

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 4 (122)
26 czerwca 2012 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Linie turystyczne w sezonie 2012 Zerówka i setka powracają

Krzysztof Dostatni



Jelcz PR110 i skład N+ND w obsłudze linii turystycznych. Zerówka i setka tradycyjnie już rozpoczynają kursy z ul. Gajowej.

Od początku funkcjonowania linii turystycznych, który miał miejsce w 1999 r., ich oferta jest systematycznie rozwijana przez MPK Poznań oraz Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Już trzynaste lat temu na regularne kursy po najciekawszych zakątkach Poznania, jako linia turystyczna 0, wyjechał historyczny skład N+ND. Wówczas funkcjonowała ona wyłącznie w okresie wakacji szkolnych. Z uwagi na konieczność skierowania historycznych wagonów 602 i 456 do remontu, przez dwa kolejne lata zerówka nie pojawiła się na poznańskich torach. Odnowiony zestaw N+ND na linię 0 powrócił w 2002 r. W następnych latach wzbogacono ofertę linii turystycznych. Od 2004 r. dla konduktorów linii 0 wprowadzono umundurowanie, a od 2005 r. uruchomiono linię turystyczną 100, którą do dziś obsługuje, odrestaurowany przez MPK Poznań, jelcz, zwany „ogórkiem”. Kolejnym ważnym momentem w historii linii turystycznych był 2007 r. Na mocy trójstronnego porozumienia MPK Poznań, Centrum Turystyki Kulturowej „Trakt” oraz Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych na liniach 0 i 100 pojawiły się specjalne nagrania, odtwarzane w czasie jazdy, informujące o historii mijanych zakątków miasta. Ponadto obsługa linii turystycznych została ubrana w historyczne umundurowanie, przygotowano historyczne torby konduktorskie oraz wprowadzono nowy rozkład jazdy, zakładający możliwość przesiadek pomiędzy liniami 0 i 100 oraz kolejką „Maltanka”.

Od tego momentu zerówka dojeżdżała do Muzeum w zajezdni tramwajowej przy ul. Głogowskiej. W celu urozmaicenia oferty linii turystycznych, w kolejnych latach podjęto współpracę z przewodnikiem – Januszem Górnym, który regularnie pojawiał się na wybranych kursach tematycznych linii 0. Ich trasy były specjalnie układane, celem odwiedzania kolejnych zakątków Poznania i przypominania mieszkańcom oraz turystom ważnych dla Poznania rocznic, związanych z rozwojem komunikacji miejskiej.

Zmiany, związane z utworzeniem w Poznaniu Zarządu Transportu Miejskiego i rozdzieleniem funkcji organizatora i operatora komunikacji w aglomeracji poznańskiej od 2012 r., rozszerzono również o zasady funkcjonowania linii turystycznych. Pracę przewoźną na liniach 0 i 100 od br. włączono do ogólnego zamówienia na usługi komunikacyjne, zlecane MPK Poznań przez ZTM w Poznaniu. W lutym br., w siedzibie ZTM, odbyło się spotkanie przedstawicieli ZTM, MPK oraz KMPS. Jego celem było wypracowanie zasad finansowania i funkcjonowania linii turystycznych. KMPS dążył do tego, by zachowały one swój charakter i były nadal obsługiwane przez historyczny tabor oraz kierowców, motorniczych i konduktorów w tradycyjnych mundurach. Zaproponowano także połączenie oferty przewoźowej linii Z (dotychczas funkcjonującej na trasie Śródka – Nowe ZOO) oraz linii turystycznej 100. Dzięki temu diametralnie rozszerzono ofertę kursów linii 100. Nowa trasa połączyła ul. Gajową z Nowym ZOO, po



Ikarus 280.26 na przystanku Rondo Śródka.

*fot. 2 * Krzysztof Dostatni, 6.05.2012*



Linie 100 obsługuje kilka różnych autobusów. Wśród nich znajdują się m.in. DAF MB200 1934 i Ikarus 280.26 1545.

Na zdjęciu – DAF oczekujący na pasażerów i Ikarus holowany przez swojego technicznego brata do zajezdni Warszawskiej.

fot. Jakub Jankowski, 1.05.2012

drodze zahaczając o Termy Maltańskie, a w drodze powrotnej również o Cytadelę. Na linię tę kierowane są trzy autobusy historyczne, które realizują kursy

w każdą sobotę i niedzielę w godz. 10.00 – 18.00, z częstotliwością co 30 min. Pewne zmiany wprowadzono również na trasie zerówki. Została ona wydłużona i poprowadzona do jednego z najpiękniejszych zakątków Poznania, jakim jest Park Sołacki. Rozkład umożliwi zarówno zwiedzenie Muzeum, jak i spacer po parku. Nowością jest też to, że zerówka jeździ w soboty i niedziele. Rozszerzona została także oferta kursów nocnych „Poznaj Poznań nocą”, które od maja do września realizowane są co tydzień, w soboty.

Linie nr 0 i 100, w 2012 r. rozpoczęły funkcjonowanie od 27 kwietnia, stąd jest jeszcze za wcześnie na formułowanie wniosków z już zrealizowanych kursów. Nie obyło się jednak bez drobnych awarii historycznych autobusów, które spędziły całą zimę pod gołym niebem. W związku z tym, na linii 100 przez pierwsze dni spotkać można było całą gamę autobusów, eksploatowanych w MPK Poznań. Oprócz *ogórka*, *peerki* i Ikarusa przegubowego pojawił się również DAF, Ikarus 260, Ikarus 435 (tzw. biała dama), a także niskopodłogowe many, neoplany i solarisy. W najbliższym czasie na trasach linii turystycznych uzupełniona zostanie infrastruktura przystankowa i będzie opracowana ulotka informacyjna. Ponadto przewozy będą ciągle monitorowane, aby jak najlepiej dopasować ofertę do występujących potrzeb i wprowadzać kolejne atrakcje.

Rozkłady jazdy linii turystycznych w sezonie 2012

Linia tramwajowa nr 0 (soboty i niedziele, 28.04-30.09)

Odjazdy z ul. Gajowej: soboty 17:00 i 19:00, niedziele 13:00 i 15:00

GAJOWA - Zwierzyniecka - Kraszewskiego - Dąbrowskiego - Roosevelta - Głogowska - ZAJ. GŁOGOWSKA - Hetmańska - 28 Czerwca - Górna Wilda - Królowej Jadwigi - Strzelecka - Podgórna - Marcinkowskiego - Plac Wolności - Fredry - Pułaskiego - Wielkopolska - PIĄTKOWSKA - Wielkopolska - Pułaskiego - Roosevelta - Zwierzyniecka - GAJOWA

Linia tramwajowa nr 0N (soboty, 5.05-29.09)

Odjazdy z ul. Gajowej: w maju, sierpniu i wrześniu 21.00; w czerwcu i lipcu 22.00

GAJOWA - Zwierzyniecka - Kraszewskiego - Dąbrowskiego - Roosevelta - Głogowska - Hetmańska - 28 Czerwca - Górna Wilda - Królowej Jadwigi - Strzelecka - Podgórna - Gwarna - Święty Marcin - Podgórna - Dowbora Muśnickiego - Kórnicka - Jana Pawła II - Wyszyńskiego - Estkowskiego - Małe Garbary - plac Wielkopolski - 23 lutego - Mielżyńskiego - Fredry - Roosevelta - Zwierzyniecka - GAJOWA

Linia autobusowa nr 100 (soboty i niedziele, 28.04-30.09)

Odjazdy z ul. Gajowej: od 10.00 do 17.30, co 30 minut

GAJOWA/STARE ZOO - Sienkiewicza - Mickiewicza - Zwierzyniecka - Święty Marcin - Marcinkowskiego - Plac Wolności - 3 Maja - Ratajczaka - Kościuszki - Krakowska - Kazimierza Wielkiego - Most św. Rocha - Piotrowo - Berdychowo - Jana Pawła II - RONDO ŚRÓDKA - Warszawska - św. Michała - Warszawska - Osiedle Maltańskie - Krańcowa - MALTA/NOWE ZOO

Powrót: MALTA/NOWE ZOO - Krańcowa - Osiedle Maltańskie - Warszawska - św. Michała - Warszawska - RONDO ŚRÓDKA - Świętojańska - św. Michała - Warszawska - Wyszyńskiego - Estkowskiego - Garbary - Pułaskiego - Przepadek - Księcia Józefa - Działowa - Wolnica - Marcinkowskiego - Plac Wolności - 3 Maja - 27 Grudnia - Fredry - Kościuszki - św. Marcin - Zwierzyniecka - GAJOWA/STARE ZOO

Taryfa opłat

Na ww liniach obowiązują bilety specjalne, sprzedawane przez konduktorów.

Bilet normalny: 4 zł, ulgowy: 3 zł, rodzinny: 12 zł.

Zakończył się remont torowiska przy placu Wolności Nowe tory nie tylko dla kibiców

Marcin Jurczak



Manewry z udziałem 13/5 270+271. W miarę możliwości na trzynastkę kierowano wagony RT6N1, a manewr cofania wspomagał dodatkowy motorniczy.

fot. Marcin Jurczak, 19.04.2012

Remont torowiska na ul. 27 Grudnia rozpoczął się 14 kwietnia br. Ze względu na kilka komunikacyjnych ciekawostek warto szerzej omówić te prace – w szczególności pod kątem organizacji ruchu w śródmieściu. Remont objął torowisko tramwajowe na ul. 27 Grudnia – od al. Marcinkowskiego, aż do zwrotnicy przy „Okraglaku”. Przy okazji wymieniono łuki na wjeździe z ul. Św. Marcin w ul. Marcinkowskiego i z ul. Marcinkowskiego w ul. 27 Grudnia – konieczne było zatem zamknięcie ruchu tramwajowego w obu kierunkach. Remont trwał miesiąc, tramwaje wróciły na swoje trasy we wtorek 15 maja. Tuż obok remontowanego odcinka trwała już budowa strefy dla kibiców – inwestycję należało zatem ukończyć przed rozpoczęciem Euro 2012.

Prowadzone prace miały charakter odtworzeniowy i były realizowane w celu poprawienia stanu technicznego ul. 27 Grudnia. Szkoda, że nie zdecydowano się na kompleksową modernizację, w tym przesunięcie torowiska bliżej placu Wolności. Znacznie poprawiłoby to bezpieczeństwo pasażerów korzystających z przystanku pod Arkadią, wyeliminowałoby potencjalne punkty kolizyjne, związane z przecinaniem torów tramwajowych przez samochody, skręcające w lewo (np. w ul. Kantaka), a także byłoby bardziej przyszłościowe (mając w perspektywie budowę lewoskrętu z ul. 27 Grudnia w ul. Ratajczaka). Godne rozważenia jest również utworzenie jednego wspólnego przystanku (zamiast osobnych – Plac Wolności i Marcinkowskiego), zlokalizowanego w połowie drogi pomiędzy przystankami już istniejącymi. Remont połączony z przesunięciem torowiska wymagałby jednak znacznie większej ilości czasu (choćby na przygotowanie dokumentacji) i byłby dużo droższy – prowadzone prace potraktować należy zatem jako kompromis.

Niestety, po raz kolejny „mści się” brak możliwości skrętu tramwajów jadących od strony mostu św. Rocha

w lewo, w kierunku ul. Strzeleckiej (lub chociaż łącznika przez ul. Zieloną) – jedyną możliwością utrzymania ruchu do centrum od strony Rataj i Wildy jest zatem trójkątowanie wagonów na al. Marcinkowskiego. Właśnie z takiej możliwości skorzystano przy okazji remontu. Choć pierwotnie rozważano skrócenie do al. Marcinkowskiego linii 2 i 13, to ostatecznie pozbawiono możliwości bezpośrednio dojazdu do centrum mieszkańców Wildy, zwiększając w zamian częstotliwość linii 13. Linie 2 i 9 skierowano objazdem (od Ogrodów/Piątkowskiej) przez rondo Kaponiera, Towarową, Królowej Jadwigi, Górną Wildę (wykorzystano nieużywane łuki węzła Półwiejska) i dalej w kierunku Dębca. Linie 3 i 11 (z Wilczaka i Piątkowskiej) skrócono do placu Wielkopolskiego (w obu kierunkach przez ul. Gwarń). Szesnastka kursowała jeszcze bardziej skomplikowaną trasą niż dotychczas (os. Sobieskiego – plac Wielkopolski – rondo Śródką – rondo Rataje – most Dworcowy – Górczyn). Trasę N21 skrócono do ul. Gwarnej.

Linia 13

Warto zwrócić uwagę na linię 13. W dni robocze kursowało na niej 6-12 brygad (7 od rana, 12 w szczycie porannym, 10 w międzyszczytce, 12 w szczycie popołudniowym i 6 wieczorem), 6-8 brygad w soboty (6 od rana i po południu, 8 w szczycie) i 4-6 brygad w dni świąteczne (4 od rana, 6 od godz. 10). Skierowanie linii 13 do al. Marcinkowskiego jednak tylko z pozorów było zadaniem łatwym. Na remontowanym odcinku należało wyłączyć napięcie w sieci trakcyjnej, najbliższe izolatory sekcyjne znajdowały się natomiast... na przystankach Marcinkowskiego. Od strony ul. Św. Marcin udało się cofnąć izolator o jeden odcinek – by tramwaje cofające na przystanek nie wyjeżdżały na odcinek pozbawiony zasilania. Problem pojawił się na drugim przystanku – ze względu na układ słupów nie było możliwości przesunięcia izolatora w kierunku Arkadii. Były dwa rozwiązania tej kwestii – skierowanie na linię 13 wyłącznie wagonów niskopodłogowych z pantografem umieszczonym daleko za kabiną motorniczego (a więc zatrzymujących się na przystanku końcowym Marcinkowskiego pantografem przed izolatorem sekcyjnym) lub obsługa „trzynastki” składami 105Na, zasilanymi z drugiego pantografu. Zdecydowano się na połączenie obu możliwości – na linię 13 wyjechały zarówno taty RT6N1, jak i *stopiątki*.

Założono, że trzynastki zakończą jazdę na przystanku Marcinkowskiego, a następnie będą wycofywały bez pasażerów na drugi przystanek, skąd po zmianie kierunku jazdy skręca w prawo i pojedą w kierunku Starołęki. O ile w przypadku wagonów RT6N1 problemu nie było, o tyle pojawił się on z wagonami 105Na, które po modernizacji w wersji poznańskiej posiadają pulpity cofania, na których nie ma przycisków otwierania i zamykania drzwi. Motorniczy, by wejść do drugiego wagonu, musi zatem otworzyć sobie drzwi i cofając ma tym samym otwarte drzwi. Wjazd tramwaju z otwartymi drzwiami na przystanek początkowy mógłby być niebezpieczny dla pasażerów. Istnieją, co prawda, możliwości cofania z zamkniętymi drzwiami, ale oznacza

to sporo „biegania” przy przełączaniu wagonów lub konieczność korzystania z zawodnych (gdyż rzadko używanych) kłapek awaryjnego otwierania drzwi. Pozostaje jeszcze ewentualność cofania z nawrotnikiem pierwszego wagonu ustawionym „do tyłu” – skład może wówczas cofać z zamkniętymi drzwiami, ale bez awaryjnego hamulca szynowego, co ze względów bezpieczeństwa jest niewskazane.

Problematyka stopy

Jak poradzić sobie z problemem drzwi i dzwoniących przy cofaniu dzwonek w stopy? W miarę możliwości, na linię 13 kierowano wszystkie sprawne wagony RT6N1 – co ograniczyło ilość składów do niezbędnego minimum. W godzinach największego ruchu, na al. Marcinkowskiego kierowano dodatkowego motorniczego, który „zamykając” motorniczego w II wagonie przed cofaniem i „wypuszczając” po wykonaniu tego manewru, eliminował ryzyko wypadku przy wjeździe na przystanek. Już pierwszego dnia remontu zaobserwowano stopy na II pantografie (332+333 jako 13/3). Na potrzeby linii 13 przystosowano także rezerwę z zajezdni Forteczna – by w sytuacji awaryjnej mogła zasilić trzynastkę. Oczekiwała ona na zatrudnienie z podniesionym drugim pantografem. Udało się zaobserwować kilka ciekawych sytuacji, gdy wagony na II pantografie pojawiły się na innych niż trzynastka liniach. Od 17 kwietnia na linii 12/11 we wszystkie dni robocze kursował skład zasilany z II wagonu – brygada 12/11 przechodzi bowiem wieczorem na rezerwę czynną. W tej roli zwykle widywany był skład 314+315, a co najmniej raz (26 kwietnia) na 12/11 pojawił się 312+313. Pociągi zasilane z II pantografu zauważono także na liniach: 18/2 (256+255, 26 kwietnia od rana), 12/3 (288+289, 26 kwietnia), 4/2 (312+313, 26 kwietnia wieczorem, jako rezerwa), 26 (314+315, 27 kwietnia) czy 8/5 (250+249, 8 maja). To oczywiście tylko kilka obserwacji, sytuacji takich na pewno było więcej.

Przy okazji warto pokusić się o małą dygresję – w niektórych miastach spotkać można składy kursujące z drugiego pantografu. W Poznaniu pantograf II wagonu jest na stałe zablokowany metalowym uchwytem – podczas jazdy na trasie może go „uwolnić” wyłącznie pogotowie techniczne. Może warto rozważyć odpięcie drugich pantografów? W razie niewielkiej awarii pierwszego (typu wyszczerbiony/złamany ślizg) motorniczy mógłby kontynuować jazdę z pasażerami



Spotkanie na MRCI – T9/1 1753 i 13/6 405.

foto. Marcin Jurczak, 19.04.2012

na drugim pantografie – przynajmniej do końcówki. Obecnie wymagana jest interwencja pogotowia technicznego, po której tramwaj i tak musi zjechać do zajezdni. Eksploatacja wagonów na II pantografie pokazała, że rozwiązanie to jest możliwe. Pozytywnie ocenić należy elastyczne podejście do tematu i zaangażowanie w obsługę linii, jakie wykazali pracownicy S-3. Obyło się bez większych problemów, choć podczas jednego z pierwszych dni objazdów, doszło do przypadkowego przejechania izolatora – za wyznaczającą koniec trasy na al. Marcinkowskiego żółtą linię przejechał motorniczy taty.

Linia T9

Obsługę komunikacji zastępczej zapewnił wydział A-1, wystawiając autobusy na linię T9. Uwagę zwraca oznaczenie, nawiązujące do dziewiątki, którą zastępowała. Dopiero w ostatnim czasie zaczęto korzystać z możliwości, jakie dają wyświetlacze elektroniczne – zamiast linii tramwajowej N21 pojawił się autobus T21, zamiast dziewiątki – *tedziwiątka*. Autobusy kursowały trasą: AWF – Królowej Jadwigi – Karmelicka – Krakowska – Strzelecka – pl. Wiosny Ludów – Podgórna – al. Marcinkowskiego – pl. Wolności – 27 Grudnia – Gwarna – Święty Marcin – rondo Kaponiera (powrót: rondo Kaponiera – Święty Marcin – al. Marcinkowskiego – Podgórna – pl. Wiosny Ludów – Strzelecka – Garbary – AWF). Na trasie pojawiły się cztery solarisy Urbino 8,6. Skierowanie większych autobusów na T9 uznano za niemożliwe, ze względu na ciasne łuki w śródmieściu (w szczególności prawoskręt z al. Marcinkowskiego w ul. Podgórną). Co ciekawe, 26 kwietnia przyuważono na T9 rezerwę w postaci wozu 1801 – co najmniej raz przejechał zatem trasę zastępczą przegubowiec. Linia T9 kursowała z częstotliwością ok. 10 minut. Szybko okazało się jednak, że autobusy są ponadprzeciętnie wypełnione i zwiększono uruchomienie do sześciu wozów, a częstotliwość – do ok. 7-8 minut (co nastąpiło od 23 kwietnia). Przygotowano zapowiedzi przystankowe i termometry z trasą – autobusy kursowały z kompletną i dokładną informacją dla pasażerów. Urbino 8,6 dysponują skromnymi możliwościami przewozowymi, co potwierdziły na linii T9. Na szczęście, szybko zareagowano, zwiększając ich częstotliwość.

Przystanki

Z powodu remontu wyłączono z użytkowania przystanki tramwajowe AWF na ul. Garbary i Plac Wolności na ul. 27 Grudnia. Dla tramwajów, jadących w kierunku Placu Wielkopolskiego (linie 3, 11), uruchomiono przystanek Gwarna, a dla jadących przez ul. Górna Wilda (linie 2 i 9 w obu kierunkach) – przystanek Półwiejska na ul. Górna Wilda (przy skrzyżowaniu z ul. Niedziałkowskiego). Autobusy T9 przy AWF-ie korzystały z przystanku linii A (na ul. Królowej Jadwigi), natomiast przystanek początkowy przy rondzie Kaponiera zlokalizowany był na ul. Zwierzynieckiej. Dla autobusów linii T9, jadących w kierunku AWF-u, zaplanowano przystanek na ul. Św. Marcin – ostatecznie słupek przystankowy przewędrował na al. Marcinkowskiego i przesiadki na tramwaj odbywały się niemal „drzwi w drzwi”. Nieco gorzej wyglądała organizacja przesiadki w kierunku Kaponier. Autobusy T9 jadące w stronę ronda zatrzymywały się pod Muzeum Narodowym – zmuszając pasażerów wysiadających z trzynastek do krótkiego spaceru.

Pociągiem specjalnym przez łącznice Poznańskiego Węzła Kolejowego Poznańskie ładacznice – relacja

Andrzej Kłós

Wszystkich linii i łącznic Poznańskiego Węzła Kolejowego nie sposób przejechać pociągami oferowanymi na co dzień przez przewoźników, prowadzących rozkładowe przewozy pasażerskie. Co prawda, zdarzają się takie okazje, jak pociągi specjalne, jadące przez Franowo i obwodnicę towarową podczas Dni Techniki Kolejowej czy cyklicznie uruchamiany pociąg Wodnik do Wągrowca, jadący również przez stację towarową Franowo i większą część obwodnicy północnej. W wyniku remontów lub awarii bywa również, że pociągi pasażerskie wjeżdżają na łącznice i linie użytkowane tylko w ruchu towarowym. Niestety, pociągi te nie pozwalają przejechać po wszystkich interesujących łącznicach i liniach, a na pewno nie można tego zrobić za jednym razem.

Pociąg specjalny stowarzyszenia Grodziska Kolej Drezynowa wyruszył w trasę krótko przed godziną dziewiątą rano, 15 kwietnia br., z peronu 4a Dworca Głównego w Poznaniu. Z powodu małej liczby chętnych i ryzyka, że koszty przewyższą budżet pozyskany ze składek, realizacja przejazdu nie była do końca pewna. Ostatecznie do imprezy doszło. Obsługę zapewnił Wielkopolski Zakład Przewozów Regionalnych, wystawiając dosyć oryginalnie zachowaną (jeśli chodzi o zewnętrzny wygląd *pułta* i przedziałów pasażerskich) jednostkę serii EN57. Nasz *kibel* o numerze 708, wyprodukowany przez wrocławski PaFaWag w 1968 r., nadal posiada ryflowane boki. EZT był krótko po naprawie rewizyjnej i miał odświeżoną zewnętrzną malaturę, w schemacie obowiązującym teraz w Przewozach Regionalnych, przez co dobrze prezentował się na zdjęciach.

Pierwszym celem były odcinki torowisk na południu miasta. Najpierw przejechaliśmy łącznicę nr 802. Zbudowana została przez Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) – kolej III Rzeszy, a otwarta 2 listopada 1942 r. – jak wszystkie inne łącznice, powstałe w związku z otwarciem stacji towarowej



Łącznica nr 804, niegdyś dwutorowa, łączy Franowo z trasą E-20 (kierunek: Poznań).

na Franowie. Podczas okupacji niemieckiej w czasie II Wojny Światowej nastąpiło duże zapotrzebowanie wyprawiania pociągów z PWK na osi III Rzesza – front wschodni. Jednocześnie nie dało się już bardziej rozbudowywać przeciążonej stacji głównej oraz stacji rozrządowej w Luboniu (która przystosowana była do obsługi osi północ – południe). Korzystając z wybudowanych przez wojska polskie prowizorycznych linii ze Starołęki i Krzesin w kierunku północnym, na 1942 r. zaplanowano budowę nowej stacji rozrządowej. W ekspresowym tempie, w ciągu ośmiu miesięcy, wybudowano i oddano Posen Verschiebebahnhof. Przewidywana wydajność rozrządowa wynosiła 3600 wagonów na dobę, a długość torów wraz z łącznicami – 64 km. Pod koniec lat 70. XX w. na stacji dobudowano 11 torów tranzytowych, a w połowie lat 80. XX w. zmodernizowano górkę rozrządową. Łącznica D-29 802 umożliwiała bezpośrednio wjazd na stację towarową z linii wrocławskiej, bez zmiany czoła oraz z pominięciem stacji głównej.

Druga łącznica, którą mieliśmy okazję przejechać (nr 801) umożliwiła jazdę na wprost z linii prowadzącej z Berlina na linię w stronę Kluczborka, z której następnie odbija w stronę Franowa. Aby zmienić czoło, niestety, musieliśmy pojechać aż do Pałędzia, gdzie spędziliśmy półtorej godziny. W tym czasie naprawiano urządzenia sterowania ruchem na Starołęce, abyśmy mogli wrócić na wschód Poznania. Łącznica D-29 801 jest dość ciekawa. Rozgałęzia się tworząc dwa oddalone od siebie i inaczej biegnące tory, krzyżujące się jednopoziomowo z ul. Górecką. Nasz pociąg przejechał oba. Obecnie z łącznicy korzystają pociągi towarowe, jadące głównie w kierunku zachodniej granicy. Następnie udaliśmy się do Kobylnicy, przejeżdżając zachodnią częścią stacji towarowej Poznań Franowo. Stamtąd pojechaliśmy bezpośrednio do Swarzędza przez podg Zieliniec i podg Stary Młyn, przejeżdżając linią nr 805. Jest ona stosunkowo nowa. PKP oddało ją do użytku w 1987 r. Od samego początku była zelektryfikowana. Umożliwia przejazd z magistrali E-20, od strony Wrześni, na



Linia łącząca Franowo z trasą E-20 (kierunek Warszawa), nr D-29 352. EN57 na przystanku osobowym Nowa Wieś Poznańska.

fot. 2 * Andrzej Kłós

obwodnicę towarową, która była naszym kolejnym celem. Została otwarta w 1970 r. przez Polskie Koleje Państwowe, dzięki czemu pociągi towarowe zaczęły omijać centrum miasta. Było to związane ze zwiększeniem się liczby pociągów towarowych, przewożących głównie węgiel z Górnego Śląska do portów w Szczecinie i Świnoujściu.

PKP zelektrykowało obwodnicę siedem lat po jej otwarciu. W pierwszej kolejności pojechaliśmy odbijając z Poznania Piątkowa do Złotnik, korzystając dwukrotnie z łącznicy 803. Oddano ją do użytku rok po otwarciu obwodnicy, a zelektryfikowano dopiero pod koniec 1991 r., kiedy to zelektryfikowano trasę w stronę Piły, jako ostatnią linię magistralną, wychodzącą z Poznania. Następnie wróciliśmy obwodnicą na południe miasta. Dojechaliśmy do Krzesin przez drugą część linii D-29 394, przemierzając tym samym ostatnie ramię zelektryfikowanego trójkąta torowego na Starołęce.

Ze stacji Poznań Krzesiny nasz EZT udał się do Swarzędza i z powrotem na Franowo, przejeżdżając wschodnią częścią stacji towarowej. W drodze powrotnej zatrzymaliśmy się na nieużywanym obecnie przystanku osobowym Nowa Wieś Poznańska. Po zmianie czoła na Franowie, ruszyliśmy w końcu w kierunku stacji głównej. Wjechaliśmy na niegdyś dwutorową linię nr 804, łączącą Franowo ze stacją Poznań Wschód. DRG

oddała ją do użytku, podobnie jak całe Franowo, na początku listopada 1942 r. Elektryfikację przeprowadzono tam w czerwcu 1964 r., w ramach dokonywanej przez PKP elektryfikacji magistrali w stronę Warszawy. Zatrzymaliśmy się dodatkowo na peronach stacji wschodniej, gdzie część osób przesiadło się na inne pociągi. Przejazd zakończył się na peronie 4b Dworca Głównego w Poznaniu, czyli dworcu letnim.

Podczas imprezy jeździliśmy w dużej części po łącznicach i liniach, które nie zachwycały ani pięknymi krajobrazami (poza mostem obwodnicy kolejowej), ani architekturą kolejową. Pogoda też nie rozpieszczała. Pod koniec wycieczki zaczął padać deszcz, który z racji małej liczby *fotostopów*, raczej nam nie przeszkadzał. Imprezę można uznać jednak za udaną, gdyż w niecałe dziewięć godzin przejechaliśmy wszystkie łącznice w mieście i okolicach.

Źródła:

Stiasny M., Stankiewicz R.: *Atlas linii kolejowych Polski 2010*. Wydanie I. Eurosprinter. Rybnik 2010

Kroma R., Sosiński J.: *Poznański Węzeł Kolejowy wczoraj i dziś*. Wydanie III. H. Cegielski Poznań. Poznań 2008

[http://www.drezyny.org.pl/index.php?](http://www.drezyny.org.pl/index.php?dzial=wyprawy&id=20120415&rok=2012)

[dzial=wyprawy&id=20120415&rok=2012](http://www.drezyny.org.pl/index.php?dzial=wyprawy&id=20120415&rok=2012) (*Indywidualne rozkłady jazdy pociągu*)

Najdłuższy, jednoprzestrzenny tramwaj w Polsce już kursuje po Krakowie Glizda po krakowsku

Michał Prałat

W pierwszej połowie lipca 2011 r. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie ogłosiło przetarg na przebudowę trzech wagonów generacji 105N, polegającą na połączeniu ich w jednoprzestrzenny, wielocłonowy tramwaj z dwoma niskopodłogowymi członami. Zwycięzca musiał zobowiązać się (obok zbudowania prototypu) do przekazania kompletnej dokumentacji technicznej wagonu wraz z autorskimi prawami majątkowymi, świadectwem homologacji lub poszerzonymi badaniami technicznymi tramwaju po wykonanej modernizacji oraz badaniami w zakresie zakłóceń radioelektrycznych. Do przetargu mogły zgłosić się tylko te firmy, które już wcześniej

wykonały modernizację lub budowę tramwajów w ilości minimum trzech sztuk, polegającą na zastosowaniu napędów prądu przemiennego oraz członów niskiej podłogi. Kryteria wyboru ofert były następujące: cena (waga 70%), termin ostatecznego odbioru wagonu (20%) – jako optymalny przyjęto koniec marca 2012 r. oraz okres gwarancji, liczony w pełnych miesiącach (10%). Zamawiający przeznaczył na zamówienie kwotę 5,5 mln zł.

Oferty budowy takiego pojazdu złożyły tylko dwie firmy: wrocławski Protram oraz podpoznański Modertrans. Obie mają na swoim koncie modernizacje, polegające



Wnętrze wagonu 405Kr – standardem nie odbiega od współczesnych modernizacji.



Najdłuższy tramwaj w Polsce ma długość 40,5 m i mieści ok. 300 pasażerów.

*fol. 2 * Michał Prałat, 29.04.2012*

na połączeniu składu wagonów generacji 105N niskopodłogową wstawką – odpowiednio 205WrAs oraz Moderus Beta MF 02 AC. Maksymalną liczbę punktów w każdej kategorii oceny zdobyła firma Protram.

Nowo powstały wagon, oznaczony jako 405N-Kr (oznaczenie powstało w Protramie), pierwsze jazdy testowe odbył we Wrocławiu 19 stycznia 2012 r. Pięcicozłonowy (w tym dwa człony niskopodłogowe, stanowiące 25% powierzchni pojazdu), jednostronny i jednokierunkowy tramwaj wyposażony jest w indywidualny napęd każdego zestawu kołowego wózka napędowego poprzez zastosowanie 12 asynchronicznych silników prądu przemiennego o mocy 50 kW każdy. Trzy wózki (I, III i V) posiadają falowniki, zmieniające prąd stały z sieci na prąd zmienny. Dzięki zastosowaniu urządzeń energoelektronicznych, działających w oparciu o prąd przemienny, możliwa jest rekuperacja (oddanie do sieci) energii. Do pobierania prądu z sieci służą dwa pantografy, zamontowane na dachu I i III członu wagonu. Dzięki zastosowaniu wózków z trzema stopniami odsprężynowania, ograniczono, odczuwalne podczas jazdy, drgania wagonu. Układ hamulcowy tramwaju wspomagany jest przez piasecznicę oraz funkcję zapobiegania poślizgom przy hamowaniu (ABS). Dzięki temu tramwaj cechuje się dobrymi parametrami hamowania. 405N-Kr wyposażony jest w pulpit manewrowy, umiejscowiony z tyłu pojazdu.

Wagon może przewieźć ok. 300 osób, w tym 64 na miejscach siedzących. Na bardzo wysokim poziomie jest system informacji wizualnej i fonicznej. Zewnętrzny system informacji pasażerskiej zbudowano w oparciu o tablice LED. Z przodu i z tyłu pojazdu znajduje się tablica kierunkowa, wyświetlająca numer linii oraz kierunek podróży. Dodatkowo, z przodu założono elektroniczną brygadówkę. Na prawej burcie członów I, III i V zainstalowano tablice wyświetlające kierunek jazdy oraz numer linii. Wewnątrz pojazdu zamontowanych zostało siedem monitorów LCD, przeznaczonych do wyświetlania przebiegu trasy z przystankami z wyszczególnieniem przystanku, do którego tramwaj się zbliża i przystanków węzłowych/końcowych. Po jednym monitorze znajduje się w członach wysokopodłogowych, natomiast w każdym członie niskopodłogowym są po dwa takie urządzenia (skierowane do przodu i tyłu pojazdu).



Uwagę zwraca drugi pantograf, umieszczony na trzecim członie. Ze względu na zbyt duży pobór mocy nie jest możliwe zasilanie tylko z jednego pantografu.

Informacja foniczna powiązana jest z wizualną i polega na zapowiadaniu, z wyprzedzeniem, nazw przystanków oraz następnego przystanku po opuszczeniu poprzedniego. Pojazd jest monitorowany, a obraz z kamer zapisywany na dysku rejestratora. Wymiana pasażerów odbywa się poprzez pięć par drzwi z dwoma skrzydłami oraz pojedyncze skrzydła na skrajnych członach. Zamontowanych zostało zatem siedem mechanizmów drzwi odskokowo-przesuwnych. Wagon jest w pełni klimatyzowany – na dachu każdego członu znajduje się klimatyzator firmy Konvekta. Dodatkowo, osobno klimatyzowane jest miejsce pracy motorniczego. W niskopodłogowych członach zamontowano biletomaty. Wagon wyposażono w dziesięć kasowników biletów, w których można sprawdzić wszystkie dane, zapisane na Krakowskiej Karcie Miejskiej. Stanowisko motorniczego posiada m.in. ręczny zadajnik jazdy, panel monitorowania pracy układów energoelektronicznych (MED-COM), sterownik systemu informacji pasażerskiej (Siemens), sterownik klimatyzacji (Konvekta), duży monitor pokazujący obraz z kamer umiejscowionych w wagonie firmy (NOVAMEDIA innovision), radiotelefon do łączności z centralą (Motorola) oraz gniazdo zasilania 230 V.

Najdłuższy, ważący 80 ton tramwaj trafił do Krakowa w nocy z 1 na 2 marca br. i otrzymał numer taborowy 4001. Aby można było go przewieźć, wagon podzielono na dwie części i transportowano na dwóch lawetach. Premiera liniowa wagonu miała miejsce 20 kwietnia br., kiedy to wyruszył na trasę krakowskiej „jedyнки”.



Wagon zadebiutował na liniach w drugiej połowie kwietnia tego roku. Wcześniej odbywał jazdy próbne – zarówno po Wrocławiu, jak i Krakowie.

*fot. 3 * Michał Prałat, 29.04.2012*

Z wizytą na Majorce Wąski tor... na wyspie

Dawid Frencl

Majorka to największa wyspa archipelagu Balearów, o wymiarach ok. 100 x 80 km. Jest ona jednak na tyle mała, że bez trudu zmieściłaby się na obszarze województwa wielkopolskiego. Można przez to pomyśleć, że na tak niewielkim terenie takie pojęcie jak komunikacja zbiorowa nie istnieje, prócz prywatnych taksówek. Na szczęście, na tej małej wyspie, gdzie statystycznie na każdego mieszkańca przypadają ponad trzy samochody (bierze się to z całkowitej sumy samochodów zarejestrowanych na wyspie, łącznie z pojazdami wypożyczalni), komunikacja zbiorowa jest wysoce rozwinięta. Na Majorkę można dostać się drogą lotniczą albo wodną. Port lotniczy na Majorce, poprzez rzeszę turystów, jest jedynym z najbardziej obłożonych w Europie, zwłaszcza od kwietnia do września. Na uwagę zasługuje siatka połączeń z głównego miasta wyspy – Palma de Mallorca, do sąsiednich miejscowości (kurortów), masowo zamieszkiwanych przez turystów (głównie Niemców, Anglików oraz Holendrów). Państwowe przedsiębiorstwo świadczące usługi transportu zbiorowego nazywa się Empresa Municipal de Transports de Palma de Mallorca, w skrócie EMT. Skrót ten oznacza nic innego jak miejskie przedsiębiorstwo komunikacji. W innych zakątkach Hiszpanii również można natrafić na przedsiębiorstwa EMT (np. Madryt, Malaga, Walencja). Zajmują się one także wydawaniem pozwoleń na transport zbiorowy prywatnym przewoźnikom.

Skupiając się na przykładzie Majorki można stwierdzić, że komunikacja zbiorowa jest na wysokim poziomie. Każdy autobus (ze względu na klimat) jest klimatyzowany. Wnętrza pojazdów linii dziennych są czyste, zadbane i nie noszą jakichkolwiek śladów wandalizmu (nie miałem sposobności podróżować linią nocną). Do autobusu wchodzi się jedynie pierwszymi drzwiami, a pozostałymi dozwolone jest wysiadanie. Jest to spowodowane brakiem kontroli biletów i ich



Port de Sóller. Zabytkowa „trójka”, z 1913 r., z dwoma otwartymi wagonami doczepnymi pokonuje jeden z najbardziej malowniczych odcinków 5-kilometrowej trasy.

fol. Dawid Frencl, 7.08.2011

sprzedają przez kierowcę. Obok miejsca pracy kierowcy znajdują się dwa czytniki biletów elektronicznych, działających na zasadzie „elektronicznego portfela”. By wyrobić sobie taki elektroniczny bilet trzeba mieć status co najmniej rezydenta lub być rodowitym „wyspiarzem” (tak nazywani są mieszkańcy Balearów przez mieszkańców hiszpańskiej części półwyspu Iberyjskiego). Bilet ten nazywa się Targeta Ciutadana, co oznacza Karta Obywatela (KO). Wyrobienie jej kosztuje 6 euro, a korzyści z jej posiadania są odczuwalne przy każdej podróży.

EMT Palma de Mallorca obsługuje łącznie 30 linii, z których 25 to linie dzienne, normalne. Są to połączenia o numerach: 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 24, 24, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 46. Normalny bilet w sezonie letnim kosztuje 2,5 euro (bez względu na długość podróży). Dla rezydentów, bilet z Kartą Obywatela kosztuje 0,5 euro. Istnieją też dwie linie dzienne, kursujące na lotnisko – są to linie o nr 1 oraz 21. Bilet normalny kosztuje na nich 2,5 euro, a dla rezydentów z KO – 1 euro. Funkcjonuje także jedna linie nocna (nr 41), która łączy port z placem przed słynną katedrą La Seu. Bilet kosztuje 1,5 euro i nie ma możliwości przejazdu na KO. Oprócz tych połączeń znajdziemy dwa turystyczne „rodzynki”. Pierwszym z nich jest linia 50, obsługiwana przez piętrowe, turystyczne autobusy z otwartym dachem. Bilet kosztuje 10 euro, jednak jest to bilet całonocny. Można objechać całe miasto, wysiąść z interesującym nas miejscu, po czym wsiąść z powrotem i dalej zwiedzać miasto z pokładu autobusu. Interesujące natomiast jest to, że dla posiadaczy KO przejazd linią 50 jest całkowicie darmowy. Faktycznie, trasa tego autobusu jest dobrana tak, by zobaczyć wszystkie większe atrakcje Palmy. Drugim „rodzynkiem” jest turystyczna kolejka, będąca wytworem firmy Dotto (znana Poznaniakom jako Moderino z Nowego Zoo). Kursuje ona po nadmorskim



Palma de Mallorca, s'Arenal, Carrer Marbella, osiemnastometrowy Irisbus Citelis. Citelisy (w wersjach 12 m i 18 m) są najnowszymi nabytkami przedsiębiorstwa EMT Palma de Mallorca.

fol. Dawid Frencl, 6.08.2011



Lokomotywownia w Sóller (widoczna na zdjęciu) zintegrowana jest z zajezdnią tramwajową. Z lewej strony widoczna jest lokomotywa wyprodukowana przez The Falcon Engine & Car Works Ltd., Loughborough wraz z kooperantem z Saragossy, z prawej – pojazd sieciowy.

fol. Dawid Frencl, 7.08.2011

bulwarze pomiędzy wypoczynkowymi dzielnicami s'Arenal i Can Pastilla.

Tabor autobusowy nie jest szczególnie różnorodny. Po Majorce kursują dwie generacje mercedesów citaro. Generacja przed liftingiem obejmuje autobusy 12-metrowe oraz przegubowe, 18-metrowe, natomiast po liftingu – jedynie autobusy 10,5-metrowe. Drugim rodzajem taboru autobusowego są pojazdy irisbus citelis i podobnie jak w przypadku mercedesa O530 przed liftingiem, do dyspozycji podróżnych dostępne są autobusy 12- oraz 18-metrowe. Autobusy marki Irisbus są najnowszymi nabytkami EMT. Z tego względu wyróżniają się na tle mercedesów elementami wyposażenia wnętrza. O ile w MB O530 wszystkie fotele mają ten sam kolor, to w irisbusach fotele wydzielone dla osób starszych oraz kobiet w ciąży mają zielony kolor obicia (gdy pozostałe: niebieski). Każdy autobus ma system zapowiedzi przystanków w postaci wyświetlacza LED. Warto również nadmienić, że każdy przystanek na Majorce jest przystankiem na żądanie – wystarczy podejść do krawędzi przystanku i wyciągnąć rękę, a kierowca zatrzyma pojazd i umożliwi do niego wejście.

Absolutnym fenomenem jest wąskotorowa linia kolejowa, łącząca Palmę z miastem Sóller (czyt. Sojer). Jej oficjalna inauguracja odbyła się 16 kwietnia 1912 r., dzień po zatonięciu RMS Titanic. W pierwszy przejazd wybrały się lokomotywy nr 1, 2 i 3, które miały nadane odpowiednio imiona: „Sóller”, „Palma” i „Buñola”. Były to wszystkie lokomotywy znajdujące się na staniu Ferrocarril de Sóller. Zostały one wyprodukowane przez przedsiębiorstwo La Maquinista Terrestre y Marítima (M.T.M.). Do każdej z lokomotyw tego dnia doczepiono po dwa wagony, wyprodukowane przez Carde & Escoriaza. Rok później dotarła lokomotywa nr 4 o imieniu „Son Sardina” oraz pozostałe cztery wagony zamówione w firmie Carde & Escoriaza.

Dworzec w Palmie znajduje się w obrębie głównego węzła autobusowego, jakim jest Plaça d'Espanya (Plac Hiszpański). Jest to zabytkowy budynek z jasną fasadą

i napisem Ferrocarril de Sóller. Wewnątrz wiszą plakaty z ofertami wycieczek. Kasy są czynne wyłącznie pół godziny przed odjazdem pociągu, choć kolejka ustawia się już o wiele wcześniej. Obsługa pasażerów nabywających bilety odbywa się sprawnie i szybko. Dzięki temu, bez problemów można zdażyć na pociąg. Po zakupieniu biletów (w obie strony za 17 euro) można udać się na peron. W ofercie są też bilety w jedną stronę (w cenie 10 euro), np. dla turystów pragnących wrócić statkiem z Port de Sóller do Palma de Mallorca. Po wyjściu na peron można zauważyć tablicę upamiętniającą zelektryfikowanie sieci w 1929 r. przez Siemens i Shuckerta. Spoglądając na tory łatwo zauważyć nietypowy rozstaw szyn, wynoszący 914 mm – jest to 1 jard angielski, i ślad wkładu Anglików w budowę tejże linii kolejowej. Lokomotywy elektryczne, pochodzące z 1929 r., zostały zbudowane w kooperacji przez Siemens Schuckert-Brill oraz hiszpańską spółkę Carde i Escoriaza. Każda lokomotywa waży 33 tony i posiada 360 KM mocy. Skład przypomina pociągi znane z westernów, głównie poprzez drewniane poszycie pudeł, a samo wnętrze wagonów jest bardzo zadbane. Siedzenia są wygodne, jednakże ze względu na klimat, nie do końca sprawdza się ich skąjowe obicie. Oparcia regulowane w kierunkach przód/tył, umożliwiają jazdę dwóch lub czterech osób.

Po opuszczeniu dworca kolejowego w Palmie de Mallorca pociąg porusza się, niczym tramwaj, pomiędzy samochodami w normalnym ruchu ulicznym. Dalsza trasa wiedzie poprzez liczne malownicze sady cytrusowe i gaje migdałowe. Najbardziej malowniczym punktem na trasie, przy którym zatrzymuje się pociąg, jest taras z widokiem na dolinę Sóller – można z niego podziwiać panoramę miasta. W tym miejscu postój pojazdu jest konieczny również ze względów technicznych: w niedalekiej odległości od tarasu jest tunel z pojedynczym torem. Kiedy turyści fotografują panoramę Sóller, z tunelu wyjeżdża pociąg relacji Sóller – Palma. A skoro już mowa o tunelach: na trasie liczącej 27,3 km jest ich aż 13, o długościach od 33 do aż 2876 metrów (!). Tunele powstały w górach Sierra de Tramuntana jako konieczność zbudowania



Na Majorce, tak jak i w innych regionach tej części Europy sporą popularnością cieszą się kolejki udające pojazdy szynowe. Na zdjęciu: kolejka firmy Dotto na linii 52. Trasa przejazdu wiedzie nadmorskim bulwarem łączącym najbardziej oblegane dzielnice turystyczne Palmy.

fol. Dawid Frencl, 5.08.2011

jak najkrótszej linii kolejowej, łączącej Palmę z Sóller. W planach było skomunikowanie tą linią miejscowości takich jak Valldemossa czy Deià. Pociąg na swej trasie pokonuje naturalną przeszkodę gór Alfabia o długości 2,8 km i wysokości dokładnie 496 m. Żeby wjechać na taką wysokość zabytkowy skład przemierza siedmiokilometrowy odcinek o dość dużym nachyleniu. Zwieńczeniem urokliwych widoków jest wiadukt „Dels cinc-ponts”, mający 8 metrów wysokości. Składa się on z pięciu łuków. Na trasie jest sporo zakrętów, z czego niektóre o promieniu przekraczającym 190 metrów. Po prawie godzinnej podróży pociąg majestatycznie wtacza się na zbudowany w secesyjnym stylu dworzec kolejowy w Sóller. Jest on zintegrowany z zajezdnią tramwajową, gdzie można ujrzeć zabytkowe tramwaje, którymi można udać się w dalszą podróż do Port de Sóller. W czasie mojego pobytu na Majorce w wydzielonych pomieszczeniach dworca można było zobaczyć wystawę prac Pabla Picassa.

Wychodząc z budynku dworca od razu można natknąć się na tłum ludzi oczekujących na podróż tramwajem z Sóller do Port de Sóller. Pod dworcem, składającym się również z zajezdni tramwajowej, znajduje się początkowy przystanek tej linii tramwajowej. Jej inauguracja odbyła się 4 października 1913 r. Na uwagę zasługuje fakt, że rozstaw szyn w przypadku tramwajów jest dokładnie taki sam, jak w przypadku kolei (914 mm). Po zajęciu miejsca w tramwaju, nawracającego pod dworcem, podchodzą konduktorzy sprzedający

bilety. Bilet w jedną stronę kosztuje 2 euro. Cena przejazdu niespełna pięciokilometrowej trasy jest jednak warta każdego centa. Zależnie od szczęścia można trafić na przejazd otwartym wagonem tramwajowym, co jest nie lada atrakcją. Sama jazda odbywa się pojedynczym torem, z mijankami przy przystankach. Pierwsze metry trasy tramwaj pokonuje bardzo ciasną uliczką, prowadzącą na Plaça de la Constitució (Plac Konstytucji), który jest rynkiem w Sóller. W tym miejscu możemy przejechać bardzo blisko restauracyjnych ogródków letnich. Dalej tramwaj przejeżdża przez sady cytrusowe. Wyjeżdżając z Sóller trasa biegnie wzdłuż drogi łączącej Palmę z Port de Sóller. Ostatnim widokiem z tramwaju jest nadbrzeże z lewej strony, a z prawej pasaż restauracji i sklepików. Tramwaje mają takt półgodzinny i są w pełni obłożone przez turystów. Przystanek końcowy w Port de Sóller mieści się przy restauracji serwującej hiszpańskie (i nie tylko) dania, naprzeciwko której znajdują się sklepy z pamiątkami.

Bardzo interesujący jest również tabor tramwajowy na Majorce. Najstarszymi okazami są wagony silnikowe o numerach 1, 2 oraz 3 i oryginalne wagony doczepne o numerach 5 i 6. Pochodzą one z 1912 r. i zostały wyprodukowane przez spółkę Carde & Escoriaza. Wagony stanowiące największą atrakcję, czyli otwarte, zostały nabyte od przedsiębiorstwa obsługującego połączenia tramwajowe w Palmie w 1954 r. Nazywają się one jardinera, co w dosłownym tłumaczeniu oznacza skrzynkę na kwiaty przy oknie. Ponadto pięć wagonów motorowych o numerach od 20 do 24 odkupiono z Lizbony, na początku lat 90. XX w. Są one nazywane Remodelado i zostały dostosowane do warunków sieci w Sóller, a przede wszystkim do obecnego tam rozstawu szyn. W Lizbonie wynosi on 900 mm, a na Majorce 914 mm. Wagony silnikowe przeszły jeszcze jedną przeróbkę – pantografy lirowe zastąpiono odbierakami pałkowymi (napięcie w sieci trakcyjnej wynosi 600 V). Obecnie linia tramwajowa jest atrakcją turystyczną, jednak w czasach kiedy została założona, kursowały również tramwaje towarowe przewożące np. świeże ryby z portu do Sóller. Towarzystwo Ferrocarril de Sóller przedłużyło umowę na obsługę linii w 2005 r., na kolejne pięćdziesiąt lat. Pierwotnie miała ona wygasnąć 16 kwietnia 2011 r.



Zabytkowy pociąg do Sóller, na dworcu w Palmie.
fot. Dawid Frencel, 7.08.2011



Interesujesz się komunikacją miejską?

Zbierasz bilety, rozkłady jazdy i inne pamiątki?

Chcesz poznać ludzi o podobnych zainteresowaniach?

Zapraszamy do KMPS!

Chcesz dowiedzieć się więcej? Zjrzyj na:

www.kmps.org.pl lub napisz: zarzad@kmps.org.pl

Nowinki z Pyrogradu

opr.: Marcin Jurczak

TABOR – TRAMWAJE, AUTOBUSY I KOLEJ

Uruchomienie tramwajowe

Od 14 kwietnia 2012 r. uruchomienie pojazdów konkretnych typów przedstawiało się następująco:

- Siemensy Combino na liniach 2 (2 szt.), 9 (3 szt.) i 14 (1 szt.) - razem 6 z 14 wagonów, czyli 43%,
- Solarisy Tramino na liniach 6/7 (4 szt.), 10 (2 szt.), 12 (3 szt.), 14 (2 szt.), 15 (3 szt.) i 16 (4 szt.) - razem 18 z 40, czyli 45%,
- Moderusy Beta na liniach 4 (1 szt.), 8 (2 szt.) i 17 (3 szt.) - 6 z 8, czyli 75%,
- Tatry RT6N1 na liniach 13 (3 szt.) i 18 (2 szt.) - 5 z 10, czyli 50%,
- *stopiątki* z Głogowskiej na liniach 2, 6/7, 10, 11, 14, 15, 16 i 27 - 80 ze 108, czyli 74%,
- *stopiątki* z Fortecznej na liniach 4, 8, 12, 13, 17 i 26 - razem 68 z 90, czyli 76%,
- GT8 na liniach 2, 3, 4, 9, 10, 11, 17, 18, 25, N21 - razem 40 z 58, czyli 69%,
- dodatkowo pojedyncze wagony 102Na, GT6 i 3G na linii 3,
- rezerwy czynne: S-1 dla linii 27 (codziennie), S-2 dla linii 25 (codziennie), S-3 na pętlach: os. Sobieskiego, Miłostowo, Starołęka, Ogrody, Dębiec, Górczyn (wszystkie wyłącznie w soboty i niedziele).

Od 30 maja przywrócono ruch przez rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego. W uruchomieniu pozostało sześć Moderusów Beta, sześć Siemensów Combino i 5 tatr RT6N1 (linie bez zmian). Teoretycznie na linie wyjeżdżało 20 solarisów - na linii 6/7 (4 szt.), 10 (2 szt.), 12 (3 szt.), 14 (2 szt.), 15 (5 szt.) i 16 (4 szt.), co dawało 50% uruchomienia. Czytelnikom przypominamy, że uruchomienie nie oznacza maksymalnej ilości pojazdów danego typu na liniach - często jest tak, że faktyczny poziom uruchomienia jest wyższy i zależy od dostępności danej serii. W szczególności dotyczy to tatr RT6N1 i solarisów Tramino.

Uruchomienie autobusowe - zmiany

1 kwietnia uruchomiono kursy sezonowe na linii 53. Dodatkowo, przekazano do obsługi wydziałowi A3 brygady obsługiwane dotychczas przez wydział A-1: 63/10 w dni robocze, T2/7 w soboty, T2/7 i T2/8 w dni świąteczne, 249/1 w dni robocze i świąteczne. Od 14 kwietnia uruchomiono linię autobusową T9. Od 23 kwietnia zwiększono ilość autobusów na linii T9 - z czterech do sześciu brygad całodziennych. Zarówno w dni robocze, soboty, jak i święta obsługę T9 zapewniał wydział A1, autobusami Solaris Urbino 8,6. Od 1 maja uruchomiony został dodatkowy wóz (sezonowy) linii 95 - w soboty i dni świąteczne. Ponadto uruchamiane są trzy brygady turystycznej linii autobusowej nr 100. Najwyższe uruchomienie wynosiło 259 autobusów - w szczycie popołudniowym dnia roboczego.

S105p - mission completed

Solarisom nie udało się, niestety, uniknąć kolizji - według stanu na 25 kwietnia aż pięć wozów było odstawionych jako „powypadkowe”, w tym poważniej „ranne”: 525 i 542. Uszkodzenia ramy i podłogi nabawił



Beta na eksport

6 maja, po godz. 22 Moderus Beta o numerze 417 wyjechał na lawecie w kierunku autostrady A2. Wagon pojechał na testy do MPK Łódź, gdzie oficjalnie zaprezentowany został 10 maja. Otrzymał wózki ze składu *osiemsetpiątek* 1712+1738 i wyjechał na linię. Beta w Łodzi była testowana cztery tygodnie - informacja o tym, gdzie można ją spotkać była przekazywana za pośrednictwem facebookowej witryny przewoźnika. To jednak nie koniec ciekawostek ze świata moderusów. Trwają prace nad tegoroczną partią Bet. Być może będzie ich nie pięć, ale sześć sztuk, pierwsza dotarła już na S-3. Pojawiły się także plotki, że następna (po tegorocznej) partia moderusów może być nie tylko niskopodłogowa, ale i... dwukierunkowa. Na zdjęciu: wagon 417 na pętli Zdrowie, podczas obsługi linii 9A.

Fot.: Marek Malczewski, 24.05.2012

się 540, na szczęście niegroźnie uszkodzony został 535 po zderzeniu z ciężarówką. Na wóz 544 przewrócił się natomiast... sygnalizator stojący na przystanku Kolejowa - wybijając szybę w pierwszych drzwiach. Kolejne debiuty za nami. Dostarczono wagony: 556 (22/23 kwietnia), 557 (25/26 kwietnia), 558 (9/10 maja) i 559 (18/19 maja). Wraz z pojawieniem się na poznańskich torach (19 maja, dokładnie 44 minuty po północy) czterdziestego piątego wagonu serii S105p dostawę tramino można uznać za szczęśliwie zakończoną. Pozostają jedynie „formalności” - odbiory po 30 dniach, zapłata ostatnich faktur, rozliczenie projektu przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych, poddanie się kontroli zewnętrznej, potwierdzającej prawidłową realizację projektu oraz oczekiwanie na wypłatę pozostałej części dotacji (ok. 32,4 mln zł) z przyznaných 185,7 mln zł. 8 maja wagon 556 zadebiutował na 15/3. 14 maja na linii 10 widziany był wagon 557, a 23 maja na linii 10 - wóz 558. W związku z zawieszeniem linii 15 solarisy pojawiały się m.in. na linii 26. Za nami już także debiut ostatniego wagonu - 559 wyjechał na linię pod koniec maja.



Śmieciara II

Flagowy pojazd tramwajowego ratownictwa technicznego swoje najlepsze lata ma już za sobą. W związku z tym konieczne stało się nabycie jego następcy. Miejsce stara o numerze 2150 (pseudonim: *śmieciara*) zajmie Unimog V2R-600-RESCUE. Nowy pojazd testowano m.in. wciągając Solarisa Tramino ul. Podgórną czy holując czteroskład stopiątek z torów odstawczych Budziszewska. Za sobą ma już także pierwsze akcje ratunkowe. Na zdjęciu: jeszcze przed oklejeniem.

foto. Rafał Bręczewski, 21.05.2012

OBJAZDY, ORGANIZACJA RUCHU, ZMIANY TRAS I LINIE DODATKOWE

Lech w marcu

W ostatnich dniach marca trzykrotnie wprowadzano meczową organizację ruchu. Na 25 marca (niedziela) zaplanowano mecz Lech Poznań – Śląsk Wrocław. Z tej okazji przygotowano wzmocnienia linii 50, 63, 91 i A autobusami przegubowymi (przed meczem) oraz zgrupowanie autobusowych rezerw czynnych w okolicy stadionu (po meczu, ekspediowanych wg potrzeb na linii T2 i T3). Zwracamy uwagę na minimalizm formy – organizacja meczu ze Śląskiem zbiegła się w czasie z kiepską frekwencją na meczach Lecha, stąd takie (skromne), a nie inne założenia obsługi pomeczowej. Drugi mecz (z Górnikiem Zabrze) rozegrano 28 marca. W związku z tym wzmocniono linię T2, ekspediując autobusy w systemie „jazdy na okrągło” (od 16.30 do 18.30, wg potrzeb). Wydłużono kursowanie brygad T2/6, T2/17 i T2/18. Na cztery linie (te co zwykle) skierowano autobusy przegubowe. Do rozwiezienia kibiców wykorzystano rezerwy czynne oraz zadysponowane w tym celu brygady: 64/6, 69/4, 69/5, 82/4, 91/2, 91/4, 93/10 – zgromadzone wcześniej w zajezdni Kacza oraz na pętlach os. Kopernika i Górczyn. Trzecim meczem marcowym było spotkanie z Cracovią (31 marca). Z tej okazji wzmocniono linie 50, 62, 93 i A, zastępując *solówki* autobusami przegubowymi, a po meczu skierowano na linie T2 i T3 wozy kursujące tego dnia jako A/1, 51/4, 63/2, 71/1, 82/1 i 91/3.

Lech w kwietniu

15 kwietnia rozegrano mecz z Lechią Gdańsk. Z tej okazji, tradycyjnie wzmocniono linie 50, 61, 91, A i T3 autobusami przegubowymi, a autobusy linii T2

w godzinach 12-14 kursowały w systemie tzw. jazdy na okrągło. Po meczu autobusy rezerw czynnych zgromadzone na ul. Grunwaldzkiej, wspomagając je jednym dodatkowym autobusem (73/2). 27 kwietnia odbył się mecz Lech Poznań – Polonia Warszawa, zatem przed i po meczu wzmocniono komunikację miejską. Celem zawiezienia kibiców na mecz zadysponowano brygady: 51/5, 63/4, 64/2, 64/11, 68/2, 69/7, 91/5, 91/10, 616/4, 616/5, 616/6 – wszystkie skierowano wcześniej do ronda Kaponiera, skąd realizowano kursy w kierunku stadionu. Wydłużono ponadto kursowanie wozów linii T2/3, T2/6, T2/10, T2/17 i T2/18 oraz T3/6 (linia T3 kursowała „na okrągło”). Po meczu do dyspozycji służb NN oddano wozy 51/1, 51/4, 61/5, 64/9, 64/12, 68/1, 68/4, 69/10, 86/1, 90/1, 90/8 i A/4 – zgromadzone na os. Kopernika i zajezdni Kacza. Wydłużono kursowanie wozów T2/13, T2/16 i T2/19. Powrót kibiców do domów wsparł także wagon 102Na 71 (akurat obsługiwał ogólnodostępny przejazd zamówiony), który „wypełniony po brzegi” pasażerami stanowił cenne uzupełnienie dla jednego z pierwszych tej nocy kursów N21.

Lech w maju

3 maja (czwartek) rozegrano mecz Lech Poznań – Podbeskidzie Bielsko-Biała. W ramach organizacji komunikacji miejskiej przed meczem ekspediowano autobusy linii T2 i T3 w systemie „jazdy na okrągło”. Aby usprawnić kursowanie linii T2, przyjęto, że w przypadku braku pasażerów autobusy linii T2 zawracane będą na wysokości ul. Bułgarskiej by szybciej wrócić na rondo Kaponiera i podjąć kolejny kurs. Na linii T3 (od II zmiany) pojawiły się wozy 18-metrowe. Do rozwiezienia uczestników imprezy zadysponowano wozy: A/1, 61/1, 64/4, 74/6. Trzy brygady (57/2, 73/4, 79/1) skierowano do macierzystych zajezdni, skąd po zamianie wozu na długi przeznaczone zostały do rozwiezienia kibiców. Wydłużono kursowanie autobusów T2/5, T2/11 i T3/1.

PST Solidarności po nowemu

W ostatnich miesiącach kilkakrotnie byliśmy świadkami zmian organizacji ruchu w okolicy węzła PST Solidarności (skrzyżowanie ul. Księcia Mieszka I i al. Solidarności). Było to związane z remontem tego skrzyżowania. Dzięki prowadzeniu prac etapowo, udało się uniknąć całkowitego zamknięcia węzła. Od stycznia trwały prace w zatokach autobusowych – odnowiono ich nawierzchnię, ale nie zdecydowano się na podniesienie poziomu peronów. W czasie prowadzenia prac oba przystanki przeniesiono w kierunku zachodnim – pozbawiając je jednak jakiegokolwiek infrastruktury (wiata, ławeczka). Pod koniec lutego autobusy zatrzymywały się już w swoich stałych punktach. Po poprawieniu zatok autobusowych przyszedł czas na nawierzchnię skrzyżowania. W dniach 23-25 marca wyasfaltowano nawierzchnię na wszystkich prawoskrętach oraz *buspasach*. Z tej okazji autobusy zatrzymujące się bezpośrednio nad PST zabierały pasażerów ze skrajnego prawego pasa, ustawiając się równolegle do pasów autobusowych. Tydzień później (30 marca – noc z 1 na 2 kwietnia) nastąpił kolejny etap prac. W związku z zamknięciem dla ruchu przejazdów na wprost i lewoskrętów, objazdami pojechały autobusy komunikacji miejskiej i podmiejskiej. Linię 68 w kierunku Podolan skierowano przez PST Słowiańska i Piątkowską. Linie 71 i 235 w kierunku południowym kursowały przez ul. Murawa i ul. Słowiańską. Ciekawie rozwiązano kwestię objazdu dla linii kursujących przez



 **Nowości na liniach**

Zadebiutowały kolejne Urbino 8,6 – na liniach pojawiły się wszystkie egzemplarze drugiej dostawy (1402-1408, 1763-1769). Tym samym zakończono realizację zamówienia na 26 pojazdów. Większość (19 szt.) z nich zamieszkało na A1. To jednak nie koniec autobusowych nowości – pasażerowie, korzystający z usług wydziału A3 na liniach obsługiwanych taborem 12-metrowym, mogą trafić na autobus z bezpłatnym dostępem do Internetu. To element kampanii reklamowej jednego z banków. Routery zamontowano w siedmiu MAN-ach Lion's City o numerach: 1107, 1110, 1114, 1115, 1116, 1117, 1121. Autobusy nie są przypisane do żadnej konkretnej brygady – obok routera otrzymały okolicznościowe naklejki na zewnątrz i tablice wewnątrz. Internet przetestowano – działa i pozwala na spokojne surfowanie np. za pośrednictwem smartfona.

fot. 2 * Bartosz Kaj, 8/10.05.2012

remontowane skrzyżowanie na wprost, w ciągu al. Solidarności. W kierunku zachodnim autobusy jechały przez ul. Murawa, Słowińską i Piątkowską, w kierunku wschodnim – z al. Solidarności skręcały w prawo w ul. Księcia Mieszka I, gdzie zawracały przed kładką dla pieszych (ul. Wyłom), wracały na skrzyżowanie i po skręcie w prawo – na swoją trasę.

 **Ograniczenia świąteczne**

W dniach 6-10 kwietnia, w związku ze Świętami Wielkanocnymi, obowiązywała specjalna organizacja komunikacji miejskiej. W tych dniach autobusy linii 98

kursowały wg rozkładu jazdy dnia świątecznego, bez wjazdu pod Kampus UAM. W Wielką Sobotę autobusy i tramwaje jeździły zgodnie z sobotnim rozkładem jazdy. W Wielkanoc tramwaje pojawiały się na przystankach zgodnie z rozkładem świątecznym, w autobusach wprowadzono ograniczenia: zawieszono linie 48, 50, 52, 53, 63, 79, 83, 87, 94, a do godz. 14 także 60, 84, 85, 95. Autobusy linii 86 kursowały od rana przez pętlę Psarskie (zastępując linię 95), a 68 do Strzeszyna (zamiast 60). Linię A skrócono do os. Rusa (przy szpitalu), a linię nr 80 – do pętli Rudnicze. W poniedziałek wielkanocny obowiązywał rozkład dnia świątecznego: tramwaje kursowały bez ograniczeń, natomiast autobusy z ograniczeniami i zawieszzeniami na liniach „marketowych” (50, 52, 80, A – tak jak zwykle). W nocy z 8 na 9 kwietnia (niedziela/poniedziałek) autobusy rozpoczynały pracę według świątecznych rozkładów jazdy i kończyły, jak w noc sobotnio-niedzielną – ostatnie kursy wykonując o 6 rano. Na liniach 233 (A1), 237 (A1) i 239 (A3) uruchomiono po dwie brygady.

 **Ograniczenia weekendu**

W związku z długim weekendem majowym, w komunikacji miejskiej obowiązywał następujący rozkład jazdy: 30 kwietnia jak w dzień roboczy, bez ograniczeń; 1 i 3 maja jak w dzień świąteczny (dodatkowo skrócono linie 52 i A do os. Rusa/Szpital, 80 do pętli Rudnicze i zawieszono linię 50); 2 maja jak w dzień roboczy (ale linia nr 98 jak w sobotę), 4 maja jak w sobotę (ale linie 76, 89, 94 i 616 zgodnie z rozkładem dnia roboczego). W weekend 5-6 maja obowiązywały standardowe rozkłady (sobota, dzień świąteczny).

W dniach 30 kwietnia – 6 maja zmniejszono tabor na linii nr 98, ponadto w dniach 1 i 3 maja nie realizowano wjazdów pod Kampus UAM. Autobusy linii 98 nie wjeżdżały pod Kampus UAM Morasko także w dniach 12-15 maja, „z przyczyn technicznych”.

 **Dwukierunkowo na Wielkopolskiej**

Od 21 kwietnia prowadzono prace związane z remontem nawierzchni na północnej jezdni al. Wielkopolskiej. Z tej okazji jedną nitkę ulicy zamknięto, a ruch kołowy przeniesiono na drugą, równoległą. Autobusy linii 60 i 78 kursowały w obu kierunkach jezdnią południową – tam też tymczasowo przeniesiono przystanek Klin n/ż.

 **Kraszewskiego bez tramwajów**

W dniach 28-30 kwietnia ponownie zamknięto dla ruchu odcinek torowiska pomiędzy rynkiem Jeżyckim a rondem Kaponiera. Było to związane z zamknięciem ul. Bukowskiej i wyznaczeniem objazdu dla samochodów po torowisku na ul. Zwierzynieckiej (przez przystanek Zeylanda). Z tego powodu linie 2 i 15 skierowano przez ul. Dąbrowskiego. Podobnie jak poprzednim razem, ręczne przekładanie zwrotnicy na ul. Roosevelta (prawoskręt) zabezpieczył wydział T3.

W dniach 14-26 maja prowadzono prace związane z budową sieci ciepłej, dlatego nieprzejezdne było torowisko na odcinku od rynku Jeżyckiego do ronda Kaponiera (w praktyce do ul. Gajowej, skąd startuje linia turystyczna). Tramwaje linii 2 skierowano przez ul. Dąbrowskiego. Równocześnie zawieszono linię 15, aby jednak nie cierpieli pasażerowie PST, zwiększono w zamian częstotliwość kursów linii 26.



Misterium AD2012

31 marca odbyło się Misterium Męki Pańskiej. W związku z tym wzmocniono komunikację miejską dla udających się na imprezę, odbywającą się jak co roku na Cytadeli. Uruchomiona została linia dodatkowa nr 22 na trasie: Gwarna – rondo Kaponiera – Roosevelta – Pułaskiego – Winogrody – Połabska. Dawniej linia ta oznaczana była jako D i kursowała do pętli Wilczak. Obecnie w weekendy ul. Przelajowa pełni funkcję zajezdni tramwajowej, zatem linię dodatkową skierowano na Połabską. Obsługę linii 22 zapewniły wydziały S-1 i S-2, na linii pojawiły się dwa składy 105Na i dwa wagony GT8 (22/1 114+113, 22/2 701, 22/3 96+95, 22/4 670). Przed Misterium zaplanowo łącznie 10 kursów w kierunku Połabskiej (po dwa dla brygad 1 i 2 oraz po trzy dla brygad 3 i 4). W czasie imprezy tramwaje nie realizowały kursów, pozostawiono je jednak jako rezerwę dla kursów powrotnych. Aby nie blokować pętli, tramwaje wyjechały z Połabskiej w kierunku centrum, a następnie wycofały na ul. Winogrody (w kierunku Wilczaka), gdzie oczekiwały na dyspozycje służb NN. Do wsparcia odwozu uczestników imprezy zadysponowano także wozy 10/3 (skierowany z Dębca) i 11/1 (z Piątkowskiej). Uruchomiono także osiem dodatkowych brygad autobusowych, po cztery z wydziałów A-1 (51/9, 74/14, 74/15, 74/15) i A-3 (51/8, 51/10, 63/8, 63/9). Autobusy wykonały kursy przed imprezą, a w trakcie jej trwania zgromadzone zostały na Dworcu Garbary, skąd dysponowano je później według potrzeb na linie 51, 63, 74 i 90.

fort. Bartosz Kaj

Grillowa „demolka”

W dniach 9-11 maja (dwie noce) tramwaje linii N21 kursowały z częstotliwością 15-minutową. Okazją było „Wielkie Grillowanie UAM”. Impreza zakończyła się, niestety, dewastacją wagonów tramwajowych – niektórzy pasażerowie próbowali jeździć na dachu *helmutów*, wyrwali drzwi, a także wypychali szyby. Pomimo starań motorniczych i wsparcia najróżniejszych służb mundurowych, pojedyncze *helmuty* nie były w stanie zabierać setek uczestników wracających z imprezy. Agresję tych, którzy nie zmieścili się do pojazdów wzmagały Solarisy Tramino – zaparkowane na pętli os. Sobieskiego. Szczęśliwie nikt nie zginął.

Podsumujmy – trzy *helmuty*, to zdecydowanie zbyt mało pojazdów by obsłużyć wielotysięczną imprezę masową.

Orle Gniazdo bez tramwajów

W dniach 12-13 maja, tramwaje linii 27 kursowały skróconą trasą do przystanku os. Tysiąclecia. Przyczyną było prowadzenie prac sieciowych w rejonie przystanku Orle Gniazdo, co ma związek z podłączaniem do ruchu nowych torów tramwajowych. Torowisko do Franowa jest już po pierwszych próbach, wykonanych *wahadłową* rezerwą.

Zmiany na linii 66

W dniach 19-27 kwietnia zmienioną trasą kursowała linia 66 – w związku z zamknięciem dla ruchu kołowego zjazdu z wiaduktu Antoninek w kierunku Antoninka. Autobusy jadące z Zielińca kursowały ul. Warszawską, nawracając przy stacji benzynowej.

Otwarcie RJNJ (na raty)

Do remontów na Grunwaldzie jeszcze powrócimy, odnotujmy jednak, iż od 30 maja można już przejechać tramwajem odcinek od ul. Żeromskiego przez rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego do węzła Głogowska/Hetmańska. Na trasie tej kursowały wyłącznie tramwaje linii 15 – dotychczas jeżdżące na Ogrody (a przy okazji autobusy linii 93, kursujące po torowisku, na odcinku Wyspiańskiego – Marcelińska). Piętnastki dojeżdżały do GLHE, gdzie wysadzały pasażerów, by „na pusto” zawrócić przez zajezdnię tramwajową przy ul. Głogowskiej. Z tej przyczyny likwidacji uległy tory odstawcze na ul. Hetmańskiej. Wozy z S-1 przeniesiono na ul. Grunwaldzką (za rondo w kierunku stadionu, za ekspedycję robił tam 1492). O czerwcowych otwarciach (ul. Roosevelta, ul. Grunwaldzkiej, Górnego Tarasu Rataj) i wciąż nieczynnym Franowie – w następnym numerze.

ZTM I KOMUNIKACJA PODMIEJSKA

Promocja także w maju

Zarząd Transportu Miejskiego poinformował, że promocja na bilety jednorazowe przedłużona została do 31 maja. Zgodnie z nią, we wszystkie dni robocze (od poniedziałku do piątku), od godz. 6.00 do 19.00 bilety 15-minutowe miały ważność 25 minut, bilety półgodzinne – 45 minut. Promocja była odpowiedzią na wydłużony czas jazdy środkami komunikacji miejskiej w związku z licznymi remontami. Pierwotnie miała obowiązywać do końca kwietnia, jednak ze względu na trwające remonty zdecydowano się na jej przedłużenie.

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

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

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

KOREKTA: Małgorzata Masłowska-Bandosz

SKŁAD: Marcin Jurczak

NAKŁAD: 50 egzemplarzy

Redakcja nie zwraca tekstów niezamówionych 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.