

Trzecia rocznica wycofania Ikarusów Niedziela z Ikarusem 2013

Maciej Witkowski

Historia Ikarusów serii 200 w Poznaniu rozpoczęła się latem 1981 r. Wtedy to, na początku lipca mieszkańcy mieli okazję do przejazdu testowym Ikarusem, który do Poznania trafił z ośrodka szkoleniowego w Katowicach. Był to 16,5-metrowy autobus przegubowy mogący zabrać na pokład prawie 200 osób. Ikarus bardzo szybko zyskał uznanie i sympatię pasażerów, kierowców i mechaników. Pierwsze Ikarusy 280.26 przeznaczone dla ówczesnego WPK w Poznaniu trafiły do stolicy Wielkopolski 6 października 1981 r. W kolejnych latach tabor poznańskiego przewoźnika zasilają kolejne partie węgierskich autobusów. Łącznie w latach 1981-1994 do Poznania trafiło prawie 300 Ikarusów 280 (w trzech podtypach 280.26, 280.02, 280.70A). W 1983 roku do Poznania zaczęły trafiać Ikarusy 260.04 będące krótszą – 11-metrową wersją Ikarusa 280. Łącznie w stolicy Wielkopolski eksploatowano 55 „krótkich”. W 1994 roku, razem z ostatnią partią przegubowców serii 280 (ostatnia seria nazywana była potocznie „ekologami”), do Poznania trafił średniopodłogowy prawie 18-metrowy Ikarus 435. Był to ostatni autobus z Budapesztu, który trafił do stolicy Wielkopolski.

W drugiej połowie lat 90. XX wieku rozpoczęła się epoka autobusów niskopodłogowych i wysokopodłogowe Ikarusy zaczęły schodzić na drugi plan. Na początku XXI wieku do Poznania trafiały kolejne MAN-y i Solarisy, a liczba Ikarusów stopniowo malała. Ostatnie Ikarusy serii 200 na linii wyjechały 14.01.2010 roku, a dwa dni później odbyła się pożegnalna parada. Ikarus 435 nadal pojawiał się na liniach nocnych. Ostatecznie został wycofany na początku lutego 2013 r. Dla przyszłych pokoleń zachowane zostały 2 Ikarusy. Przegubowy 280.26 o numerze 1545 przeszedł już naprawę, podczas której przywrócono mu został fabryczny wygląd z 1985 roku oraz krótki 260.04 o numerze 1735, który pozostał w stanie z zakończenia eksploatacji.

3 lutego br, w ramach obchodów trzeciej rocznicy wycofania Ikarusów, MPK Poznań i Klub Miłośników Pojazdów Szynowych zorganizowały kolejną edycję Niedzieli z Ikarusem. Tym razem zabytkowe autobusy wyjechały na trasę linii 82 z Górczyna na os. Kraju Rad (obecne os. Wichrowe Wzgórze). Była to pierwsza linia, na którą wyjechał w lipcu 1981 pierwszy Ikarus.



Ikarusy: 280.26 1545 i 260.04 1735 na trasie linii 82. Z okazji trzeciej rocznicy wycofania z eksploatacji autobusów wysokopodłogowych uruchomiono okolicznościowe kursy. Na trasę wyjechały dwa wozy, każdy wykonał jedno kółko. Zainteresowani mieli także możliwość zwiedzenia zajezdni przy ul. Kaczej.

fot. Dariusz Żaruk, 3.02.2013

O godzinie 12.00 zapełnione Ikarusy wyjechały z dworca autobusowego na Górczynie. Na trasie tłumnie przybyli pasażerowie usłyszeli historię węgierskiego cudu motoryzacji. W czasie podróży można było nabyć komplet okolicznościowych pocztówek, a także wspomóc kwestę na rzecz ratowania zabytkowych pojazdów. W połowie trasy na pętli przy os. Wichrowe Wzgórze pasażerowie mieli chwilę na wykonanie pamiątkowych zdjęć, a wszyscy ustawili się do grupowego zdjęcia z kultowymi autobusami. Po powrocie na Górczyn krótki Ikarus udał się na Warszawską, a przegubowy wyruszył z pasażerami do zajezdni przy ul. Kaczej. Na miejscu pasażerowie usłyszeli historię zajezdni na którą trafiły pierwsze Ikarusy, a także pod okiem mistrza zmianowego zapoznali się z obsługą, jaką przechodzą autobusy każdego dnia po zjeździe do zajezdni. Po zwiedzaniu zajezdni autobus odwiózł zadowolonych pasażerów do centrum, a sam udał się do zajezdni przy ul. Warszawskiej.



Pamiątkowe zdjęcie – os. Wichrowe Wzgórze.

fot. Dariusz Żaruk, 3.02.2013

Obchody imienin św. Katarzyny – tramwajowo i kolejowo Katarzynka 2012

Marcin Jurczak, Dariusz Żaruk



105N 193 na linii 19. Jedną z atrakcji Katarzynki było uruchomienie „solówek”.

fot. Marcin Jurczak, 25.11.2012

Ostatnie miesiące roku tradycyjnie upłynęły członkom KMPS na organizacji imprezy katarzynkowej. Ubiegły rok był niezwykle ciekawy dla poznańskiej komunikacji miejskiej – w związku z otwarciem nowych obiektów i przygotowaniem do zamknięcia kolejnych – pomysłów organizacji Katarzynki było zatem bardzo wiele. Ostatecznie zdecydowano się na sprawdzone i cieszące się popularnością od lat atrakcje, rozszerzone o znacznie większą niż w ubiegłych latach część kolejową. W przeciwieństwie do poprzednich lat, w których organizowano Katarzynkę tramwajowo-autobusową, w 2012 roku zaproszono do współpracy także kilka spółek kolejowych i hobbistów z Grodziskiej Kolei Drezynowej.

Kręgosłupem tramwajowej części Katarzynki była linia specjalna nr 19, objeżdżająca wszystkie poznańskiej zajezdnie. Tramwaje odjeżdżały z ul. Zwierzynieckiej, zawracając na nieużywanym obecnie trójkącie przy ul. Gajowej. Kolejnymi punktami na trasie były zajezdnie: przy ul. Głogowskiej, ul. Madalińskiego

i ul. Fortecznej oraz pętla tramwajowa Franowo. Na terenie zajezdni Głogowska udostępniono do zwiedzania Muzeum. O ekspozycji opowiadał przewodnik, można tu było odpocząć lub napić się kawy. Z wideoprojektora wyświetlano filmy o tematyce komunikacyjnej. Drugim punktem na trasie była zajezdnia Madalińskiego – tramwaje przejeżdżały przez myjnię, a motorniczy (lub konduktor) opowiadał o pracy obiektu i jego specyfice. Kolejnym przystankiem była zajezdnia tramwajowa przy ul. Fortecznej. Tu udostępniono zainteresowanym dwa szkoleniowe składy 105Na, a chętni mogli spróbować swoich sił za sterami „stopiątki”.

Tramwaj kursował po trasie: Zwierzyniecka (Zeylanda) – Kraszewskiego – Dąbrowskiego – Przybyszewskiego – Reymonta – Hetmańska – Głogowska – Zajezdnia Głogowska – Hetmańska – Zajezdnia Madalińskiego – Hetmańska – Starołęcka – Zajezdnia Forteczna – Starołęcka – GTR – Franowo – trasa Kórnicka – most św. Rocha – 27 Grudnia – Fredry – Dąbrowskiego – Zwierzyniecka (Zeylanda). Kursy z ul. Zwierzynieckiej realizowano od 12.00 do 14.30 – planowo co pół godziny; gdy pojawiła się potrzeba tramwaje odjeżdżały jednak częściej. W obsłudze linii 19 znalazły się wagony: N+ND 602+456, 102N 1, 102Na 71, GT8 685, GT6 615, 105N 194 i 105N 193. Atrakcją było uruchomienie na linii 19 pojedynczych wagonów 105N – „solówki” na ulicach miasta spotkać można wyjątkowo rzadko. Podczas pierwszego kółka awarii uległ skład N+ND – doszło do awarii układu oporowego. Na trasie pojawił się dodatkowo rezerwowy pociąg 105Na 312+313, który pojechał „na pusto” na Gajową, skąd podjął kurs jako linia 19. Zrobił nieco ponad pół kółka, a na Fortecznej podmieniony został przez ekspresowo naprawioną do tego czasu „enkę”. Obsługę pojazdów tradycyjnie zapewnili wolontariusze z KMPS. W tramwajach rozdawano klubowe kalendarzyki i specjalne wydanie Przystanku. Przejazdy były bezpłatne, a podczas całej imprezy katarzynkowej prowadzono kwestę „Ratujmy Stare Bimby”. (MJ)



Przewozy Regionalne eksploatują m.in. lokomotywy czeskiej serii 163. W ramach ekspozycji prezentowała się 163 042-5 – Oliwia.

Oprócz corocznej części tramwajowej, Katarzynka 2012 obfitowała również w część kolejową. Z pętli tramwajowej Franowo uruchomiono linię autobusową F, dowożącą chętnych „na szopę” PKP CARGO, a obsługiwana dwoma Ikarusami – krótkim 260.04 1735 oraz „heblem” 280.26 1545. Autobusy mimo ustalonej (30-minutowej) częstotliwości realizowały dużo więcej kursów z powodu o wiele większej niż przewidziana liczby pasażerów. „Na szopie” na Franowie istniała bowiem możliwość zwiedzania lokomotywowni jak i prezentowanego taboru. PKP CARGO na torze koło hali (tzw. zerowym) wystawiło lokomotywy elektryczne EU07-1510, EU07-1524, ET22-561 oraz E189-208. Tej ostatniej, a jednej z ciekawszych, niestety zwiedzać nie można było (jest dzierżawiona przez ERS Railways od MRCE Dispolok). Na torze numer 2 znajdowały się SM42-849 oraz SM30-220. Na torze 4 wystawiono SM42-448, a na torze 6 prezentował się skład Przewozów Regionalnych, złożony z lokomotyw 163 042-5 „Oliwia” i SP32-202, a także z wagonów „marlboro”, „bonanzy” z przedziałem spółki „TurKol” oraz salonki w barwach PR. W hali istniała możliwość wykonania pamiątkowych zdjęć przy lokomotywach SM42, EU07 czy ET22. Co odważniejsi decydowali się na przejście kanałem pod lokomotywami. Ciekawscy dojrzeli także lokomotywę ET22-751 będącą wówczas na podnośniku.



Ikarusy na trasie linii specjalnej. Autobusy kursowały pomiędzy pętlą tramwajową Franowo a lokomotywownią PKP CARGO.



Współorganizatorem imprezy była Grodziska Kolej Dreżynowa. Tor dla pojazdów napędzanych siłą mięśni znajdował się na Franowie.

Przed halą, na torze numer 5, prezentowała się również Grodziska Kolej Dreżynowa ze swoją dreżyną ręczną, którą chętni mogli poprowadzić.

Dojazd „na szopę”, oprócz linii F, był możliwy również dzięki uruchomionym dwóm pociągom spółki Przewozy Regionalne, obsługiwanych zmodernizowanym EN57-1434. Był to kurs o godzinie 11.00 z Poznania Głównego przez Kiekrz, Poznań Piątkowo, Zieliniec (tzw. obwodnicą towarową) oraz o 12.30. Ten drugi odbył się przez stację Poznań Starołęka oraz z wjazdem pod samą „szopę” na tor zerowy (wcześniej pasażerowie wysiedli na pobliskiej stacji Poznań Franowo). Nastąpiła tam również prezentacja EZT. Powrót na Poznań Główny nastąpił o 15.45 – chętnych nie brakowało, o czym świadczył tłok w jednostce. Również o godzinie 16.00 autobusy linii F wykonały ostatni kurs na pętlę tramwajową Franowo, zabierając ostatnich uczestników imprezy. Przez cały czas w otwartych dla publiczności lokomotywach na zainteresowanych czekali maszyniści, którzy chętnie odpowiadali na mniej lub bardziej szczegółowe pytania. Uśmiechy na twarzach nie tylko dzieci, ale również pozostałych uczestników Katarzynek powinny być powodem do dumy dla kolejarzy, którzy doskonale przygotowali się do wystawy z okazji ich święta. (DŻ)



EN57-1434 to kolejna zmodernizowana jednostka obsługująca wielkopolskie trasy. Skład obsługiwał katarzynkowe pociągi specjalne.

*fot. 4 * Dariusz Żaruk, 25.11.2012*

Tunel – recepta na tramwajowe problemy? Prawie jak metro

Marek Malczewski

Po zakończeniu II wojny światowej przemysł motoryzacyjny dysponował wielkimi nadwyżkami mocy produkcyjnych. Poszukując nowych grup odbiorców, skierował się ku dwóm przeciwstawnym nurtom: rozwojowi komunikacji indywidualnej oraz rozwojowi komunikacji zbiorowej, opartej na pojazdach o napędzie spalinowym (autobusach).

W tych koncepcjach nie było miejsca dla starego, powolnego tramwaju. Najbardziej brutalna walka o miejsce na rynku rozegrała się w Stanach Zjednoczonych. Konkerny motoryzacyjne celowo doprowadzały do upadku przedsiębiorstwa tramwajowe, (docelowo) zastępując je liniami autobusowymi, uruchamianymi w dumpingowych cenach. Gdy już tramwaje zlikwidowano, „urynkowiono” też ceny biletów autobusowych, przez co autobusy stały się bardzo drogim środkiem transportu. Wtedy dla pasażerów bardziej opłacalnym było nabycie własnego auta i dojazd indywidualny. Najlepiej udokumentowanym przypadkiem takich działań jest historia „czerwonych tramwajów” z Los Angeles. Ich likwidacja doprowadziła do całkowitego zakorkowania aglomeracji samochodami.

Do Europy Zachodniej motoryzacyjne szaleństwo przyszło trochę później. Widząc to, co się wydarzyło za oceanem, władze miejskie broniły się przed zalewem aut, stawiając na poprawę jakości, zwiększenie prędkości komunikacyjnej i rozbudowę transportu publicznego. Gdy miasta były zalewane nowymi samochodami, ich ulice korkowały się tak, jak przykładowo na poznańskiej ul. Dąbrowskiego. Początkowo władze samorządowe marzyły o rozwoju systemów autonomicznych: metra czy szybkiej kolei miejskiej. Jednak były one zbyt drogie w budowie i nie spełniały w pełni oczekiwań co do ich dostępności. Dlatego już w latach 60. XX w. powstała idea premetra – czegoś pośredniego pomiędzy tramwajem a metrem. Miały to być linie całkowicie odseparowane od ruchu ulicznego, ale budowane uproszczoną technologią (choćby w postaci wykopu, który w przyszłości mógł być zakryty). W Polsce „gierkowskiej” metra miało zostać wybudowane tylko w Warszawie, natomiast w Łodzi, Krakowie, Wrocławiu i Poznaniu miały powstać linie premetra. W Poznaniu tak zaprojektowano linię „tramwajową” na nowe osiedla na Piątkowie i Winogradach, pod którą zwożono ziemię i formowano wykop już ok. 1974 r. Jak wiadomo linia ta została w 1997 r. dokończona na odcinku poza centrum i „prowizorycznie” włączona w sieć tramwajową na węźle Most Teatralny. Dzisiaj określa się ją mianem Poznańskiego Szybkiego Tramwaju. Mało kto wie, że były też prowadzone prace koncepcyjne nad budową „tunelu tramwajowego”, łączącego ul. Bukowską z ul. Św. Marcin.

Doświadczenia niemieckie

W tym czasie w Niemczech (ówczesnych Zachodnich) przystąpiono do budowy pierwszych odcinków tuneli przeznaczonych dla komunikacji tramwajowej. W związku z tym, że miały one rozładować korki

w śródmieściu, najczęściej jako pierwsze budowano odcinki pod centrami miast. Przykładowo, w ten sposób sprowadzono pod ziemię wiele odcinków klasycznego tramwaju w Zagłębiu Ruhry. W niektórych miastach (jak Frankfurt nad Menem) linie tunelowe stopniowo wydłużano, początkowo wykorzystując na nich typowe wagony tramwajowe, np. kursujące do niedawna w Poznaniu wagony typu M (klasy GT6), które na potrzeby linii tunelowych miały wymienione na szersze zestawy kołowe, a także wprowadzone dodatkowe boczne listwy „poszerzające” pudło wagonu i likwidujące niebezpieczny prześwit pomiędzy pudłem wagonu a krawędzią peronu. Stopniowo wycofywano też tabor „tramwajowy”. Dziś w niemieckich tunelach dominują wagony nowej generacji, o innych założeniach konstrukcyjnych, wyglądem przypominające tabor metra. Zachowało się jednak kilka ciekawych rozwiązań organizacyjnych. Warto choćby zwrócić uwagę na przystanek Hauptbahnhof w Mülheim an der Ruhr, gdzie przy jednym peronie kończy się linia U18 z Essen, przy kolejnym przejeżdża „tranzytowa”, wąskotorowa linia 102, a z kolejnego peronu odjeżdżają dwukierunkowe wagony tramwajowe linii 901 do Duisburga. W Duisburgu podziemne perony są bardzo długie i podzielone na dwie części: połowa długości jest niska (zatrzymują się tam linie obsługiwane przez wagony starszej generacji), a połowa wyższa (jak w metrze – zatrzymują się tam te linie obsługiwane taborom docelowym).

Jednym z najnowszych odcinków tunelowych w Niemczech jest nowo zbudowany łącznik pod dworcem głównym w Rostoku. Jest on bardzo krótki (pod ziemią znalazł się tylko jeden przystanek: Hauptbahnhof), jednak jest on doskonałą ilustracją tego, jak przedsiębiorstwa niemieckie dbają o pasażera i wygodę



Rostock – tunel tramwajowy wraz z przystankiem Hauptbahnhof. Z przystanków tramwajowych można tu wyjechać bezpośrednio na perony dworca kolejowego. To doskonały przykład rozwiązania, które na pierwszym miejscu stawia wygodę przesiadki.

fol. Marek Malczewski, 4.05.2006

przeładki. Z podziemnego przystanku tramwajowego można windą wyjechać wprost na perony dworcowe!

Tunel po krakowsku

Poznań nie jest pierwszym miastem w Polsce, które zdecydowało się zejść z linią tramwajową pod ziemię. Tunel Krakowski Szybkiego Tramwaju łączy węzeł Rondo Mogiłskie z rejonem Dworca Towarowego,



Mülheim an der Ruhr – na jednej stacji spotykają się tu trzy systemy komunikacji szynowej. Na kolejnych zdjęciach: normalnotorowe premetro linii U18 (przewoźnik EVAG, linia dochodzi z południa), przystanek końcowy normalnotorowej linii tramwajowej 901 (DVG, dochodzi z północy) i przejeżdżający tranzytem tramwaj wąskotorowy linii 102.

fot. 3 * Marek Malczewski, 25.09.2009

przecinając pod ziemią obszar Dworca Głównego. Ma on historię równie długą, jak poznańska trasa tramwajowa na Franowo. Jego budowę rozpoczęto w ramach modernizacji krakowskiego węzła kolejowego w 1974 r. Miał być pierwszym fragmentem linii metra, łączącej Kraków z Nową Hutą. Budowano go odcinkami: najpierw zbudowano 180 m pod torami kolejowymi, następnie (po wieloletnim przestoju) powstało kolejne 605 m części wschodniej, ukończonych w 1999 r. Ostatni fragment budowano od 2004 r., a uroczyste otwarcie nastąpiło 11 grudnia 2008 r. W tunelu znalazły się dwa przystanki: Dworzec Główny i Politechnika. Ma on długość 1420 m, a dodatkowe 128 m, to tzw. rampy wjazdowe. Ruch w tunelu zabezpieczony jest samoczynną blokadą liniową (dwustawną). Mimo upływu czterech lat od chwili oddania go do użytku, w tunelu krakowskim ciągle obowiązują ograniczenie prędkości do 30 km/h oraz zakaz wjazdu dla wagonów starszej generacji (z rezystorami rozruchowymi).

Poznań – plany poprzedniej epoki

W Polsce, w „minionej epoce”, nasi projektanci również potrafili tworzyć projekty z wizją. Przykładem niech będą osiedla ratajskie – żadne ze współczesnych osiedli



Kraków – odcinek tunelowy obejmuje tu dwa przystanki. Tunel ma półtora kilometra długości i przechodzi pod dworcem kolejowym. Z przystanków Dworzec Główny Tunel i Politechnika korzystają dwie linie tramwajowe: 5 i 50. Obsługiwane są taborem nowszych generacji – w tunelu nie mogą kursować wagony wyposażone w rezystory rozruchu (tzw. „opory”).

Fot. 2 * Marek Malczewski, 4.05.2006

Tramwaj na Franowo w liczbach

- grubość ścian tunelu: 80 cm,
- grubość stropu tunelu: 60-80 cm,
- grubość płyty dennej: 80 cm,
- głębokość ścian tunelu (ściany szczelinowe): 12 m,
- szerokość każdej komór jezdnych tunelu: 5,2 m,
- wysokość każdej komór jezdnych tunelu: 5 m,
- zewnętrzna długość przystanków podziemnych: 85 m,
- efektywna długość peronów podziemnych: 45 m.

W ramach inwestycji:

- z wykopów wywieziono ok. 200 tys. ton ziemi,
- wywrotki wykonały 8000 kursów,
- zużyto 39 tys. m³ betonu,
- do jego przewiezienia betoniarki wykonały ok. 4500 kursów,
- do zbrojenia zużyto łącznie ok. 5 tys. ton stali.

Źródło: Infrastruktura Euro Poznań 2012

„deweloperskich” czy TBS-owych nie zostało zaprojektowane tak jak one, z pełną infrastrukturą usługową, siecią dwujezdniowych dróg, czy terenami rekreacyjnymi. Choć infrastruktura powstawała nieraz z opóźnieniem w stosunku do nowych bloków (co słusznie krytykowano), to przecież była ujęta w planach i zostawiono na nią rezerwy terenowe! Podobnie wygląda historia ratajskich linii tramwajowych. Najpierw powstała tzw. trasa kórnicka (od ul. Kórnickiej do pętli os. Lecha), później uruchomiono linię z ronda Starołęka (początkowo obsługiwaną tramwajami wahadłowymi, bo nie było jeszcze łącznika przy nieistniejącej już pętli na os. Lecha). Gdy brakujący łącznik powstał, to został też zbudowany wiadukt dla przewidywanej linii na os. Rusa (w miejscu dzisiejszego sklepu IKEA rosły jeszcze łany zboża).

Otwarta w sierpniu 2012 r. linia tramwajowa na Franowo mogła powstać już dużo wcześniej. W połowie lat 90. XX w., gdy IKEA zaczęła budować swój nowy sklep, jej Zarząd proponował dofinansowanie budowy linii tramwajowej wzdłuż ul. Piaśnickiej aż do powstającego centrum handlowego. Niestety, wtedy nic z tego nie wyszło. Dopiero budowa nowej zajezdni tramwajowej dała impuls do rozpoczęcia budowy tramwaju na Franowo. Rygorystyczne normy środowiskowe spowodowały, że za najkorzystniejsze uznano budowę linii tramwajowej w tunelu, przykrytym lekkim zadaszeniem. W ten sposób tramwaj jest absolutnie nieuciążliwy dla mieszkańców, co zapewne będzie obiektem zazdrości osób mieszkających na Polance.

Franowo AD 2012

Za rozbudową osiedli ratajskich komunikacja miejska przestała nadążać już w połowie lat 70. XX w. Początkowo nowe osiedla tzw. Górnego Tarasu Rataj obsługiwane były liniami autobusowymi z ronda Rataje. Jednak wzrastająca liczba mieszkańców (przy niemalże braku samochodów prywatnych) spowodowała klincz komunikacyjny. Jedynym ratunkiem była szybka budowa zaplanowanych tras tramwajowych. Od maja 1978 r. rozpoczęto budowę pierwszego odcinka, od ul. Kórnickiej do „tymczasowej” (przetrwała 22 lata) pętli na os. Lecha. Linia ta, znana jako trasa kórnicka, została oddana do użytku 23 lutego 1979 r. Kolejnym etapem była budowa linii w ul. Jedności Słowiańskiej (obecnie Chartowo i Żegrze) do ronda Starołęka. Na linii tej od

października 1983 r. kursowała linia wahadłowa W. Po zakończeniu budowy łącznika pod wiaduktami w rejonie ul. Piaśnickiej zastąpiła ją komunikacja „regularna”, co nastąpiło 30 sierpnia 1985 r.

Przygotowany wiadukt posiadał dodatkową komorę, umożliwiającą wyprowadzenie linii tramwajowej w kierunku wschodnim, do planowanej pętli na os. Rusa. Tramwaj miał jeździć wykopem, podobnie jak na linii PST. Planów tych długo nie udawało się zrealizować, dopiero podjęcie decyzji o budowie głównej zajezdni tramwajowej na Franowie „odmroziło” pierwotne plany. Po długim okresie przygotowań budowa ruszyła w lutym 2011 r. i była prowadzona w bardzo szybkim tempie. Jednak nowatorskość koncepcji oraz brak ścisłych normatywów spowodowały, że znacznie przeciągnęły się procedury odbiorcze. Z tego względu nową trasą o długości 2500 m (z czego w tunelu będzie 1070 m, plus rampa wyjazdowa o długości 160 m), posiadającą sześć przystanków (w tym dwa podziemne), można jeździć dopiero od 11 sierpnia 2012 r.

Trzy linie i sygnalizacja

Odcinek tunelowy jest zabezpieczony sygnalizacją świetlną (dwustawna samoczynna blokada liniowa), natomiast sieć zasilająca na tym odcinku jest wykonana jako tzw. sieć sztywne. Koszt całkowity inwestycji to 266 mln zł, z czego roboty budowlane pochłonęły 225 mln zł. Dofinansowanie tego przedsięwzięcia z funduszy unijnych wyniosło 100 mln zł. Trasa składa się z pięciu nowych przystanków: Piaśnicka/Rynek, Piaśnicka/Kurlandzka (oba w tunelu), Szwedzka (pomiędzy IKEA a M1), Szwajcarska (za M1 od strony Kompanii Piwowarskiej) oraz pętli tramwajowej (przy torach kolejowych). Na trasę skierowano trzy linie tramwajowe: dwie od strony ul. Kórnickiej i jedną z Górnego Tarasu Rataj. W podstawowym układzie komunikacyjnym są to: 1, 16 i 18 (obecnie wobec zawieszenia jedynek: 6, 16, 18). W ciągu kilku miesięcy od otwarcia trasy tramwajowej obsługiwały ją już niemal wszystkie generacje taboru liniowego: 105Na i pochodne (na różnych liniach), RT6N1 (1, 6), combino (18), tramino (6, 16) oraz wagony z demobilu (GT8 i 3G na 18). Na Franowie pojawiły się też moderusy beta – choć nie w „oficjalnym” uruchomieniu, a jedynie w obsłudze brygad S-3 (1, 6, 16).



Dawny węzeł os. Lecha. Stary wiadukt („bajoro” po lewej) rozebrano, a następnie zrealizowano od nowa – już jako fragment tunelu.

fot. Marek Malczewski, 13.02.2011

Linie turystyczne w sezonie 2012 – z wizytą w pięciu polskich miastach Dla turystów i mieszkańców

Michał Prałat



Linie turystyczne w Łodzi kursowały w każdą niedzielę pomiędzy 1 lipca a 23 września. Na zdjęciu: skład 5N+5ND (na linii 43 do Lutomierska) przejeżdża przez most nad Nerem.

fot. Michał Prałat, 26.08.2012

Podróż linią turystyczną jest bez wątpienia jednym z atrakcyjniejszych sposobów zwiedzania miasta. Wycieczka historycznymi pojazdami, których nie spotkamy już na regularnych liniach tramwajowych lub autobusowych, połączona jest z żywą lekcją historii o mijanych obiektach, znajdujących się w różnych ciekawych – zarówno tych bardziej jak i mniej znanych – zakątkach miast. Niezapomniane przejażdżki starymi pojazdami komunikacji miejskiej oferowało w roku ubiegłym wiele miast, a każda uruchomiona linia była bez wątpienia godna uwagi. Rozpocznijmy wielosetki kilometrową podróż po Polsce śladami najciekawszych wydarzeń związanych z historycznymi pojazdami w służbie liniom turystycznym.

Pierwsza stacja: Łódź

Słynąca z klimatycznych, podmiejskich linii tramwajowych do Pabianic, Ozorkowa i Lutomierska połączonych z infrastrukturą torowisk miasta, Łódź, dzięki współpracy MPK z Klubem Miłośników Starych Tramwajów uruchomiła zabytkowy skład 5N+5ND z początku lat 60. ubiegłego wieku. Klimatyczny pociąg pojawił się na trasie najbardziej malowniczej linii 43, jeżdżącej z pętli Telefoniczna ulicami Pomorska, Legionów, Konstantynowska, przez Konstantynów Łódzki, a następnie przez Kazimierz do Lutomierska. Długość całej linii w jedną stronę wynosi 22,7 km. Na wspomnianej trasie znajdują się także najciekawsze atrakcje miasta, między innymi Muzeum Archeologiczne i Etnograficzne, Muzeum Kanału „Dętka”, Muzeum Miasta Łodzi, Centrum Nauki „Eksperymentarium”, Muzeum Sztuki ms2 oraz Miejski Ogród Zoologiczny. Do 1 kwietnia 2012 roku linię 43/43bis obsługiwała zajezdnia Brus, mieszcząca się w połowie wyżej wspomnianej trasy i należąca do spółki Tramwaje Podmiejskie. W chwili obecnej, po przejęciu przez MPK Łódź kursów wszystkich linii podmiejskich, w nieczynnej

już zajezdni planowane jest utworzenie Muzeum Komunikacji Miejskiej. Tuż za Konstantynowem rozpoczyna się najbardziej urokliwy odcinek trasy, gdzie torowisko ułożone zostało na pagórkowatym terenie otoczonym klimatycznymi domkami oraz polami. Tuż przed Lutomierskiem, w Kazimierzu, trasa odłącza się od drogi prowadząc przez pola, a następnie zabytkowy most nad Nerem, by po chwili zakończyć bieg na pętli w Lutomiersku. Do obsługi takiego składu potrzebnych jest aż ośmiu konduktorów, z których każdy ma za zadanie (oprócz sprzedaży biletów – normalna taryfa Zarządu Dróg i Transportu) przypilnować swoich drzwi, z uwagi na brak elektrycznych mechanizmów otwierania oraz faktu, że wagony są dwustronne i dwukierunkowe (posiadają wyjścia po obu stronach). Zarówno konduktorzy jak i motorniczy ubrani są w historyczne mundury tamtejszego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Historia łódzkich linii turystycznych sięga 2003 roku, kiedy to na ulice miasta wyjechała linia „0”, mająca na celu popularyzację wiedzy o historii miasta i jego tramwajów. Godnym uwagi jest fakt, że w 2011 roku w plebiscycie „Punkt dla Łodzi” turystyczna zerówka otrzymała wyróżnienie w kategorii „Atrakcje” za żywe spotkanie z historią komunikacji miejskiej.

Przystanek drugi: Stacja Warszawa

Oddalona od Łodzi, o ok. 120 km w linii prostej, Warszawa dzięki Tramwajom Warszawskim oraz Klubowi Miłośników Komunikacji Miejskiej w 2012 roku uruchomiła turystyczną linię tramwajową „T”. Tym razem obsługiwana była aż trzema brygadami, dwoma wagonami zabytkowymi oraz warszawskim tramwajem promocyjnym. Na trasie linii „T” pojawił się między innymi jedyne w Polsce wagon typu 4NJ, wagony typu N, 13N, Lw oraz dobrze znany z poznańskich ulic wagon 102N 5 w barwach MPK Poznań. Warszawski tramwaj promocyjny powstał natomiast poprzez przebudowę



Warszawska tramwajowa Tetka wyjeżdżała na trasę w każdą sobotę, niedzielę oraz święta. W okresie wakacyjnym obsługiwana była aż trzema brygadami. Na zdjęciu: wagon 4NJ 838 podczas przejazdu przez most Gdański.

fot. Maciej Witkowski, 12.08.2012



Warszawski kanciak na trasie linii T.

fol. Maciej Witkowski, 12.08.2012

jednego wagonu typu 105N. Z założenia przebudowany tramwaj miał spełniać cztery podstawowe funkcje: komunikacyjną, informacyjną, promocyjną oraz turystyczną. Założenia te zostały spełnione poprzez zamontowanie monitorów LCD, systemu nagłośnienia oraz zamontowanie pianina, które swoje miejsce znalazło dokładnie na wysokości II i III drzwi (drzwi te zostały zaślepienie). W tramwaju można było również otrzymać ulotki oraz specjalny bilet, zaś na ekranach monitorów wyświetlane były filmy promujące stolicę. W tak przebudowanej „stopiatce” wnętrze zaaranżowano na styl retro, zastosowano drewno oraz stylowe dodatki takie jak kinkiety, czy rolety. Wagon wyposażony został również w klimatyzację. Podczas godzinnej podróży linią „T” każdy pasażer mógł zobaczyć najbardziej charakterystyczne miejsca związane z historią Warszawy, m.in. pomnik prezydenta Narutowicza, kompleks Filtrów Warszawskich, dawne więzienie na Pawiaku, tereny byłego getta, wybieg warszawskich „miśków”, Cytadelę, panoramę Starego Miasta z Zamkiem Królewskim, kościół św. Anny i Muzeum Powstania Warszawskiego oraz widoczne z wielu miejsc obiekty Stadionu Narodowego i Pałacu Kultury. W każdym wagonie znajdowali się konduktorzy, natomiast w wybranych kursach jeden z członków stowarzyszenia Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej wcielał się



Wśród warszawskich atrakcji turystycznych jest m.in. omnibus konny.

fol. Michał Prałat, 12.08.2012

w rolę przewodnika opowiadając historie stołecznego miasta, mijanych obiektów oraz przybliżając szczegóły budowy zabytkowego tramwaju i tras tramwajowych, zdradzał także ciekawostki związane z komunikacją miejską. W wagonach linii „T” obowiązywała normalna taryfa ZTM Warszawa. Bilety kasowane były jednak przez konduktorów dziurkaczami. Konduktorzy zobowiązani byli również napisać na bilecie godzinę rozpoczęcia kursu oraz przystawić specjalną pieczętkę.

Przystanek trzeci: Gdańsk

Przenosimy się do grodu Neptuna. Tutaj również uruchomione zostały tramwajowe linie turystyczne jeżdżące dwoma trasami. Do obsługi linii skierowane zostały wagony typu N oraz 102Na. Wagon N 11 mogliśmy spotkać na trasie linii Tram Tour 1: Nowe Ogrody - al. Zwycięstwa - al. Hallera - Kliniczna - Jana z Kolna - Dworzec Główny - Brama Wyżynna - Centrum - Urząd Miejski. W wagonie znajdował się przewodnik, który opowiadał o historii miasta, mijanych obiektów oraz zdradzał ciekawostki komunikacyjne. Linia obsługiwana przez ex wrocławski wagon 102Na oznaczony jako Tram Tour 2 jeździł natomiast z Nowych Ogrodów - al. Zwycięstwa - al. Hallera - Gdańską - Krasickiego do Latarni Morskiej (powrót przez Marynarki Polskiej). Każdy pasażer mógł zwiedzić latarnię morską, po czym wrócić wagonem do centrum miasta. Oba tramwaje nie zatrzymywały się na przystankach pośrednich, a przejazd mógł odbyć się dzięki zakupie biletu o taryfie specjalnej u motorniczego pojazdu. Oprócz tramwajów w Gdańsku można było skorzystać z zabytkowego autobusu. Należący do ZKM Gdańsk, zabytkowy Jelcz 043 23461 kursował na Subiektywnej Linii Autobusowej na terenie Stoczni Gdańskiej. Dawni pracownicy Stoczni Gdańskiej oprowadzali po swoim miejscu pracy oraz przybliżali historię, uświadamiając wielką rangę tych obiektów. Przemierzając tereny stoczniowe autobus zatrzymywał się m.in. przy warsztacie Lecha Wałęsy, płocie, przez który przeskoczył były prezydent, dawnej sali BHP czyli miejscu podpisania „porozumień sierpniowych” oraz dawnego budynku Dyrekcji Stoczni. Na wszystkich liniach obowiązywała taryfa specjalna.



Na trasie gdańskiej linii turystycznej spotkać można m.in. ex wrocławski wagon 102Na.

fol. Michał Prałat, 25.08.2012

Nie tylko Warszawa ma szybką koleją miejską: stacja czwarta, Gdynia

Z atrakcyjnego Gdańska migiem przenosimy się do sąsiedniej Gdyni, po której, podobnie jak w Tychach czy Lublinie, możemy poruszać się trolejbusami. To właśnie z tymi pojazdami m.in. związana była linia turystyczna w tym mieście. Oznaczona jako 326 kursowała we wszystkie niedziele i święta od 1 lipca do 30 września. Na specjalnej trasie od pętli Grabówek SKM (zajezdnia trolejbusowa PKT) przez ul. Morską, Podjazd, 10 Lutego, Świętojańską, al. Zwycięstwa do pętli Orłowo SKM Klif wysyłane były dwie brygady historycznych trolejbusów. W bazie taborowej Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni znajdują się aż trzy zabytkowe pojazdy: Saurer 4TIILM z 1957 roku o numerze 128 (pochodzącym z okresu eksploatacji w szwajcarskim w St. Gallen), Škoda 9Tr20 z 1975 roku z oryginalnym, pochodzącym z lat 70. numerem taborowym 359 oraz Jelcz 120MTE 10121 z 1994 roku. Wspomniana wyżej Škoda 9Tr20 zakupiona została od Lubelskiego Towarzystwa Ekologicznej Komunikacji i w stanie sprzed remontu kapitalnego nie nadawała się do jazdy. Dzięki zorganizowanemu przez PKT przetargowi na remont pojazdu udało wyłonić się najkorzystniejszą ofertę. Zwycięzcą została firma Ekova z Ostrawy, mająca na swoim koncie remonty podobnych historycznych pojazdów. Rozebrany do zera trolejbus został wypiaskowany oraz wymieniono w nim wszystkie skorodowane elementy konstrukcji, zamontowano nowe poszycie oraz uszczelniono. Układ napędowy, osie pojazdu oraz podstawy odbieraków i rezystory poddane zostały regeneracji. W ten sposób, pomalowany na kremowo-czerwony kolor, pojazd dołączył do czynnych eksponatów w Gdyni. Najstarszy gdyński trolejbus, Saurer 4TIILM od 1992 roku jeździł po ulicach Warszawy (w tym samym roku trafił do stolicy z St. Gallen) i obsługiwał linię 51 do Piaseczna. W 2001 roku sprowadzony został do Gdyni, gdzie po remoncie służy do dzisiaj, jako czynny zabytek. Jelcz 120MTE jest natomiast jednym z ostatnich trolejbusów z tej serii w Gdyni, od początku eksploatacji związany z tym miastem i stanowi najczęściej rezerwę w razie awarii



Škoda 9Tr20 zakupiona została od Lubelskiego Towarzystwa Ekologicznej Komunikacji, a po remoncie kursuje obecnie na trasie gdyńskiej linii turystycznej obsługiwanej przez PKT.

fol. Michał Prałat, 22.07.2012

Skody lub Saurera. Przejazd historycznymi trolejbusami odbywał się w normalnej taryfie ZKM Gdańsk.

Też stolica, lecz Wielkopolski: Poznań stacja piąta

Nigdy wcześniej w Poznaniu nie było tak silnie rozbudowanych linii turystycznych jak w roku ubiegłym. Kursujące od 28 kwietnia do 30 września linie: tramwajowa 0 (jedna brygada) i autobusowa 100 (w tym roku aż trzy brygady) zabierały pasażerów w każdą sobotę, niedzielę i święta. Wszystko uzupełnione zostało nocnymi kursami linii tramwajowej 0N, (która początkowo miała dwie brygady). Duży wpływ na przebieg linii turystycznych miały zmiany związane z remontem ronda Kaponiera oraz przyległej do ronda ul. Roosevelta. Linia autobusowa 100, obsługiwana trzema pojazdami historycznymi, jeździła na trasie Stare ZOO – Nowe ZOO zmienionymi trasami, a ostateczny jej kształt wyglądał następująco: Gajowa – Sienkiewicza – Mickiewicza – rondo Kaponiera – Św. Marcin – Marcinkowskiego (przystanek przy Muzeum Narodowym), pl. Wolności, Ratajczaka, Krakowska, Most Św. Rocha, Berdychowo, Baraniaka (przystanek), rondo Śródka (przystanek), Termalna, pętla przy Termach Maltańskich (przystanek) oraz dojazd Grodzieńską i Krańcową do Nowego ZOO. Powrót tą samą trasą do ronda Śródka, dalej przez Estkowskiego, Garbary (przystanek), Armii Poznań (przystanek przy schodach Cytadeli), Wzgórze Św. Wojciecha, Marcinkowskiego (przystanek przy Muzeum Narodowym), 27 Grudnia, Fredry, Kościuszki, Al. Niepodległości, Libelta, Roosevelta do Gajowej. Po drodze każdy mógł zobaczyć m.in. secesyjną zabudowę Jeźyc, budynek Zamku Królewsko-Cesarskiego, budynki dawnego centrum handlowego ALFA, kościół św. Marcina, plac Wolności z przyległymi budynkami, Stary Browar, most Św. Rocha wraz z kościołem tego samego patrona, budynki Politechniki, Jezioro Maltańskie, Katedrę i most Jordana, tereny Cytadeli, czy aulę Uniwersytetu Adama Mickiewicza. Do obsługi kierowane były głównie autobusy historyczne poznańskiego MPK: Jelcz RTO, Jelcz PR110, Ikarusy 260 i 280 oraz DAF MB 200. Na linii pojawił się również jedyny w Poznaniu, wycofany już z eksploatacji, Ikarus 435. Niestety rozmach zaproponowany w roku ubiegłym nie do końca szedł



DAF MB 200 1934 to ostatni przedstawiciel serii autobusów dostarczonych do Poznania w 1991 r. Charakterystyczny żółty pojazd pojawia się także na trasie linii turystycznej nr 100. Flotę „setki” stanowiły ponadto ikarusy (260.04, 280.26, 435.22) i jelicze (043, PR110).

fol. Maciej Witkowski, 5.08.2012

w parze z jakością. Na linii autobusowej 100 kilkakrotnie pojawiły się pojazdy niskopodłogowe marki Jelcz, Solaris, Neoplan i MAN, co było spowodowane awariami autobusów historycznych oraz częstym wysyłaniem flagowego autobusu MPK, popularnego „Ogórka”, na wynajmy. Kolejnym mankamentem było to, że pomimo ciekawej trasy autobusu, który miał wiele obiektów znanych z pocztówek, tylko „Ogórek” i Ikarus posiadały sprawne nagłośnienie, dzięki któremu można było nawiązać jakąkolwiek interakcję z pasażerami i opowiedzieć cokolwiek na temat mijanych obiektów. Minusem był również fakt, że linia 100 straciła swój charakter stricte turystyczny, a stała się bardziej linią dowozową do Nowego ZOO i Term Maltańskich, co przy wysokim koszcie biletu (4 zł normalny i 3 zł ulgowy, również dla pasażerów wsiadających na Śródcie i jadących do Term/Nowego ZOO), była często ceną zaporową.

Linia tramwajowa 0 rozpoczynała kursowanie w każdą sobotę o 15.00 i 17.00 oraz niedzielę o 13.00 i 15.00. Po zmianach związanych z zamknięciem ronda Kaponiera jej ostateczna trasa przedstawiała się następująco: GAJOWA – Zwierzyniecka – Kraszewskiego – Dąbrowskiego – Przybyszewskiego – Hetmańska – ZAJEZDNIA GŁOGOWSKA (MUZEUM MPK) – Hetmańska – 28 Czerwca – Górna Wilda – Królowej Jadwigi – Strzelecka – Podgórna – 27 Grudnia – Fredry – Most Teatralny – PIĄTKOWSKA – Wielkopolska – Pułaskiego – Roosevelta – Dąbrowskiego – Kraszewskiego – Zwierzyniecka – GAJOWA. Na linii najczęściej pojawiał się historyczny skład Konstal N+ND 602+456 (odpowiednio z 1949 i 1952 roku) oraz 102N 1 z 1969 roku. Podczas trwającej niespełna dwie godziny podróży, każdy pasażer mógł usłyszeć zapowiedzi głosowe na temat mijanych obiektów i budynków oraz posłuchać konduktorów opowiadających o historii komunikacji miejskiej przez mikrofon. W każdy kurs wpisana była także wizyta w izbie pamięci MPK Poznań, gdzie każdy mógł zobaczyć zgromadzone eksponaty, takie jak: stare mundury pracowników, bilety, rozkłady jazdy oraz tablice z oznaczeniem linii i tras. Nie lada atrakcją, zwłaszcza dla dzieci, okazywał się jednak pulpit szkoleniowy, zbudowany z jednego ze skasowanych poznańskich wagonów typu 102N oraz kompletny nastawnik jazdy z wagonu serii GT6. Podróżujący turystycznym tramwajem pasażerowie mieli także okazję do krótkiego spaceru po Parku Sołackim, skąd byli odbierani i dowożeni na Gajową.

Uzupełnieniem oferty turystycznych podróży pojazdami historycznymi była linia 0N. Nocna zerówka startowała w wybrane soboty maja, sierpnia i września z Gajowej o godzinie 21.00, zaś w czerwcu i lipcu o 22.00. Zabytkowy skład N+ND zabierał pasażerów w niezwykłą podróż przez najpiękniej oświetlone miejsca w Poznaniu (wśród nich m.in. Zamek, Teatr Wielki, Collegium Minus, most św. Rocha oraz dołączający do tego grona Okraglak). Podobnie jak w dziennych kursach wykorzystywane było nagłośnienie w pojeździe.

Pomimo moich uwag dotyczących linii 100, była ona linią przewożącą więcej osób, niż linia 0. Z prawie 8,3 tysiąca rozpowszechnionych biletów w poprzednim sezonie, aż 7,1 tys. sprzedanych zostało w autobusie. Łącznie w całym roku 2012 sprzedanych zostało 6397 biletów normalnych i 1861 ulgowych. Największą frekwencję odnotowano w maju, gdy zbytych zostało 1884 biletów



Poznańskie linie turystyczne miały w tym roku „konkurencję” w postaci linii tramwajowej nr 17, promowanej jako linia kursująca po trasie Traktu Królewsko-Cesarskiego. Na trasie „zerówki” kursował tradycyjnie skład N+ND, wspomagany w razie konieczności flotą młodszych wagonów.

fol. Marcin Jurczak, 30.04.2012

normalnych i ulgowych, w sierpniu zaś 1585. Warto wspomnieć, że w pierwszy weekend kursowania linii turystycznych (ostatni weekend kwietnia) odnotowano sprzedaż biletów na poziomie ponad 900. Z linii turystycznych, zwłaszcza podczas trwających od 8 czerwca do 1 lipca 2012 r. finałów piłkarskich mistrzostw Europy Euro 2012 korzystało dużo obcokrajowców oraz gości z innych polskich miast.

Od 1972 roku pod opieką MPK Poznań pozostaje również Kolejka Parkowa Maltanka, kursująca na trasie od ronda Śródko od Nowego ZOO, znajdująca się również w ofercie turystycznych podróży na terenie Poznania. W 2012 roku kursowała ona od 16 kwietnia do 2 października. Kursy odbywały się zarówno w dni robocze (od godz. 10.00 do 19.00, co godzinę) jak i w dni wolne od pracy (od 10.00 do 19.00, co pół godziny). Na trasie najczęściej kursował skład ciągnięty przez lokomotywę Wls-100. W wybrane weekendy odbywały się natomiast „dni pary”, podczas których uruchomiany był parowóz Bn2t 11458 Borsig z 1925 roku. Dzięki swojej popularności Maltanka przewozi z roku na rok coraz więcej pasażerów. Informacje te potwierdził również rok ubiegły, szczególnie ważny dla Maltanki, która obchodziła w 2012 roku swoje 40. urodziny.

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 WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Robert Bartkowiak,
Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Bartosz M. Kaj, Andrzej Kłos

KOREKTA: Agnieszka Jaworska-Goździewska, Małgorzata Masłowska-Bandosz

SKŁAD: Marcin Jurczak

NAKLAD: 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.