

# PRZYSTANEK

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

wydanie specjalne  
23 lutego 2014 r.

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

ISSN 1730-6388

## 35-lecie Trasy Kórnickiej

*Krzysztof Dostatni*

Historia poznańskich tramwajów na Trasie Kórnickiej rozpoczęła się w rocznicę wyzwolenia Miasta Poznania, w dniu 23 lutego 1979 roku. Tego dnia oddano do użytku trasę tramwajową od skrzyżowania Kórnicka – Zamenhofska do pętli na os. Lecha. Na początku na nową trasę skierowane zostały tramwaje linii nr 5 Os. Lecha - Górczyn oraz nowo utworzonej linii nr 23, która tylko w dni robocze dowoziła mieszkańców Rataj z os. Lecha do ul. Lampego (dzisiejsza ul. Gwarna). Pierwszym tramwajem, który przewiózł Trasą Kórnicką poznańskich dygnitarzy był wagon 102Na-22 na linii nr 5, a tuż za nim podążał skład wagonów typu N na linii nr 23. Na osiedlu Lecha tłumy mieszkańców oraz młodzież szkolna, którą tego dnia oddelegowano z okolicznych

szkół, witały pierwsze tramwaje docierające do nowej pętli. A spotkać tu można było „stodwójki” na linii nr 5 oraz wagony generacji N na linii nr 23. Przez pierwsze miesiące funkcjonowania trasy tramwajowej do os. Lecha w godzinach 9.00 – 13.00 trwały regulacje torowiska i w związku z tym ruch w tych godzinach był wyłączany.

Szybki wzrost ilości pasażerów, spowodowany systematyczną rozbudową ratajskich osiedli sprawił, że 1 lutego 1982 roku do pętli na os. Lecha skierowana została również linia nr 17, która poprzez Śródkę i Plac Wielkopolski dowoziła poznaniaków do pętli na Budziszynskiej. Od tej pory do pętli na os. Lecha docierały tramwaje linii 5, 17 i 23 (od 1.11.1982r. tramwaje linii 23 pojawiały się na trasie również w soboty i święta).

Utworzona w 1979 r. pętla tramwajowa na os. Lecha posiadała trzy tory nawrotowe, jednak w planach przewidziana była jedynie jako tymczasowa końcówka dla tramwajów. Podczas budowy pętli u zbiegu ulic Jedności Słowiańskiej i Piaśnickiej powstał nowy wiadukt dający możliwość przedłużenia trasy tramwajowej do Franowa oraz trasy tramwajowej w kierunku Starołęki. Przygotowania do budowy tej drugiej rozpoczęto w 1981 roku. Nowopowstające osiedla ZWM (dzisiejsze Stare Żegrze) oraz ZMP (dzisiejsze Orła Białego) nadawały pracom odpowiedniego tempa i już 18 października 1983 roku otwarto pierwszy odcinek nowej trasy ratajskiej z R. Starołęckiego do osiedla ZWM. Na odcinek ten skierowano dwukierunkowy wagon 4N – 737, który był przystosowany do jazdy wahadłowej (posiadał dwa stanowiska motorniczego, lecz drzwi tylko z jednej strony). W krótkim czasie po uruchomieniu linii „W” do pojedynczego wagonu 737 został podłączony wagon doczepny oraz drugi wagon silnikowy. W ten sposób uzyskano dwukierunkowy pociąg zestawiony z trzech wagonów N+ND+N, który musiał poradzić sobie ze wzrastającą frekwencją pasażerów.

30 sierpnia 1985 roku nastąpiło uroczyste otwarcie trasy tramwajowej biegnącej wzdłuż ul. Jedności Słowiańskiej (dzisiejsze ul. Chartowo i Żegrze) od os. Lecha do R. Starołęckiego. Jeden z torów nawrotowych na pętli (duże kółko) przebudowano jako wjazd do tunelu w kierunku ulicy Jedności Słowiańskiej. Na nowy odcinek skierowano linię tramwajową nr 23, której trasę wytyczono do Starołęki. W nocy przez Górny Taras Rataj kursowały tramwaje linii nr 4N, której trasa wiodła z Serbskiej przez Kaponierę, Głogowską, Hetmańską,



**Uroczyste otwarcie tzw. Trasy Kórnickiej – od ul. Zamenhofska do pętli na os. Lecha.**

*fot. ze zbiorów Izby Tradycji MPK, 23.02.1979*



### 20-lecie Trasy Kórnickiej.

*fol. Krzysztof Dostatni, 26.02.1999*

GTR, Śródkę do Zawad. Z uwagi na brak części do wyposażenia nowej podstacji elektrycznej, która miała zasilać ten odcinek sieci, przez prawie dwa lata na GTR funkcjonować mogła tylko jedna linia tramwajowa. Prąd zasilający sieć trakcyjną na GTR uzyskano z istniejących już podstacji elektrycznych i z tej przyczyny nie można było doprowadzić do zbyt wielkiego obciążenia zasilania. Również z tej przyczyny jedynym taborem jaki mógł być kierowany na nowoczesną ratajską trasę były oszczędne w pobór energii elektrycznej wagony generacji N. Ponieważ ilość pasażerów nowej trasy systematycznie zwiększała się, to na przełomie lat 1986 i 1987 na linii 23 można było spotkać także potrójne składy tramwajów typu N.

Po zakończeniu prac przy budowie nowej podstacji „Zegrze” od dnia 5 stycznia 1987 roku linię 23 wspomogła linia nr 20, której trasa biegła z Ogródów przez Hetmańską, GTR, Śródkę do pętli na Miłostowie. Początkowo „dwudziestkę” obsługiwały również tramwaje typu N, jednak już w tym samym roku „enki” zastąpiły tramwaje generacji 102Na. Podobnie na linii 23 już w połowie 1987 roku zaczęły się pojawiać wagony typu 102Na, które w 1989 roku zastąpiono nowo kupowanymi wagonami generacji 105Na.

Od dnia 6 lutego 1989 roku na GTR skierowano również okólną linię nr 0. Od tego dnia ratajską trasę obsługiwały już trzy linie tramwajowe. Kolejne zmiany



### 30-lecie Trasy Kórnickiej.

*fol. Krzysztof Dostatni, 22.02.2009*

w układzie linii biegnących przez Górny Taras Rataj nastąpiły z dniem 1 stycznia 1992 roku, kiedy linię tramwajową nr 23 zastąpiła linia nr 17, biegnąca po nowej trasie ze Starołąki przez GTR, Rataje, Strzelecką, Most Teatralny do pętli Piątkowskiej.

W dniu 1 stycznia 1993 roku nastąpiła rewolucja w poznańskiej komunikacji miejskiej. Wprowadzona została taryfa czasowa, a ilość linii tramwajowych ograniczono do 13. Od tego dnia wszystkie tramwaje kursowały z jednakową częstotliwością, a bilety czasowe dały możliwość przesiadek bez konieczności kasowania kolejnego biletu. Na Górnym Tarasie Rataj funkcjonowały dwie linie tramwajowe nr 1 (Junikowo – Ogrody) oraz nr 5 (Stomil – Górczyn), tym samym na pętli tramwajowej os. Lecha nie nawracały już żadne liniowe tramwaje i pętla była wykorzystywana wyłącznie w przypadku zmian tras i awarii. Od 1 marca 1999 r. do pętli na os. Lecha skierowana została linia tramwajowa nr D, która funkcjonowała wcześniej na trasie os. Sobieskiego – Marcinkowskiego. Tramwaje linii D wspomogły przepelnione wagony na linii nr 5. Na okres wakacji szkolnych funkcjonowanie linii D zostało jednak zawieszono, a w dniu 1 września 1999 roku linie nr 1 i 5 na GTR wspomogła linia nr 11, której trasa prowadziła z Piątkowskiej na Zawady. Powrót rozkładowych tramwajów na pętle os. Lecha nastąpił we wrześniu 2002 r., kiedy to zamknięcie starego przęsła mostu Rocha spowodowało zmiany w komunikacji miejskiej i do os. Lecha skierowana została linia tramwajowa nr 16 w relacji os. Sobieskiego – Plac Wielkopolski – os. Lecha.

Reorganizacja w układzie komunikacyjnym, która nastąpiła 1 marca 2005 r. spowodowała, że „szesnastkę” skrócono z os. Sobieskiego do placu Wielkopolskiego, natomiast na pętli os. Lecha zaczęły nawracać tramwaje linii nr 11 (Piątkowska – os. Lecha) oraz nr 17 (Ogrody – os. Lecha), jednak po protestach mieszkańców GTR po kilku miesiącach „siedemnastkę” skierowano do Starołąki. Od 15 sierpnia 2007 r. do pętli na os. Lecha ponownie zaczęły docierać tramwaje linii nr 16, skierowane z os. Sobieskiego przez nową trasę tramwajową na moście Świętego Rocha. Pod koniec czerwca 2011 roku rozpoczęto przebudowę wiaduktu drogowego na skrzyżowaniu ulic Chartowo i Piaśnickiej w związku z trwającą budową trasy tramwajowej do Franowa. Nowa inwestycja była jednoznaczna z likwidacją pętli tramwajowej na os. Lecha, na którą ostatni tramwaj linii nr 11 wjechał w dniu 12 czerwca 2011 r. W miejscu pętli powstał wjazd na skrzyżowanie tramwajowe w nowym tunelu, które umożliwiło przejazdy tramwajów we wszystkich relacjach z trzech spotykających się kierunków. W dniu 11 sierpnia 2012 roku uroczystie otwarto nowoczesny tunel nowej trasy tramwajowej do Franowa. Tunel rozpoczyna się w miejscu dawniejszej pętli na os. Lecha (u zbiegu ulic Chartowo / Piaśnicka). Na trasie w tunelu o długości 1200 m znajdują się dwa przystanki tramwajowe, a tramwaje wyjeżdżają na powierzchnię przy ulicy Szwedzkiej. Dalsza część nowej trasy wiedzie wzdłuż marketów handlowych do pętli, gdzie również znajduje się nowoczesna zajezdnia tramwajowa, której oficjalne uruchomienie ma nastąpić w połowie 2014 r.

Dziś na Trasie Kórnickiej funkcjonują 4 linie tramwajowe tj.: 5 (Stomil – Górczyn), 16 (Franowo – os. Sobieskiego), 17 (Starołąka – Ogrody) oraz 18 (Franowo – Ogrody).

## „Ratujmy Stare Bimby” – podsumowanie roku 2013

Błażej Brzycki



**W kolejce na remont czeka m.in. wagon Carl Weyer, wydobyty podczas wspólnej akcji MPK i KMPS z działki w okolicach ul. Glinianej.**

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

24 listopada 2013 roku zakończyliśmy zbiórkę publiczną przeprowadzoną na mocy decyzji Prezydenta Miasta Poznania nr SO.I/5311-52/2012 pod hasłem „Ratujmy Stare Bimby”. Celem zbiórki było zgromadzenie funduszy na remont historycznego taboru tramwajowego miasta Poznania. W wyniku zbiórki

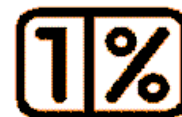
przeprowadzanej w zabytkowych pojazdach podczas imprez współorganizowanych przez stowarzyszenie (Katarzynka, Niedziela z Ikarusem, 115 lat tramwajów elektrycznych, otwarcie PST) oraz podczas przejazdów zamkniętych dla miłośników pojazdów komunikacji miejskiej, zebraliśmy kwotę 6 964,73 złotych. Środki zostały wpłacone na rachunek bankowy utworzony na cel zbiórki publicznej. W okresie trwania zbiórki, bezpośrednio na konto wpłacono 1 507,40 złotych.

Rok 2013 był również rokiem, kiedy w deklaracjach podatkowych za 2012 rok można było odliczyć 1 procent podatku na rzecz Organizacji Pożytku Publicznego, jakim jest stowarzyszenie Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Łączna kwota przekazana przez Urzędy Skarbowe z całej Polski wyniosła 7 572,71 złotych. W sumie, na rzecz zbiórki pod hasłem „Ratujmy Stare Bimby”, w 2013 roku zebraliśmy środki finansowe na kwotę 16 044,84 złotych. Za przekazane pieniądze oraz wsparcie serdecznie dziękujemy.

Miniony rok, to również złożenie przez stowarzyszenie projektu remontu zabytkowych tramwajów w ramach Poznańskiego Budżetu Obywatelskiego 2014. Przygotowaliśmy projekt o nazwie: „Renowacja i odbudowa zabytkowego składu tramwajów KSW i S2D z lat trzydziestych i czterdziestych XX wieku” Projekt obejmował renowację i odbudowę zabytkowych wagonów tramwajowych: silnikowego KSW z 1944r. „Heidelberg” oraz doczepnego S2D z 1930 roku potocznie nazywanego Dużym Szczeciakiem. Szacowany koszt remontu obydwu wagonów wynosił 1 300 000 złotych. Niestety projekt nie został wybrany do puli dwudziestu, na które głosować mogli mieszkańcy Poznania oraz studenci.

W 2014 roku, w dalszym ciągu kontynuujemy zbiórkę na mocy nowej decyzji Prezydenta Miasta Poznania. Również w tym roku na rzecz Ratowania Starych Bimb przekazać można 1% podatku. Planujemy także udział w kolejnej edycji Poznańskiego Budżetu Obywatelskiego.

## Ratujmy Stare Bimby!



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

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

**Klub Miłośników Pojazdów Szynowych  
KRS nr 0000074961**

**Serdecznie dziękujemy za udzielone wsparcie!**

ogłoszenie własne Wydawcy

## Kilka słów o KMPS

Łukasz Bandosz

Miłośnik komunikacji miejskiej to osoba, która na widok tramwaju ma większy błysk w oku, niż na widok ukochanej osoby. I nasze biedne drugie połówki muszą się z tym pogodzić. Ta pasja wielokrotnie sprawdza zasoby cierpliwości naszych rodzin. Kiedy bliscy wstają, mnie już nie ma, bo prowadzę „stodwojkę” od 4 rano, a kiedy idą spać, mnie jeszcze nie ma, bo do północy jeżdżę tatrą. Wspólny weekend? Niestety, zgłosiłem się na linię turystyczną. Odwiedzając jakieś miasto, nie ma zbyt wiele czasu na zwiedzanie starówki, muzeów, czy posiłek w lokalnej restauracji. Trzeba przecież objechać sieć tramwajową i sfotografować wszystkie jeżdżące tu typy tramwajów i autobusów. Wielu z nas całe urlopy planuje tak, aby przede wszystkim spędzić je na torach. Takie osoby odwiedzają wszystkie zakamarki globu (zasięg ich podróży nieustannie wzrasta) pokonując szalone ilości kilometrów torami kolejowymi, tramwajowymi lub liniami autobusowymi. Raczej nie można nas spotkać na plaży. Wielu z nas zna na pamięć rozkłady jazdy, inni zbierają wszelkiego typu tablice z pojazdów, kolejne osoby budują makiety i modele. Miłośnicy komunikacji miejskiej to często znawcy systemów transportowych wielu miast, ogromnych ilości rozwiązań technicznych i organizacyjnych stosowanych na całym świecie. Bez przerwy zdobywamy wiedzę na temat komunikacji miejskiej, a jak się spotykamy, to o tramwajach możemy rozmawiać bez końca.

Właśnie dla takich osób jest nasze stowarzyszenie – Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Poza możliwością realizacji swoich zainteresowań na wiele różnych sposobów, stowarzyszenie stawia przed swoimi członkami szereg celów. Staramy się m.in. propagować korzystanie z komunikacji miejskiej, a także wdrażanie w niej najlepszych rozwiązań. W klubie możemy wymieniać się swoimi poglądami, spostrzeżeniami,

staramy się również rozpowszechniać wiedzę korzystając z wydawanego przez KMPS Przystanku, czy imprez organizowanych dla mieszkańców Poznania. Mamy nadzieję, że uczestnicząc w nich, spędzicie Państwo miło swój wolny czas. Jednak najważniejsze zadania, jakie przed nami stoją, to opieka nad historycznymi i zabytkowymi pojazdami komunikacji miejskiej. Nasze działania w tym kierunku często polegają na nakłanianiu właściciela pojazdów (MPK w Poznaniu) do wykonania niezbędnych prac i remontów. Przewoźnik powinien w ten sposób dbać o pojazdy, które przecież wykorzystuje w pracy przewozowej. Regularne wykonywanie remontów generalnych pojazdów zabytkowych ze względu na brak środków jest niemożliwe. Właśnie dlatego od kilku lat prowadzimy kwestę „Ratujmy stare bimby”. Uzyskaliśmy również status organizacji pożytku publicznego, dzięki czemu każdy rozliczając swój podatek dochodowy, może przekazać 1% naszemu stowarzyszeniu. Środki z tych dwóch źródeł są zbierane i zostaną przeznaczone na gruntowny remont jednego z tramwajów.

Z własnych zasobów finansujemy bieżące prace wykonywane ochotniczo przez członków stowarzyszenia. Dotychczasowe próby pozyskania środków z funduszy unijnych, czy od sponsora nie powiodły się, ale z pewnością broni nie składamy i będziemy podejmować kolejne starania. W najbliższym czasie przed nami działania mające na celu remont wagonu 3G 805, a także wagonu silnikowego, który mógłby jeździć z doczepą sanocką ND 436, myślimy tu o N 2024 i 4N 2022. Ten pierwszy został wyprodukowany w Stoczni Gdańskiej, drugi jest prawdopodobnie jedynym zachowanym wagonem silnikowym 4N w Polsce. Oba mają być po remontach tramwajami dwukierunkowymi. W kolejce czekają takie pojazdy jak KSW 158, S2D 423, Carl Weyer 305, podwozie wagonu typu I i kolejne tramwaje generacji N: 4ND 476 i 4ND<sub>1</sub> 517. Odbudowa wagonów sprzed wojny pozostaje w sferze jeszcze bardziej odległych marzeń. Wiele jest również do zrobienia na polu autobusowym. Zachowane pojazdy: Jelcz RTO 1679, DAF MB200 1934, Jelcz PR110 1383, Ikarus 260.04 1735 i Ikarus 280.26 1545 wymagają ciągłej opieki, a niektóre z nich nawet remontów. Dziś cieszymy się z zakończonego remontu doczepy sanockiej, jednocześnie widzimy jak wiele jest jeszcze do zrobienia przed nami. Zachęcamy wszystkich do przyłączenia się do nas, zarówno poprzez wstąpienie w szeregi KMPS, jak i uczestnictwo w kweście czy przekazywanie na zabytki komunikacji miejskiej 1% swojego podatku.



**Interesujesz się komunikacją miejską?**

**Zbierasz bilety, rozkłady jazdy i inne pamiątki?**

**Chcesz poznać ludzi o podobnych zainteresowaniach?**

**Zapraszamy do KMPS!**

**Zebrania stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu odbywają się średnio co dwa tygodnie.**

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

**PRZYSTANEK**

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

EMAIL REDAKCJI: [przystanek@kmps.org.pl](mailto:przystanek@kmps.org.pl)

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

REDAKCJA: Łukasz Bandosz, Błażej Brzycki, Krzysztof Dostatni

NAKŁAD WYDANIA SPECJALNEGO: 300 egzemplarzy

Za poglądy i informacje przedstawione w artykułach odpowiadają ich autorzy. Treść publikacji nie oznacza oficjalnego stanowiska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.