

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 8 (116)
13 października 2010 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

IX Ogólnopolski Zjazd Stowarzyszeń Miłośników Komunikacji Miejskiej Miłośnicze obrady w Poznaniu

Marcin Jurczak, współpraca: Witold Karpowicz

Stało się już tradycją, że członkowie stowarzyszeń zrzeszających miłośników komunikacji miejskiej spotykają się raz w roku na ogólnopolskich obradach. Gospodarzem tegorocznego zjazdu był poznański Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. W imprezie zorganizowanej w dniach 3-5 września 2010 r. udział wzięli goście z siedmiu krajowych organizacji. Uczestnicy obrad reprezentowali: Klub Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie Batorym, Częstochowski Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej, Pomorskie Stowarzyszenie Sympatyków Transportu Miejskiego w Gdańsku, Gorzowski Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej, Lubelskie Towarzystwo Ekologicznej Komunikacji, Klub Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi, Szczecińskie Towarzystwo Miłośników Komunikacji Miejskiej oraz Klub Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.

Zjazd rozpoczął się w piątek 3 września przejazdem tramwajem GT6 605. Wagon został podstawiony na ulicę Towarową przy budynku Delta. Po przywitaniu gości *helmut* wyjechał w stronę pętli przy ulicy Piątkowskiej. Następnie trasa prowadziła z Piątkowskiej przez Kaponierę, rynek Jeżycki, centrum miasta, trasę Kórnicką, rondo Rataje, ulicę Zamenhofs, Hetmańską, Głogowską, Kaponierę i Święty Marcin na Gwarną. Tu nastąpiła 20-minutowa przerwa na zakupy. W dalszą podróż uczestnicy udali się ulicą 23 Lutego, objechali plac Wielkopolski, po czym skierowali się raz jeszcze na pętlę Piątkowska. Tu nastąpiła chwilowa przerwa ze względu na konieczność zakwaterowania zamiejscowych gości w miejscu noclegu – schronisku młodzieżowym przy ulicy Drzymały. Po zakwaterowaniu goście i gospodarze udali się w dalszą część przejazdu, odwiedzając m.in. trasę Poznańskiego Szybkiego Tramwaju.

Drugi dzień Zjazdu otworzyła wycieczka do fabryki Solaris Bus & Coach w Bolechowie autobusem DAF MB200 1934. W fabryce zwracały uwagę m.in. licznie montowane egzemplarze międzymiastowego InterUrbino (francuski klient zamówił 20 sztuk), nie zabrakło też pytań o rozpoczynaną właśnie produkcję wagonów tramwajowych i najbliższe plany firmy. Uwagę wzbudzała przede wszystkim kwestia Tramino – z racji dalszych wydarzeń zaplanowanych na ten dzień, pytania musiały jeszcze nieco poczekać. Po zwiedzeniu zakładu produkcyjnego w Bolechowie wycieczka wróciła do Poznania. W pomieszczeniu Muzeum Komunikacji Miejskiej przedstawiono dwie prezentacje dotyczące najnowszych wagonów tramwajowych, jakie eksploatowane są



Obrady IX Zjazdu Stowarzyszeń. Działalność Szczecińskiego Towarzystwa Miłośników Komunikacji Miejskiej przedstawia kol. Robert Łubiński, Prezes STMKM.

Fot.: Marcin Jurczak, 4.09.2010

(i będą) w sieci MPK Poznań. O pięcioczłonowym solarisie Tramino opowiadał Piotr Wanielista z Solaris Bus & Coach. Po nim głos zabrali przedstawiciele drugiego z producentów wspierających organizację Zjazdu – Fabryki Pojazdów Szynowych. Prelekcja dotyczyła tramwaju typu 118N, który z powodzeniem eksploatowany jest obecnie przez MPK. To dobrze, że udało się zgrać w czasie prelekcje tak, by były jedna po drugiej. Pomimo wyraźnych różnic konstrukcyjnych, oba projekty sporo bowiem łączy. Tramino to wagon w 100 procentach niskopodłogowy, pięcioczłonowy. Puma jest natomiast konstrukcją posiadającą niską podłogę na ok. 2/3 długości, trzy człony i cztery wózki. Pomimo różnic technicznych, oba wagony mają wiele cech wspólnych – powstały w Wielkopolsce, w wyobraźni i w komputerach lokalnych konstruktorów. Oba tramwaje są u nas wytwarzane – prototyp Pумы zmontowano w zakładach FPS, na potrzeby montażu 45 tramwajów Tramino wybudowano halę w Środzie Wlkp. i wynajęto drugą – na poznańskim Junikowie. Po dwóch prelekcjach nadszedł czas by przejść od słów do czynów. Po wykonaniu pamiątkowego zdjęcia z dwoma prototypami, udaliśmy się w podróż Pumą – do Fabryki Pojazdów Szynowych na poznańskim Dębcu. Tu nastąpiło zwiedzanie zakładu, obecnie realizującego przede wszystkim zlecenia związane z naprawami,

modernizacjami i przeglądami wagonów kolejowych. Jak zapewniali jednak przedstawiciele FPS, podobieństwo w zakresie stosowanych technologii, materiałów i rozwiązań sprawia, że produkcja wagonów tramwajowych mocno przypomina dziś produkcję wagonów kolejowych. A trzeba przyznać, że zaplecze i potencjał FPS robią wrażenie. Po zakończeniu zwiedzania fabryki Puma odwiozła miłośników z powrotem do zajezdni, aczkolwiek okrężną trasą: 28 Czerwca 1956 roku, Górną Wildą, przez centrum miasta, obok zajezdni Gajowa, przez rynek Jeżycki, rondo Kaponiera i ulicę Głogowską. Na terenie zajezdni Głogowska, gdzie obecni byli przedstawiciele Solaris Bus & Coach wraz z motorniczym prototypowego Tramino, tramwaj wykonał krótką rundkę po zajezdni, a uczestnicy Zjazdu (i kilku przypadkowych pasażerów) mieli okazję samodzielnie dokonać porównania Puma i Tramino. Potem nastął czas na regeneracyjny posiłek, a po obiedzie rozpoczęły się właściwe obrady.

W budynku Muzeum nastąpiła prezentacja działalności poszczególnych stowarzyszeń. Podczas obrad poruszono wiele różnych problemów. Tradycyjnie największe zainteresowanie wzbudzały relacje pomiędzy zarządami firm komunikacyjnych a miłośnikami komunikacji. Problem ten nabiera szczególnie dużego znaczenia wtedy, gdy te same osoby odpowiadają za kierunki rozwoju i działania podejmowane przez stowarzyszenie, a jednocześnie pracują i biorą odpowiedzialność za konkretne obszary funkcjonowania przedsiębiorstwa komunikacyjnego. W przypadku określonych działań może wręcz pojawiać się konflikt interesów. O ile w działaniach promocyjnych i marketingowych kierunki działań są zwykle spójne, o tyle przy ratowaniu zabytków czy zwracaniu uwagi na możliwe do wprowadzenia innowacje nierzadko dochodzi do konfliktów. Cieszy natomiast fakt, że coraz częściej głos przedstawicieli stowarzyszeń traktowany jest



Uczestnicy IX Zjazdu zwiedzają halę Fabryki Pojazdów Szynowych. Na miejsce przywiozła ich Puma – prototypowy egzemplarz tramwaju niskopodłogowego, skonstruowanego w FPS.

Fot.: Marcin Jurczak, 4.09.2010

poważnie, jako cenny i ważny w kreowaniu komunikacyjnej rzeczywistości. Doświadczenia stowarzyszeń z różnych miast są nieraz skrajnie różne, a zależą bardzo często od kondycji miejskiego przewoźnika i stosunków pomiędzy przewoźnikiem a organizatorem transportu. Wśród podejmowanych problemów znalazły się także kwestie organizacji stowarzyszeń – w szczególności spraw składek członkowskich, skreślenia osób z listy członków stowarzyszenia czy organizacji imprez dla mieszkańców miast i przejazdów zamkniętych.

Po zakończeniu obrad oście Zjazdu zostali przewiezieni wagonem GT8 685 na pętlę Wilczak, gdzie zorganizowano grilla dla uczestników. Podczas przejazdu podjęto również decyzję, że następny Zjazd zorganizuje



Uczestnicy zjazdu na terenie zajezdni tramwajowej MPK Poznań przy ul. Głogowskiej, w towarzystwie tramwajów wyprodukowanych w Fabryce Pojazdów Szynowych i Solaris Bus & Coach.

Fot.: Marcin Jurczak, 4.09.2010

gdański PSSTM. Bez zmian pozostaje natomiast nadzorowanie tematu Centralnego Rejestru Imprez. Zgodnie z tradycją, CRI prowadzony jest przez gospodarza Zjazdu z poprzedniego roku. W roku 2010 organizacją zajmuje się łódzki KMST (gospodarz VIII Zjazdu z sierpnia 2010), w roku 2011 temat poprowadzi KMPS. Już dziś nadsyłać można informacje o imprezach do terminarza na rok przyszły – w najbliższych miesiącach ruszy wykaz imprez na dedykowanej podstronie klubowego serwisu internetowego.

W niedzielę nastąpił przejazd tramwajem typu 3G, popularnie zwanym *holendrem*. Wagon 805 przewiózł miłośników po wszystkich zajezdniach tramwajowych. Nie zabrakło ciekawych okazji do fotografowania. Do udziału w przejeździe po zajezdniach zaproszono także wszystkich członków KMPS. Młodszy (wiekiem lub stażem) często zwiedzali obiekty po raz pierwszy – była to dla nich zatem ciekawa okazja by zajrzeć w miejsca oglądane najczęściej wyłącznie na fotografiach. Kilkogodzinny przejazd zakończył się w zajezdni

tramwajowej przy ul. Gajowej. Chętni mogli wykonać jeszcze pamiątkowe zdjęcie tramwaju linii turystycznej, wyruszającego akurat w swój pierwszy niedzielny kurs.

Podsumowując – impreza tradycyjnie upłynęła pod znakiem nawiązywania nowych znajomości i odświeżania starych. Dla wszystkich „przyjezdnych” stała się ona także okazją, by – być może po raz ostatni – przejechać się tramwajami, które już wkrótce zostaną wycofane z ruchu liniowego.

W imieniu zespołu organizującego IX Zjazd Stowarzyszeń Miłośników Komunikacji Miejskiej, Zarząd Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych pragnie wyrazić serdeczne podziękowania za udzielone wsparcie (alfabetycznie): Fabryce Pojazdów Szynowych, Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacyjnemu w Poznaniu i Solaris Bus & Coach.

*W imieniu Zarządu KMPS
Marcin Jurczak*

Wakacyjna wycieczka klubowa – Myślecinek, Grudziądz, Toruń KMPS znów na wąskich torach

Andrzej Kłós

Co roku latem KMPS wyjeżdża na zaliczenie kolejek wąskotorowych, sieci tramwajowych czy linii kolejowych znajdujących się bliżej lub dalej od Poznania. W tym roku wyjazd wypadł w drugim miesiącu wakacji. Początkowe ambitne plany okazały się niestety niewykonalne. Pierwszy wariant skupiał się na zaliczeniu dostępnych szlaków Kaliskiej Kolejki Dojazdowej, która

obecnie prowadzi tylko ruch towarowy. Z powodu braku odzewu ze strony operatora kolejki – SKPL Kalisz – pomysł upadł. Kolejny konceptem było pokręcenie się wokół Torunia. Chcieliśmy zaliczyć pociągiem specjalnym (szynobus Arrivy PCC) tramwajowy odcinek do Wąbrzeźna Miasta oraz linię do dworca Toruń Północny, aby następnie przejechać całą sieć



Toruń przywitał nas opadami deszczu... i fantastycznym klimatem wąskotorowej sieci tramwajowej. Całoci dopełniali przyjaźnie nastawieni pracownicy MZK, sprawiając że podróż po toruńskich torach na długo zapadnie w pamięci wielu Klubowiczom...

Fot.: z archiwum Tomasza Gieżyńskiego, 4.09.2010



MZK Grudziądz za wszelką cenę próbował zniechęcić nas do odwiedzin swojej sieci tramwajowej. Na „dzień dobry” postawiono zaporową cenę za wynajem wagonu tramwajowego typu GT8. Później przewoźnik nie wyraził zgody na zwiedzenie przez nas zajezdni tramwajowej, tłumacząc się jednoosobową obsługą obiektu w dni wolne od pracy. Jakie było zatem nasze zdziwienie, gdy po przybyciu pod bramę obiektu okazało się, że po zajezdni biega co najmniej kilku pracowników firmy...
Na zdjęciu: ukryte przed wzrokiem ciekawskich zmodernizowane wagony typu 805Na.

Fot.: Tomasz Gieżyński

tramwajową Torunia. Zawód jaki nas spotkał był niezmierny. PKP PLK wycofało się z uprzednio wydanej zgody na przejazd pociągiem z pasażerami po odcinku miejskim w Wąbrzeźnie. Warto dodać, że na tym odcinku po raz pierwszy na ziemiach polskich zaczęła kursować miejska kolejka zasilana napięciem 400 V z sieci górnej. Obecnie zarządca torowiska nie chce już wpuścić na tę trasę żadnego składu pasażerskiego. Mimo wszystkich przeciwności na etapie planowania wycieczkę udało się zorganizować. Jak się okazało, na dzień przed wyjazdem po raz kolejny częściowo zmienił się program...

W sobotę po godzinie szóstej rano spod starego zoo wyjechał neoplan N116 1394 z prawie 40 osobami na pokładzie. Pierwszym przystankiem była najmłodsza w Polsce (otwarcie 1997 rok) wąskotorowa kolejka parkowa w LPKiW w Bydgoszczy. Wynajęty przez nas pociąg podstawiał się na przystanek Bydgoszcz Las Gdański, znajdujący się nieopodal pętli tramwajowej. Lokomotywka – notabene wyprodukowana w poznańskim ZNTK – po oblocie dwóch wagoników (z Bydgosko-Wyrzyskich KD) sformowała skład. Chwilę później ruszyliśmy do przeciwnego Zacisza. W trakcie jazdy zrobiliśmy kilka *fotostopów*. W drodze powrotnej zatrzymaliśmy się koło *szopy*. W starym budyńeczku stała druga niesprawna WLs40 oraz wagon pasażerski. Na bocznych torach obok budynku stało kilka *letniaków*. Gdy mieliśmy już jechać do Grudziądza, ku naszemu zdziwieniu zjawił się w autobusie redaktor radiowy ciekaw naszych refleksji z jazdy kolejką pod koniec lata.

Po chwili ruszyliśmy do kolejnego celu. Miało czekać tam na nas kilka atrakcji. Pierwszą był most drogowo-kolejowy, który przekroczyliśmy, aby dostać się

do miasta. Drugą miało być zwiedzanie zajezdni i zaliczanie sieci z zachowanym fragmentem przebiegającym przez stare miasto. Tamtejszą sieć z 1896 roku szczęśliwie ominęła fala likwidacji wąskotorowych tramwajów w Polsce. Okazało się to możliwe dzięki strukturalnemu połączeniu tamtejszego przewoźnika z toruńskim w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej. Pozwoliło to przejść od razu z dwuosobowych wagonów znormalizowanych na nowe 805N z Konstalu. Dotarliśmy w rejon dworca kolejowego i zajezdni MZK. Pierwotnie miał na nas czekać zamówiony GT8 ex Krefeld i zwiedzanie hali. Jednakże przewoźnik postawił cenę zaporową za wynajem i zwiedzanie. Co więcej, na specjalne życzenie dyrektora pochowano nowo zakupione *helmuty* i zmodernizowane *konstale*. Przez jedne otwarte drzwi dało się wykonać dwa „szpiegowskie” ujęcia wspomnianych typów.

Pozostało nam wspomóc zarządcę transportu kupnem biletów dobowych dla wszystkich. Wyruszyliśmy w podróż wagonami liniowymi po całej sieci tramwajowej Grudziądza. Część uczestników wycieczki odłączyła się po drodze i udała do centrum. Na pętli Rządź grupę zaliczającą zaskoczył komunikat podany przez radio. Otóż na trasie doszło do kolizji dwójki z samochodem i stanęły wszystkie tramwaje. W Grudziądzu nie ma bowiem sygnalizacji zabezpieczającej ruch na jednotorach. W związku z tym – aby nie zmieniać dystansów pomiędzy kolejnymi tramwajami i taktu pozwalającego na mijanie się – w takich sytuacjach zawieszają się cały ruch. Skutki awarii usunięto szybko, a motorniczka zameldowała przez radio, że ma potłuczone światła i urwany zgarniacz, ale może jechać. Po dojechaniu na przeciwległe Tarpno cała sieć została zaliczona. Na dodatek w większości podróżowaliśmy wagonami, które tam kończą służbę i jadą na łódzki Brus. Wróciliśmy potem na Stary Rynek aby się posilić. O godzinie piętnastej zebraliśmy się w autobusie by wyruszyć do Torunia.



805Na z MZK Grudziądz – uczestnicy wycieczki stanowili tu 100% pasażerów, za cenę biletów dobowych mieliśmy zatem niemalże wagon zamówiony. W tym miejscu należy serdecznie podziękować MZK Grudziądz za ukrycie w zajezdni wagonów GT8. Będzie jeszcze okazja do przejażdżki *krefeldami* po grudziądzkiej sieci, w przeciwieństwie do GT6 sprzedanych całkiem niedawno do Łodzi.

Fot.: Marcin Jurczak

Tamtejsza niewielka sieć – licząca 22 km torowisk – powstała w 1891 roku. Niegdyś posiadała odnogi do dworca głównego i północnego. Przed zajezdnią MZK czekał na nas 5N retro 100. Ten wóz o charakterze historycznym, przebudowany w 1993 roku ze zwykłej pięć eNki, mimo oczywistego lunaparkowego charakteru zrobił nas dobre wrażenie. Posiada kilka elementów typowych dla pierwszych tramwajów konnych czy elektrycznych: otwarte pomosty (przedni jest częściowo osłonięty plastikiem), atrapę świetlika, dzielone okna czy drzwi do przedziału. Zwiedziliśmy zajezdnię, która eksploatuje monotony tabor 5N i 805Na ale jest wyremontowana i przytulna. Tamtejsza maleńka zajezdnia pamiętająca tramwaje konne od dawna nie mieści wagonów kursujących po mieście. Spotkaliśmy je na ul. Sienkiewicza oraz pętlach Olimpijska i Merinotex.

Po deszczu udaliśmy się w trasę, nawracając przez Reja na Olimpijską, gdzie motorniczy zrobił naszej ekipie zdjęcie grupowe. Potem podążyliśmy przez ulicę Wschodnią (docelowo przeznaczoną do likwidacji) na pętlę Elana, aby ostatecznie dotrzeć na Merinotex. Na koniec motorniczy zawiązał grono wytrwałych na krótki

łącznik – ulicę Uniwersytecką. Nasz wóz szedł przez miasto jak rakieta. Motorniczy miał ciekawą technikę jazdy, gdyż praktycznie nie stosował wybiegu. Jazda ze znaczną jak dla eNki prędkością i wciąż na ostatnim styku jazdy na tylnym pomoście zostawiła niezapomniane wrażenia. Z miasta wyjechaliśmy mostem, który do roku 1984 przekraczały tramwaje jadące do dworca głównego. Podróż powrotna minęła dość szybko w sennej atmosferze. Autobus dotarł do stolicy Wielkopolski po dziesiątej wieczorem. Robiąc rundę po mieście wysadził Klubowiczów na rondzie Śródką, ulicy Zwierzynieckiej i rondzie Rataje.

Podsumowując – wycieczkę należy uznać za udaną. Duże podziękowania należą się koledze Tomaszowi Gieżyńskiemu za wytrwałe organizowanie wycieczki aż do ostatniej wersji. Niestety, ostateczny plan nie był tak ciekawy jak poprzednie. Mimo przejściowych trudności w czasie podróży i większych w fazie planowania zaliczyliśmy grupowo w całości dwie sieci tramwajowe i jedną kolejkę parkową. Pochmurna i deszczowa pogoda niestety nie wskazywała na letni charakter wyjazdu, za to humory dopisywały.

Pierwsza linia miejska obsługiwana przez prywatnego przewoźnika **Busiarstwo zaatakowało**

Marcin Jurczak



Kapena Daily C50 dojeżdża do ronda Solidarności. Pierwsza linia mikrobusowa ZTM Poznań wystartowała w dniu 10 września. Przewoźnikiem jest Warbus Sp. z o.o.

Fot.: Dariusz Żaruk, 11.09.2010

Kilka miesięcy temu Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił przetarg na świadczenie usługi przewozu regionalnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego na linii nr 121. Nowa linia miejska miała być obsługiwana mniejszym taborem – wg specyfikacji do przetargu wystartować mogli przewoźnicy posiadający autobusy klasy MINI lub MIDI, o długości co najmniej 7 m i pojemności co najmniej 20 pasażerów (licząc razem miejsca siedzące i stojące). Trasę wyznaczono tak, by zahaczała o pozbawione komunikacji miejskiej os. Wilczy Młyn. Przyjęto, że połączenie uruchomione zostanie pilotażowo – na okres od 1 września do 31 grudnia 2010. Informacja o przetargu opublikowana została w Biuletynie Zamówień Publicznych w dniu 2 sierpnia. Niezbędne załączniki umieszczono na stronie

www dopiero dzień później. W związku z tym Zamawiający podjął decyzję o unieważnieniu przetargu: „Zamawiający uzupełnił załącznik nr 1 o wskazane pozycje w dniu 03.08.2010r., nie powiadamiając na swojej stronie internetowej o zaistniałym fakcie, i tym samym naruszył przepis art.7 Ustawy Prawo zamówień, nie traktując wykonawców równo”. Linia 121 odjechała, choć niedaleko. Tydzień później wystartował drugi przetarg – zakończony sukcesem. A czego oczekiwano od przewoźników? Przyjęto, że linię 121 obsługiwać będą dwa wozy – dysponujące co najmniej 16 miejscami siedzącymi, co najmniej jednymi drzwiami otwieranymi automatycznie z miejsca kierowcy, nie starsze niż z roku 1997 i napędzane silnikami spełniającymi normę emisji spalin co najmniej Euro 2. Pojazdy powinny posiadać system ABS, a w ramach informacji pasażerskiej – elektroniczne lub przewijane tablice z numerem linii i nazwą końcówki z przodu i z boku pojazdu. Kasowniki powinny być sterowane i blokowane z miejsca kierowcy – podobnie jak w innych wozach kursujących po mieście.

Do dwóch razy sztuka

W drugim przetargu na obsługę linii 121 wpłynęły dwie oferty. Przy ocenie kierowano się czterema czynnikami: uwzględniając cenę brutto za całość pracy przewozowej (60 % punktów), wykorzystanie autobusów z niskim przebiegiem podłogi (15 %, w tym max. punktów za niską podłogę na co najmniej połowie długości autobusu), liczbę drzwi (15 %, w tym max. punktów za dwie pary drzwi podwójnych) i normę czystości spalin (10 %, max. punktów za normę od Euro 4 w górę). Pierwszą ofertę zgłosiło MPK Poznań Sp. z o.o. – warunki przetargu spełniały posiadane przez MPK autobusy neoplan N4009. Drugą propozycję złożył warszawski Warbus, dysponujący m.in. minibusami budowanymi przez Kapenę. Zarówno za udział niskiej podłogi, jak i za ilość drzwi więcej punktów uzyskało MPK.



Wraz z linią 121 pojawił się poważny problem do rozwiązania – jak powinny być malowane pojazdy kursujące na liniach obsługiwanych przez różnych przewoźników ale pod banderą ZTM? Czy konieczne jest wprowadzenie „malowania miejskiego”, odrębnego od barw MPK Poznań? Póki co mikrobusy linii 121 kursują w zmodyfikowanym nieco „malowaniu MPK”, linie podmiejskie – zgodnie z polityką danego przewoźnika (Kombus – biało-niebieskie, TransLub – żółto-czerwone).

Na zdjęciach: schemat proponowanego malowania miejskiego na mikrobusie Kapena Daily.

Rys.: ZTM Poznań

W temacie ekologii lepszy był Warbus. O wynikach przetargu zdecydowało jednak kryterium ceny – Warbus zdobył tu 60 punktów, MPK – 30, co w odniesieniu do punktacji łącznej zdecydowało o zwycięstwie warszawskiego „prywaciarza” 90 : 63,67. Niższa cena wynikała m.in. z proponowanego taboru – wszak Kapena to nic innego jak zwyczajny minibus – dużo tańszy w eksploatacji niż „prawdziwy” (nawet dziewięciometrowy) autobus.

Busem po Winogradach

Linia zadebiutowała 10 września. Do jej obsługi wyjechały minibusy Kapena Daily C50 – sztandarowy produkt słupskiej Kapeny oparty na przebudowanym Iveco Daily. Standardowo na trasie kursować ma jeden pojazd (drugi pozostaje w rezerwie), co wobec 24-minutowego czasu jazdy, 30-minutowej częstotliwości i częstych w tym rejonie miasta korków oznacza dla realizującego rozkład jazdy nie lada wyzwanie. Wypuszczenie na trasę dwóch brygad byłoby nieopłacalne (teoretyczny czas postoju byłby dłuższy niż czas jazdy) – spodziewać się można zatem, że jeśli występować będą problemy z realizacją rozkładu jazdy, lekkiej korekcie poddany zostanie przebieg linii. Na chwilę obecną przejazdy realizowane są po trasie: POŁABSKA (przystanek przy pętli tramwajowej) – Aleje Solidarności – rondo Solidarności – Murawa – Lechicka – Wilczak – Serbska – Naramowicka – Wilczak – Serbska – Lechicka – Murawa – rondo Solidarności – Aleje Solidarności – POŁABSKA. Linia kursuje we wszystkie dni tygodnia, z częstotliwością ok. 30-minutową. I choć pierwotnie planowano pomalowanie pojazdów w barwy miejskie (biało-niebieskie), ostatecznie bus dysponuje malowaniem zbliżonym do znanego z MPK Poznań (czyli zielono-żółtym). Problemów do rozwiązania jest więcej – pytanie brzmi chociażby, jak ponumerować pojazdy przewoźnika prywatnego? Warbus numeruje swoje autobusy od 1001 w górę – busiki zdublowałyby wówczas numery autobusów MPK z zajezdni Kacza.

Nowe połączenie - linia 121 * ztm
 Połabska - os. Wilczy Młyn - Wilczak - Połabska

	Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
przystanek Połabska	05 00 30	05 00 30	05 00 30
	06 00 30	06 00 30	06 00 30
	07 00 30	07 00 30	07 00 30
	08 00 40	08 00 40	08 00 40
	09 10 40	09 10 40	09 10 40
	10 10 50	10 10 50	10 10 50
	11 20 50	11 20 50	11 20 50
	12 20 50	12 20 50	12 20 50
	13 20 50	13 20 50	13 20 50
	14 20 50	14 20 50	14 20 50
	15 20 50	15 20 50	15 20 50
	16 20 50	16 20 50	16 20 50
	17 30	17 30	17 30
	18 00 30	18 00 30	18 00 30
19 00 30	19 00 30	19 00 30	
20 10 40	20 10 40	20 10 40	
21 10 40	21 10 40	21 10 40	
22 10 40	22 10 40	22 10 40	

Czas / Trasa	
00	Połabska
02	Rondo Solidarności
03	Os. Kosmonautów
04	Os. Wichrowe Wzgórze
07	Wilczy Młyn
09	Wilczak II
11	Naramowicka/Serbska
12	Wilczak
14	Wilczak II
17	Wilczy Młyn
20	Os. Wichrowe Wzgórze
21	Os. Kosmonautów
22	Rondo Solidarności
24	Połabska

www.ztm.poznan.pl

Plakat promujący linię 121.

Rys.: ZTM Poznań

Problem rozwiązano wyznaczając nowy zakres numeracji dla wozów podmiejskich. Wzorem warszawskim (gdzie prywatne oznacza się A-xxx), pojazdy będą oznaczane jako Z-xxx. W zależności od wielkości, prywatni przewoźnicy otrzymywać będą na własne potrzeby określoną pulę numerów.

Pojawienie się linii 121 oznacza pewien przełom. Po raz pierwszy na miejską trasę wyjechały pojazdy obsługiwane przez zewnętrznego przewoźnika. I choć to zaledwie mikrobus, jednak jest dowodem na to, iż monopol MPK Poznań w przewozach autobusowych nie będzie trwał wiecznie. Warto zwrócić uwagę, że to nie pierwszy przetarg przegrany przez MPK. W ostatnim czasie firma pożegnać się musiała z autobusami do Puszczykowa czy Borówca (dawne 101/621 i 107). MPK nie wykorzystało także możliwości przejścia dwóch kolejnych linii podmiejskich, na które ZTM ogłosił osobny przetarg (718/719). Poszukiwanie wykonawców do obsługi linii podmiejskich stało się standardem, nigdy wcześniej natomiast nie odbywał się przetarg na obsługę linii miejskiej.

Za i przeciw

W pierwszych dniach kursowania mikrobusy zabierały średnio po kilka osób – dwucyfrową liczbę pasażerów notowano co najwyżej w porze szczytu komunikacyjnego (nieoficjalny rekord to 12 osób – kierowca zabrał grupę chętnych oczekujących opóźnionego autobusu linii 82). Trudno oczekiwać po mikrobusie przestronnego wnętrza czy dużej ilości miejsca na wózki inwalidzkie i dziecięce (ten drugi problem jest rozwiązany poprzez demontaż jednego z foteli) – z drugiej strony natomiast pojazdy te pozwalają na uruchomienie komunikacji zbiorowej tam, gdzie dotychczas było to niemożliwe z przyczyn technicznych (wąskie uliczki) lub ekonomicznych (mała ilość pasażerów). Czy zatem czeka nas wysyp linii mikrobusowych? Jak wieść gminna niesie, na ich potrzeby zarezerwowano już przedział numeracyjny 101-120. W praktyce mogłyby one stać się cennym uzupełnieniem oferty komunikacji miejskiej w mieście i aglomeracji.

Impreza kolejowa składem SU45 + 3*Bp czyli z wizytą w Mirosławiu Ujskim Podróż wspomnień – spalinówką do historii...

Tomasz Torz

W dniu 19 września 2010 r. odbył się – jeden z nielicznych już ostatnimi czasy – przejazd pociągu specjalnego – historycznego, prowadzonego trakcją spalinową, na trasie Krzyż – Piła – Mirosław Ujski – Piła – Krzyż – Lubcz Mały – Krzyż.

Przejazdy specjalne tego typu organizowane są niestety coraz rzadziej z powodu dużych kosztów oraz biurokracji. Wymagają również ogromnego wkładu pracy organizatorów. Za to zainteresowanie takimi przejazdami i frekwencja uczestników jest ogromna. Gromadzą one bowiem nie tylko miłośników z różnych zakątków kraju, lecz także sporo pasjonatów z zagranicy, m.in. z Niemiec, Anglii czy Czech. Było tak i tym razem. Po przyjeździe do Krzyża pociągu REGIO z Poznania, oprócz licznej grupy grzybiarzy, wytoczyła się z niego ogromna grupa pasjonatów dawnych kolei, której uczestnicy – znający się już z innych tego rodzaju imprez – całą grupą przemaszzerowali na peron IV dworca w Krzyżu. W trakcie przechodzenia kładką nad peronami usłyszeliśmy charakterystyczny warkot silnika lokomotywy spalinowej SU45, po czym na peron podjechał imprezowy skład złożony z lokomotywy SU45-147 wraz z trzema wagonami Bp.

Historia lokomotywy spalinowej SU45 sięga lat 60. ubiegłego wieku. Wskutek zmniejszającej się ilości czynnych parowozów, lokomotywownie odczuwały brak ciężkiej lokomotywy przeznaczonej do obsługi długich składów pociągów pospiesznych i dalekobieżnych pasażerskich. Tak więc w 1966 roku w Zakładach Metalowych im. Hipolita Cegielskiego w Poznaniu powstał pierwszy prototypowy egzemplarz. SU45 to lokomotywa jednoczłonowa, sześciosiowa o układzie osi Co'Co'. Do jej napędu zastosowano silnik wysokoprężny produkcji HCP (na licencji FIAT-a), o mocy 1750 KM. Lokomotywa rozpędza się do 120 km/h. Produkcję seryjną SU45 rozpoczęto w roku 1970 a zakończono już po 7 latach. Na przełomie lat 80. i 90. lokomotywy te



Lubcz Mały – krótki odcinek z Krzyża to jedyna pamiątka po zamkniętej prawie 20 lat temu linii kolejowej Krzyż – Wałcz.

Fot.: Tomasz Torz

przechodziły liczne naprawy główne i modernizacje. Niestety – wskutek zmian organizacyjnych, elektryfikacji, a także zawieszenia wielu odcinków sieci kolejowej – degradacji uległ rodzaj pracy wykonywanej przez SU45. W ostatnich latach na liniach lokalnych na dużą skalę wprowadzono szynobusy, tak więc wiele lokomotyw zostało odstawionych i skasowanych. Niewielka ich ilość znajduje zatrudnienie w ruchu towarowym, a nieliczne sztuki – także w ruchu pasażerskim.

Wagony wchodzące w skład pociągu historycznego zostały wyprodukowane w 1973 roku przez wrocławski Pafawag. W tym samym roku trafiły do eksploatacji. Były one przeznaczone do ruchu lokalnego i miały definitywnie zakończyć epokę wagonów z drewnianymi siedzeniami. Początkowo nosiły oznaczenie Bwixt, następnie zmienione na Bh (po drodze funkcjonowały



Ujście – widok ze skarpy.

Fot.: Tomasz Torz

także jako Bdh). Zgodnie z nowymi zasadami oznakowania taboru opisane są jako seria Bp. Są przystosowane do prędkości 120 km/h. W latach 90. zostały pomalowane w obowiązujące barwy kremowo-zielone. Dzięki staraniom miłośników w roku 2009 pięć sztuk tych wagonów ponownie przemalowano na oliwkowy kolor, dzięki czemu genialnie nadają się do przejazdów i rekonstrukcji składów historycznych. Są unikalnymi pojazdami na sieci PKP, które oprócz elektrycznego ogrzewania posiadają instalację ogrzewania parowego. Pozwala to na ich kursowanie z parowozami na regularnej linii Poznań – Wolsztyn, ale przede wszystkim do przejazdów specjalnych prowadzonych parowozem. Wagony są bezprzedziałowe, podzielone dwiema parami drzwi wejściowych. Ilość miejsc siedzących wynosi 88.

Nasz pociąg wyruszył w podróż do historii o godzinie 8:25. Po opuszczeniu zelektryfikowanej stacji Krzyż wyjechaliśmy na trasę dawnego Ostbahnu, łączącego Berlin z Królewcem (nad kawałeczkiem trasy jest fragment trakcji elektrycznej, która kończy się ślepo na jednym ze słupów). Jest to najstarszy odcinek dawnej kolei wschodniej, leżący na terenie Polski. Został on oddany do użytku 27 lipca 1851 r. jako jednotorowy; w latach 1864-1868 wybudowano drugi tor. Na tym odcinku wyznaczono więc sporo *fotostopów* w ciekawych miejscach, m.in. w Trzciance, Stobnie, Siedlisku, czy Herbutowie.

Po przybyciu do Piły skład wjechał „na zaplecze” (za peronami, gdzie garażowane są szynobusy). Z tego punktu pociąg wjechał na jednotorową linię w kierunku Mirosławia Ujskiego. Linię tę wykorzystują obecnie jedynie pociągi towarowe do Huty Szkła Ujście oraz Wytwórni Podkładów Strunobetonowych w Mirosławiu. Dla ruchu pasażerskiego została ona zamknięta w 1989 roku. Linia wiedzie przez imponujący most na rzece Noteci. Tutaj również zorganizowano kilka *fotostopów*, m.in. w Motylewie oraz Ujściu – na stacji i na wyjątkowo stromej skarpie, która przysporzyła uczestnikom sporo problemów. Była tak stroma, że miejscami trzeba było wspinać się na czworakach, a czasem nawet i to nie pomagało. Gdy wymoczeni w rosie i błocie uczestnicy w końcu uporali się z problemami i zdyszani dotarli na szczyt, mogli zobaczyć rozpościerający się zeń piękny widok na Ujście, Noteć, most nad rzeką oraz bardziej odległą Piłę. W tym miejscu zrobiliśmy także

panoramyczne zdjęcie historycznego składu. Po zejściu do pociągu, na szczęście nieco mniej wyczerpującym, wykonano jeszcze *fotostop* w lesie, w wykopie pomiędzy Ujściem a Mirosławiem Ujskim.

Następnie dotarliśmy do celu podróży, czyli wspomnianego wcześniej Mirosławia. Tam oczywiście odbył się *fotostop* dokumentalny, nawet pojawiła się grupka mirosławian, którzy po kilku latach od poprzedniego wjazdu ujrzeli na swojej stacji pociąg pasażerski. Następnie odbył się manewr zmiany czoła pociągu (na trasie są nadal czynne mijanki w Ujściu oraz Mirosławiu), podczas którego uczestnicy wzmocnili swe siły – nieco nadwątlone wspinaczką na skarpe – tradycyjną grochówką.

Po powrocie do Piły pociąg został przemanewrowany na jeden z peronów stacji Piła, skąd ruszył w drogę powrotną trasą Ostbahnu do Krzyża. Po drodze wykonano również kilka *fotostopów*.

W Krzyżu pociąg wjechał ponownie na IV peron stacji. Następnie uczestnicy mieli 15 min. przerwy technologicznej m.in. na posiłek lub zakup napojów. Nagle... w trakcie tego postoju i umówionej przerwy skład ruszył! Zdziwienie ogromne – czyżby nagle nastąpiła niezapowiedziana zmiana planów? Okazało się, że rozpoczęto operację przemanewrowania składu. Z peronu IV odjechał on w kierunku zachodnim za pewną zwrotnicę, po przełożeniu której skład wycofano na nieużywany już dziś niezelektryfikowany peron V dworca, znajdujący się tuż przy ulicy. Po zbiorce uczestników i sygnale odjazdu – ku zaskoczeniu wszystkich – skład wjechał na boczny tor, wiodący jakby przez podwórko jednego z domów, „na popychu” ruszył w stronę Lubcza Małego – drugiego celu naszej wyprawy. Ten niewielki odcinek jest jedyną istniejącą pamiątką po linii łączącej Krzyż z Wałczem. Linię tę dla ruchu pasażerskiego definitywnie zamknięto 1 lipca 1991 roku. Przez następne kilka lat odcinek do Lubcza (którym jechaliśmy) był wykorzystywany w ruchu towarowym, lecz i z tego zrezygnowano. Wiosną 2009 roku ponownie przywrócono przejezdność tego odcinka, wycinając sporą część zieleni zarastającej skrajnię i torowisko. Przejechało nim 8 par pociągów z kruszywem (obsługiwanych przez różnych przewoźników), po czym zainteresowanie linią wygasło. Dzięki temu mogliśmy – być może już po raz ostatni – pojechać tym fragmentem linii.

Podczas jazdy imprezowego pociągu „na popychu” na końcu składu stanął kierownik pociągu, który na bieżąco przez radio informował maszynistę o sytuacji na torach oraz kiedy ma dać sygnał „baczność”. Zainteresowanie mieszkańców okolicznych gospodarstw, a także przechodniów i kierowców było ogromne, gdy ujrzeli na tej trasie pociąg pasażerski. Po dotarciu w tym niecodziennym stylu do Lubcza okazało się, że istnieje tam mijanka umożliwiająca zmianę czoła pociągu. W drodze powrotnej do Krzyża (gdy lokomotywa była już na przedzie składu), wykonano kilka *fotostopów*. Ostatnie *fotostopy* odbyły się na stacji w Krzyżu, gdzie udokumentowaliśmy moment wjazdu przeciskającej się niemal przez podwórko domu lokomotywy ze składem retro, który ostatecznie dotarł na wcześniej opisany, nieużywany V peron stacji w Krzyżu, gdzie impreza się zakończyła.

Podsumowując naszą podróż, należy zaliczyć ją do

długiej listy tych, które się udały. Przede wszystkim dopisała pogoda, która umożliwiła wykonywanie zdjęć oraz nagrań filmowych.

Na uwagę zasługuje fakt, jak wielka jest potrzeba organizowania takich imprez w przyszłości i jak wielką liczbę pasjonatów z całego kraju i z zagranicy przyciągają specjalne przejazdy kolejowe. W dobie Internetu, dającego nieograniczony dostęp do informacji, wiadomość o zorganizowaniu takiego przejazdu obiega praktycznie cały świat, co przekłada się na rozwijanie zainteresowań, znajomości i frekwencję, dzięki której wysiłek włożony przez organizatora przynosi efekty – taki przejazd jest opłacalny i dochodzi do skutku. Pojawiają się nawet sugestie, aby wszyscy

organizatorzy takich imprez zawarli porozumienia, i by powstał w Internecie roczny plan przejazdów planowanych na dany rok. Z pewnością znacznie ułatwiłoby to uczestnikom wybór imprezy oraz przygotowanie do wyjazdu, zaplanowanie urlopu i noclegu. Uczciwie trzeba przyznać, że tego typu dodatki są kosztowne, więc gdyby taki spis powstał, uczestnik mógłby z dużym wyprzedzeniem zaplanować wyjazd i załatwić kwestie organizacyjne. Podobne roczne plany przewidywanych imprez powstają np. w Niemczech lub Czechach i są wspaniałym rozwiązaniem. Mając więc na uwadze potrzebę udoskonalenia organizacji polskich przejazdów kolejowych, warto brać przykład z takich sprawdzonych rozwiązań.

Nowinki z Pyrogradu

opracowanie: Marcin Jurczak

TABOR – TRAMWAJE, AUTOBUSY I KOLEJ

Tramwaje i autobusy we wrześniu i październiku

Wystartował rok szkolny, MPK Poznań powróciło zatem do tzw. uruchomienia zimowego. Tramwaje linii 1, 2, 5-10, 12-17 kursują w dni robocze w godz. 6.30-19.00 z częstotliwością co 10 minut, linia nr 26 w godz. 6.30-7.50 nawet co 5 minut (w pozostałych godzinach kursowania w dni robocze, tj. 7.50-10.00 i 14.50-19.00 co 10 minut), zaś tramwaje linii 3, 4, 11 i 18 – co 20



Fot.: 2 * Jakub Gielniak, 13.09.2010

minut. W dni robocze na trasę wyjeżdża łącznie 280 wagonów, zestawionych w 174 pociągi tramwajowe. Tramwaje generacji 105N spotkać można na wszystkich liniach z wyjątkiem 7, 8, 9, 11 i 18. Wozy z zajezdni Madalińskiego pojawiają się na tych pięciu liniach plus dodatkowo na dwójce (cztery brygady), trójce i czwórce. W uruchomieniu jest łącznie siedem wagonów typu 3G,



Pożegnanie z 13N

Ostatnie lata upłynęły pod znakiem odsuwania wyroku kasacji dla wagonu typu 13N. W marcu 2008 r. wóz został odstawiony ze względu na fatalny stan techniczny i nic nie wskazywało na to, by możliwe było jego ożywienie. Ze względu na skalę problemu (przebiecia z instalacji WN na pudło wagonu plus fatalny stan instalacji elektrycznej) nie wchodziły w grę żadne chałupnicze naprawy, a jedynie kompleksowa naprawa główna (z punktu widzenia właściciela – ekonomicznie nieopłacalna). Dobra wiadomość jest taka, że udało się uratować wóz przed fizyczną kasacją, zła – być może już nigdy nie przewiezie on po poznańskich torach ani jednego pasażera...

Na zdjęciach: załadunek we mgle w nocy z 9 na 10 września oraz nowy dom wagonu 13N 2115 na terenie poligonu strażackiego w Luboniu. Kolejne lata parowa spędzi w towarzystwie kuzyna GT6 612.

Fot.: Janusz Podolak, 10.09.2010

Nowinki z Pyrogradu

na liniach 3, 7, 9 (2 szt.), 11 i 18 (2 szt.). Teoretycznie spotkać można było na trasach także sześć wozów GT6 (stan na dzień 1.09: trójka, trzy dziewiątki i dwie osiemnastki). Tramwaje Combino kursują na liniach 12 (4 szt.), 14 (4 szt.) i 16 (2 szt.). ZTM zwrócił się z propozycją wyekspediowania tego typu taboru na linię 10 – niestety spotkała się ona z odmową MPK, uzasadnianą przyczynami technicznymi (po próbach w drugiej połowie sierpnia stwierdzono, że odległość pomiędzy mijającymi się tramwajami na rynku Wildeckim byłaby zbyt mała). W uruchomieniu wrześnieowym było łącznie sześć wagonów RT6N1 – dwa na linii 5 i cztery na linii 13. Warto zwrócić uwagę na obsadę linii tramwajowej numer trzy. Pojawiają się tutaj: dowolny GT6 jako 3/1, skład 105N 194+193 jako 3/2, wagon GT8 685 jako 3/3, 102Na 71 jako 3/4, dowolny 3G jako 3/5, oraz dwa składy 105Na z KWSR: jako 3/6 (przez cały dzień przemienne z kursami jako 4/6) i 3/7 (ten drugi przechodzi potem na 12/10).

Z dniem 1 października do obsługi linii tramwajowej nr 10 skierowano dwa siemensy Combino. Kursują one na brygadach 2 i 7 w dni robocze, 3 i 5 w soboty oraz 1 i 3 w dni świąteczne. Pierwszego dnia kursowały: 512 na 10/2 i 503 na 10/7. Także 1 października zmniejszyło się uruchomienie wagonów serii GT6 – obecnie wyjeżdżają one wyłącznie na trójkę (1 szt.) i osiemnastkę (2 szt.).



Przetasowania na S-2

Od czwartku 12 sierpnia na trasy systematycznie wracały wagony typu 3G. Jako pierwszy z odstawionych na Budziszynie pojawił się 807 (na linii 9), tego dnia kursował także 810 na linii 11. Po niedawnych kasacjach wagonów 601, 607 i (ostatnio) 602, we wrześniu w ruchu pozostaje zaledwie pięć wozów GT6: 605, 606, 610, 614 i 615. Kasowany w ostatnich dniach września wagon 602 był ostatnim, który pamiętał czasy planowej obsługi tego typu taboru linii PST (jeździł m.in. na linii 15). Na początku października formalnie skreślono wozy 610 i 614, pozostały zatem ledwie trzy sztuki GT6. Za nimi debiuty sześciu nowych wagonów GT8. Po 694, 695 i 696 przyszedł czas na 693 i 697. 4 października zadebiutował szósty wagon – srebrny (!) GT8 698. Dokładne zestawienie dostaw i debiutów już wkrótce na łamach Przystanku, w ramach szerszego opracowania.



Tatry przybywają

W dniu 01.09.2010 r. firma Panas dokonała załadunku drugiego wagonu RT6N1 w ŻOS Nymburk z przeznaczeniem dla Modertransu Biskupice. Po pierwszym wagonie o numerze 9102 (przebieg całkowity – 42 935 km!) przyszedł czas na wóz 9103. Ma on nieco ponad 51 tys. km przebiegu, co – w zestawieniu z wagonami z serii 401-410 (gdzie przebiegi dawno temu przekroczyły pół miliona km) – wciąż stanowi wartość niemal symboliczną... Na chwilę obecną oba wagony znajdują się w Biskupicach.



Biletomat widmo

Pod koniec sierpnia na trasie linii 60 pojawił się wóz 1625. Przypomnijmy – sześćdziesiątka jest jedną z trzech linii, które mają być obsługiwane wyłącznie autobusami z automatami biletowymi. I nie byłoby nic dziwnego w pojawieniu się tam wozu 1625 gdyby nie fakt, iż testowo zamontowany w 1625 biletomat... został wcześniej wymontowany. W efekcie na trasie linii „biletomatowej” pojawił się wóz z dodatkowymi



Wrześnieowych pożegnań c.d.

W dniu 28 września wywieziono na złom wagony GT6 601 (ex 2509, debiut: 6.02.1997) i GT6 602 (ex 2512, debiut: 12.03.1997). Pierwszy był najstarszym poznańskim wagonem liniowym – pochodził z 1956 r.; drugi – ostatnim GT6 pamiętającym czasy planowej obsługi trasy PST taboru tego typu. Jednocześnie warto zwrócić uwagę, że najstarszymi tramwajami są obecnie wozy: 615 (rok produkcji: 1957), a także 657 i 661 (oba z 1958 r.).

Fot.: 2 * Jakub Gielniak, 28.09.2010

nalepkami zapraszającymi do korzystania z testowo zamontowanego biletomatu, ale bez samej maszyny. Jak udało się ustalić, automat z 1625 poszedł tymczasowo do 1875, a gdy ostatni z przegubów dostał nową maszynę, testowa wróciła do krótkiego solarisa. 1625 znów jeździ więc z biletomatem. Na porannej szczytówce linii 60 (brygada 2) trafia się czasem wóz bez automatu (np. 23.09 – 1612). W ostatnich dniach na linię powrócił 1631 – po wymianie wybitej szyby.

ZTM I KOMUNIKACJA PODMIEJSKA



Nowe linie w Komornikach

Z dniem 1 września ZUK Komorniki rozpoczął eksploatację nowego połączenia – linii 117bis. Autobus kursować będzie od poniedziałku do soboty, po trasie: Luboń / Żabikowo (pętla 56) – Żabikowska (w Komornikach) – Komornicka – Nizinna – Poznańska – Młyńska. Połączenie ma zapewnić nowym osiedlom

w Komornikach dowóz do linii 103 i 56. Ponadto 1 września wystartowała znana już pasażerom linia 116bis w relacji Junikowo – Komorniki / ul. Słoneczna. Autobusy jeżdżą tak jak w roku ubiegłym, dodatkowo wjeżdżając w ul. Miętową. Na liniach kursują mikrobusy, w ostatnim czasie flota ZUK-u wzbogaciła się m.in. o VW transportery i mikrobus na podwoziu Mercedes (nr taborowy: 27). Linia 117bis kursować ma na razie na próbę – do końca roku.

ZTM i MPK vs ZK Kleszczewo – 0:1

W związku z odpustem w Sanktuarium w Tulcach, w dniu 5 września na linii autobusowej numer 54 uruchomiono autobus przegubowy. ZTM polecił uruchamianie SU18 na linii 54, nie zlecając jednocześnie zwiększenia częstotliwości. Jednocześnie Zakład Komunalny w Kleszczewie poinformował, że w związku z uroczystością wprowadzone zostają dodatkowe kursy autobusów na trasie Rataje – Tulce, z częstotliwością 15-minutową w godzinach 8.45-11.45 oraz kursy powrotne w godzinach 14-16. Punkt dla Kleszczewa – za autobusy mniejsze, ale często i prosto pod kościół.

OBJAZDY, ORGANIZACJA RUCHU, ZMIANY TRAS I LINIE DODATKOWE

Traugutta – ciąg dalszy

W dniach 7-8 sierpnia podjęto kolejne prace związane z letnimi wymianami zwrotnic. Wymieniono *wajchy* na skrzyżowaniu ul. 28 Czerwca 1956 r. z Hetmańską – od strony zachodniej. W związku z pracami, korekcie poddano trasy linii tramwajowych nr 1 i 7. Jedynki i siódemki z Hetmańskiej skręcały w Głogowską, by przez most Dworcowy i Wierzbicice dotrzeć do Traugutta. Na wyłączonym z ruchu odcinku (Traugutta – Głogowska/Hetmańska) uruchomiono linię wahadłową. Tramwaj kursował po torze południowym. Do obsługi linii W skierowano wagony GT8ZR. Z tej okazji Madalina już kilka dni wcześniej wyciągnęła z wakacyjnych krzaków wagony 905 i 906 (w sobotę jeździł 906, w niedzielę 905). Trasa objazdowa spowodowała zwiększenie uruchomienia o trzy pociągi w sobotę (dodatkowa jedynka z S-3 + dodatkowa siódemka z S-2 i *wahadło*) i o cztery pociągi w niedzielę (1 z S-1, 1 z S-3, 7 z S-2 i *wahadło*). Zmianie uległy

także trasy wyjazdów i zjazdów, liczne w tej części miasta. Przez Hetmańską realizowane są zwykle przejazdy techniczne dwójek i dziesiątek (S-1 => Dębiec), piątek (S-3 => Górczyn), dwunastek i siedemnastek (S-1 => Starołęka), trzynastek (S-3 => Junikowo), szesnastek (S-1 => os. Lecha) czy ósemek (zjazdy z Miłostowa przez GLHE).

Niestety nie opisano się przy okazji aktualizacji informacji pasażerskiej. Tramwaje linii 1 i 7 kursowały ze standardowymi termometrami objazdowymi (1 do Miłostowa, 7 do os. Lecha). Powieszono w nich jedynie tekstową formę obwieszczenia. Motorniczowie w większości przypadków nie używali mikrofonów do powiadamiania pasażerów o objeździe. Zabrakło informacji o rozkładzie jazdy linii wahadłowej. A wystarczyło umieścić rozkład jazdy w wagonach GT8ZR, czytelne mapki w pozostałych tramwajach i byłoby dużo lepiej. Warto zwrócić uwagę na brak konsekwencji w nazewnictwie linii wahadłowej. *Wahadło* ratajskie (planowane przez ZTM) otrzymało numer 25, *wahadło* wildeckie (przygotowane przez MPK) – oszyldowano jako W.

Przesunięcia przystanków

W nocy z 19 na 20 sierpnia przesunięto przystanek Most Dworcowy dla linii nocnych nr 239 i 252, jadących od Kaponiery. Nowy przystanek został umieszczony ok. 30 metrów wcześniej niż dotychczasowy – przed skrzyżowaniem, na wysokości tablicy Systemu Informacji Miejskiej. Zmiana ma charakter stały, w przeciwieństwie do tymczasowego przesunięcia przystanków autobusowych „Bloki I” i „Bloki II” w kierunku pętli Sypniewo. Przesunięcia (każde o ok. 30 m) związane są z remontem chodników na ul. Głuszyna. 1 września przesunięto także przystanek Szpitalna dla linii autobusowej nr 82, jadącej w kierunku Ogrodów. Autobusy zatrzymują się tam, gdzie stały dotychczas wozy linii 50 i 91, zlikwidowano przystanek przy rynku. Od nocy z 31 sierpnia na 1 września zmieniona została także (tymczasowo) lokalizacja przystanku Żegrze I dla linii 238, 241 i 245. Oba przystanki są po ok. 100 metrów bliżej ronda.

W barwach UMiG Swarzędz zadebiutowało pięć nowych autobusów Solarisy na trasie

Wojciech Białas



Swarzędzkie *jamniki* na terenie bazy w Garbach.

Fot.: Wojciech Białas, 29.08.2010

Swarzędzkie *jamniki* zadebiutowały w pierwszy dzień szkoły na wielu swarzędzkich liniach. Można było je zobaczyć w Poznaniu na rondzie Śródka, na placu Niezłomnych w Swarzędzu, a także w Kobylnicy, Uzarzewie, Kruszewni czy Siekierkach. Przypomnijmy: 10 i 11 czerwca na teren bazy Wiraż-Busu przyjechały świeżutkie solarisy z fabryki, a 12 i 13 czerwca Urząd Miasta i Gminy w Swarzędzu wraz z Wiraż-Busem zaprezentowały mieszkańcom nowe nabytki przy okazji obchodów Dni Swarzędza. Można było je zobaczyć z każdej strony, a także wydrukować z biletomatu pamiątkowe bilety. Później natomiast Gmina Swarzędz ogłosiła przetarg na obsługę linii komunikacyjnych. Do przetargu wystartowała firma Warbus z Warszawy oraz dotychczasowy gminny przewoźnik – Wiraż-Bus.

Początkowo przetarg wygrała firma ze Swarzędza, lecz Warbus nie odpuścił i złożył odwołanie, a autobusy – mające wyjechać na linię 1 sierpnia – wciąż stały na zajezdni. Mieszkańcy zaczęli się obawiać, że w mieście nastąpi wielka rewolucja w związku ze zmianą przewoźnika, lecz – po ogłoszeniu ostatecznego wyniku przetargu – 30 sierpnia oficjalnie podpisano umowę ze swarzędzkim przewoźnikiem.

Dzień przed debiutem nowych *jamników* na terenie zajezdni w Garbach panował wielki chaos. Pracownicy biura uzupełniali biletomaty bilonem, a panowie z firmy montującej CB radia wyposażali w nie autobusy, aby była możliwa wzajemna komunikacja pomiędzy kierowcami a dyspozytorem. Przedstawiciel UMiG Swarzędz uruchamiał internet w autobusach, a na koniec zajmowano się oblepianiem pojazdów, zarówno od zewnątrz (nalepki unijne), jak i od wewnątrz (informacje dla pasażerów). Jamniki można zobaczyć od poniedziałku do piątku na liniach 401, 412, S-3, S-6 oraz S-8, a w weekendy na liniach 401, 405, 412, S-3, S-4 i S-6. Ciekawe miejsca, w których można

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.

sfotografować solarisy, to: Sarbinowo, droga łącząca Siekierki z Paczkowem, trasa pomiędzy Sarbinowem a Łowęcinem, odcinek łączący os. Kościuszkowców z Kobylnicą, trasa linii S-3 między Wierzenicą a Wierzonką oraz polna droga do Garbów Małych.

Autobusy w komunikacji gminy Swarzędz (Wiraż-Bus)

Marka / model	Rocznik	Nr taborowy	Nr rejestracyjny	Właściciel	Uwagi
Solaris Urbino 18 (III generacja)	2010	03	PZ 0746U	UMiG Swarzędz	Nowe barwy UMiG Swarzędz
Solaris Urbino 12 (III generacja)	2010	04	PZ 0743U	UMiG Swarzędz	Nowe barwy UMiG Swarzędz
Solaris Urbino 12 (III generacja)	2010	05	PZ 0745U	UMiG Swarzędz	Nowe barwy UMiG Swarzędz
Solaris Urbino 12 (III generacja)	2010	06	PZ 0742U	UMiG Swarzędz	Nowe barwy UMiG Swarzędz
Solaris Urbino 12 (III generacja)	2010	07	PZ 0744U	UMiG Swarzędz	Nowe barwy UMiG Swarzędz
MAN NL202	1995	08	PZ 6493S	Wiraż-Bus	ex NVG Würzburg 786 (1995-2009)
Neoplan N4011	1997	09	PZ 32347	Wiraż-Bus	ex Monachium
Solaris Urbino 18 (III generacja)	2007	010	PZ 6898F	UMiG Swarzędz	-
Volvo 7000	2002	011	PZ 07163	UMiG Swarzędz	-
Volvo 7000	2002	012	PZ 07162	UMiG Swarzędz	-
Volvo B10L	1998	014	PZ 17798	UMiG Swarzędz	-
Scania N113CLL AA	1997	016	PZ 1755L	Wiraż-Bus	2008 na testach w MZK Słupsk ex Scania Słupsk, 2007 exex Meteor Jaworzno #826
Solaris Urbino 12 (III generacja)	2008	017	PZ 9340L	UMiG Swarzędz	-
Volvo B10L	1999	018	POZ 40EV	UMiG Swarzędz	-
Volvo B10L	1999	019	PZN 756F	UMiG Swarzędz	-
Solaris Urbino 15 (III generacja)	2006	020	PZ 99629	UMiG Swarzędz	-
Solaris Urbino 15	2005	021	PZ 76624	UMiG Swarzędz	-
Solaris Urbino 18	2004	022	PZ 47483	UMiG Swarzędz	-
Solaris Urbino 18	2003	023	PZ 29514	UMiG Swarzędz	-
Volvo 7000A	2001	024	POZ 26KK	UMiG Swarzędz	-
Volvo 7000A	2001	025	POZ 25KK	UMiG Swarzędz	-
Volvo B10Ble 6x2	2000	026	POZ T320	UMiG Swarzędz	-
Volvo B10Ble 6x2	2000	028	POZ T438	UMiG Swarzędz	-
Volvo B10Ble 6x2	2000	029	POZ T437	UMiG Swarzędz	-

Stan na dzień 1 września 2010; opr. Wojciech Białas