

## Kolejka Parkowa świętowała urodziny 40 lat minęło... Maltance

*Bartosz M. Kaj*

W tym roku Kolejka Parkowa Maltanka, która znajduje się pod czułą opieką MPK Poznań, świętowała swój jubileusz. Okazja była wyjątkowa, bowiem skończyła właśnie 40 lat. Pierwszym akcentem „urodzin” był konkurs na logo kolejki, które zostało wybrane parę miesięcy temu.

Główne obchody 40-lecia przypadły na sobotę – 21 lipca. Już od wczesnych godzin popołudniowych, na stacji początkowej Maltanka, odbywały się różnego typu atrakcje dla dzieci, a nieco później koncert dała Orkiestra Miasta Poznania przy MPK Poznań. Od godziny 20 do 22 odbyły się cztery kursy nocne, a efektowne zakończenie święta miało miejsce około godziny 22.15. Kulminacją był pokaz teatru ognia, zatytułowany „Ogień, para, dźwięk” (wzorowany nieco na nocy poprzedzającej coroczną Paradę Parowozów w Wolsztynie, kiedy to przed halą parowozowni odbywa się specyficzne świetlne show). Tłem dla pokazów stał się nieczynny parowóz Tx26-423, który efektownie podświetlono za pomocą mocnych reflektorów. Wokół pojazdu unosił się biały dym. Po przedstawieniu część uczestników udała się



**W sobotę 21 lipca uroczystie obchodzono 40 lat Kolejki Parkowej Maltanka. Kulminacyjną częścią imprezy był pokaz „Ogień, para, dźwięk” – wzorowany na pokazach towarzyszących wolszyńskiej paradzie parowozów.**

do pobliskiej lokomotywowni, gdzie do późnych godzin nocnych można było poznać kolejkę „od kuchni”. Wakacje, weekend i korzystna aura spowodowały, że chętnych zarówno na przejażdżkę, jak i na pokaz nie brakowało.

Kolejka Parkowa Maltanka, zwana po prostu Maltanką, to kolej wąskotorowa o prześwicie 600 mm, której całkowita długość linii to 3550 m. Jej protoplastą była Harcerska Kolejka Dziecięca, która od 1956 r. kursowała pod szyldem ZHP na Łęgach Dębińskich. Gdy upadła idea wesołego miasteczka na Łęgach, a dodatkowo okazało się, że trasa kolejki koliduje z nowo budowaną ul. Hetmańską, wąskotorówkę przeniesiono. Wybór padł na tereny przy jeziorze Maltańskim, gdzie zapewnił ona miała dojazd m.in. do Nowego ZOO. Kolejka (już jako Maltanka) została ponownie otwarta w nowej lokalizacji w 1972 r., a jej zarządcą zostało poznańskie MPK. W 1998 r. nastąpiła zmiana nazwy kolejki na „Maltańska Kolej Dziecięca”. Ten stan rzeczy utrzymał się do 2002 r., kiedy podczas jubileuszu 30-lecia nastąpiła kolejna zmiana, tym razem na funkcjonującą do dziś nazwę – Kolejka Parkowa Maltanka.



**Wąskotorówka na dobre wpisała się w krajobraz miasta. Na zdjęciu: skład złożony z lokomotywy WLS50-1563 i wagonów o numerach 5, 2, 6 i 7 (pierwszy w starym malowaniu, pozostałe w nowym, w tym dwa ostatnie wyprodukowane w Modertrans Poznań w 2009 r. na podstawie dokumentacji z lat 50. XX w.) na łuku przed przystankiem początkowym.**

*fot. 2 \* Bartosz M. Kaj, 21.07.2012*

Aktualnie Maltanka kursuje od kwietnia do września: w weekendy co pół godziny, a w dni robocze co godzinę od 10 do ok. 19. Tabor liniowy to czynny parowóz Borsig Bn2t (odbudowany w zakładach HCP FPS w 1999 r.), dwie lokomotywy spalinowe serii WLS50 i jedna WLS40 oraz osiem wagonów. Na terenie stacji S-3 znalazł miejsce nieczynny od wielu lat wagon motorowy MBxc1-41, znany bardziej jako „Ryjek” (Borsig i „Ryjek” są własnością Poznańskiego Klubu Modelarzy Kolejowych, zostały bezpłatnie użyczone MPK). Ponadto na stacji Maltanka znajduje się wspomniany parowóz towarowy Tx26-423, ustawiony w charakterze pomnika.

Maltanka to obecnie jedyna kolej parkowa o prześwicie 600 mm w naszym kraju. Kolejka chorzowska jest obecnie zawieszona (ma być rozebrana i odbudowana systemem gospodarczym), losy bydgoskiej także potoczyły się nieciekawie, bowiem we wrześniu 2011 r. niemal cały tabor wraz z lokomotywami uległy spaleni, a właściciel podjął decyzję o jej likwidacji. Obecnie na stacji Mysłęcinek nadal straszą wraki spalonych pojazdów. Część klubowiczów miała okazję jeszcze przejechać się nią podczas jednej z letnich wycieczek. Z okazji „okrągłego” jubileuszu poznańskiej kolejce pozostaje życzyć kolejnych lat eksploatacji, ku uciechu Poznaniaków, a także planowanej od ponad dwudziestu lat (choć, niestety, obecnie nierealnej) rozbudowy.



**Lokomotywa WLS50-1563 (dawniej: WLS40-1563) wyprodukowana została w ZNTK Poznań w 1964 r. Początkowo służyła cegielni Posadowo (okolice Opalenickiej KD). W 1995 r. trafiła na Maltankę. Przy okazji naprawy głównej podniesiono moc silnika lokomotywy z 40 do 50 KM, stąd zmiana oznaczenia typu.**

*fol. Bartosz M. Kaj, 21.07.2012*

## Rynek Jeżycki sześć lat później Jeżyce never-ending story

*Karol Tyszk*

Sześć lat temu, w „Przystanku” nr 77 (październik 2006 r.), przedstawiłem pomysły na rozwiązanie problemów komunikacyjnych w rejonach Rynku Jeżyckiego. W artykule pisałem m.in., że czas potrzebny na przejechanie jednego przystanku między mostem Teatralnym a Rynkiem Jeżyckim często wynosi 10 minut, a nawet więcej – podczas imprez targowych. Wygląda na to, że sześć lat później nareszcie zauważono problem i postanowiono coś z tym zrobić.



**10/7 666 na przystanku Rynek Jeżycki wraz z „ogonem” z czterech kolejnych pociągów. Korki tramwajowe na ul. Dąbrowskiego to efekt skierowania tędy linii objeżdżających modernizowane rondo Kaponiera. Reorganizacja ruchu drogowego mocno poprawiła sytuację tramwajów poruszających się ul. Dąbrowskiego.**

*fol. Marcin Jurczak, 5.10.2012*

Powodem działań jest zamknięcie ronda Kaponiera i związane z tym objazdy dla komunikacji miejskiej i indywidualnej. Ciężko oczywiście stwierdzić, co dla tego skrzyżowania jest w obliczu licznych remontów sytuacją „normalną”, ale przez dobrych kilka lat przez rynek przejeżdżało według rozkładu 30 tramwajów na godzinę (linie 2 i 17 z częstotliwością co 10 minut i linia 18 co 20 minut). Od sierpnia ul. Dąbrowskiego (trasa tramwajowa w ul. Kraszewskiego i Zwierzyńckiej jest nieczynna na czas remontu Kaponiera) w szczycie w ciągu godziny przejeżdżało aż 120 tramwajów (linie 2, 8, 10, 14, 15 i 17), co oznaczało czterokrotny przyrost częstotliwości!

By poradzić sobie z tak wielkim natężeniem ruchu, w połowie sierpnia br. ZDM, ZTM i MPK wprowadziły kilka udogodnień, mających na celu upłynnienie ruchu pojazdów komunikacji miejskiej. Najważniejszą zmianą jest utworzenie *buspasa* na torowisku w ul. Dąbrowskiego, pomiędzy ul. Szpitalną a Żeromskiego, co pozwoliło tramwajom i autobusom uwolnić się od stania w korku pojazdów skręcających z ul. Dąbrowskiego (od strony Ogrodów) w lewo – w ul. Żeromskiego. Autobusy linii 82, 91 i 95 ten manewr wykonują obecnie korzystając z przystanku zarezerwowanego dotychczas dla tramwajów skręcających z ul. Dąbrowskiego w Przybyszewskiego (dzięki czemu mają zapewniony swobodny przejazd przez skrzyżowanie). Sam przejazd przez przystanek „siódemki” funkcjonuje oficjalnie od 1 października – wcześniej tor dla autobusów przygotowano (wyłożono płytami i poprawiono krawężniki, pojawił się także dodatkowy sygnalizator). Skierowanie tamtędy autobusów było możliwe dopiero po uruchomieniu pętli detekcyjnej.





**Wóz 1259 jako 91/6 wjeżdża na przystanek tramwajowo-autobusowy.**

Do innych ważnych zmian należy także wydzielenie torowiska tramwajowego w ul. Dąbrowskiego, od ul. Polnej do ul. Kościelnej, a także wprowadzenie zakazu skrętu w lewo z ul. Kraszewskiego w ul. Dąbrowskiego przy Rynku Jeżyckim (za wyjątkiem pojazdów komunikacji miejskiej). Dzięki tym rozwiązaniom ruch tramwajowy w ul. Dąbrowskiego znacznie się upłynił – za wyjątkiem tworzących się korków tramwajowych na skrzyżowaniu ul. Dąbrowskiego, Żeromskiego i Przybyłowskiego. Pozostaje mieć nadzieję, że usprawnienia nie znikną całkowicie po ponownym otwarciu ronda Kaponiera i przywróceniu normalnych częstotliwości kursowania tramwajów przez Jeżyce. Jednakże rozwiązania te, choć stanowią krok we właściwym kierunku, niekoniecznie muszą się sprawdzić po remoncie.

Podstawowym problemem rejonów Rynku Jeżyckiego jest kwestia nieuregulowanych relacji kolizyjnych. Ruch pojazdów w ul. Dąbrowskiego był dotychczas spowalniany przez pojazdy wyjeżdżające z ul. Kraszewskiego, a także przez pieszych przechodzących przez ul. Dąbrowskiego przejściem przy skrzyżowaniu tych dwóch ulic. Jeden z tych problemów rozwiązano poprzez wprowadzenie zakazu skrętu w lewo z ul. Kraszewskiego w ul. Dąbrowskiego (problem można uznać za rozwiązany, mimo że nie wszyscy kierowcy stosują się do tego zakazu). Spowodowało to, że kierowcy jadący



**Autobusy linii 82, 93 i 95 korzystają z przejazdu przez tor tramwajowy linii 7. Zatrzymują się także na przystanku co usprawniło przesiadki na całym węzle Żeromskiego.**

z ul. Kraszewskiego w kierunku Ogrodów korzystają teraz z ul. Jackowskiego i Słowackiego, a jadący w kierunku Sołacza objeżdżają Rynek Jeżycki od strony południowej i dalej ul. Prusa, Żurawia, Poznańską, Mylną i Jeżycką. Ulice te są wąskie i nie do końca przystosowane do przejęcia tak dużego ruchu. Ponadto przejazd samochodów przez ul. Dąbrowskiego przy ul. Prusa jest nadal nieuregulowany – podobnie jak przejście dla pieszych przy Rynku Jeżyckim.

Sześć lat temu proponowałem instalację świateł na skrzyżowaniu ul. Dąbrowskiego i Kraszewskiego (tworząc tym samym jeden układ świateł dla skrzyżowania ul. Dąbrowskiego, Kościelnej i Kraszewskiego), a także na skrzyżowaniu ul. Prusa, Żurawiej i Dąbrowskiego. Postulat ten nadal jest aktualny – potok pojazdów, podróżujących w osi północ-południe przez Jeżyce, musi mieć możliwość przejazdu przez ul. Dąbrowskiego. Tramwaje skręcające z ul. Kraszewskiego (oraz autobusy linii 64) winny mieć możliwość przejazdu przez Rynek Jeżycki bez zdawania się na uprzejmość innych uczestników ruchu. To samo dotyczy również pieszych, chcących dostać się z i do tramwaju.

Kolejnym rozwiązaniem proponowanym przeze mnie sześć lat temu były podwyższone wysepki przystankowe (tzw. przystanki wiedeńskie). Obecnie wsiadanie do tramwaju przy Rynku Jeżyckim następuje – podobnie



**Pas autobusowo-tramwajowy na odcinku Ogrody – Żeromskiego w teorii... i praktyce. Regularnie są tu prowadzone działania edukujące i „dyscyplinujące” kierowców. Samochody osobowe masowo korzystają z buspasa wbrew oznakowaniu, utrudniając przejazd pojazdom komunikacji miejskiej.**

*fot. 4 \* Marcin Jurczak, 5.10.2012*





**64/5 1454 przy Rynku Jeżyckim skręca w ul. Dąbrowskiego ze specjalnie utworzonego pasa autobusowego.**

*fol. Marcin Jurczak, 5.10.2012*

jak w momencie doprowadzenia tam linii tramwajowej jeszcze w XIX w. – z poziomu ulicy. Nawet przy wprowadzeniu pojazdów niskopodłogowych na linie

kursujące przez Jeżyce, osoby niepełnosprawne nie mają możliwości komfortowego wejścia do pojazdu. Wybudowanie podłużnych garbów w jezdni na wysokości przystanków rozwiąże ten problem, bez zmniejszenia szerokości pasa dostępnego dla samochodów. Podobne rozwiązania stosuje się z powodzeniem w wielu miastach w Europie.

Zmiany w organizacji ruchu na Jeżycach są ważnym krokiem we właściwym kierunku, jeżeli chodzi o uprzywilejowanie komunikacji miejskiej w Poznaniu. Jednakże rozwiązują one tylko część problemów komunikacyjnych tej dzielnicy. Proponowane przede mnie rozwiązania pozwoliłyby na dalsze skrócenie czasu podróży pasażerów komunikacji miejskiej, a osobom niepełnosprawnym umożliwiłyby skorzystanie z niej w miejscach dotychczas dla nich niedostępnych. Mam nadzieję, że wprowadzenie dalszych zmian w tym rejonie miasta nie będzie trwało kolejnych sześć lat.

PS. Projekt „Przebudowa ul. Dąbrowskiego wraz z torowiskiem tramwajowym na odcinku między ul. Mickiewicza a Rynkiem Jeżyckim” o wartości 6 mln zł został złożony w ramach Poznańskiego Budżetu Obywatelskiego. Projekt uzyskał negatywną ocenę zespołu opiniującego i został odrzucony.

## **Jak sprawnie zorganizować objazdy najważniejszego węzła w mieście? Pasażer – najważniejszy podczas remontu**

*Marek Malczewski*

Poznań jest obecnie miejscem wielu, prowadzonych w kilku punktach, inwestycji tramwajowych. Jak pracownicy obliczono, z 20 linii tramwajowych, pod koniec września na swoich stałych trasach pozostało tylko sześć (3, 4, 7, 9, 16, 17). Jednak nie jesteśmy wyjątkiem – spojrzymy, jak radzą sobie nasi sąsiedzi zza Odry.

Schwerin – niewielkie miasto (ok. 90 tys. mieszkańców) na Pomorzu Przednim posiada sieć tramwajową



**Skład 805+822 na linii 2 w relacji Lankow Siedlung – Hegelstrasse podczas obsługi tymczasowego przystanku Martinstrasse. Warto zauważyć, że skład stoi na torze w kierunku przeciwnym do właściwego, a na zdjęciu widoczna jest m.in. zaasfaltowana nakładka (rozjazd nakładkowy).**

*fol. Marek Malczewski, 27.07.2012*

o długości 22 km, obsługiwana przez cztery linie (z czego jedna – numer 3 – to mało znacząca „szczytówka”, łącząca bezpośrednio dwie peryferyjne pętle). Główny ciąg komunikacyjny prowadzi przez węzeł Marienplatz, w samym centrum miasta. Oprócz wspomnianych linii tramwajowych, przez plac przejeżdża też sześć linii autobusowych. Pojazdy komunikacji miejskiej wykonują dziennie przez ten plac 854 kursy, przy czym same tramwaje przewożą (również dziennie) ponad 22 tysiące podróżnych! O znaczeniu tego węzła świadczy także fakt, że kursują przez niego wszystkie trzy całodzienne linie, z czego linia 2 ma tak duże (w niemieckim pojęciu) obłożenie, że jeżdżą na niej składy zestawione z dwóch niskopodłogowych wagonów klasy 8xGel3ER (FlexityClassic SN2001, o długości pojedynczego wagonu 29,7 m, czyli po prostu GT8N).

Główny ciąg komunikacyjny (linia dwutorowa) do Marienplatz dochodzi z południa, na północ wychodzi dwutorowa linia w kierunku Hauptbahnhof/Klinikum, natomiast na zachód wyprowadzone są jednotorowe odcinki do i z Lankow Siedlung, spojone łącznikiem na Platz der Freiheit (gdzie kończy bieg linia 4). Nie wnikając w lokalne zakosy, rejon Marienplatz/Platz der Freiheit przypomina trójkąt, którego jeden bok stanowi linia dwutorowa relacji północ-południe, a dwa pozostałe – linie jednotorowe o ruchu jednokierunkowym. Schemat organizacji ruchu w warunkach normalnych przedstawia rysunek 1.

W tym roku wykonano remont generalny (wymianę torowiska z modernizacją podtorza) w rejonie Marienplatz. Była to operacja niebanalna, gdyż Schwerin nie posiada wagonów dwukierunkowych. Nie ma również (dobrze znanych z innych niemieckich miast) stałych





**Skład 801+808 na Marienplatz podczas jazdy po torze przeciwnym do właściwego.**

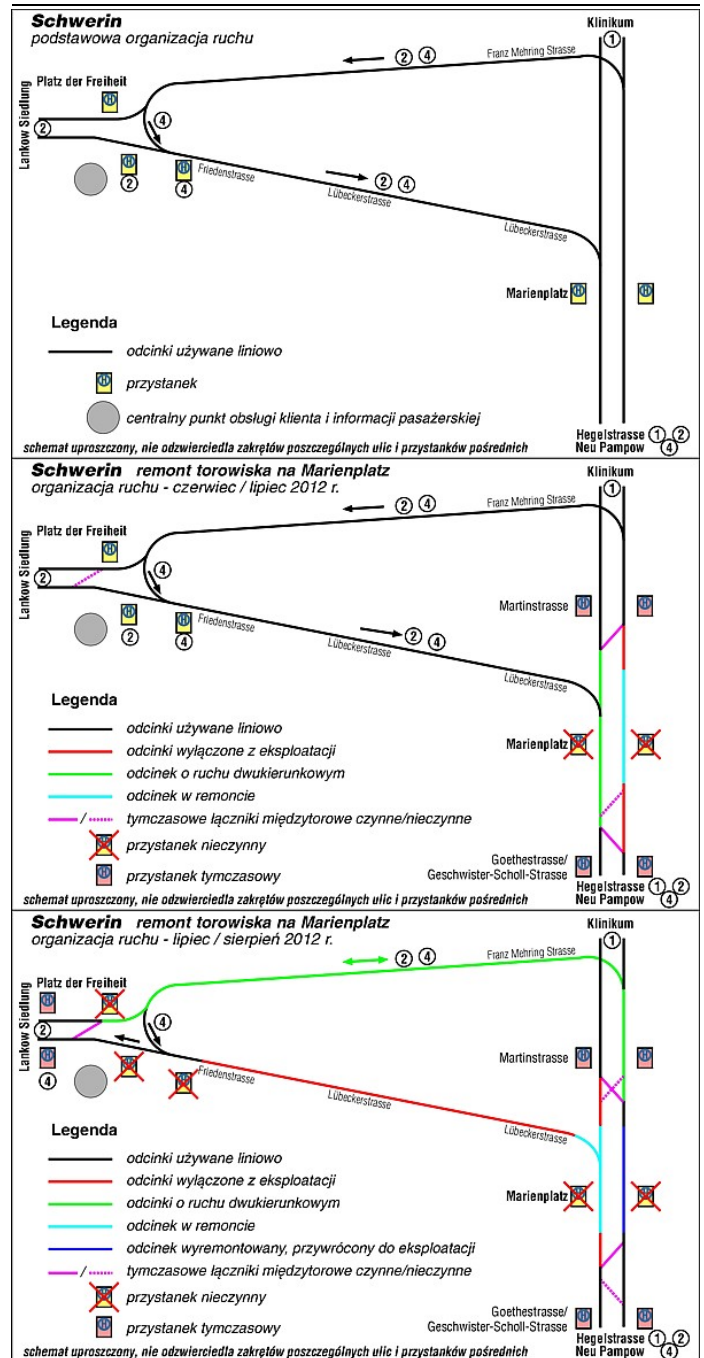
„przelotek”, umożliwiających prowadzenie ruchu po torze „przeciwym do właściwego”. Z tego względu remont (podzielony na trzy etapy) zaowocował bardzo interesującymi rozwiązaniami w zakresie prowadzenia ruchu. Aby nie wyłączać ponad absolutne minimum komunikacji tramwajowej, konieczne było wbudowanie na południowym wlocie pełnego „trapezu”, a na wylocie północnym – „półtrapezu”. Kolejna „przelotka” powstała za Platz der Freiheit, dla obsługi linii 2. Był to pierwszy etap robót, trwający od 23 marca (godz. 20:00) do 6 kwietnia (godz. 3:40). Wymagał on, niestety, wyłączenia ruchu tramwajowego, ale dzięki dobremu przygotowaniu trwał zaledwie cztery dni robocze (oraz jeden weekend). Na czas wbudowania tych połączeń, linie tramwajowe dochodzące z południa (z Hegelstrasse oraz Neu Pampow) kończyły bieg na pętli technicznej Bertha-Klinberg-Platz, usytuowanej bezpośrednio na południowych obrzeżach centrum.

W drugim etapie, podczas remontu „właściwego” tramwaje w rejonie Marienplatz skierowano na tor zachodni, po którym ruch prowadzono wahadłowo. W tym czasie wymianie podlegał tor wschodni. Etap ten



**Trapez umożliwiający przejazd dwoma torami w rejonie przystanku Goethestrasse/Geschwister-Scholl-Strasse. W kolejnych etapach remontu wykorzystywana była tylko jedna, właściwa połowka przejazdu z toru na tor.**

foto 2 \* Marek Malczewski, 27.07.2012



**Trzy sposoby organizacji ruchu węzła Marienplatz: organizacja podstawowa oraz podczas dwóch kolejnych etapów remontu. Na rysunkach zaznaczono przystanki tymczasowe i przystanki wyłączone z eksploatacji, a także odcinki o różnych sposobach organizacji ruchu oraz przejazdy z toru na tor.**

rys. Marek Malczewski

trwał od 6 kwietnia (godz. 3:40) do 4 czerwca (również godz. 3:40). W tym czasie linie 1, 2 i 4, jadące przez plac w kierunkach północnym i zachodnim, korzystały z wbudowanego na wyjeździe północnym stałego „półtrapezu”.

Jednak najciekawsze rozwiązania funkcjonowały w trzecim etapie przebudowy, pomiędzy 4 czerwca i 6 sierpnia (tradycyjnie godziną graniczną była 3:40). Wtedy ruch tramwajowy przeniesiono na nowo



wyremontowany tor wschodni. Połączenie torów na północnym wlocie zapewnił rozjazd nakładkowy, nałożony na tymczasową przelotkę, powstałą na potrzeby pierwszego etapu remontu. Można się zastanawiać, dlaczego na wlocie północnym również nie wbudowano pełnego trapezu. Prawdopodobnie było to związane z brakiem miejsca pomiędzy odcinkiem objętym rekonstrukcją, a rozjazdem na odgałęzieniu linii 2 i 4 w Franz Mehring Strasse. Ułożony na tej ulicy odcinek jednotorowy (w normalnych warunkach jednokierunkowy) musiał obsłużyć ruch prowadzony w dwóch kierunkach. Linie 2 i 4 do wjazdu na tor w kierunku „przeciwnym do właściwego” wykorzystywały tymczasową przelotkę na zachodniej stronie Platz der Freiheit. Linia 4 (kończąca tutaj bieg) zawracała na trójkącie z wykorzystaniem istniejącego układu torowego, wycofując na zachód poza wbudowaną przelotkę. Zabezpieczenie ruchu na odcinku jednotorowym zapewniała sygnalizacja świetlna (z powtarzaczami), podwieszona na sieci trakcyjnej.

Kuriozalnie wyglądała obsługa tymczasowego przystanku Martinstrasse, zlokalizowanego na Wismarsche Strasse. Tramwaje linii 1 kursowały normalnie, jak na linii dwutorowej, a tramwaj jadący w relacji Klinikum –



**Wagon 830 na linii 4 oczekuje godziny odjazdu z tymczasowego przystanku początkowego. Przystanek ten zlokalizowano przed przelotką, na torowisku z kierunku Lankow Siedlung.**

Hegelstrasse zatrzymywał się tradycyjnie przy chodniku. Dopiero po obsłużeniu przystanku wagony tramwajowe przejeżdżały (po rozjeździe nakładkowym) na tor wschodni. Z kolei tramwaje linii 2 i 4 (wyjeżdżające z Franz Mehring Strasse) wjeżdżały na tor „przeciwny do kierunku właściwego” i już na przystanku Martinstrasse znajdowały się na torze wschodnim, a więc pasażerowie jadący w kierunku Hegelstrasse musieli przejść przez (używany liniowo) tor zachodni. Sytuację ruchową w trzecim etapie remontu pokazuje rysunek 3.

Przykład tej inwestycji obrazuje, jak dużą wagę przedsiębiorstwa niemieckie przykładają do utrzymania (choć z utrudnieniami) komunikacji tramwajowej na remontowanych odcinkach. Firmy bardzo dbają o pasażerów – w trakcie omawianego remontu zdecydowano się na uruchomienie dwóch przystanków tymczasowych (po obydwu stronach przebudowywanego odcinka): Goethestrasse/Geschwister-Scholl-Strasse (na południu) oraz Martinstrasse (na północy). Zastąpiły one jeden istniejący wcześniej przystanek „centralny” Marienplatz. Tamtejsi inżynierowie uznali, że przesunięcie przystanku mogłoby być źle odebrane przez pasażerów, którym droga dojścia wydłużyłaby się o ok. 100 metrów (z koniecznością pokonania placu budowy), a negatywne uczucia wzmocniłyby brak możliwości opuszczenia wagonu, który i tak stoi przed odcinkiem o ruchu dwukierunkowym i czeka na zwolnienie szlaku. Właśnie dlatego powstały aż dwa przystanki zastępcze, po obydwu stronach remontowanego odcinka. Od wczesnych godzin rannych do późnego popołudnia pracowały na nich dwuosobowe zespoły pracowników, dbających o pasażerów.

Warto zauważyć, że w składach dwuwagonowych linii 2 oprócz motorniczego znajdował się również pracownik, pełniący funkcję konduktora rewizyjnego. Była to rola dosyć bierna – byli oni najbardziej aktywni na końcowych odcinkach trasy, gdzie przechodzili przez skład sprząając ewentualne odpady. Ich obecność na pewno ograniczała jednak akty wandalizmu – wagony nie miały ani porysowanych szyb, ani popisanego wnętrza.



**Franz Mehring Strasse – na tym odcinku ruch tramwajowy prowadzono wahadłowo. Skład 802+822 linii 2 odcinku podąża tym odcinkiem w kierunku właściwym... a bezpośrednio po jego przejeździe na trasę (ten sam tor) wjechał skład 829+824, poruszając się w kierunku przeciwnym do właściwego.**

*fot. 3 \* Marek Malczewski, 27.07.2012*

## Z wizytą na targach w Berlinie InnoTrans numer 9

Andrzej Kłos

Dziewiąte, międzynarodowe targi branżowe InnoTrans odbyły się na Messe Berlin (Targi Berlińskie) od 18 do 22 września br. Prezentowane przez firmy produkty to m.in. pojazdy szynowe (kolejowe, tramwajowe, metra i kolei miejskich) i ich komponenty, elementy infrastruktury (torowisk, sieci trakcyjnej, urządzeń zabezpieczenia ruchu i tuneli) oraz różnego typu pojazdy zaplecza technicznego oraz ratownicze. Jak co roku, duża część wystawy zlokalizowana była na terenach zewnętrznych. Można tam było zobaczyć m.in. spalinowe i elektryczne zespoły trakcyjne oraz lokomotywy, wagony pasażerskie i towarowe, tramwaje, wagony metra, a także pojazdy techniczne.

Polskę reprezentowały dobrze znane firmy, takie jak: ZNLE Gliwice, Newag z Nowego Sącza, Solaris Bus & Coach z Bolechowa, Fabryka Wagonów Gniewczyna, Wagony Świdnica, Koltech z Raciborza, Pojazdy Szynowe PESA z Bydgoszczy, EKK Wagon z Ostrowa Wielkopolskiego, Tabor Szynowy Opole, a także mniej znane firmy, produkujące komponenty pojazdów czy elementy infrastruktury: EC Engineering z Krakowa, Astromal z Wilkowic, Bumar z Warszawy, Kuźnia Ostrów Wielkopolski, Zakład Maszyn Elektrycznych EMIT z Żychlina, Mennica Polska z Warszawy, Medcom z Warszawy, Rawag z Rawicza, Ster z Poznania, Tines z Krakowa czy Fabryka Przewodów Energetycznych z Będzina.

Pierwszego dnia targów, tuż po godzinie 10, w sali Palais am Funkturm z udziałem zaproszonych gości uroczyste



Na tegorocznych targach nie prezentowano już żadnego pojazdu z rodziny Swingów, licznie sprzedającej się serii tramwajów z PESY, jak to miało miejsce na InnoTransie 2010, gdzie wystawiano wagon warszawski, choć byłoby się czym pochwalić – Swingiem Duo. Prezentowano jednak częstochowskiego Twista – trzyczłonowy, niskopodłogowy tramwaj podparty na czterech wózkach. Konstrukcja ideowo jest bardzo podobna do niedocenionej poznańskiej Pumpy (118N) z FPSu.

fol. Robert Bartkowiak, 21.09.2012

otwarto wystawę. Istotę targów stanowiły liczne premiery pojazdów, w tym kilku polskiej produkcji. Były to szynowy zespół trakcyjny Link i lokomotywa Gama, wyprodukowane przez Pojazdy Szynowe PESA, a także lokomotywa Griffin, należąca do ZNLE Gliwice.

### ZNLE Gliwice: Griffin

Po zaprezentowaniu na poprzednich targach (InnoTrans 2010 Berlin – prototyp oraz Trako 2011 Gdańsk – egzemplarz już w eksploatacji obserwowanej) elektrycznej, jednosystemowej lokomotywy towarowej E6ACT Dragon, Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych podjęły prace nad skonstruowaniem uniwersalnej, elektrycznej lokomotywy czteroosiowej. W początkowej fazie prac konstrukcyjnych nad lokomotywą czteroosiową przyjęto roboczą nazwę Elephant, obecnie produkt figuruje pod nazwą Griffin.

Pojazd osadzony jest na dwóch dwuosioowych wózkach. Konstrukcja pudła jest samonośna, wyposażona w strefy kontrolowanego zgniotu. Średnica kół bezobrotowych (monoblokowych) wynosi 1250 mm. Każda oś jest indywidualnie napędzana przez asynchroniczny silnik klatkowy o mocy 1400 kW. Silniki sterowane są przez przekształtniki trakcyjne, zbudowane w oparciu o tranzystory IGBT. Statyczna przetwornica obniża napięcie do 3x440 V AC – 60 Hz oraz 24 V DC. Moc ciągną rozwijana przez pojazd to 5,6 MW, dająca siłę pociągową o wartości 310 kN. Prędkość maksymalna (ze składem pasażerskim) to 200 km/h. Lokomotywa może pracować pod trzema napięciami: 15 kV 16,7 Hz; 25kV 50 Hz oraz 3 kV DC. Producent wspomina też o możliwości budowy egzemplarzy spalinowych.



Na targach zaprezentowano poznański wagon tramwajowy Solaris Tramino S105p – na imprezę pojechał ostatni pojazd dostarczony do Poznania w ramach zamówienia na 45 wagonów. Na okoliczność wyjazdu na targi wagon zyskał reklamową okleinę. Po powrocie do Poznania z 559 „reklamy” nie zdjęto i solaris dalej jeździ z niebiesko-zielonymi falami na burtach.

fol. Marcin Jurczak, 18.09.2012



Pierwszego dnia targów odbyło się uroczyste odsłonięcie lokomotywy, któremu towarzyszyła oprawa choreograficzno-muzyczna. Prezentowany prototyp to egzemplarz uniwersalny – towarowopasażerski o prędkości maksymalnej wynoszącej tylko 140 km/h.

Lokomotywa trafi na obserwowane jazdy testowe do PKP InterCity, o czym zapewnił w Berlinie prezes spółki – Janusz Malinowski. Wcześniej jednak będzie jeździła po torze testowym Instytutu Kolejnictwa w Żmigrodzie. Pozostaje czekać aż ujrzemy ją na czele pociągu, sądząc po prędkości maksymalnej, w zastępstwie EP08.

Warto dodać, że poprzednio wprowadzony produkt ZNLE zaczyna odnosić sukcesy. Gliwickie Zakłady realizują zamówienia na cztery egzemplarze dla Specjalistycznego Transportu Kolejowego z Wrocławia oraz, w ramach podpisanej w Berlinie pierwszego dnia targów umowy, na pięć egzemplarzy dla LOTOS Kolej z Gdańska. Obie spółki brały udział w testach prototypu. Sam prototyp lokomotywy sprzedano w ramach umowy na cztery maszyny dla STK.

### PESA: Gama i Link

Bydgoski producent zaprezentował swoją pierwszą lokomotywę elektryczną – 111Ed Marathon, stanowiącą przedstawiciela nowo opracowanej platformy Gama. Uroczyste odsłonięcie miało miejsce również pierwszego dnia targów. Podobnie jak pojazd ZNLE jest to czterosiłowa, ekspresowa lokomotywa elektryczna. Prezentowany pojazd różni się jednak parametrami technicznymi. Prototypowa lokomotywa może pracować jedynie pod napięciem 3 kV DC, jednakże wyposażona jest w dodatkowy agregat – układ napędowy CAT C15, pozwalający na prowadzenie prac manewrowych na bocznicach i innych odcinkach pozbawionych sieci trakcyjnej. Maksymalny zasięg na zasilaniu pomocniczym to ok. 40 km. Podobnie jak ZNLE,



**MPK Kraków sumiennie, sukcesywnie i bardzo skutecznie polepsza swój tramwajowy park taborowy. Ostatnim zamówieniem na nowy tabor było podpisanie umowy z Bombardierem na 24 niskopodłogowe tramwaje. Trzeci z serii taki tramwaj (2053) prezentowano na targach. Wagony sukcesywnie będą trafiać w tym i przyszłym roku do grodu Kraka. Na początku października cztery takie pojazdy debiutowały w ruchu liniowym, w pierwszym dniu pojawiając się na linii 14.**

producent deklaruje możliwość wyprodukowania egzemplarza spalinowego. Jej prędkość maksymalna wynosi 160 km/h. Średnica kół jest także analogiczna do EU07 – 1250 mm. Moc ciągła to 5,6 MW, a siła pociągowa – 300 kN. Długość pojazdu wynosi 19,5 m z zachowaniem skrajni UIC 505-1. Napęd elektryczny zapewniają dwa przekształtniki trakcyjne oraz cztery dwupoziomowe falowniki. Obwody niskiego napięcia zasilają przetwornica statyczna, konwertująca prąd na 3x400 V AC, 24 V DC. Co ciekawe, kabinę maszynisty zaprojektowano we współpracy z bezpośrednimi użytkownikami lokomotyw – maszynistami, dzięki czemu pojazd zyskał aprobatę związku zawodowego tej grupy zawodowej. Eksploatacja obserwowaną lokomotywą odbędzie w barwach LOTOS Kolej z Gdańska.

Lokomotywy PESY i ZNLE mają dość podobne parametry techniczne do wciąż popularnych, niemłodych już lokomotyw EU07. Należy się liczyć, że z biegiem czasu zajmą one miejsce wysłużonych *siódemek*.

W ostatnich latach PESA osiąga coraz większe sukcesy w eksporcie szynobusów. Tej grupy produkty dość liczne jeżdżą w krajach byłego ZSRR, Czechach oraz we Włoszech. Obecnie firma z rozmachem wchodzi na rynek niemiecki. Linki pod nazwą RegioShark jeżdżą już w barwach czeskich – to pierwsze realizowane zamówienie tych pojazdów. Pierwszego dnia targów miała miejsce prezentacja Linka dla Oberpfaltzbahn. Bydgoski Holding podpisał pod koniec zeszłego roku umowę z Regentalbahn (właściciel marki Oberpfaltzbahn) umowę na dostarczenie dwunastu takich pojazdów. Będą one przechodzić dwuletnie testy homologacyjne na kolejowej sieci niemieckiej w barwach właśnie tego przewoźnika. Z kolei podczas drugiego dnia targów podpisano ramową umowę z Deutsche Bahn na dostawę blisko pół tysiąca szynobusów. Tym samym bydgoski producent osiągnął sukces podobny



**Bombardier Flexity 2 wozí już pasażerów w Blackpool. Pięcicozłonowy wagon podparty jest na trzech wózkach, ma łącznie 32,2 m długości i szerokość 2,65 m. Uwagę zwraca nieduża ilość drzwi – po dwie pary drzwi podwójnych i dwa pojedyncze skrzydła w członach skrajnych na każdej ze stron. Pojemność tramwaju to 74 miejsca siedzące i 148 stojących (przy 4 os/m<sup>2</sup>). Blackpool Transport Services zamówiło łącznie 16 takich pojazdów, to pierwsza dostawa Flexity 2 na świecie.**

Fot. 2 \* Robert Bartkowiak, 21.09.2012





**Imperio to produkt Vagoane Astra Arad (bazujący i będący lokalną wersją pojazdu produkowanego przez Siemens – Combino Plus (Avenio). W wyniku współpracy rumuńskiego producenta wagonów kolejowych i niemieckiego koncernu miał powstać tani, niskopodłogowy tramwaj z przeznaczeniem na rynek rumuński. Tamtejszy rynek wykazywał w miarę duży potencjał zakupowy, z racji „tymczasowej” eksploatacji importowanych, używanych tramwajów. Po wdrożeniu seryjnej produkcji planowano „wypuszczać” rocznie ok. 30 sztuk. Wagon miał premierę 25 sierpnia 2011 r. Wagon teoretycznie mógłby stanowić konkurencję na rynku polskim, gdyż jego dystrybucją poza Rumunią zajmuje się Siemens.**

*fol. Grzegorz Jakubowski, 18.09.2012*

do zwycięstwa w przetargu na dostawę 186 tramwajów niskopodłogowych dla stolicy, co zostało okrzyknięte „przetargiem stulecia”.

#### **NEWAG: 16D, 35WE Impuls, Inspiro**

Warto choć krótko wspomnieć o pojazdach wystawianych przez dawne ZNTK Nowy Sącz. Była to lokomotywa 16D, powstała z gruntownie zmodern-



**Tango S-DT8.12 produkcji Stadler Pankow dla Stuttgarter Strassenbahnen (SSB). W związku z rozbudową sieci spółka zakupiła 20 takich jednostek.**

*fol. Robert Bartkowiak, 21.09.2012*

nizowanej SM48. Na targach prezentowano egzemplarz dla zagłębiowskiej spółki Kolprem, obsługującej m.in. bocznicę Huty Katowice. Zaprezentowano również elektryczny zespół trakcyjny, dostarczony dla stołecznej SKMki, tj. 35WE, któremu w drodze konkursu nadano nazwę *Impuls*. Sześć sześcioczołonowych pojazdów dla ruchu aglomeracyjnego, o prędkości maksymalnej 160 km/h, dostarczono podczas minionych wakacji. Na podobne, czteroczołonowe składy typu 31WE oczekują Koleje Dolnośląskie. Warto też nadmienić o pojeździe, zaprojektowanym przez Siemens, ale przeznaczonym do produkcji w Nowym Sączu. Mowa o wagonach metra Inspiro dla Warszawy. Na targach prezentowano fragment składu, jaki ujrzymy w Metrze Warszawskim. Planowany czas wprowadzenia do eksploatacji to wrzesień przyszłego roku. Wnętrze wyposażono odmiennie niż prezentowano to w wizualizacjach – wagonów nie wyposażono np. poręcze-drzewka przy wejściach.

#### **Tramwaje: M6S, Stuttgart, Bielefeld**

Na targach licznie prezentowane były również tramwaje. Siemens zaprezentował zmodernizowany człon wagonu typu M6. Przebudowano go na jednokierunkowy, likwidując sumarycznie troje drzwi (dwa po lewej stronie i przednie po prawej, patrząc na kabinę motorniczego). Przeorganizowaniu uległo również wnętrze. Powiększono znacznie kabinę, przesunięto fotel na środek i zabudowano nowy pulpit. W przestrzeni pasażerskiej zamiast miękkich kanap zamontowano twarde siedzenia, wyściełane tkaniną. Okna na czele wykonano w technologii klejanej, boczne pozostały w uszczelkach.

Zaprezentowano także dwa wysokopodłogowe tramwaje. Obie konstrukcje charakteryzuje właśnie wysoka podłoga, związana z eksploatacją na wysokich peronach. Zbudowano je z myślą o eksploatacji w tunelach.

Pierwszy z nich to Tango Stadler Pankow – S-DT8.12, korzystający z rozwiązań stosowanych w innych wyprodukowanych pojazdach serii Tango. Flotę tramwajów Stuttgarter Strassenbahnen (SSB) zasili dwadzieścia żółtych pojazdów. Spółka, wraz z rozbudową sieci, potrzebuje więcej taboru. Dane techniczne są w większości zbieżne z podseriami DT8, eksploatowanymi obecnie. Dwuczłonowy pojazd osadzony jest na czterech dwuosiowych wózkach. Każdy z nich wyposażony jest w dwa silniki o mocy 130 kW. Człony połączone są przegubem (co mają tylko DT8.11), na pierwszym członie nad tylnym wózkiem zamontowany jest połówkowy pantograf, pobierający stały prąd o napięciu 750 V. Po każdej stronie znajduje się czworo dwupłatowych drzwi dla pasażerów. Deklarowana prędkość maksymalna to 80 km/h. Podłoga w całym pojeździe jest na wysokości 1 m. Długość wynosi 39,11 m, wysokość – 3,715 m, a szerokość 2,65 m (dzięki temu można było zamontować siedzenia w układzie 2+2).

Drugim pojazdem jest Vamos Bielefeld – GTZ8-B, skonstruowany i wybudowany przez zakłady HeiterBlick, mieszczące się nieopodal Torgauer Strasse w Lipsku. Wagon to ośmioosiowa i trzyczłonowa konstrukcja. Człony łączą dwa przeguby, a wewnętrzne wózki w całości znajdują się pod środkowym członem. Pojazd posiada pięć, dwuskrzydłowych drzwi, w tym troje środkowych, wyposażonych w rozkładane stopnie. Górna część nadwozia rozszerza się do 2,65 m. Wysokość tego





**Tramlink to prototyp z platformy niskopodłogowych tramwajów Vossloh'a wybudowany w zakładach Albuixech w Walencji (Hiszpania). Pięcicozłonowy pojazd, osadzony na trzech wózkach posiada sześć otworów drzwiowych w tym cztery z dwoma płytami. Długość to 32 m, a masa 40,8 t. Cztery silniki sterowane są impulsowo i zasilane napięciem 750V. Producent deklaruje możliwość produkcji pojazdów na normalny i wąski (1000 mm) tor.**



**Vamos Bielefeld to, w przeciwieństwie do Leo-Linera (opartego na podzespołach Tatra T4 i Bombardiera NB4), zupełnie nowy produkt zakładów HeiterBlick. Wagon dedykowany jest przewoźnikom eksploatującym tramwaje w tunelach oraz z wykorzystaniem wysokich peronów. Rodzą się pewne skojarzenia z serią TW2000 z Hannoveru (produkowaną przez LHB i Siemens) z racji poszerzenia pudła w części górnej, rozkładanych stopni, jednak Vamos jest dłuższy i będzie jeździł po metrowym torze. Warto dodać, że HeiterBlick ma współpracować przy dostawach TW3000 (następcy TW6000) dla üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe z Vossloh Kiepe. Czas pokaże czy Vamosy staną się następcami, przystosowanych do wysokich peronów, serii M8 i B80 w innych miastach Niemiec.**

*fot. 2 \* Grzegorz Jakubowski, 18.09.2012*

pojazdu to 3,62 m, a długość – 34,2 m. Producent deklaruje możliwość zabudowania wózków na tory o prześwitach 1000 mm (prototyp i seria dla Bielefeld), 1435 mm (tor normalny) oraz 1458 mm (rozstaw na sieci tramwajowej w Lipsku).

### **Nie tylko dla specjalistów**

Targi po raz kolejny zgromadziły rzesze specjalistów z branży oraz hobbystów. Prezentowały się głównie firmy niemieckie, czeskie i, w mniejszym stopniu, polskie. Wystawiły się też znane koncerny i firmy europejskie oraz azjatyckie. Zaprezentowano wiele ciekawych, nowych i innowacyjnych produktów. Kilka z nich prezentowanych było ponownie, np. Solaris Tramino S105p (był na Trako 2011). W Berlinie pokazano też ostatni egzemplarz (i to oklejony) pojazdu Škoda 15T For City dla Rygi (była na Innotransie 2010). Czesi dostarczyli też do stolicy Łotwy kolejne (dłuższe) pojazdy (oznaczone jako 15T1). Można było też zobaczyć EU47 Bombardiera w malowaniu Kolei Mazowieckich (znaną publiczności z Trako 2011).

Targi nieustannie rozwijają się, a polscy producenci coraz liczniej wystawiają się. W tym roku odbyło się bardzo dużo polskich premier, tj. prezentowano: dwie dość popularne ostatnio lokomotywy elektryczne, a także szynobusy, na które podpisano zamówienia liczone w setkach egzemplarzy. Cieszy, że polski przemysł branży kolejowej i, co nowe, tramwajowej znów jest w stanie zaproponować pojazdy na eksport o wysokim poziomie technicznym, dorównującym czy nawet przewyższającym zagraniczne standardy. Na targach nie wystawiły się firmy jak: Modertrans z Wielkopolski czy też Protram ze stolicy Dolnego Śląska, oferujące głównie naprawy i modernizacje popularnych *stopiątek* czy MPK Kraków, wykonujące bardzo niszowe usługi, jak kompleksowe naprawy i odbudowy pojazdów historycznych.

Najbliższe, wielkie wydarzenie branżowe to 10. jubileuszowe Trako 2013 Gdańsk (24 – 27 września 2013 r.), na nowych terenach wystawienniczych AmberExpo. Oby było na nich równie dużo premier nowych, polskich konstrukcji.

Źródła:

materiały informacyjne producentów, Rynek Kolejowy, Kurier Kolejowy, infotram.pl

### **PRZYSTANEK**

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

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

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

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

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

KOREKTA: Małgorzata Mastowska-Bandoosz

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.