

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 1 (131)
5 lutego 2014 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Krótką historią wagonów GT10 w Duisburgu Nowoczesne helmuty (już wkrótce?) na sprzedaż

Tomasz Gieżyński

W Zagłębiu Ruhry funkcjonuje kilka sieci tramwajowych, zarówno normalno-, jak i wąskotorowych (1000 mm). Między niektórymi miastami funkcjonują linie podmiejskie, częstym rozwiązaniem jest także umieszczenie fragmentów tras w tunelach. To właśnie budowa odcinków podziemnych skłoniła władze przewoźnika DVG w Duisburgu – Duisburger Verkehrsgesellschaft – do zamówienia wagonów, które będą mogły obsługiwać podziemne trasy. Wymagania były następujące:

- wagony dwukierunkowe i dwustronne,
- szerokość pudła do 2200 mm,
- sterowanie chopperowe.

Na początku lat 80. XX wieku jeden z istniejących wagonów GT8 (nr 1000) z 1966 roku testowo wyposażono podczas remontu w pudło o kształtach przyszłego wagonu, nowe płyty drzwi po obu stronach, drugą kabinę itp. Już w 1984 roku zamówiono pierwsze 14 sztuk specjalnie zmodyfikowanej dla Duisburga wersji N8C, która otrzymała oznaczenie typu GT8C-DU. Dostawy rozpoczęły się w 1986 i trwały do 1993 roku, w międzyczasie zwiększono zamówienie do 45 sztuk. Pierwsze trasy w tunelach otwarto 11.07.1992 r. i większość serii była już wtedy na miejscu. Tabor z Duisburga był wspomagany także przez własne i przyjeżdżające z Düsseldorfu „Stadtbahny” serii B80C, obsługujące linię



Wagony 1027 i 1001 w obsłudze linii 901 i 903 na węźle Marxloh Pollmann.

*fot. 2 * Tomasz Gieżyński, 18.09.2007*



Wagon GT10NC-DU w podziemnej części stacji Mülheim an der Ruhr (Hbf).

fot. Marek Malczewski, 25.09.2009

międzygminową U79. Nowe przegubowce GT8C-DU skierowano do obsługi linii duisburskich, które oznaczane są numerami od 901 wzwyż.

Szybko stało się jasne, że w warunkach przyspieszenia i poprawienia funkcjonowania komunikacji tramwajowej pojemność wagonów okazuje się niewystarczająca. Jednocześnie zaczęły pojawiać się trendy zmierzające do zainstalowania w wagonach tramwajowych jednego lub wielu wejść w strefie obniżonej podłogi. Decyzja była szybka i już w latach 1996-1997 całą serię wyposażono w dodatkowy człon z niską podłogą, montując go w kolejności odwrotnej, tj. od wagonu 1045 do 1001.



GT10NC-DU 1031 zakończył bieg na przystanku pośrednim Watereck jako kurs szczytowy. Trasa wiedzie dalej w podstawowej relacji do Dinslaken. Skojarzenia z Poznańskim Szybkim Tramwajem i możliwością wykorzystania tego typu wagonów do obsługi skróconych kursów szczytowych są jak najbardziej poprawne.

fol. Tomasz Gieżyński, 18.09.2007

Wagony zmieniły oznaczenie na GT10NC-DU (wagon przegubowy, silnikowy, dziesięcioosiowy, niskopodłogowy, o sterowaniu chopperowym i wykonany jako wersja dla miasta Duisburg). Znowu jako królik doświadczalny posłużył wagon 1000 – to w nim najpierw zabudowano niską wstawkę. W wyniku przeprowadzonej modernizacji otrzymano wagon o długości 32,64 m i prędkości maksymalnej 60 km/h. Prędkość została zmniejszona o 10 km/h z uwagi na zwiększenie masy pojazdu przy pozostawieniu silników tej samej mocy.

Od tej pory wagony z powodzeniem kursują po sieci Duisburga, dodatkowo na linii 901 także zaglądając po sąsiedzku do Mühlheim (Ruhr). W latach 1999-2002 trzy najstarsze egzemplarze jeździły w Amsterdamie, gdzie pomagały w obsłudze mocno frekwentowanej linii 5, posiadającej jedną ślepą końcówkę. Dopiero opóźniająca się z powodu naprawy alugripów dostawa dwukierunkowych siemensów Combino pozwoliła wozom 1001, 1002 i 1003 wrócić do domu.

Do niedawna wydawało się, że przed GT10NC-DU jeszcze spokojne kilkanaście lat służby. Nie są to bowiem wagony bardzo stare – niektóre osiągnęły dopiero wiek 25 lat, co dla tramwajów jest zazwyczaj



Wnętrze wagonu 1043, z widokiem na część wysoko- i niskopodłogową.

*fol. 2 * Marek Malczewski, 25.09.2009*

Dane techniczne wagonów GT10NC-DU	
Producent	Duewag
Lata produkcji	1986-1993
Rozstaw szyn	1435 mm
Długość	32 640 mm
Masa własna	35,4 t
Prędkość maksymalna	60 km/h
Zasilanie	750 V, sieć trakcyjna
Liczba miejsc siedzących / stojących*	62 / 114
Wysokość podłogi	280 mm (człon NF) 780 mm (człon HF)

Źródło: wikipedia

* - według standardów niemieckich

drugą młodością. Okazało się jednak, że DVG zamierza kupić nowe pojazdy. Dostawy mają odbyć się w latach 2017-2019 i prawdopodobnie wówczas cała seria tych ciekawych i niezmiernie funkcjonalnych wagonów będzie do pozyskania. Czy MPK Poznań, po ewidentnej przegranej na rynku transferowym bitwie z Krakowem o wagony GT8S, będzie w stanie zdobyć te tramwaje? Lepszych pojazdów nie ma w całej Europie: pojemne (długość solarisa Tramino), dwukierunkowe, z niską podłogą, o rozruchu chopperowym. Pewnym mankamentem do przewyciężenia będzie z pewnością nominalne napięcie zasilania 750V=, ale zapewne warto pokusić się o analizę opłacalności tego rozwiązania. Seria 45 sztuk to ilość pozwalająca rozsądnie gospodarować częściami zamiennymi, a także zastąpić sporo wagonów GT8 i 105Na, które za kilka lat znowu będą tego pilnie wymagać.

IV Poznański Dzień Organizacji Pozarządowych, Europejski Dzień Bez Samochodu Dzień organizacji... i bez samochodu

Błażej Brzycki, Marcin Jurczak

14 września, już po raz czwarty, odbył się w Poznaniu Dzień Organizacji Pozarządowych. W tym roku hasłem dnia było „Generowanie dobrej energii”. Swoje stoisko w ramach akcji miało również stowarzyszenie Klub Miłośników Pojazdów Klubowych. W domku nr 1 prezentowaliśmy działalność stowarzyszenia na przygotowanych materiałach. Obejrzeć można było również historyczne zdjęcia tramwajów z Poznania. Dla odwiedzających stoisko przygotowaliśmy aktualne wydanie „Przystanku” (nr 130) oraz ulotki o KMPS. W ciągu całego dnia imprezy (w godz. 10.00-17.00) stoisko odwiedziło wiele osób zainteresowanych pomocą w „Ratowaniu starych bimb”. Mamy nadzieję, że przybliżenie naszej działalności poskutkuje odbudową kolejnego tramwaju. Wśród odwiedzających dominowali również starsi mieszkańcy Poznania, którzy z chęcią opowiadali o podróżowaniu tramwajami w latach swojej młodości – między innymi „winogronach”.

W godzinach 10.00-15.00, wraz z Fundacją Wspierania Twórczości, Kultury i Sztuki – ARS, uruchomiliśmy specjalny tramwaj na linii nr 24, obsługiwany wagonem Konstal 102Na 71. Rozkład tramwaju zakładał przejazd trasą: AL. MARCINKOWSKIEGO – Plac Wolności – 27 Grudnia – Fredry – Dąbrowskiego – Zwierzyniecka – GAJOWA – Zwierzyniecka – Dąbrowskiego – Fredry – Mielżyńskiego – 23 Lutego – PLAC WIELKOPOLSKI – 23 Lutego – Mielżyńskiego – Gwarna – Święty Marcin – AL. MARCINKOWSKIEGO. Niestety, pętla na Placu Wielkopolskim nie została przetarta. Na pierwszym kursie, ze względu na zanieczyszczoną zwrotnicę, tramwaj został skierowany na Zawady, na kolejnym na przeszkodzie stanęły samochody w skrajni pojazdu, co poskutkowało kursowaniem na stałe przez Śródkę i Most Św. Rocha. Na pokładzie „Księżniczki” przygotowane zostały atrakcje dla najmłodszych pasażerów. (BB)

Kolejną okazją, by zajrzeć do wnętrza zabytkowych pojazdów, a przy okazji dowiedzieć się nieco więcej o poznańskiej komunikacji miejskiej, był „Tydzień bez samochodu”, odbywający się w dniach 16-22 września. W tych dniach każdy kierowca mógł za darmo wybrać się w podróż komunikacją miejską – o ile posiadał przy sobie ważny dowód rejestracyjny samochodu (niekoniecznie zarejestrowanego na własne nazwisko). Kulminacyjnym momentem tygodnia był Europejski Dzień Bez Samochodu, który w tym roku wypadł idealnie dla organizacji tego typu imprez czyli, w trakcie weekendu. Niedzielne atrakcje zlokalizowano w centrum miasta, w ciągu ul. Św. Marcin. Szkoda, że już na starcie strzelono sobie w kolano, ustawiając „wystawę” tramwajów pod Zamkiem, a pozostałe „atrakcje” – przed biurkami „Alfy”. To rozbiło imprezę i wprowadziło do niej nieco chaosu – spora część zwiedzających ekspozycję autobusową nie dotarła do tramwaju, a tramwaje samotnie stały daleko od pozostałych atrakcji.

Ekspozycja tramwajowa składała się z dwóch pociągów. Jako pierwszy na przystanku Św. Marcin ustawiony został skład N+ND+ND 602+456+436, za nim: solaris Tramino 515. Na „wystawę” składały się także cztery

autobusy, „flagowe” pojazdy czterech przewoźników: MPK Poznań (solaris Urbino 18 Hybrid 1890) oraz trzech z gmin obecnych w sieci ZTM Poznań. Były to MAN Lion's City z ZKP Suchy Las (119), Solaris Urbino 12 z Translubu (050) oraz MAN Lion's City z Komornik (02). W tym miejscu trzeba obiektywnie przyznać,



Europejski Dzień Bez Samochodu. Od góry: wystawa tramwajowa, wystawa autobusowa oraz okolicznościowa ekspozycja towarzysząca pojazdowi komunikacji podmiejskiej.

*fot. 3 * Marcin Jurczak, 22.09.2013*

że wszystkie cztery pojazdy robiły na zwiedzających pozytywne wrażenie. Trzy nowe autobusy zaprezentowane przez przewoźników gminnych to dowód na to, że komunikacja podmiejska wcale nie musi kojarzyć się z podniszczonym ponemieckim taborem i może zaoferować komfort taki sam, jak usługi przewoźnika poznańskiego. W autobusach umieszczono wystawę tematyczną, prezentując krótką historię komunikacji gminnych. Prezentacji autobusów towarzyszyła promocja komunikacji publicznej – integracji transportu zbiorowego, czy nowych rozwiązań systemu biletowego (PEKA). Była to także okazja

do promocji ze strony samych gmin. Do współpracy zaproszono także przewoźników kolejowych.

W tym samym czasie trwało także głosowanie nad projektami zgłoszonymi przez mieszkańców w ramach Poznańskiego Budżetu Obywatelskiego; chętni mogli oddać głos także w trakcie obchodów „dnia bez samochodu”. Z kolei w piątek 20 września za darmo można było skorzystać z systemu rowerów miejskich, obsługiwanego przez firmę Nextbike. Dodatkowo użytkownicy systemu przez kilka wcześniejszych dni (16-19 września) mieli możliwość wygrania voucherów na darmowe przejazdy i wycieczki rowerowe. (MJ)

Przejazd Mercedesem Citaro i zakończenie eksploatacji Ikarusa 435 w MPK Poznań Powitanie lata z Kombusem... i pożegnanie z Białą Damą

Bartosz M. Kaj



Pamiętkowe zdjęcie imprezowego mercedesa z kursującym 22 czerwca na linii turystycznej ikarusem 435. Tego dnia ikarus zakończył służbę w MPK Poznań Sp. z o.o.

foto. Bartosz M. Kaj, 22.06.2013

W drugim dniu kalendarzowego lata, tj. 22 czerwca 2013 r. odbyła się impreza autobusowa zatytułowana „Trzeci raz z KOMBUSEm, nowym autobusem”, która została zorganizowana przez Poznański Portal Komunikacyjny (PPK). Podobnie jak podczas dwóch poprzednich edycji, także i w tym roku, organizatorzy wybrali pojazd z bogatej floty KPA Kombus. Tym razem wybór padł na zakupiony zimą autobus Mercedes O530L, który to jest trzyosiową wersją dobrze znanego modelu Citaro. Pojazd o numerze 70 został wyprodukowany w 2006 roku i przypuszczalnie służył jako autobus demonstracyjny (testowy). Kombus zdecydował się pozostawić oryginalne malowanie (kojarzące się z barwami BVG Berlin), a także dodatkowo, po obydwu bokach, umieścić sporych rozmiarów własne logo, a obok niego rozpoznawaną na całym świecie gwiazdę mercedesa, co wygląda ciekawie i nie daje się nie zauważyć.

Autobus należy już do drugiej, nowszej generacji rodziny Citaro produkowanej od 2006 roku. Jedną z jej cech jest zmodyfikowaną ścianą przednią i tylną oraz zdecydowanie bardziej przyjazny środowisku silnik (spełniający normę Euro 4). Należy też podkreślić

solidne wykonanie wnętrza i dbałość o każdy detal - autobus powstał w niemieckich zakładach mercedesa w Mannheim. Dzisiaj jest to jedyny taki pojazd w Polsce. Prócz KPA Kombus trzyosiowe Citaro L (także zakupione jako używane) eksploatowane są jedynie (w ilości pięciu sztuk) przez PKM Sosnowiec. Pojazdy te należą jednak do pierwszej generacji, tej sprzed modyfikacji nadwozia.

Obecne trzon floty KPA Kombus stanowią autobusy marki Mercedes wśród których prym wiodzie cały czas klasyczny już model O405N, choć nie brakuje i innych (także używanych) pojazdów z charakterystyczną gwiazdą na przedzie. Prócz nich na stanie kórnickiego przewoźnika znajdują się m.in. cztery trzyosiowe Solarisy Urbino 15 (dwa zakupione jako fabrycznie nowe w 2008 i dwa używane) oraz cały czas jeszcze dwa Autosany H6. Ciekawostką jest też Neoplan N4009 nr 67, który jeszcze całkiem niedawno służył w poznańskim MPK (1923), a później znalazł zatrudnienie m.in. przy obsłudze linii 691, którą Kombus obsługiwał na zlecenie ZTM Poznań. Imprezowy Mercedes Citaro L najczęściej pojawia się na liniach 501 i 560 zaczynających swoje kursy na Dworcu Rataje, a po planowanym pełnym włączeniu linii kórnickich do sieci ZTM Poznań zobaczymy go zapewne i na innych trasach.

Podczas czerwcowej imprezy PPK trzyosiowy mercedes odwiedził tym razem okolice na północ i wschód od Poznania docierając najdalej aż do Pobiedzisk. Trasa przejazdu w wielkim skrócie przedstawiała się następująco: Poznań Rataje Dworzec – Janikowo – Koziegłowy – Czerwonak – Miękowo – Owińska – Bolechowo – Murowana Goślina – Boduszewo – Łopuchówko – Łopuchowo – Sławica – Rejewiec – Pawłowo Skockie – Kiszkowo – Sroczyn – Pomarzanek – Bednary – Wronczynek – Wronczyn – Pobiedziska – Kapalica – Kociałkowa Górka – Buszkówiec – Glinka – Kostrzyn – Tarnowo – Jagodno – Góra – Jankowo – Sarbinowo – Łowęcin – Swarzędz – Poznań Malta – Poznań rondo Rataje.

Nie od dziś wiadomo, że dla większości miłośników istotą tego typu przejazdów (nie tylko autobusowych, ale też tramwajowych, czy kolejowych) są fotostopy. Nie inaczej było i tym razem, a dobra – już letnia – pogoda dodatkowo temu sprzyjała. Autobus prowadzony przez sympatycznego kierowcę „pozował” m.in. na pętli 73 Janikowo, na tle wyremontowanego dworca PKP

w Pobiedziskach, Elektrociepłowni Karolin, gorzelni w Murowanej Goślinie czy lokalnej drodze w miejscowości Buszkowiec. Duża liczna fotostopów sprawiła, że każdy uczestnik mógł znaleźć „miejscówkę” według własnych preferencji, czy też wykonać ujęcia typowo portretowe.

Żegnamy Białą Damę

Niewątpliwie jednak przysłowiową wisienką na torcie był finał imprezy już w Poznaniu czyli „ustawka” (jak to nazwali sami uczestnicy przejazdu) w rejonie Nowego Zoo i Term Maltańskich imprezowego Citaro L z autobusem Ikarus 435 1951 z MPK Poznań, który tego dnia obsługiwał linię turystyczną 100. Warto dodać, że była to naprawdę ostatnia okazja, aby się nim przejechać i wykonać pożegnalne ujęcia w stolicy Wielkopolski, bowiem Biała Dama już dzień później



Imprezowy mercedes Citaro.

*fot. 3 * Bartosz M. Kaj, 22.06.2013*

dołączyła do stale powiększającego się grona starych pojazdów, które pozyskuje z całej Polski stołeczny KMKM. Kilku uczestników imprezy PPK skorzystało także z możliwości odbycia krótkiej przejażdżki 1951 podczas ostatniego kursu z Nowego Zoo do ul. Termalnej, gdzie odbył się finałowy fotostop.

Słów parę o samym dość interesującym autobusie jakim jest bez wątpienia Ikarus 435: jest to pojazd średniopodłogowy klasy MEGA o długości 18 m, a więc dłuższy o 1,5 m od klasycznego Ikarusa 280, należący do całej rodziny autobusów miejskich serii 400 (obejmującej różne długości i typy, w tym w całości niskopodłogowe). Autobus był produkowany w latach 1985-2002 w fabryce znajdującej się w stolicy Węgier – Budapeszcie. Poznański egzemplarz został wyprodukowany w 1993 roku, a na stan MPK trafił w 1994 wraz z partią 19 Ikarusów 280.70A, zwanych w kręgach miłośniczych ekologami. Początkowo otrzymał numer 1501, który w wyniku reformy numeracyjnej z końca 2006 został zmieniony na 1901, a raptem parę dni później na 1951.

W styczniu 2010 roku odbyło się uroczyste pożegnanie wysokopodłogowych Ikarusów i tym samym na liniach dziennych (według ustaleń ZTM) mogły się pojawiać wyłącznie pojazdy niskopodłogowe. Biała Dama mająca jeszcze dopuszczenie do ruchu została zatem przydzielona do pracy na liniach nocnych i jeszcze na początku tego roku można ją było spotkać choćby na 234. Początkowo były też plany zachowania tego pojazdu (a także trzyosiowego Neoplana) jako pojazdów historycznych, ale ostatecznie nie powiodły się, a drugi z wymienionych autobusów został skasowany.

Obecnie w Polsce dwa (z pięciu zakupionych) autobusy tej serii eksploatuje jeszcze MPK Częstochowa. Znacznie popularniejsze są co jest w pełni zrozumiałe na Węgrzech, ale też spotkać je można chociażby na ulicach Bratysławy. Największą ich ilość jednak trafiła do Moskwy gdzie otrzymały malowanie niemal identycznie co 1951 tyle, że z dodatkowym zielonym pasem poniżej linii okien.


Co ciekawe poznański Ikarus 435 nigdy nie doczekał się modernizacji (jak to miało miejsce w przypadku Ikarusów 280.70 z tej samej dostawy) i barw zakładowych MPK. Przez swoje charakterystyczne białe – zielone barwy zawsze się wyróżniał na ulicach i dzięki temu parę lat temu zyskał przydomek Biała Dama. Poznański rodzynek początkowo nie posiadał pixelowych wyświetlaczy, a jedyne miejsce na tablice kierunkowe. Elektroniczne wyświetlacze zamontowano dopiero ładnych parę lat później, natomiast pod koniec roku 2009 MPK zdecydowało się wymienić oryginalne, bardzo wygodnie fotele na powszechnie stosowane w nowych autobusach twarde „plastiki” marki Ster co nie spotkało się z aprobatą i to nie tylko poznańskiego świata miłośników pojazdów.


Warto zaznaczyć, że podczas pożegnalnej służby na linii 100, autobus otrzymał brakującą cyfrę 5 w oznaczeniu modelu na ścianie przedniej, która widniała w tym miejscu jeszcze w latach 90, a później została zastąpiona żółtą cyfrą używaną do numeracji taboru. Pozostaje tylko mieć nadzieję, że jedyny Ikarus 435 jaki jeździł po Poznaniu jeszcze kiedyś zawita do naszego miasta, tym razem już jako wyremontowany pojazd historyczny.

Nowinki z Pyrogradu

opr. Marcin Jurczak

TABOR

 **Ciekawostki autobusowe i tramwajowe.** 1 listopada *hybryda* objawiła się na linii 173. W ostatnich miesiącach, w czasach zwiększonego uruchomienia autobusowego, na przewoźnie pracowniczym Bridgestone spotkać można było m.in. DAFA MB200 1934. Drastycznie spadła ilość eksploatowanych neoplanów. Według stanu na 24 grudnia w ruchu pozostawały cztery wozy serii N4016 (1522, 1524, 1527, 1529) i pięć melexów (1731-1734 plus szkoleniowy 1999). Przegubowe 1731-1733 obstawiają rezerwy czynne (dworce Rataje, Śródka, Sobieskiego) i linie nocne – 232 oraz czasem 234. 1734 jest obecnie odstawiony, a N4016 kursują głównie na szczytowych brygadach podobnie jak jelicze Vecto, czasem trafiając także na linie 57 i 85, pojawiają się również na nockach: 236, 243 czy 248. Tramwajowi statystycy z całą pewnością odnotowali także fakt okrągłej rocznicy wprowadzenia do eksploatacji wagonów Siemens Combino. 12 grudnia 2003 wagon 501 wyjechał na trasę linii 14 – *kombajny* mają zatem za sobą okrągłą liczbę 10 lat eksploatacji.

 **Helmuty idą na złom.** Ostatnie tygodnie upłynęły pod znakiem wyraźnego zmniejszenia ilości liniowych wagonów niemieckich z tzw. demobilu. Prześledźmy zatem wybrane zmiany i nowości „na Madalinie”. W sobotę 9 listopada wagon 654 najechał na śmieciarkę przy Rynku Wildeckim. Uderzenie było konkretne, ucierpiał prawy bok wagonu, przestawiony został także nastawnik, co poskutkowało decyzją o kasacji. Po prawie 17 latach zakończono tym samym eksploatację ostatniego z pierwszej transzy helmutów. Przypomnijmy – wagon 654 (ex 2455) wyprodukowany został w roku 1959 i przyjęty na stan MPK 6 grudnia 1996 r., jako pierwszy z pierwszej serii wagonów GT8. Był też ostatnim z helmutów, które na Madalinę trafiły dopiero po likwidacji Gajowej (czyli stacjonowały na Gajowej od początku eksploatacji w Poznaniu aż do likwidacji zajezdni). Wagon 654 formalnie został wycofany z eksploatacji z dniem 28 listopada. Tym samym po raz pierwszy od kilkunastu lat ilość liniowych wagonów z demobilu spadła poniżej 50 sztuk. Wagon 655 (ex 2454) w październiku pozbył się wieloletniej reklamy Selgros i przemalowany został w barwy zakładowe. Długo w tych barwach nie pojeździł – 27 listopada podczas obsługi linii 20 uległ kolizji i tak zakończyła się jego kariera (także imponującej, ponad 16-letniej eksploatacji w polskich warunkach). Po demontażu wybranych elementów 655 zyskać ma nowe życie jako kawiarenka tramwajowa zlokalizowana w pobliżu ronda Rataje. Za datę wycofania 655 uważa się (według różnych źródeł) 19 lub 24 grudnia. Po wycofaniu wagonów 654 i 655 ostatnim czterodrzwiowym wagonem GT8 i ostatnim wagonem GT8 wyposażonym w tradycyjne żarówki pod sufitem pozostaje 662, przeznaczony jest on jednak do wycofania w następnej kolejności. Pocięto także wagon 663, który przez wiele miesięcy przypominał o tragicznym wypadku przy Małych Garbarach, którego był



 **Nowe solarisy już na trasie**

Dojechały już wszystkie wozy z serii solarisów finansowanych przez PKO BP. Pierwsza partia obejmowała dziesięć wozów, a ich dostawę realizowano w drugiej połowie października. Sześć (1651-1656) trafiło na A-1, zaś cztery kolejne (1459-1462) na A-3. Pierwsze nowe autobusy zadebiutowały w dniu 12 listopada: 1651 na 66/1, 1653 na 81/2, 1654 na 85,4, 1655 na 90/2. 1656 szybko wrócił do zajezdni z linii 54. Wydział A-3 uruchomił 1459 na 45/1, a krótko po południu 1460 na 80/3 – ten także szybko zakończył swój pierwszy dzień pracy na linii. Już drugiego dnia „chrzest” przeżył 1655 zderzając się z samochodem osobowym. 10 grudnia na A-1 trafiły 18-metrowce – otrzymały numery 1895 i 1896. W grudniu na Kaczę trafiły także kolejne wozy 12-metrowe – łącznie 13 sztuk (1463-1475). W sprawie szczegółów dotyczących samych autobusów odsyłamy Szanownych Czytelników do Przystanku nr 128.

foto. Bartosz M. Kaj, 12.11.2013

uczestnikiem. Wagon 656 po wieloletniej jeździe z reklamą Kreisel, miał robione wyprawki i jeździł już w malowaniu zakładowym. Docelowo także i ten wagon mógłby znaleźć zatrudnienie jako kawiarenka, wracając przy okazji do swojej pierwotnej funkcji. Reklama Selgros (w nowej kolorystyce) pojawiła się na wagonie 712. Wagon 615 znajduje zatrudnienie m.in. przy szkoleniu motorniczych z Głogowskiej na helmuty. Wagon 907 pomimo kolizji nie został przemalowany w barwy MPK i wciąż kursuje w malowaniu VGF (subaruvistablue). Według stanu na 5 grudnia wydział S-2 eksploatował liniowo wagony: 615, 655, 656, 659, 662, 664, 666, 668-671, 683-685, 687-713 oraz 678, 680, 901, 903-907, czyli łącznie 49 sztuk w tym 8 frankfurtów. Z trzech ostatnich dostaw (czyli helmutów) dostarczonych w ciągu ostatnich 10 lat) skasowano dotychczas tylko jeden wagon – rozbitego w wypadku 686.

 **Z życia wagonów zabytkowych.** Wagony generacji N dzielnie jeżdżą w różnych konfiguracjach

(ostatnio np. 602+436 na 100-leciu linii 9). Z dniem 28 października 102N 1 oraz 102Na 71 znalazły nowe miejsce noclegowe – w hali zajezdni Franowo na torze nr 4. Uchwałą Zarządu MPK z dnia 27 listopada 2013 r. wagon 102Na 71 przekwalifikowany został z liniowego na historyczny. To ważna chwila dla poznańskich wagonów i dla historii polskich tramwajów. Wraz z tą decyzją zakończyła się liniowa eksploatacja wagonów generacji 102, poznański rodzynek był bowiem ostatnią liniową *stodwójką* w kraju. Ostatnim dniem liniowej eksploatacji Księżniczki był 10 września, kiedy to wagon kursował na brygadzie 4/3. Pod koniec października do franowskiej hali trafił także 805. 20 listopada w godzinach porannych przyholowany został na Madalinę celem przygotowania do katarzynkowej wystawy. Wagon został umyty... i dzień później wrócił na Franowo (czyli gwiazdą imprezy nie został). Na święta „zabytkiem”




 **Po remoncie... wciąż na budowie**

Za nami wymiana rozjazdów na węźle Most Teatralny, w drugiej połowie stycznia oddano do użytku także zmodernizowane (na razie częściowo) rondo Kaponiera. Na zdjęciach: 10 grudnia, 2/1 688 przetacza się przez węzeł MT, w asyście służb NN (sygnalizacja aż do dzisiaj generuje tam spore tramwajowe korki). Zdjęcie dolne: 27 stycznia, moderus *deptus* 140+141 na linii 18 oczekuje na możliwość zjazdu z ronda. Na pierwszym planie – tymczasowe przejście dla pieszych. W obu przypadkach przejazd dla tramwajów uruchomiono przed zakończeniem prac budowlanych.

fot. 2 * Marcin Jurczak


został także kolejny rodzynek – GT6 615. Wagon został zdjęty ze stanu liniowego i wpisany na stan taboru historycznego. Nastąpiło to z dniem 24 grudnia, a wagon 615 był jeszcze widziany na brygadzie 3/4 w dniu 23 grudnia.


 **Uruchomienie tramwajowe.** Od 1 września taty trafiły na linie 1, 11 i 12 (405), bety na 4, 13, 17 i 18 a Combino na 2, 7, 8 i 9. Uruchomienie Tramin spadło o jedną sztukę względem przedwakacyjnego, a w szczycie porannym na trasy wyjeżdżało 165 pociągów. Należy zauważyć „zniknięcie” tatr z linii 13 – ze względu na trasę objazdową przez Dąbrowskiego i Przybyszewskiego. Okazało się, że łuki przy Żeromskiego nie dysponują odpowiednią ilością przestrzeni i dochodzi tam do przetarc z udziałem najszerzych poznańskich tramwajów. Łącznie w uruchomieniu wrześniowym zapisano 8 z 14 siemensów, 34 z 45 solarisów, 6 z 10 tatr i 10 z 15 moderusów Beta. Najwyższe uruchomienie pojedynczej serii (za wyjątkiem rodzyńka GT6 na trójce) przypadło w udziale stopiątkom z Fortecznej, których planowo wyjeżdżało 32 z 39 pociągów (82%). Z dniem 23 września zamknięto węzeł most Teatralny, co przełożyło się na zmiany w uruchomieniu (w szczycie dnia roboczego – spadek do 150 pociągów). Wagony Combino skierowano na linie 2, 7, 9 i 20, solarisy na 5, 6, 10, 12, 14, 15 i 16, GT6 na 9, taty na 1, 12 (405) i 13, a Bety na 3, 4, 8 i 18. Odnotować należy debiut planowej obsługi niskopodłogowej na liniach 3 (jedna Beta od rana do godz. 19) i 20 (dwie długie brygady Combino). Drobnych korekt uruchomienia dokonano od 4 listopada, m.in. przesuując wagon GT6 z linii 9 na linię 20.


OBJAZDY, ORGANIZACJA RUCHU, ZMIANY TRAS I LINIE DODATKOWE

  **Nową trasą ale rzadziej.**


1 września uroczyście otwarto nową trasę tramwajową pomiędzy Mostem Teatralnym a ul. Głogowską, uruchomiono także odcinek ul. Grunwaldzkiej do przebudowanej pętli Junikowo. Z tej okazji na trasy wróciły tramwaje linii 1, 3, 11 i 13, a zmianie uległy trasy dwunastki, czternastki i piętnastki. I tak od 1 września, linie 12, 14 i 15 kursowały z os. Sobieskiego przez Dworzec Zachodni i dalej odpowiednio: ul. Królowej Jadwigi do Starołęki, ul. Głogowską do Górczyna i przez Bałtyk do Junikowa. Korektom poddano także linie kursujące ul. Grunwaldzką. Linia 1 wróciła na trasę z Franowa do Junikowa (przez GTR i Hetmańską), szóstka – Miłostowo – Budziszewska (przez ul. Królowej Jadwigi). Linia 13 ponownie kursowała ul. Grunwaldzką, ze Starołęki przez most św. Rocha i Fredry do Budziszewskiej, a 15 wspomnianą trasą do Junikowa. W porównaniu do wcześniejszego układu (sprzed zamknięcia Grunwaldzkiej) zamieniono końcówki linii 13 i 15 – tą pierwszą skrócono do Budziszewskiej, drugą wydłużono do Junikowa. Wydłużone, sobotnio-niedzielne kursy do Junikowa realizuje od tego dnia przez linię nr 6. Wśród zmian wrześniowych znalazły się także: zmiana tras linii autobusowych nr 45 (od teraz: Kacza – Dworzec Zachodni) i 248 (Radojewo – rondo Kaponiera), a także typowe korekty powakacyjne: przywrócenie linii 47 i kursów szkolnych (60, 89 i 94), likwidacja kurów sezonowych do Kiekrza (95) i wydłużonych do Strzeszyna (46).

 **Teatralka do remontu.** Z dniem 23 września rozpoczęto długo oczekiwane prace przy moście Teatralnym. Z tej okazji układ komunikacji tramwajowej wywrócono do góry nogami, wprowadzając liczne korekty wynikające z zamknięcia najważniejszego węzła komunikacyjnego w mieście. O szczegółach trwającego dłużej tygodnie remontu i sposobie jego wykonania – za miesiąc.

 **Drobiazgi z centrum.** Korzystając z zamknięcia mostu Teatralnego wymieniono łuki i rozjazdy na ul. Fredry od strony Okrąglaka. Na zwrótnicy najazdowej wykorzystano mechanizm zwrótnicy pozyskany ze zdemontowanej wójki wjazdowej na tory odstawcze Budziszyska. Próby ruchowe nowych rozjazdów przeprowadzono w dniu 8 listopada. Odnotujemy także, iż z dniem 30 października wyłączono napięcie w sieci trakcyjnej na ul. Towarowej – co jest związane z budową Centrum Edukacji Usług Elektronicznych Uniwersytetu Ekonomicznego. Na samej Towarowej załatano dziury po wybitej kostce brukowej – same prace sprawiają niestety wrażenie przeprowadzonych w sposób niechlujny.

 **Ratajczaka coraz bliżej.** Prezydent Miasta Poznania obwieścił wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Budowa trasy tramwajowej w ul. Ratajczaka w Poznaniu”. Projekt ten obejmuje takie elementy jak: budowa dwutorowej trasy tramwajowej w ul. Niezłomnych oraz w ul. Ratajczaka (na odcinku od skrzyżowania z ul. Królowej Jadwigi/Wierzbicice do ul. 27 Grudnia), przebudowa torowiska w ul. 27 Grudnia i przy pl. Wolności, przebudowa torowiska w ul. Św. Marcin, przebudowa torowiska w ul. Wierzbicice (na odcinku od węzła Królowej Jadwigi/Wierzbicice do ul. ks. J. Wujka), przebudowa torowiska w al. Marcinkowskiego, przebudowa torowiska w ul. Matyi (na odcinku od węzła Królowej Jadwigi/Wierzbicice do ul. Przemysłowej), przebudowa rozjazdu na skrzyżowaniu ul. Towarowa/Św. Marcin, przebudowa węzłów rozjazdowych: "Królowej Jadwigi/Wierzbicice" oraz "Okrąglak", przebudowa ul. Kantaka, ul. Gwarnej, ul. Mielżyńskiego i ul. Fredry (na odcinku od węzła "Okrąglak" do ul. Kościuszki) oraz przebudowa i dostosowanie istniejącego układu drogowego do uwarunkowań lokalizacyjnych, wprowadzonych realizacją przedsięwzięcia, a także usunięcie kolizji infrastrukturalnych towarzyszących ww. zakresowi. Obok samej trasy powstać mają zatem także przydatne łuki torowisk – wyjazd z ul. Towarowej w kierunku Zamku czy łuki przy Okrąglaku. W praktyce „projekt Ratajczaka” (nie oceniając przydatności samej tytułowej trasy) oznacza zatem podniesienie elastyczności układu torowisk w sporej części centrum miasta.

ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE

 **Wrześniowe cięcia.** Wraz z rozkładem wrześniowym zrezygnowano z popołudniowego szczytu komunikacyjnego. W efekcie tramwaje kursują dziś co 10 minut w szczycie porannym, a potem aż do wieczora równo co 12 minut (wieczorem co 20). Zlikwidowano także 15-minutowy szczyt sobotni, w dni wolne tramwaje kursują zatem co 20 (sobota, święta poza godzinami porannymi) lub nawet 30 minut (święta do 10.00). To kolejne (po likwidacji 12-minutowej

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: Robert Bartkowiak, Tomasz Gieżyński,
Jan Goslewski, Bartosz M. Kaj, Andrzej Kłos

KOREKTA: Agnieszka Jaworska-Goździewska


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.

częstotliwości kursowania w wakacje) ograniczenia komunikacji tramwajowej w ostatnich latach. Kolejne cięcia skutkują spadkiem konkurencyjności bimb względem innych środków transportu i stoją w opozycji z założeniami Zrównoważonego Planu Rozwoju Transportu Publicznego Aglomeracji Poznańskiej, w którym znalazł się zapis, iż „zmodernizowana sieć tramwajowa stanowić powinna podstawowy środek transportu miejskiego”.

 **Junikowo po nowemu.** Wraz z nową trasą tramwajową w dniu 2 września uruchomiono Punkt Obsługi Klienta ZTM na Junikowie. Przez pierwsze dwa tygodnie obiekt działał od 10.00 do 17.00, później wprowadzono w nim typowe dla pozostałych POKów ZTM godziny otwarcia – od 6.00 do 20.00. Z dniem 23 września uruchomiono dawne przystanki tramwajowe Budziszyska w bezpośrednim sąsiedztwie pętli (wjazdowy/wyjazdowy) – funkcjonują one równolegle z otwartymi 1 września przystankami w ciągu ul. Grunwaldzkiej.



Niedobitki N4016 i N4021td

Według stanu na 24 grudnia w ruchu pozostawały cztery wozy serii N4016 (1522, 1524, 1527, 1529) i pięć melexów. N4016 kursują głównie na przygotowych brygadach podobnie jak jelicze Vecto. Przegubowe neoplany (1731-1733) obsługują rezerwy czynne (Rataje, Śródka, Sobieskiego) i wybrane linie nocne.

fort. Bartosz M. Kaj, 12.11.2013