niestety oprócz suwnicy i hal nie udało się nam zobaczyć nic więcej. Jako, że coraz więcej uczestników zaczęło się dopominać obiecanego grilla, solaris ruszył w stronę Tucza – przez Kowalskie, Karłowice i Wierzenicę. Na pętli w Tucznie pojawił się planowy pięciotysięczny solaris Urbino 12 z Transkomu. Dzięki uprzejmości kierowcy udało nam się ustawić oba pojazdy do zdjęcia grupowego. Po zakończeniu grilla ruszyliśmy w kierunku Poznania i miejsca rozstania – placu Mickiewicza.

Składam podziękowania za organizację zlotu na ręce Wojtka Białasa „Garbiego”, oraz Macieja Sobczyka „Pozbusa” – za nasz pokładowy GPS, a także dla wszystkich uczestników zlotu. Natomiast szczególnie dziękujemy naszemu wspaniałemu Panu Kierowcy i firmie KOMBUS za możliwość wypożyczenia pojazdu.

## Van hoolem i setrą po gminie Murowana Goślina Wakacje z Warbusem

Witold Karpowicz, Bartosz Kaj

W dniu 18 lipca 2010 roku odbył się przejazd „Wakacje z Warbusem” po gminie Murowana Goślina. Przejazd zorganizowany był przez Leszka Kowala. Dzięki życzliwości firmy Warbus mogliśmy podróżować autobusem marki Van Hool z 1988 r. o numerze 1013. Start miał miejsce z dworca Śródka o 10.35, skąd przez Czerwonak, Promnice i Bolechowo udaliśmy się w kierunku osiedla Zielone Wzgórza w Murowanej Goślinie. Z pętli na tym osiedlu, przy ul. Kutrzeby, startują linie wewnątrzgminne. Stąd udaliśmy się do Przebędowa, kolejne fotostopy miały miejsce przy Gimnazjum nr 1 w Murowanej Goślinie oraz nad stawami w Raduszynie, a także w rezerwacie Śnieżycowy Jar. Następnie udaliśmy się do Długiej Gośliny, dalej zwiedzaliśmy północne tereny gminy Łoskoń Stary.

Później mieliśmy okazję zrobienia zdjęć przy urokliwym drewnianym kościółku w Długiej Goślinie i w Wojnowie, skąd wróciliśmy do centrum Murowanej Gośliny.

Tu nastąpiła zmiana autobusu na setrę w wersji lokalnej z 1988 r. nr 1008, którą pojechaliśmy do Łopuchowa. Tam spotkaliśmy się z szynobusem, a następnie przez Łopuchówko udaliśmy się do Dąbrówki Kościelnej. Miał tu miejsce fotostop na tle Sanktuarium Matki Bożej Pocieszenia. Następnie trasa przejazdu wiodła do Murowanej Gośliny przez teren Puszczy Zielonki – po drodze odwiedziliśmy Zielonkę i Rakownię. Z Murowanej Gośliny wróciliśmy do Poznania na dworzec Śródka, gdzie o 18.32 nastąpiło zakończenie imprezy.





**Setra i motyw sakralny w Dąbrówce Kościelnej.**

*Fot.: Bartosz M. Kaj*

Podsumowując – przejazd należy uznać za niezwykle udany. Uczestnicy byli bardzo zadowoleni z możliwości wykonania zdjęć w wielu ciekawych i malowniczych miejscach. Mimo, że w coraz większym stopniu „odkrywamy” komunikację podmiejską, to skrywa ona jeszcze wiele tajemnic. Być może niebawem będzie kolejna okazja do ich odkrycia, jako że podczas przejazdu pojawiły się informacje o możliwości powtórzenia imprezy zimą.

#### **Warbus dzisiaj**

Spółka Warbus z siedzibą w Warszawie powstała w 2000 roku i specjalizuje się w transporcie zbiorowym. Obecnie autobusy tego przewoźnika oprócz Murowanej Gośliny obsługują linie miejskie w Gdańsku, Sopocie i Gdyni, a niegdyś kursowały także w Ełku czy gminie Lesznowola. Oddział Murowana Goślina posiada łącznie 14 pojazdów. Tabor przedstawia się następująco: solaris Urbino 12 III (4 sztuki), mercedes benz O405 (2 sztuki), kapena Irisbus Daily C50 (3 sztuki) i po jednym egzemplarzu: setra S215 SL, MAN NÜ263, MAN NÜ313, Heuliez GX 187 (jedyne przegubowce) i van hool A280.

#### **Słów parę o imprezowym taborze**

Pierwsze autobusy Van Hool A280 zostały wyprodukowane w 1985 roku, a ich produkcja (już pod nowym oznaczeniem A500) była kontynuowana przez wiele lat. Na owe czasy był to autobus bardzo nowoczesny, w którym zastosowano kilka ciekawych rozwiązań. Największą zaletą dla pasażerów był wznios podłogi wynoszący zaledwie 500 mm przy wszystkich wejściach, brak stopni w środku pojazdu czy bardzo szerokie drzwi w układzie 2-2-2. Silnik został umieszczony pionowo, pomiędzy osiami. A280 to typowy przykład autobusu średniopodłogowego (takiego jak chociażby nasz ikarus 435 czy kórnicki MB O405). Z zewnątrz pojazd wyróżnia ciekawa stylistyka nadwozia z bardzo dużą (niedzieloną) szybą przednią i mocno „ściętym” przodem. Pojazd otrzymał też aż sześć nagród na targach autobusowych w Kortrijk. Autobus jesienią zeszłego roku trafił do Murowanej Gośliny, gdzie otrzymał numer 1013. Wcześniej dzielnie służył z numerem 8306 w firmie Planetobus Linie Autobusowe sp. z o.o. Kowale.

Drugi z pojazdów biorących udział w imprezie jest już autobusem zdecydowanie częściej spotykanym na ulicach polskich ulicach. Niemiecki producent autobusów – Setra – znany jest przede wszystkim z doskonałych autobusów turystycznych, które cechuje niezawodność, wysoka jakość i niebanalna stylistyka nadwozia. Firma (obecnie należąca do EvoBus) stworzyła dotychczas serie autobusów oznaczone jako 200, 300 i obecnie produkowana 400. W każdej z nich kluczową rolę odgrywały pojazdy turystyczne, niemniej pojawiały się też autobusy międzymiastowe oraz miejskie. Model S215 SL 1008 to właśnie przedstawiciel tzw. autobusu lokalnego, który został wyprodukowany w 1988 roku. Przez parę lat wóz należał do firmy Transregion Murowana Goślina i bardzo często można go było zobaczyć na pętli Garbary. Do taboru spółki Warbus dołączył w 2008 roku (wraz z MB O405) i otrzymał numer 1008. Oba „imprezowe” autobusy spotkać można niemal wyłącznie na liniach gminnych.

## **Gminna komunikacja autobusowa – jak funkcjonuje w nocy? Aglomeracja „by night”**

*Janusz Podolak*

O ile komunikacja nocna na terenie miasta Poznania zapewniana jest w sposób zadowalający, o tyle w gminach ościennych istnienie autobusu nocnego nie jest już sprawą oczywistą. Wraz z kilkunastoletnim rozwojem przewoźników podmiejskich, wskutek masowych migracji z miasta, rozwijają się okoliczne miejscowości. W miarę wzrostu liczby mieszkańców rosną także ich potrzeby związane z transportem publicznym. To też zmusza przewoźników i gminy do eksperymentowania z kursowaniem autobusów nocą. Słowo „eksperymentowanie” bardzo dobrze oddaje sytuację podmiejskich linii nocnych, gdyż znaczną część nadal jeździ pilotażowo, ich kursy są skracane, godziny jazdy obcinane, zmniejszany jest tabor. W innych gminach wprost przeciwnie – autobusy jeżdżą zapełnione, a linia nocna potrafi sama na siebie zarobić.

W podpoznańskich komunikacjach możemy wyróżnić dwa typy kursów nocnych: linie oznaczone oddzielnym

numerem – zgodnie z numeracją aglomeracyjną są to pełne setki (swarzędzka 400, lubońska 600 – aktualnie jeszcze kursująca jako LN – oraz sucholeska 900), a także odpowiednio oznaczone kursy linii dziennych, jeżdżące już w momencie zakończenia dziennej pracy przewoźowej (czerwonacka 312, 341 do Murowanej Gośliny, kórnicka 501 i puszczykowska 642).

W przypadku podmiejskich linii nocnych widać wyraźną różnicę w stosunku do miasta Poznania, jeśli chodzi o grupę docelową, dla której owe linie istnieją. Świadczy o tym fakt, iż – poza liniami 400 i 501 – wszystkie kursują tylko w weekendy, kiedy jak wiadomo odbywa się najwięcej imprez, a autobus oferuje konkurencyjne ceny względem taksówek. Jeśli już mówimy o cenach, warto przyjrzeć się biletom, jakie musimy nabyć na linie nocne. By przejechać się kursiem oznaczonym oddzielnym numerem, musimy uiścić opłatę, będącą wielokrotnością (zwykle dwukrotną) ceny biletu na linię

dzienną w tej relacji. O dziwo kursy w ramach wariantów linii dziennych nie wymagają już zakupu droższych biletów, mimo, że warunki ich kursowania są identyczne.

Na kursy nocne przewoźnicy przeważnie wysyłają starsze autobusy w swoim taborze, bardzo często posiadające monitoring. Przeważnie są to pojazdy o mniejszej pojemności niż ich daytime odpowiedniki. Więcej szczegółów w tabelce.

### Rozwój

Niestety, obecna sytuacja nie jest taką, w której popyt na kursy nocne został już całkowicie zaspokojony. W każdej gminie pojawiają się głosy mieszkańców, domagające się kursów w nocy, przynajmniej w weekendy. Koszty przejazdu taksówką są horrendalne, a nie zawsze istnieje możliwość zebrania odpowiedniej „ekipy”, by te koszty rozłożyć. Spacer z linii nocnych MPK przez pola, lasy i opustoszałe szosy również nie należą do najprzyjemniejszych. Aktualnie najgłośniejszym jest o mieszkańcach gminy Dopiewo, którzy widzą szansę w pojawieniu się ZTM-u w ich gminie i domagają się uruchomienia nocnego kursu linii 719. Gmina tłumaczy się brakiem finansów oraz nieopłacalnością takiego rozwiązania.

Bo niestety, im mniej zagęszczone jest budownictwo w gminie, tym bardziej maleje szansa na opłacalność połączenia nocnego. Dodatkowo, gminy często finansują tylko jeden kurs, wygaszając tym samym popyt, gdyż nie każdemu mieszkańcowi gminy pasuje stawianie się o tej samej porze na końcówce autobusu nocnego. Brakuje też odpowiedniej kampanii reklamowej i odpowiedniego czasu, by istnienie takiej linii zakorzeniło się w świadomości mieszkańców. Zdarzały się również przypadki niegospodarności ze strony przewoźników,

### 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](mailto:przystanek.kmps@interia.pl)

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak ([kurczakk@interia.pl](mailto: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.

którzy to wysyłali na linię tabor zbyt nieekonomiczny (czyli zbyt duży). Jedynymi dobrze prosperującymi liniami wobec tego są aktualnie linie 400 i 501, właśnie ze względu na wielkość miejscowości, do których docierają. Niestety, w pozostałych przypadkach widoczny jest brak odpowiednich pojazdów do obsługi tego typu kursów – czyli mikrobusów.

Powyższe czynniki spowodowały już likwidację kilku relacji nocnych w powiecie, ze względu na „nieudany eksperyment”. Kiedyś autobusem nocnym można było się przejechać w gminach Komorniki (ZUK), Tarnowo Podgórne (TP Bus) oraz Dopiewo (Eurobus, kursy były komercyjne). Ponadto jeszcze niedawno istniały nocne kursy linii 348 przez Biedrusko do Murowanej Gośliny. Ostatnią zlikwidowaną linią w kwietniu br. była sucholeska linia N relacji Chłudowo – Biedrusko przez PST Kurpińskiego, w miejsce której utworzono linię 900 o skróconej relacji (już tylko z Chłudowa do dworca Sobieskiego), całkowicie pozbawiając tym samym Biedrusko komunikacji nocnej.

### Kursy nocne w komunikacji gminnej

Gmina	Nr	Relacja	Częstotliwość	Tabor
Swarzędz	400	Poznań Śródka – Bogucin – Wierzenica – Kobylnica – Swarzędz os. Kościuszkowców – Raczyńskiego rondo	2 pary kursów przez cały tydzień	volvo B10L
Suchy Las	900	Chłudowo – Zielątkowo – Gołęczewo – Złotkowo – Złotniki – os. Grzybowe – Suchy Las – Poznań	1 para kursów w soboty i niedziele	solbus B9,5
Luboń	LN	Poznań Towarowa – Wilda – Dębiec – Luboń Sikorskiego – Luboń Żabikowo – Luboń Kręta	3 pary kursów w soboty i niedziele	12-metrowe neoplany, jelcz 120M
Puszczykowo	642	Poznań Dębiec – Luboń – Łęczyca – Puszczykowo Niwka Szpital	1 para kursów w soboty i niedziele	MAN NM152
Kórnik	501	Poznań Rataje – Koninko – Gądko – Skrzyńki – Kórnik Rynek – Bnin SKR	2 pary kursów przez cały tydzień	12-metrowe mercedesy
Czerwonak	312	Poznań Śródka – Czerwonak – Miękowo – Owińska – Bolechowo Osiedle – Promnice	2 pary kursów w piątki, soboty i dni przed świętami (drugi kurs z Promnic tylko do Koziegłówek, przesiadka na linię 237)	solarisy Urbino, 12-metrowe neoplany
Murowana Goślina	341	Poznań Śródka – Czerwonak – Miękowo – Owińska – Bolechowo – Murowana Goślina – Przębędowo	1 para kursów w soboty i niedziele	solaris Urbino 12

Stan na dzień: 1 sierpnia 2010, opr. Janusz Podolak