

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

nr 2 (120)  
29 lutego 2012 r.

[www.kmps.org.pl/przystanek](http://www.kmps.org.pl/przystanek)

ISSN 1730-6388

## „Przystanek” obchodzi dziesiąte urodziny Dziesięć lat za nami

Marcin Jurczak

Jedynie najstarsi Klubowicze pamiętają „Nowinki z Pyrogradu” wydawane od 1997 r. przez zespół pod kierownictwem Tomasza Gieżyńskiego. Wraz z rozwojem idei wydawnictwa, tworzonego przez hobbystów dla hobbystów, pojawiła się propozycja objęcia tematyką obszaru całego kraju. Dla nowego, ogólnopolskiego czasopisma nawiązująca do poznańskiego *fyrtla* nazwa „Nowinki” to było jednak zbyt mało.

Wtedy z pomocą przyszedł nieoceniony Piotr Dutkiewicz, który niby od niechcenia zaproponował tytuł „Przystanek” oraz narysował projekt winietki – pisał sto dwadzieścia numerów temu redaktor naczelny „Przystanku”, Adam Konieczka. Pierwszy numer „Przystanku” ujrzał światło dzienne 29 stycznia 2002 r. – dokładnie dziesięć lat temu. Miał objętość dziesięciu stron, a do redakcji zabrał się zespół w składzie: Adam Konieczka (redaktor naczelny), Jarosław Girstun (zastępca redaktora naczelnego), Tomasz Albrecht, Adam Białas, Krzysztof Dostatni i Tomasz Gieżyński,

przy udziale kilkunastu stałych współpracowników z terenu całego kraju. Z czasem objętość czasopisma rosła.

W „Przystanku” znalazły się rubryki: „Z kraju i ze świata” – dotycząca ciekawych informacji z różnych ośrodków miejskich, „Przystanek przedstawia” – opisująca sieci komunikacyjne różnych miast, a na cześć dawnego wydawnictwa dział lokalny nazwano „Nowinki z Pyrogradu”. Nie zabrakło cyklu „Tramwajami mojego Poznania”, a także zdarzeń losowych („Magazyn 995”) czy informacji o zmianach malowań („Z pamiętnika lakiernika”).

W maju 2004 r., po prawie półrocznej przerwie wydawniczej, w redakcji pojawia się nowy redaktor naczelny. Nowy zespół formuje Adam Białas – utrzymując formułę darmowego wydawnictwa hobbistycznego, ograniczając jednak swoje zainteresowanie do terenu aglomeracji poznańskiej.

W sierpniu 2005 r. (wraz z „Przystankiem” nr 64) pojawia się trzeci (i jak dotychczas – ostatni) redaktor naczelny. Od początku 2006 r. darmopismo ukazuje się (z niewielkimi przerwami) raz w miesiącu, a redakcja działa w prawie niezmiennym składzie. Ostatnie dwa lata upłynęły pod znakiem licznych debiutów nowych autorów – kolejni współpracownicy z dawnych lat odchodzą na zasłużoną emeryturę.

Wertując „Przystanek” odnaleźć można wiele nawiązań do numerów sprzed lat. Jest rubryka „Nowinki z Pyrogradu”, niezmiennie pozostaje także logo. O marce jaką czasopismo wyrobiło sobie przez lata świadczyć może kilka wydawnictw o takich samych lub podobnych nazwach, jakie pojawiły się w całej Polsce. Mniej lub bardziej udane naśladownictwo to dla nas dowód najwyższego uznania.

Za nami sto dwadzieścia numerów „Przystanku” i kilka tysięcy stron. Zachęcam do lektury bieżącego wydania – tradycyjnie od pierwszej do ostatniej strony wypełnionego lokalnymi (i nie tylko) ciekawostkami komunikacyjnymi.



**10 lat i 120 numerów – „Przystanek” wciąż pozostaje ważnym źródłem informacji o komunikacji miejskiej i wydarzeniach związanych z KMPS**

## Ratujmy Stare Bimby!

Przełącz 1% podatku na ratowanie zabytkowych pojazdów!

**Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, KRS nr 0000074961**

## **Każdy podatnik może wesprzeć ratowanie zabytkowych tramwajów 1% podatku na stare *bimby!***

*Lukasz Bandosz*



**9 kwietnia 2009 r., podczas wspólnej akcji MPK i KMPS wydobyty został z działki w okolicach ul. Glinianej wagon typu Carl Weyer o numerze 305 – pochodzący z 1905 r.**

*Fot.: 2\*Marcin Jurczak, 9.04.2009*

Rozliczając się z podatku dochodowego za 2011 r. można przekazać 1% na rzecz Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych. Od kilku lat polskie prawodawstwo umożliwia podatnikom przekazanie 1% płaconego przez siebie podatku dochodowego na rzecz organizacji pożytku publicznego (OPP). Podatnik dostał wybór na jaki cel chce przeznaczyć ten 1% podatku, który i tak płaci. Może oddać go Skarbowi Państwa lub przekazać na rzecz jednej z uprawnionych do tego OPP. By trafić na tworzoną każdego roku listę uprawnionych do pozyskiwania środków z 1%, organizacje te, poza koniecznością uzyskania statutu OPP w sądzie, są zobowiązane do wypełnienia kilku ustawowych obowiązków. Wśród OPP, na które można przeznaczyć 1% swojego podatku, można znaleźć stowarzyszenia i fundacje zajmujące się opieką nad chorymi dziećmi, osobami starszymi czy też zwierzętami. Są tam też organizacje zbierające środki na rzecz lokalnych społeczności oraz organizowania akcji społecznych, popularyzacji wiedzy, ochrony środowiska i zabytków. Przekrój jest ogromny. Wśród uprawnionych do pozyskiwania środków z 1% podatku dochodowego jest również Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Zebrane pieniądze przeznaczone zostaną na remont jednego z wagonów tramwajowych. Z pewnością może dziwić fakt, że od lat zbieramy pieniądze na ten sam cel, a efektów nie widać. Prowadzimy kwestę „Ratujmy stare bimby”, zbieramy środki ze składek członkowskich oraz właśnie z 1%. Jednak realizacja celów statutowych KMPS wymaga znacznych środków finansowych. Z tego względu zachęcam do wsparcia naszych starań właśnie poprzez przekazanie 1% płaconego przez siebie podatku na rzecz Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych. Wystarczy w odpowiedniej rubryce zaznania podatkowego wpisać numer KRS naszego stowarzyszenia – 0000074961. Gorąco prosimy o wsparcie.

## **Ratujmy Stare Bimby!**

**Przełącz 1% podatku na ratowanie zabytkowych pojazdów!**

**Aby przekazać nam 1% podatku, w odpowiedniej rubryce zeznania podatkowego należy wpisać:**

**Klub Miłośników Pojazdów Szynowych  
KRS nr 0000074961**

**Serdecznie dziękujemy za udzielone wsparcie!**

ogłoszenie własne Wydawcy

## Listopadowe imieniny Katarzyny Aleksandryjskiej Imieniny niekoniecznie domowe

Andrzej Kłós



**Tramwaj linii 24 startował z zajezdni Głogowska.**

*Fot.: 2\*Marcin Jurczak, 27.11.2011*

Jak co roku, MPK Poznań Sp. z o.o. wraz z KMPS zorganizowały imprezę dla mieszkańców – Katarzynka 2011. Mimo że listopadowe święto Katarzyny miało miejsce w piątek, to impreza odbyła się w weekend – w niedzielę 27 listopada. Atrakcje tradycyjnie były skupione wokół poznańskich zajezdni tramwajowych. W ubiegłym roku nie było części „kolejowej” oraz „autobusowej”.

Już od południa można było oglądać wystawy przygotowane w zajezdni S-1 Głogowska. Otwarte było Muzeum MPK, w którym dodatkowo mieściło się stoisko oferujące gadżety i literaturę na temat komunikacji miejskiej. Przed halami od strony ul. Głogowskiej stała ekspozycja tramwajów. Prezentowane były najnowsze liniowe pojazdy szynowe, tj. pierwszy zmodernizowany egzemplarz Tatry RT6N1 (Moderus Beta MF06AC) 405 (na bazie praskiego wagonu nr 9102), Moderus Beta MF02AC 421 oraz egzemplarz seryjnie produkowanego Solarisa Tramino S105p (w tej roli: 515). Ponadto wystawiono pojazdy techniczne, na co dzień mniej zauważane przez pasażerów, takie jak: dźwig TRAM123 2199, szynowo-drogowy wóz sieciowy Montraks 2200, spalinowa drezyna „sieciowców” WMS-01 2043, radiowozy Nadzoru Ruchu – Škoda Fabia oraz należący do Grupy Szybkiego Reagowania KMPS – Fiat 125p. Pojazdów pilnowali Klubowicze oraz pracownicy MPK, którzy chętnie dzielili się wiedzą na temat ich działania i użytkowania.

Drugą atrakcją imprezy była specjalna linia tramwajowa nr 24, jeżdżąca na trasie: ul. Gajowa (trójkąt nawrotowy) – zaj. Głogowska – zaj. Madalińskiego – zaj. Forteczna – ul. Gajowa, z przystankami w zajezdniach Głogowska i Forteczna. Podczas przejazdu konduktorzy opowiadali o historii tramwajów w Poznaniu oraz zajezdniach, przez które przejeżdżał tramwaj. Tabor stanowili przedstawiciele różnych serii eksploatowanych przez MPK Poznań Sp. z o.o.: Konstal N+ND 602+456, Konstal 102N 1, Konstal 102Na 71, Konstal 105N+105N 194+193, Duewag GT8 685 i Beynes 3G 805. Co pół godziny, od 12:00 do 14:30, odjeżdżały dwa pociągi tramwajowe, a przejazd całej trasy trwał około

godziny. Pierwsze kursy cieszyły się dużą frekwencją, która ze względu na pogorszenie pogody stopniowo malała.

Ostatnią atrakcją, przygotowaną przez MPK i KMPS, była możliwość spróbowania swych sił w zawodzie motorniczego. Każdy chętny, pod okiem instruktora, mógł samodzielnie poprowadzić szkoleniowy skład tramwajów Konstal 105Na+105NaD wokół zajezdni Forteczna. Wagony o numerach 340+341, przystosowane podczas naprawy głównej do roli tramwaju szkoleniowego (nazwane przez Modertrans Moderusami Alfa HF 03L), na co dzień służą w ruchu liniowym lub jako szkoleniowe. Pieniądze zebrane za możliwość prowadzenia tramwaju oraz zgromadzone w innych pojazdach trafiły do skarbyńki kwesty „Ratujmy stare bimby”.

Z okazji święta Katarzyny Aleksandryjskiej w Poznaniu odbywały się również inne imprezy. 24 listopada 2011 r., w Wadze Miejskiej na Starym Rynku, zasłużonym pracownikom MPK rozdano dwadzieścia Złotych Wajch. Od 25 do 27 listopada, w zajezdni Głogowska trwała też zbiórka krwi dla dzieci z chorobami nowotworowymi, organizowana przez Klub Honorowych Dawców Krwi PCK przy MPK. Przewoźne ambulatorium do pobierania krwi w specjalnym autobusie Solarisa było jedynym akcentem „autobusowym” zesłorocznej Katarzynki. Ponadto, w sobotę i niedzielę (26-27 listopada) w Poznańskim Klubie Modelarzy Kolejowych w Zespole Szkół Komunikacyjnych prezentowano makiety kolejowe.

Imprezę można uznać za udaną. Mimo wielu remontów torowisk, zamknięcia zajezdni Gajowa i niedostępności torów odstawczych Budziszyska, udało się zorganizować w zajezdniach wiele ciekawych atrakcji. Pogoda nie zaskoczyła nas ani deszczem, ani śniegiem. Wydano również specjalny numer „Przystanku”, który był rozdawany uczestnikom wydarzenia. Można było w nim znaleźć m.in. program imprezy, opisy poznańskich zajezdni tramwajowych oraz prezentowanych nowych tramwajów, a także kilka słów o Klubie. Tradycyjnie, po zakończeniu „Katarzynek” Klubowicze spotkali się aby podsumować mijający rok.



**Na wystawie – Beta i zmodernizowana Tatra.**

## Jesienno-zimowe testy, czyli rzecz o tym jak... Lew i bocian zwiedzają Poznań

Bartosz M. Kaj



**MAN Lion's City Hybrid na linii 93.**

*Fot.: Maciej Witkowski, 5.12.2011*

Koniec ubiegłego roku i początek obecnego był dla MPK Poznań czasem testów dwóch ciekawych autobusów. Pierwszym z nich był MAN Lion's City Hybrid (NL253), który kursował po poznańskich ulicach od 28 listopada do 12 grudnia 2011 r. W zasadzie wizualnie pojazd niewiele różni się od poznańskich „lwów”, jednakże uwagę zwraca interesujące „połączenie” obudowy aparatury znajdującej się na dachu z resztą nadwozia. Kolejną ciekawostką jest brak jakichkolwiek uchylnych okien. Komfort podróży w tym pojeździe zdecydowanie podnosi cicha praca ekologicznego silnika (umieszczonego w pozycji pionowej) i wyjątkowo wygodne, miękkie fotele (z wyjątkiem tylnych „niby” siedzeń, znanych z naszego 1066). Autobus, oprócz tradycyjnego silnika spalinowego o całkiem niezłej mocy 250 KM, posiada generator o mocy 150 kW oraz dwa silniki elektryczne (każdy po 75 kW). W znajdującym się na dachu „bagażniku”, nazywanym przez pasażerów „garbem”, ukryte zostały tzw. superkondensatory. Mają one za zadanie magazynować energię elektryczną, odzyskiwaną w czasie hamowania. Pojazd wyróżnia się także przyjemną dla oczu kolorystyką nadwozia i dużymi napisami po bokach.

Testowa hybryda to pojazd z 2010 r., który należy do MAN Muenchen. Poznań był pierwszym miastem, do którego zawitał niemiecki autobus. Początkowo spotkać go można było na linii 69, a następnie pojawił się na A i 93. Jeszcze w 2011 r. tester odwiedził także PKM Gdynia, PKM Sosnowiec, PKM Gliwice, a już w 2012 r. zawitał do MPK Wrocław. Autobus, co oczywiste, stacjonował w zajezdni A-3 Kacza, w której jeszcze pojazdy z logo lwa stanowią większość taboru, mimo że łośtan sukcesywnie się kurczy, a nowych nie przybywa.

Drugim, znacznie ciekawszym i wartym szerszego opisu pojazdem, był Autosan Sancity 18LF, który przybył do MPK 3 stycznia br., a już następnego dnia podjął służbę na linii 51, na której spędził pięć dni. Od 9 stycznia testowy „warszawiak” (tak go nazwano w MPK, choć malowanie może kojarzyć się z MPK Wrocław) zagościł na linii 74 i na niej pozostał także pięć dni. Pewnie

niektórzy jeszcze pamiętają, że niegdyś to właśnie 74 miała swoisty „monopol” na przegubowe testery (jak choćby kaliski MAN NG312 czy Jelcz M181M). Ostatnie dni tego pojazdu na poznańskich ulicach, to wizyta na linii 82, na której pozostał do 17 stycznia. Dzień później „bocian” pojechał na „podbój” kolejnych miast (m.in. Warszawy). Autobus przez okres testów stacjonował w zajezdni A-1 Warszawska. Opinie kierowców, jak i pasażerów, na temat tego pojazdu były podzielone. Miłośnikom zdecydowanie nie przypadły do gustu górne okna o mocno zaokrąglonych kształtach, twarde fotele (choć to akurat norma, a przynajmniej w pojazdach MPK), bardzo mała tylna szyba czy... rura wydechowa umieszczona nad wieżowym silnikiem, tj. na dachu i w dodatku niezbyt estetycznie obudowana. Z pewnością spodobał się natomiast nowy (a raczej mocno zmodyfikowany) znak rozpoznawczy pojazdów z Sanoka – sympatyczny, polski bocian umiejscowiony na ścianie przedniej (mniej więcej tam, gdzie jamnik na autobusach z Bolechowa). Zainteresowanie wzbudziła także reklama umieszczona na ścianie tylnej, która prezentuje zamontowaną w pojeździe automatyczną skrzynię biegów doskonale znanej marki ZF.

### Krótką charakterystyka „boćka”

Prototypowy i zarazem jedyny jak dotąd Autosan Sancity 18 LF miał swoją premierę na kieleckich targach Transexpo 2010. Zdobył tam wyróżnienie (Złoty Medal otrzymał Solaris za Urbino 18 Hybrid) i spotkał się z dużym zainteresowaniem wśród przedstawicieli branży autobusowej, licznie przybyłych miłośników, jak i „zwykłych” zwiedzających. Wszak jest to pierwszy autobus przegubowy powstały w świętującej w tym roku 180-lecie fabryce.

Autosan Sancity 18 LF to autobus klasy mega, należący do rodziny Sancity, na którą składają się pojazdy klasy maxi, tj. Sancity 12 LF i niskowejściowy Sancity 12 LE oraz midibusy Sancity 10LE, a także Sancity 9 LE (powstały jeszcze na bazie jelcza Libero). Sancity 18 LF wyposażony jest m.in. w silnik wysokoprężny Iveco Cursor 78 o mocy maksymalnej 243 kW (330 KM),



**Autosan Sancity 18 LF na linii 51.**

*Fot.: Dariusz Żaruk, 6.01.2012*



**Wnętrze Autosana. Wykończenie to kwestia gustu, uwagę zwracają jednak charakterystyczne dodatkowe szyby z zaokrąglonymi narożnikami.**

*Fot.: Dariusz Żaruk, 6.01.2012*

spełniający normy EVV, instalację elektryczną opartą na magistrali CAN, pięciobiegową, automatyczną skrzynię biegów firmy ZF (znana z reklamy na pojeździe), deskę rozdzielczą Siemens VDO, a także monitoring wnętrza pojazdu. Szkielet wykonany jest ze

stali o podwyższonej odporności na korozję, natomiast poszycie z aluminium i tworzyw sztucznych. Jego wymiary to: 18 000 mm (długość), 2550 mm (szerokość), 2890 mm (wysokość). Łączna liczba miejsc ogółem wynosi 180. Osie wykonała firma ZF, a przegub – niemiecka firma Huebner (typ HNGK 19,5). Ponadto pojazd charakteryzuje się układem drzwi: 2-2-2-2, twardymi, pokrytymi tkaniną fotelami pasażerskimi, a także stalowymi poręczami i przyciskami do otwierania drzwi przez pasażera.

W zamierzeniu producenta Sancity 18LF ma w przyszłości konkurować z autobusami Solbus Solcity (SM18), a przede wszystkim z najpopularniejszym od kilku lat przegubowcem w kraju, jakim jest Solaris Urbino 18. Zanim przegubowy „bocian” z Sanoka dotarł do Poznania, odbył już swoiste tournée po polskich miastach. Pierwszym z nich był Lublin i tamtejsze MPK, następnie trafił do słynącego z sympatii do polskich autobusów MPK Kraków, kolejnym przewoźnikiem było MPK Nowy Sącz i PKM Katowice. Ostatnim miastem pobytu testera w zeszłym roku było MPK Wrocław.

Kolejnym autobusem, który już niebawem zobaczymy na testach w MPK ma być doskonale nam znany Solaris Urbino 12, ale w wersji hybrydowej, a nieco później – zdobywca medalu na targach Transexpo 2011 – Solaris Urbino 8,9 LE z napędem elektrycznym.

## Nadjeżdża nowe: Tatra RT6 MF06AC Moderus Tatrus?

*Dawid Frencl, współpraca: Grzegorz Jakubowski*



**Tatra RT6 MF06AC jako 12/7. To jedyny egzemplarz serii, który pojawia się na trasie PST. Tatry pojawiły się w Poznaniu by obsługiwać PST. Zmiana nastąpiła od stycznia 2010 – psujące się coraz częściej wagony powodowały liczne wstrzymania ruchu na najmocniej obciążonej trasie tramwajowej. Obecnie wagony RT6N1 spotkać można na liniach numer 13 i 18, a modernizowany wagon 405 – zwykle na linii 12.**

*Fot.: Marcin Jurczak, 29.01.2012*

Historia rozpoczyna się w 1993 r., kiedy ČKD zaprezentowało wagon Tatra RT6N1. Cechował się on niską podłogą oraz modną w tamtych czasach linią. W 1996 r. Poznań otrzymał z budżetu państwa fundusze na zakup dziesięciu, fabrycznie nowych tramwajów do obsługi

trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Przetarg musiał zostać rozstrzygnięty do końca 1996 r. W postępowaniu zwyciężyło konsorcjum ČKD-HCP.

Po opóźnionych dostawach (niedotrzymanie terminu przez ČKD) oraz procedurach związanych z przystosowaniem torowisk do szerszego pudła wagonu, 27.09.1997 r. na poznańskie tory wyjechał pierwszy wagon, o numerze 402. Był to wtedy „cud” na kołach: niska podłoga, wygodne siedzenia (do dzisiaj są one uważane za najbardziej wygodne) oraz nowoczesny wygląd. Niestety, radość nie trwała długo, gdyż w wagon 402 szybko uległ awarii, co jak się później okazało było standardem, jeśli chodzi o te pojazdy. Psuły się one często, powodując w różnych częściach miasta wstrzymania w ruchu. Z tego powodu, na początku stycznia 2010 r. zdecydowano się wycofać Tatry z planowanej obsługi linii tramwajowych na trasie PST. Przyczyniały się one do licznych przestoju na tej trasie w przypadku awarii, przez co przeczyły założeniom PST jako sprawnej i szybkiej komunikacji tramwajowej.

### Moder(trans)nizacja

Z powodu usterek, które są plagą tego wagonu, zdecydowano się na modernizację, a by ją przyspieszyć sprowadzono dwa wagony z Pragi. Importowany 9102 posłużył jako baza dla wykonanego w Modertransie remontu wagonu 405. Modernizacja objęła wygląd zewnętrzny i wewnętrzny, a przede wszystkim osprzęt elektryczny i system hamulca postojowego. Z zewnątrz wagon zyskał zupełnie nowe malowanie oraz pas przedni z nowymi światłami i wytłoczonym napisem Modertrans. Zgodnie z normą obowiązującą w MPK

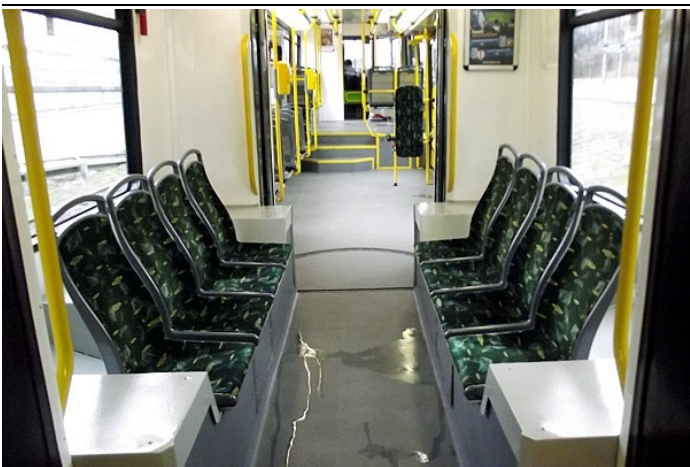


**Wnętrze zmodernizowanego wagonu 405. Duża ilość miejsca dla pasażerów to ważna zaleta tramwajów z tej serii.**

*Fot.: Maciej Witkowski, 27.11.2011*

Poznań Sp. z o.o. na dachu zamontowano elektroniczne tarcze wyświetlające numer linii, nawiązujące do poznańskiej tradycji. Delikatne zmiany zaszły także w tylnej części pojazdu – nowe światła osadzono w podobnym pasie do przedniego. W miejscu, gdzie w wagonach przed modernizacją znajduje się wyświetlacz z numerem linii i kierunkiem jazdy, umiejscowiono logo Modertransu. Tym samym z tyłu nie przeczytamy w 405 dokąd tramwaj jedzie.

Wnętrze tramwaju stało się jaśniejsze. Niestety, zostały wymienione siedzenia. Podłogę wyłożono wykładziną antypoślizgową. W tylnej części wagonu ma ona inny układ, niż pozostałe, poznańskie Tatry. Miejsce dla osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim jest wyposażone w pasy bezpieczeństwa oraz oparcie z miękkim obiciem. Zmiany objęły system ogrzewania przestrzeni pasażerskiej. Sterowanie tego systemu utrzymuje stałą temperaturę w przedziale pasażerskim. Kabina motorniczego jest klimatyzowana, a pulpit został wymieniony na podobny do Moderusa Alfa lub Beta. Tatra 405 posiada również system informacji pasażerskiej (zapowiedzi głosowe, elektroniczne tablice w środku i na zewnątrz) ste-



**Przedział pasażerski nad wózkiem środkowym. Zachowano charakterystyczny dla Tatry RT6N1 układ foteli. Fotele nie są już takie wygodne jak dawniej...**

*Fot.: Maciej Witkowski, 27.11.2011*



**Kabina motorniczego. Lewa część panelu nie została niestety umieszczona pod kątem (analogicznie do prawej), co psuje ergonomię.**

*Fot.: Maciej Witkowski, 27.11.2011*

rowany nie jak dotąd od licznika przebiegu lecz GPS-em. Zamontowano także system monitoringu zewnętrznego oraz wewnętrznego. Kamera, która pojawiła się w miejscu lewego lusterka zewnętrznego, znacznie zwiększa obszar obserwowany przez motorniczego. Z kolei kamera obserwująca obszar torowiska przed tramwajem, może okazać się pomocna w przypadku ustalania przyczyn ewentualnych zdarzeń drogowych. Monitoring wewnętrzny poprawił bezpieczeństwo podróżujących.

#### Liczy się wnętrze

Najważniejsze zmiany są jednak niewidoczne dla oczu. Układ elektryczny, specjalnie na potrzeby tego wagonu, został zaprojektowany od podstaw przez łódzką Enikę. Umożliwia on sterowanie wszystkimi funkcjami tramwaju, wizualizację parametrów pracy (podgląd aktualnego stanu tramwaju, napędu, stanu urządzeń pomocniczych, wizualizacja i archiwizacja występujących awarii, wyświetlanie „podpowiedzi” dla motorniczego w przypadku awarii a także wyłączanie uszkodzonych elementów i przełączanie w tryb jazdy awaryjnej z ograniczoną prędkością) oraz diagnostykę, zasilanie obwodów pomocniczych wysokiego i niskiego napięcia. Wagon otrzymał cztery asynchroniczne silniki prądu przemiennego, z funkcją odzyskiwania, czyli rekuperacji energii podczas hamowania. Każdy z tych silników jest sterowany oddzielnym falownikiem, nie ma więc tzw. grup silników jak to jest w starszych tramwajach. Zastosowano także nowy układ hamulcowy – zaadaptowany ze Skody – składa się on z trzech autonomicznych systemów sterowanych centralnie, co umożliwi większą kontrolę nad układem hamowania w porównaniu do dwóch różnych systemów. W przypadku poślizgu, centralny komputer stara się go niwelować dostosowując prądy rozruchu czy hamowania na poszczególnych falownikach, jednocześnie uruchamiając piasecznice napędzane pneumatycznie (w tradycyjnych Tatrach piasek opada pod własnym ciężarem). Aktualnie MPK Poznań posiada jeden taki wagon, lecz niewykluczone jest, że w przypadku bezawaryjnej eksploatacji wszystkie Tatry będą poddawane takim właśnie modyfikacjom. Tak zmodernizowany tramwaj nosi oznaczenie RT6 MF06AC.

## Nad Sekwaną stawiają na tramwaje Francja to nie tylko TGV

Robert Bartkowiak



**Strasbourg. Alstom Citadis 403 na głównym punkcie przesiadkowym w Strasburgu – Homme de Fer.**

*Fot.: Robert Bartkowiak, 15.08.2011*

Tramwaje mają zarówno swoich zwolenników, jak i przeciwników, którzy uważają je za miejskie „zawalidrogi”, stanowiące udrękę dla współczesnych kierowców. Przykład Francji, która słynie z kolei dużych prędkości, zwanych TGV, pokazuje, że system komunikacji tramwajowej w żywym organizmie, jakim niewątpliwie jest miasto, można „zrobić z głową” oraz z korzyścią dla mieszkańców i innych użytkowników ruchu drogowego. Kiedy polskie miasta zastanawiają się co zrobić z istniejącą siecią tramwajową – rozbudowywać, optymalizować czasy przejazdu oraz rozkłady, a nawet w skrajnych przypadkach likwidować – Francuzi z wielką pompą otwierają nowe linie tramwajowe, które wyrastają w ostatnim czasie jak „grzyby po deszczu”. Jest to bez wątpienia renesans komunikacji tramwajowej we Francji, po falach jej likwidacji i marazmu. Z tego względu zapraszam Was na małą wycieczkę po kilku francuskich miastach, które ponownie doceniły niewątpliwe zalety tramwaju jako miejskiego środka transportu i zdecydowały się na jego odbudowę.

### Strasbourg

Pierwsze tramwaje na ulice Strasburga wyjechały już w 1878 r., początkowo konne, następnie elektryczne. Problemy pojawiły się po II Wojnie Światowej, kiedy to zaczęło brakować środków na odnowę infrastruktury oraz parku taborowego. Dodatkowym niekorzystnym faktem, który wpłynął na podjęcie decyzji o całkowitej likwidacji tramwajów w 1960 r., był niewątpliwie wzrost komunikacji indywidualnej. W zupełnie nowej formie wróciły one dopiero po ponad trzydziestu latach – 25 listopada 1994 r. Aktualnie przewoźnik Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) obsługuje sześć stałych linii tramwajowych (oznaczonych od A do F) o całkowitej długości 38,7 km. Do ich obsługi zamawiano dość futurystyczne pojazdy dwukierunkowe – początkowo Bombardieri Eurotram (w dwóch wersjach długościowych), a wraz z rozbudową sieci zdecydowano

się na wybór rodzimego produktu – tramwaju Alstom Citadis 403.

W samym mieście, jak i organizacji transportu publicznego, widać wpływ solidnych i dobrze zorganizowanych wschodnich sąsiadów. Linie tramwajowe są całkowicie wydzielone z ruchu ulicznego. W ścisłym centrum przebiegają przez pieszne deptaki, gdzie najłatwiej, a przede wszystkim najwygodniej dostać się tramwajem, ze względu na organizację ruchu oraz ograniczoną liczbę miejsc parkingowych. Komunikacja tramwajowa jest w pełni uprzywilejowana, a sygnalizacja świetlna jest wzbudzana przez tramwaje. Dodatkowo, motorniczy już z daleka jest informowany o zbliżającej się fazie światła dla swojego pojazdu. Sama infrastruktura także robi wrażenie. Wszystkie przystanki w mieście są takie same, posiadają automat do sprzedaży biletów oraz kasowniki na obu jego końcach (bilety należy kasować na przystanku, gdyż pojazdy nie posiadają kasowników!). Charakterystyczne są także wielkie tabliczki z nazwą przystanków oraz dodatkowe podwyższenia do pierwszych drzwi tramwaju, które umożliwiają bezproblemowy i bezpośredni wjazd wózka inwalidzkiego do pojazdu.

### Lyon

Komunikacja tramwajowa do tego przepięknie położonego miasta wróciła 22 grudnia 2000 r. – dokładnie po czterdziestu czterech latach od momentu jej likwidacji. Początkowo otwarto dwie linie: T1 oraz T2. Obecnie cała sieć liczy około 55 kilometrów i jest obsługiwana czterema liniami (T1-T4) przez miejskiego przewoźnika Transports en Commun Lyonnais (TCL). Do obsługi wszystkich linii zamówiono 73 sztuki dwukierunkowych tramwajów Alstom Citadis 302 z interesującym i nigdzie dotąd niespotkanym design'em ściany czołowej. Wszystkie są tramwajami o konstrukcji



**Strasbourg. Bombardier Eurotram podczas wymiany pasażerów na przystanku Homme de Fer. Na zdjęciu widoczna tablica z nazwą przystanku wraz z liniami, które dany przystanek obsługuje i ich kierunkami oraz kasowniki.**

*Fot.: Robert Bartkowiak, 15.08.2011*



**Lyon. Wygląd tych pojazdów to kwestia gustu. To co należy im oddać to niewątpliwy komfort podróżowania, dokładność z jakim zostały wykonane oraz przestronność.**

*Fot.: Robert Bartkowiak, 17.08.2011*

modułowej, złożonymi z pięciu członów. Obecnie przewoźnik realizuje kontrakt na dostawę nowych pojazdów. Tym razem - w wersji siedmiocłonowej z zachowaniem ich oryginalnego wyglądu.

Oprócz miejskiego przewoźnika, koncesję do przewozu pasażerów w 2006 r. otrzymało przedsiębiorstwo Rhônexpress SAS, tworząc ekspresowe połączenie dworca kolejowego Lyon Part-Dieu z lotniskiem Lyon-Saint Exupéry. Jest to dłuższy wariant linii T3, która jest całkowicie autonomiczna (posiada własną zajezdnię) i powstała w miejscu dawnej linii kolejowej. Charakterystyczne dla tego odcinka są szlabany na większości skrzyżowań z ruchem ulicznym, zamykane na czas przejazdu tramwajów oraz „mijanki” na wybranych przystankach, które pozwalają tramwajowi ekspresowemu, niezatrzymującemu się na wszystkich przystankach, wyprzedzić tramwaje linii T3. Rhônexpress do obsługi połączenia zakupił sześć Stadlerów Tango oraz wybudował swoją zajezdnię w pobliżu zajezdni TCL, zlokalizowanej na Meyzieu Z. I. Warto wspomnieć o oddzielnej taryfie na przejazd z lotniska na dworzec. Bilet w jedną stronę kupiony przez Internet kosztuje 13 euro, w biletomacie 14 euro, natomiast podróż tam i z powrotem to odpowiednio 23 i 25 euro. Mimo dość wygórowanej ceny, tramwaje cieszą się dużym zainteresowaniem podróżnych. Warto docenić fakt, że całą trasę tramwaj jadący z maksymalną prędkością 100 km/h pokonuje w 29 minut, a częstotliwość kursowania wynosi 15 minut.

Podobnie jak w przypadku Strasburga, sieć została wybudowana od podstaw i w związku z tym jest całkowicie wydzielona od ruchu ulicznego, a na wszystkich skrzyżowaniach pojazd szynowy ma bezwzględne pierwszeństwo. Przystanki widoczne są z daleka dzięki charakterystycznym oznaczeniom. Oprócz biletomatu zamontowano tablice informujące osoby oczekujące o rzeczywistym czasie odjazdu tramwaju. Warto również wspomnieć o dalszych planach rozwoju sieci tramwajowej, które są dość imponujące. W 2012 r. ma zostać oddany do użytku nowy odcinek do drugiego lotniska Lyon-Bron. Od 2013 r. linia T4 będzie kursować aż do IUT Feysine wraz z linią T1, natomiast w 2014 r. zostanie oddane do użytku



**Lyon. „Tramwajowe TGV” w drodze na lotnisko pomija jeden z wielu przystanków na trasie zwykłej linii T3, zatrzymując się tylko na wybranych.**

*Fot.: Robert Bartkowiak, 16.08.2011*

wydłużenie linii T1 z Montrochet do Debourg, gdzie mieści się stacja linii metra B.

### Nicea

W Nicei funkcjonuje jedna z młodszych sieci tramwajowych we Francji, którą oddano do użytku 26 listopada 2007 r. Wcześniej tramwaje można było tam spotkać w latach 1879 – 1953. Póki co Nicea dorobiła się tylko jednej linii T1 z Las Planas (gdzie mieści się zajezdnia tramwajowa pod parkingiem P+R) do Pont Michal. Do jej obsługi przeznaczono 28 Alstomów Citadis 302. Najciekawszym rozwiązaniem zastosowanym w tym mieście jest brak sieci trakcyjnej pomiędzy dwoma przystankami (Masséna - Opéra-Vieille Ville oraz Cathédrale-Vieille Ville – Garibaldi) w historycznej zabudowie miasta. Tramwaje stojące na przystanku podczas wymiany pasażerów składają pantograf i pokonują odcinek ze złożonym odbierakiem prądu, wykorzystując energię z akumulatorów. Warto również dodać, że miasto planuje dalszą rozbudowę sieci o kolejne dwie linie oraz przedłużenie linii T1 z Pont Michel do La Trinité.



**Nicea. Alstom Citadis 302 przed chwilą złożył pantograf i pokonuje odcinek Masséna – Opéra-Vieille bez sieci trakcyjnej..**

*Fot.: Robert Bartkowiak, 20.08.2011*





Jeden z dwóch punktów przesiadkowych z linii T1 na T2 – La Blancarde. Marsylia to także jedno z niewielu miast, które eksploatuje inne tramwaje niż Alstomy - Bombardier Flexity Outlook.

Fot.: Robert Bartkowiak, 21.08.2011

### Marsylia

Pierwsze tramwaje w Marsylii pojawiły się w 1876 r. i kursowały w starym wydaniu aż do 8 stycznia 2004 r. Najdłuższą kursującą linią była linia nr 68 na trasie z Noailles do Saint Pierre, na której bazuje obecna linia T1. W nowej wersji tramwaje wróciły 30 czerwca 2007 r. na odcinku Gantés – La Blancarde – Les Caillols. Następnie oddano do użytku odcinki: 8 listopada 2007 r. Eugène Pierre – La Blancarde, 27 września 2008 r. Noailles–Eugène Pierre oraz 23 marca 2010 r. Gantés – Arenç. Aktualnie Marsylia to dwie linie tramwajowe T1 (zielona) oraz T2 (żółta). Do ich obsługi przewoźnik Régie des Transports de Marseille (RTM) zakupił Bombardier Flexity Outlook. Na linii T1 można spotkać pięcioczęłkowe pojazdy, natomiast na T2 - siedmioczęłkowe. Charakterystycznym elementem tramwajów w Marsylii jest ich dodatkowe oznaczenie kolorem nad tablicą kierunkową. Warto dodać, że nowa sieć tramwajowa nie przyjęła się tak, jak wstępnie zakładano. Niewiele osób korzysta z nowych połączeń oraz komfortowych pojazdów. W związku z tym zaniechano dalszej rozbudowy istniejącej sieci.

### Montpellier

Początkowo tramwaje kursowały tamw latach 1883-1949. Decyzja o zamknięciu linii tramwajowej zapadła ze względu na dość dużą konkurencję motoryzacji. Komunikacja szynowa wróciła ponownie 30 czerwca 2000 r.. Wtedy to otwarto linię numer 1, która połączyła Paillade z nowym centrum handlowym Odyseum, biegnąc przez ścisłe centrum miasta. Symbolem linii została jaskółka, a nowo zakupione pojazdy dwukierunkowe – Alstom Citadis 401 (30 sztuk) – otrzymały kolor niebieski i kursują tylko na tej linii. Drugą linię otwarto sześć lat później, w grudniu 2006 r. Do jej obsługi przeznaczono 27 Citadisów 302 pomalowanych w dość nietypowy sposób – w kwiatki, które jednocześnie stały się symbolem nowej linii. Obecnie Transports de l'Agglomération de Montpellier (skrót: TAM) obsługuje sieć tramwajową o łącznej długości 35 km. Na 2012 r. planowane jest otwarcie kolejnej, trzeciej linii.



Montpellier to niewątpliwie bardzo kolorowe miasto za sprawą kursujących tutaj tramwajów: niebieskich na linii nr 1 oraz w kwiatki na linii nr 2.

Fot.: Robert Bartkowiak, 22.08.2011

Przykład zaledwie kilku francuskich miast (a jest ich dużo więcej) wskazuje na nowy trend, po zachłyśnięciu się przez Europę kolejami dużych prędkości TGV. Tym razem chodzi o rewolucję w ośrodkach miejskich, które często oprócz autobusów, czy też metra potrzebują do sprawnego funkcjonowania „czegoś” pośredniego. Tym pośrednim i znanym od już od końca XIX w., a na dodatek sprawdzonym rozwiązaniem, jest tramwaj. Z tego względu po latach zaniedbań reaktywowano ten już być może nieznany (młodszym) Francuzom środek lokomocji. Powstające zupełnie nowe sieci tramwajowe odznaczają się z reguły bardzo dobrym przygotowaniem projektu, co przekłada się na duży popyt i zainteresowanie tego typu usługą transportową. Ponadto korzysta się z zasobów wewnętrznych kraju i stawia głównie na rodzime produkty, pochodzące z Alstomu, co dodatkowo wpływa pozytywnie na celowość przeprowadzonej inwestycji. Na koniec nie pozostaje nic innego, jak zadać sobie pytanie: kiedy u nas mentalność w tej kwestii się zmieni?, Chyba jednak lepiej się nie denerwować...



**Interesujesz się komunikacją miejską?**  
**Zbierasz bilety, rozkłady jazdy i inne pamiątki?**  
**Chcesz poznać ludzi o podobnych zainteresowaniach?**

**Zapraszamy do KMPS!**

**Chcesz dowiedzieć się więcej? Zajrzyj na:**  
**[www.kmps.org.pl](http://www.kmps.org.pl) lub napisz: [zarzad@kmps.org.pl](mailto:zarzad@kmps.org.pl)**

## Czy możliwe jest pozyskanie kolejnych tramwajów z demobilu? *Helmut, Holender, a może Francuz?*

Karol Tyszką



**„Do wzięcia” będzie w najbliższych latach m.in. kilkanaście składów Tatra T6A2 + doczepka bierna 4NBWE. Obecnie kursują one po Rostocku.**

Fot.: Marcin Jurczak, 28.09.2008

Poznańskie MPK jako jedno z pierwszych przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce zdecydowało się na zakup tramwajów z zachodnioeuropejskiego demobilu. W latach 1991-1995 z Amsterdamu przybyło do nas 20 wagonów produkcji holenderskiej firmy Beynes. Stanowiły one jeden z trzech fundamentów wielkiej reformy komunikacji tramwajowej w Poznaniu, która poza zastąpieniem *holendrami* sędziwych wagonów typu N, objęła także stworzenie nowego układu linii i wprowadzenie taryfy czasowej.

Po zakupieniu kolejnych używanych wagonów z Dusseldorfu, Frankfurtu nad Menem i Amsterdamu, pojedynczy *holender* oraz flota *helmutów*, jak ochrzczono je w Polsce, stanowią obecnie około 1/3 taboru liniowego MPK. Mimo dość zaawansowanego wieku tych pojazdów, poznańskie MPK woli zastąpić nowymi Solarisami Tramino wagony generacji 105N. Jednakże żaden tramwaj nie może jeździć w nieskończoność – nawet jeśli wagony produkcji niemieckiego Duewaga zaliczyć można do „niezniszczalnych” pojazdów szynowych (czego dowodem może być prawie pół wieku eksploatacji ponad 80 sztuk „*ekskopenhaskich*” wozów typu GT6 w egipskiej Aleksandrii). Najstarszy obecnie GT8 we flocie poznańskiego MPK pochodzi z 1958 r., a więc jest już eksploatowany od 54 lat! Mowa o wagonie 661, o rok młodsze są natomiast: 650, 652, 654 i 662 (ostatni GT6 jest z 1957 r.). Następców tych pojazdów należałoby więc zacząć szukać raczej prędzej niż później – większość z nich trzeba będzie prawdopodobnie wycofać z użytku w ciągu najbliższej dekady.

Biorąc pod uwagę obecny stan finansów miasta oraz fakt, że budżet Unii Europejskiej na lata 2014-2020 będzie najprawdopodobniej mniej hojny niż obecny, obowiązujący do 2013 r., powstaje pytanie: czy po dobiegającym w tej chwili końca festiwalu zakupów i inwestycji (komunikacyjnych i nie tylko) Poznań będzie w stanie zakupić w ciągu najbliższych dziesięciu lat ok. 60 nowych wagonów niskopodłogowych by zastąpić jeżdżące obecnie *helmuty*? Pozostałe przy „*życiu*” po zakończeniu dostaw Solarisów wagony 105Na i Moderus Alfa też nie będą jeździć wiecznie.

W tabeli pokazano, gdzie w zachodniej Europie w ciągu najbliższych 10 lat będzie można znaleźć używane wagony, które mogłyby jeszcze służyć Poznaniowi w kolejnych latach. Wzięto pod uwagę następujące kryteria: wiek: co najmniej 20 lat (zakładając, że obecni właściciele wozów będą chcieli się ich pozbyć po ok. 30 latach), rozstaw szyn: 1435 mm lub podobne (np. 1450 mm), szerokość: maks. 2400 mm, długość: maks. 30 m (z kilkoma wyjątkami).

### Wagon możliwości

Kilka propozycji podanych w tabeli było już rozważanych w przeszłości – Poznań nie zdecydował się m.in. na zakup wozów typu Tw6000 (Hanower) oraz Pt/Ptb (Frankfurt nad Menem) ze względu na ich ciężar i powoli wysuwane elektrycznie stopnie. Zrezygnowano też z zakupu mocno zmodernizowanych wagonów marki Tatra z Berlina, które obecnie służą mieszkańcom Szczecina. Inne pozycje na liście zostały już „zaklepane” przez inne miasta – trudno sobie wyobrazić, by wozy z Kassel trafiły gdzieś indziej niż do Gorzowa Wielkopolskiego, a Brema dotychczas sprzedawała swoje używane wagony wyłącznie do swojego miasta partnerskiego – Timișoary w Rumunii. Powstaje pytanie: czy MPK Poznań chciałoby mieć w swojej flocie całkowicie niskopodłogowe wozy z Bremy? – o ile oczywiście najbardziej zadłużony kraj związkowy w Niemczech znajdzie fundusze na ich wymianę w ciągu najbliższej dekady. Podobny, lecz nieco krótszy wóz z Berlina objechał w latach 90. XX w. Polskę, jednak nie znalazł żadnych kupców – dzisiaj stan torowisk w Poznaniu jest już nieco lepszy, a wagony w całości niskopodłogowe kursują obecnie po całej sieci.

Warto też przemyśleć rozwiązania mniej standardowe. W Rostocku, po dostawie trzynastu nowych wagonów produkcji Vossloh Kiepe, zbędna stanie się część floty mocno zmodernizowanych wagonów Tatra T6A2 wraz z zakupionymi nieco ponad dziesięć lat temu niskopodłogowymi doczepami 4NBWE, produkowanymi m.in. w poznańskich zakładach HCP. Choć taki skład jest nieco mniej pojemny od pociągu złożonego z dwóch wagonów generacji 105N, to jednak jest od niego młodszy i oferuje niską podłogę. Problem małej pojemności można by też rozwiązać doczepiając wagony 4NBWE do bardziej pojemnych pojazdów – np. do zmodyfikowanych wozów austriackich, które są licencyjnymi wersjami dobrze nam znanych *helmutów* GT6.

Najciekawsze są chyba jednak wozy TFS z Rouen. Wagony te wymiarami odpowiadają naszym RT6N1, jednak mają nad nimi poważną przewagę – są dwukierunkowe, a by zrozumieć sens kupowania wagonów tego typu wystarczy spojrzeć na Kraków lub poznańską linię wahadłową nr 25, obsługiwaną m.in. wagonami przeznaczonymi dla tego miasta. Są one również stosunkowo nowe i dostępne „od zaraz” – dostawa nowych alstomów mających je zastąpić niedawno się rozpoczęła. Jedynym mankamentem jest to, że wozy kursują obecnie pod napięciem 750 V.

## Nowinki z Pyrogradu

Inną interesującą pozycję na liście stanowią wozy z Hagi. Mimo że są one wysokopodłogowe, to cechują się dużą pojemnością. Ich niewątpliwymi zaletami są wiek, a także dostępność i rozmiar floty – Haga podpisała niedawno umowę na zakup 40 tramwajów niskopodłogowych z firmą Siemens – dostawy mają się rozpocząć na początku 2014 r. Jednak biorąc pod uwagę wiek tych pojazdów, przy sprowadzeniu ich do Poznania, należałoby się zastanowić nad sensem ich przebudowy

na częściowo niskopodłogowe, tak jak uczyniono to w Krakowie z wagonami z Wiednia.

W ciągu następnych dziesięciu lat podaż używanych tramwajów z demobilu, o parametrach odpowiadających poznańskim warunkom eksploatacji, nie będzie zbyt duża. Niemniej, do kupienia będzie kilkadziesiąt, jeżeli nie kilkaset sztuk pojazdów o całkiem ciekawej konstrukcji, które będą mieć adekwatne parametry z punktu widzenia realiów poznańskiej sieci tramwajowej.

<b>Potencjał tramwajowego demobilu</b>					
<b>Miasto</b>	<b>Typ pojazdu</b>	<b>Lata produkcji</b>	<b>Ilość [szt.]</b>	<b>% niskiej podłogi</b>	<b>Uwagi</b>
<b>AUSTRIA</b>					
Wiedeń	SGP E1/E2, c1-c6	E1: 1966-1976; E2: 1978-1990	E1: ok. 160; E2: 121	0	Dostawa nowych wagonów w toku (ok. 70 szt.)
Graz	SGP/Duewag GT6, GT8	GT6: 1966-1976; GT8: 1963-1973	GT6, E1: 10; GT8: 38, patrz uwagi	0	Dostawa nowych wagonów w toku (45 szt.)
<b>NIEMCY</b>					
Berlin	Tatra KT4D, T6A2, B6A2	1980-1990	KT4D: >200; T6A2: ok. 50; B6A2: ok. 50.	0	Dostawa nowych wagonów w toku
Brema	AEG GT8N	1992-1996	78	100	Długość 36 m, brak planów zastąpienia
Duesseldorf	Duewag GT8SU	Ok. 1974	Ok. 30	0	Dwukierunkowe, automatycznie wysuwane stopnie, brak planów zastąpienia
Duisburg	Duewag GT10NC-DU	1986-1993	45	Jeden z dwóch krótkich członów środkowych	Dwukierunkowe, długość >30 m, brak planów zastąpienia
Frankfurt nad Menem	Duewag Ptb	1973-1978	Ok. 57	0	Dwukierunkowe, automatycznie wysuwane stopnie, złożono zamówienie na wagony mające je zastąpić
Hanower	LHB Tw6000	1980-1992	>160	0	Dwukierunkowe, automatycznie wysuwane stopnie, złożono zamówienie na wagony mające je zastąpić (146 szt.)
Kassel	Duewag NGT6C lub N8C	N8C: 1981-1986 NGT6C: 1990-1994	N8C: 22 NGT6C: 25	N8C: 0 NGT6C: ok. 60	Patrz uwagi pod tabelą, dostawy nowych wagonów w toku
Magdeburg	Tatra T6A2, B6A2	1989	T6A2: 10 B6A2: 5	0	Złożono zamówienie na wagony mające je zastąpić
Poczdami	Tatra KT4D	1979-1987	Ok. 30	0	Dostawa nowych wagonów w toku
Rostock	Tatra T6A2 HCP/Bombardier NB4WDE	T6A2: 1989-1990 NB4WE: 2001-2002	T6A2: ok. 17; NB4WE: 17	T6A2: 0; NB4WE: 100	Złożono zamówienie na wagony mające je zastąpić
<b>FRANCJA</b>					
Rouen	Alstom TFS2	1994	28	Ok. 65	Dwukierunkowe, dostawy nowych wagonów w toku
Paryż	Alstom TFS2	1992-1997	35	Ok. 65	Dwukierunkowe
Nantes	Alstom TFS1	1985-1994	46	Krótki człon środkowy	Dwukierunkowe
Grenoble	Alstom TFS2	1989-1997	53	Ok. 65	Dwukierunkowe
<b>HOLANDIA</b>					
Amsterdam	LHB 10G BN-ACEC 11/12G	10G: 1979-1980 11/12G: 1989-1990	10G: 16 11/12G: 45	11/12G: krótki człon środkowy	20 szt. 12G: dwukierunkowe; brak planów zastąpienia
Haga	BN-ACEC GTL8	1981-1984, 1991-1993	Ok. 150	0	Złożono zamówienie na wagony mające je zastąpić (40 szt.)

### Uwagi:

Kassel: obecnie przedsiębiorstwo KVG Kassel zastanawia się nad wyborem kolejnej serii wozów do likwidacji/sprzedaży, w wagonach NGT6C wykryto problemy z konstrukcją nośną pojazdów;

Graz: w tym 15 szt. wagonów GT8 typu „Mannheim”

Opr.: Karol Tyszka

## Wspomnienia ubiegłego lata „Majówka z ciuchcia” na GKW

Dariusz Żaruk

21 maja 2011 r. imprezą pt. „Majówka z ciuchcią” rozpoczęła letni sezon Gnieźnieńska Kolejka Wąskotorowa. Zainteresowanie wydarzeniem było na tyle duże, że uruchomiono dwa składy. Pierwszy, ciągnięty przez Lxd2-343 z trzema rumuńskimi doczepkami, jechał bez postojów, ponieważ był przeznaczony dla osób, które chciały tylko odpocząć na łonie natury i miło spędzić dzień. Drugi, najważniejszy dla miłośników, pociąg składał się z parowozu Px48-1919 oraz trzech wagonów: dwóch brankardów oraz 3Aw. Przed wyjazdem, w Gnieźnie, można było zakupić pamiątki związane z wąskotorówką, a każdy uczestnik wycieczki otrzymał plakat.

W drodze do Powidza zatrzymaliśmy się w Żelazkowie, a następnie w Niechanowie, gdzie dogoniliśmy skład ze „spalinówką”. Po wykonanym tzw. najeździe wyruszyliśmy w stronę Miroszki, gdzie na prośbę uczestników zorganizowano dwa kolejne. Później „wodowanie” w Witkowie oraz „fotostopy”: na łuku w Strzyżewie oraz w Ługach. W Powidzu ustawiono oba składy obok siebie. Niestety, dalej nie można było jechać z powodu łuku w okolicach Ostrowa, który to uniemożliwiał. Następny „fotostop” był już w drodze



Ługi, Lxd2-343 oczekuje na powrót podróżnych z „Ługowiska”.

Fot.: Dariusz Żaruk, 21.05.2011



Żelazkowo, Px48-1919 w czasie fotostopu.

Fot.: Dariusz Żaruk, 21.05.2011

powrotnej między Powidzem a Charbinem. Jadąc do Gniezna zatrzymaliśmy się w okolicach wsi Ługi, skąd większość poszła pieszo do oddalonego około 150 m od linii – „Hobby Club Ługowisko”. Tam miało być ognisko, ale był grill. Każdemu uczestnikowi przejazdu nieodpłatnie przysługiwała kiełbasa, a jeśli ktoś miał ochotę na coś więcej, to musiał już zapłacić – średnio 5 zł za każdy artykuł. Na miejscu organizatorzy zapewnili także przejazdy quadami, strzelnicę oraz muzykę na żywo.

Dwugodzinny postój był znacznie za długi – większość miłośników zebrała się przy pociągu już po godzinie, a zaoszczędzony czas można by było wykorzystać na dodatkowe „fotostopy”. W drodze powrotnej żadnych postojów, niestety, już nie zorganizowano, przez co zamiast o 19 w Gnieźnie byliśmy o 18.15. Jeszcze przed wyruszeniem z Gniezna wszyscy zastanawiali się, dlaczego lokomotywa i wagony są porysowane, jednak szybko się tego dowiedzieliśmy. Krzaki rysując po lakierze wydawały przerażający pisk, wdzierając się jednocześnie do wnętrza wagonu. Samą imprezę długo będę miło wspominać, tym bardziej, że pogoda dopisała i zdjęcia wyszły znakomicie.

## Letni wyjazd klubowy AD2011... czyli „zaliczanie” wąskotorówek inaczej Z wizytą na Opalenickiej KD

Andrzej Kłos

Sierpień jest dobrym miesiącem na to, by w klubowym gronie wyruszyć na „zaliczanie” żelaznych szlaków o mniejszym czy większym rozstawie. Rozważano ambitne opcje, m.in. koleje używane na co dzień tylko w ruchu towarowym, jak Kaliska Kolej Dojazdowa czy koleje górnicze Kopalni Węgla Brunatnego w Koninie. Skończyło się jednak na kolejce, wożącej na transporterach do 1993 r. towary, a potem zmagającej się tylko z uruchamianiem pociągów

osobowych. Mowa o Opalenickiej Kolei Dojazdowej, którą „zaliczaliśmy” inaczej, bo rowerem obok lub po rozebranych wąskotorowym szlaku.

Organizator, niezastąpiony przy planowaniu wyjazdów Tomasz Gieżyński, zaproponował dwie soboty – 20 i 27 sierpnia 2011 r., do wyboru ze względu na pogodę. Po wahaniach, spowodowanych piątkowymi opadami, wyjeżdżający klubowicze po nawiązaniu łączności w sobotę rano, zdecydowali się jechać w pierwszym



**Zaskakujące odkrycie na trasie – niespodziewane tory kolejki folwarcznej, tuż przed wjazdem do „PGR” w Brodach.**

*Fot.: Andrzej Kłos, 20.08.2011*

terminie. Po uprzednim zakupieniu biletów, pięcioosobowa grupa ruszyła pociągiem osobowym Regio nr 87323 z Poznania Głównego do Nowego Tomysła. Tam, tuż obok stacji normalnotorowej, w okolicach dawnego budynku dworcowego „Nowy Tomysł Wąskotorowy”, zaczęła się przejażdżka. Początkowo trasa była łatwa – wyasfaltowana ścieżka rowerowa, biegnąca w miejscu nieistniejących już torów kolejowych, skończyła się już na granicy gminy.

### **Echa kolejki**

Dalej kontynuowaliśmy jazdę szosą, mijając byłe przystanki kolejki w kolejnych wioskach. Nie omieszkaliśmy oczywiście zajrzeć do kompleksu pałacowego w Wąsowie, gdzie zrobiliśmy krótką przerwę. Naszym najbliższym celem była dawna stacja węzłowa Opalenickiej Kolei Dojazdowej – Trzcianka Zachodnia. Oprócz budynku stacyjnego z nastawnią, zaadaptowanego na mieszkania, niewiele zostało się po kolejce – trzy szyny na stacji (w tym jedna „wrośnięta” w topolę) i odcinek toru w przejeździe na pobliską stację paliw.

Po dokonaniu oględzin i sporządzeniu dokumentacji fotograficznej, udaliśmy się w dalszą podróż do Lwówka. Po drodze zaskoczyły nas pozostałości po kolejce folwarcznej w Brodach. Najpierw, naszym oczom ukazały się wąskie tory w bruku przed wsią, potem dłuższe odcinki, połączone rozjazdami, na terenie Eksperymentalnego Gospodarstwa Rolnego poznańskiego Uniwersytetu Przyrodniczego w Brodach oraz tory bocznic o rozstawie 750 mm – prześwicie opalenickiej kolejki, jaki miała od otwarcia w 1886 r. do XXI w.

Po pokonaniu trudności, takich jak wiejący w twarz wiatr, dotarliśmy do niezwykle urokliwej stacji we Lwówku. Pod czterema modrzewiami znajduje się budynek dworcowy, mieszczący kasę biletową

i bagażową oraz poczekalnię z przybudówką (była siedziba zawiadowcy stacji) oraz budynek z rampą. W bardziej oddalonej od drogi części stacji zlokalizowana jest ruina pomocniczej lokomotywni. Sporządzenie dokumentacji fotograficznej zajęło nam chwilę, a wszyscy myślami krążyli już wokół, reklamowanej przez Tomasza restauracji „Lwowianka”. Na miejscu zaskoczył nas ogrom miejsc przygotowanych na stypę, bowiem szykowano przyjęcie dla 150 osób po pogrzebie, jak to wyjaśniła kelnerka, „osoby mającej dużą rodzinę”. Po „wodowaniu” i „nawęgleniu” oraz uiszczeniu niskich rachunków w restauracji, ruszyliśmy w kierunku drugiej stacji stycznej z „normalnotorową” magistralą E20 – Opalenicy.

### **Poszukiwacze śladów**

W Pakoślawiu zboczyliśmy z szosy w celu poszukania dawnej bocznic do folwarku i cegielni. Po przejechaniu nasypem pod poPGRowskie zabudowania, naszym oczom ukazał się wąski tor w bruku. Po wykonaniu dokumentacji fotograficznej, ruszyliśmy dalej. Przystając jak niegdyś kolejka, drugi raz przejechaliśmy przez Trzciankę Zachodnią. Za nią pojawiły się podkłady betonowe w gruncie, budynek stacyjny w Michorzewie, a w Rudnikach zobaczyliśmy zalany asfaltem tor w jezdni, po bocznic towarowej do Sędzin. Na wjeździe



**Gospodartwo doświadczalne poznańskiego Uniwersytetu Przyrodniczego w Brodach.**

*Fot.: Andrzej Kłos, 20.08.2011*

## Klubowicze w akcji

do Opalenicy zachowano w podjazdach do posesji dwa odcinki toru. Dalej przejechaliśmy koło cukrowni, do której kolejką zwożono buraki cukrowe i z której wywożono wystodki. Obok niej znajdowało się także jednopoziomowe skrzyżowanie toru wąskiego z normalnym, które kiedyś było bardzo powszechne, a obecnie zachowało się ich niewiele.

W końcu dotarliśmy do stacji Opalenica Wąskotorowa, która zupełnie została pozbawiona kolejowego charakteru. W miejscu dawnych torów i rozjazdów, znajduje się obecnie plac zabaw z ogródkiem, a budynek został zamieszkały. Jadąc pociągiem po magistrali, nadal widać wieżę, budynki stacyjne oraz rampę przeładowni. Tam nastąpił kres naszej podróży rowerem. Niedługo po przybyciu wsiedliśmy w powrotną „osobówkę” do Poznania.

Wyjazd można uznać za udany. Pogoda dopisała – nie było za gorąco, nie padał deszcz, chociaż chwilami w twarz wiał wiatr. Trasa kolejki była ciekawa i wiodła



Jak co roku na ulice Poznania, w dwa przedświąteczne weekendy, wyjechała „Świąteczna bimba”. Przystrojony w girlandy oraz węże świetlne skład N+ND woził Poznaniaków, wprawiając ich w świąteczny nastrój. Okazja była wyjątkowa, bowiem „Świąteczną bimbę” zorganizowano już po raz dziesiąty. Jeździła ona trasą linii nr 2, która kursuje z Ogrodów na Dębiec, odwiedzając od wielu lat wciąż te same okolice Jeżyc, centrum czy Wildy.

Co działo się na pokładzie „Świątecznej bimby”? Każde dziecko mogło wziąć udział w konkursie, w którym za odpowiedź na pytanie związane ze świętami lub zaśpiewanie kolędy, można było otrzymać prezenty ufundowane przez MPK oraz sponsorów. Pasażerowie byli też poczęstowani cukierkiem przez obecną w tramwaju Śnieżynkę lub Mikołajów.

Jadący ulicami Poznania skład eNów budził duże zdziwienie, ale też wiele pozytywnych reakcji. Niektórzy wsiadali do „bimby” niepewnie, często też padało pytanie: „Czy to normalna dwójka?”. Wśród wielu starszych mieszkańców Poznania mknąca ulicami miasta „bimba” przywoływała liczne wspomnienia, dzięki którym na ich twarzy pojawiał się uśmiech. Ubiegłoroczną edycję „Świątecznej bimby” należy zaliczyć do udanych, dlatego nie pozostaje mi nic innego, jak zaprosić do wspólnej przejażdżki już za niecały rok.

**Tekst: Jakub Jankowski,  
fot.: Krzysztof Dostatni**

przez malownicze, wielkopolskie tereny. Dzięki wycieczce udało nam się „rozprawić” z większością rozebranego szlaku. Po pokonaniu ponad 60 km rowerem, niektórzy narzekali na swoje mięśnie, ale tylko w dniu wyprawy! Wyjazd unaoczniał nam, jak kiedyś wiodła kolejka i jak mogła wyglądać przejażdżka nią. Może w tym roku znów ruszymy rowerami „śladem” już nieistniejących (wąskich) torów...



**Pakosław. Bocznicza Opalenickiej KD do folwarku i cegielni.**

*Fot.: Andrzej Kłos, 20.08.2011*

### PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,  
os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań

ADRES REDAKCJI: os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań

E-MAIL REDAKCJI: [przystanek@kmps.org.pl](mailto:przystanek@kmps.org.pl)

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

STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Robert Bartkowiak,  
Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Andrzej Kłos, Janusz Podolak

KOREKTA: Małgorzata Bandosz

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.