

# PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik  
miłośników komunikacji

nr 1 (1)  
29 stycznia 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

[www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst](http://www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst)

## Witamy w Przystanku

Drodzy Czytelnicy! Zgodnie z obietnicą daną w ostatnim, setnym numerze *Nowinek z Pyrogradu*, oddajemy Wam do rąk pierwszy numer *Przystanku*. *Przystanek* będzie poruszał tematykę szeroko rozumianej komunikacji miejskiej. W obrębie naszych zainteresowań znajdują się szczególnie tramwaje, autobusy miejskie i trolejbusy oraz, oczywiście, związana z nimi infrastruktura.

Pod koniec ubiegłego roku redakcja *Nowinek* rozważała co najmniej trzy warianty dotyczące stworzenia tego dwutygodnika. Pierwszym było stworzenie nowej, płatnej gazety na wzór *Świata kolei*. Ten wariant jednak odrzuciliśmy, gdyż po wstępnych kalkulacjach okazało się, iż wydawanie takiej gazety byłoby nieopłacalne, a znaczną część czasu poświęcanego na przygotowanie każdego numeru, musielibyśmy przeznaczać na sprawy formalne. Rozważaliśmy też całkowite zakończenie wydawania gazety, gdyż każdy z nas dysponuje coraz mniejszą ilością wolnego czasu. Ostatecznie zdecydowaliśmy kontynuować tradycję *Nowinek z Pyrogradu*, czyli w dalszym ciągu wydawać bezpłatny dwutygodnik. Dzięki temu będzie łatwo dostępny, ale autorom nie będziemy wypłacać honorariów. Mimo to mam nadzieję, że uda się podtrzymać wspaniałą zwyczaj nieodpłatnego pisania artykułów przez miłośników z całej Polski, wynikający po prostu z chęci podzielenia się posiadanymi wiadomościami. *Przystanek* nadal będzie ukazywał się w dwóch wersjach – internetowej oraz papierowej, dostępnej na zebraniach KMPS.

Kolejną sprawą nad którą się zastanawialiśmy był tytuł. Wiadome było, że musi on ulec zmianie, gdyż *Nowinki z Pyrogradu* mogły się odnosić co najwyżej do wiadomości poznańskich. Mając na uwadze

ostatnio występujące tendencje, zamierzaliśmy stworzyć gazetę o charakterze ogólnopolskim. Rozważaliśmy różne propozycje tytułów (m.in. *Omnibus*, *Trasa*). Przy okazji rodziły się bardzo śmieszne nazwy, np.: *MPK (Miłośniczy Przegląd Komunikacyjny)*, *WPK (Wielotrakcyjny Przegląd Komunikacyjny)* i inne. Wtedy z pomocą przyszedł nieoceniony Piotr Dutkiewicz, który niby od niechcena zaproponował *Przystanek* oraz narysował projekt winiетки. Ta nazwa przypadła do gustu przyszłym redaktorom i prawie jednogłośnie została wybrana. Również logo się spodobało i z pewnymi zmianami zostało zaakceptowane.

W porównaniu z *Nowinkami* zmieni się trochę układ rubryk. Na samym początku znajdzie się dział *Z kraju i ze świata* obejmujący krótkie informacje z kraju oraz, na ile to będzie możliwe, z zagranicy. Następnie będziemy publikować wszelkie dłuższe artykuły nie dotyczące Poznania, w tym *Przystanek przedstawia* (opisy sieci komunikacyjnych w różnych miastach). Wszystkie informacje dotyczące Poznania zbierzemy w jeden dział, który nazwiemy (na pamiątkę) *Nowinki z Pyrogradu*. Obejmować on będzie następujące rubryki: *Między przystankami* (krótkie notatki), *Z pamiętnika lakiernika* (tabelka z wykazem zmieniających się reklam i malowań na tramwajach oraz autobusach), *Magazyn 995* (jak sam tytuł wskazuje, będą to opisy ciekawszych zdarzeń dotyczących tramwajów i autobusów). W dalszej części znajdują się wszystkie pozostałe artykuły dotyczące Poznania, w tym cykl *Tramwajami mojego Poznania*.

*Przystanek* będzie dla Was przygotowywał zespół w składzie:

Adam Konieczka (redaktor naczelny) – członek Zarządu Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych, członek Poznańskiego Klubu Modelarzy Kolejo-

wych, uczeń poznańskiego liceum ogólnokształcącego;

Jarosław Girstun (zastępca redaktora naczelnego) – członek Poznańskiego Klubu Modelarzy Kolejowych, absolwent Politechniki Poznańskiej, pracownik Instytutu Elektrotechniki w Warszawie Międzyzlesiu;

Tomasz Albrecht (redaktor) – członek Komisji Rewizyjnej Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych, student Wydziału Lekarskiego Akademii Medycznej w Poznaniu;

Adam Białas (redaktor) – członek Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych, uczeń poznańskiego liceum ogólnokształcącego;

Krzysztof Dostatni (redaktor) – prezes Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych, absolwent Akademii Ekonomicznej w Poznaniu;

Tomasz Gieżyński (redaktor) – wiceprezes Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych, członek Zarządu Poznańskiego Klubu Modelarzy Kolejowych, student ekonomii.

Szanowni Czytelnicy! Pod e-mailowym adresem: [przystanek@o2.pl](mailto:przystanek@o2.pl) lub tradycyjnym: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań czekamy na Wasze uwagi dotyczące publikowanych informacji. Jednocześnie wszystkich chętnych zapraszamy do współpracy – nadsyłania materiałów (zarówno krótkich notatek, jak i dłuższych artykułów) opisujących komunikację miejską w kraju i za granicą. Zależy nam na tym, aby *Przystanek* stał się trybuną, z której każdy, kto ma coś ciekawego do powiedzenia na ten temat, mógł się wypowiedzieć.

Na zakończenie dodam, że pierwszy numer obejmuje informacje zebrane od początku bieżącego roku. Życząc miłej lektury.

Adam Konieczka  
redaktor naczelny *Przystanku*

## Z kraju i ze świata

■ **Bydgoszcz (autobus).** Na testach w bydgoskim MZK jeździł solaris urbino 18 o numerze 1376 z poznańskiego MPK. „Testera” widziano na linii 51. Natomiast już w piątek, 25 stycznia autobus obsługiwał poznańską linię 74, po udanym powrocie do macierzystej zajezdni A-1.

■ **Bydgoszcz (tramwaj).** Od 1 stycznia 2002 r. ograniczono częstotliwość kursowania tramwajów w Bydgoszczy. Związane jest to z tym, że miasto obcięło dotacje dla komunikacji. Było to jedno z rozwiązań, drugie przewidywało bowiem podwyżkę cen biletów. Tak więc, od stycznia w dzień roboczy będziemy o kilka minut dłużej czekać na tramwaj. Po naprawie głównej jeździ już skład 324+325

(malowanie firmowe), a po remoncie bieżącym jest już 269+270 (Junkers).

■ **Bytom (autobus).** PKM Bytom zakupił w ostatnim czasie kilka „nowych” autobusów – trzy ikarusy 280 o numerach 12 (ex PKM Jastrzębie), 7231 i 7232 oraz cztery jelcze M11. Ponadto wzbogacił się o pięć rocznych MANów SL223, które otrzymały numery w zakresie 7501–7505. Najprawdopodobniej tych MANów przybędzie jeszcze siedem.

■ **Bytom (tramwaj).** Jednemu z dwóch zmodernizowanych wagonów tyrystorowych 105N/MB „autorstwa” ZKT-1 Będzin, które są w posiadaniu zajezdni Stroszek, spaliła się po koniec grudnia ubiegłego roku instalacja elektryczna. Wagon 718, bo o nim mowa, czeka na odholowanie do Będzina

na naprawę gwarancyjną.

■ **Chorzów (autobus).** 4 stycznia w godzinach wieczornych ikarus 280-1627 z PKM Bytom wpadł w poślizg obok Huty Kościuszko w Chorzowie i wpadł na TIRa jadącego z naprzeciwka. Nikt nie ucierpiał, a autobus z lekko pogiętymi blachami i potłuczonymi szybami został odholowany przez pogotowie techniczne.

■ **Chorzów (tramwaj).** Z nowym rokiem przybyło stodwojek w barwach zakładowych. Kremowoczerwone ubranko przywdziały wagony 153, 157 i 161 w Chorzowie oraz 200 w Zawodziu. W najbliższym czasie dołączy do nich 156, a być może również 175.

■ **Gdańsk (autobus).** Przetarg na 20 krótkich i 3 przegubowe niskopodłogowe busy wygrała firma

MAN. Pokonała ona Solarisa i Volvo.

■ **Gdynia (autobus).** Niebawem w sieci ZKM Gdynia pojawi się kolejna bezpłatna linia hipermarketowa **010**. Jest to już dziewiąta bezpłatna linia na terenie działalności gdyńskiego ZKM. **010** połączy centrum Kingcross Geant z dzielnicą Witomino. Pod koniec stycznia komunalna firma PKA Gdynia wprowadzi kolejny nowy autobus – solaris Urbino 12.

■ **Gdynia (autobus).** Największy przewoźnik autobusowy w sieci gdyńskiego ZKM, PKM Gdynia, planuje w marcu wprowadzić do ruchu drugi przegubowiec marki Volvo 7000A. PKM podjęło decyzję o ukierunkowaniu firmy właśnie na tę markę, co wydaje się być bardzo słuszną decyzją. Na dzień dzisiejszy PKM posiada jedno volvo 7000A, dwa volvo 7000 i dwa przegubowe, pięcioletnie volvo B10LA, zakupione w Helsinkach. Jeżeli dyrekcja PKM do marca nie zakupi kolejnych używanych pojazdów tej marki, to wspomniany przegubowiec będzie szóstym autobusem volvo w Kaczycach Bukach.

■ **Gdynia (trolejbus).** W roku 2002 za pieniądze z Urzędu Miasta zostaną wyremontowane i zmodernizowane tylko trzy trolejbusy typu jelcz PR110E. Wszystkie pojazdy, podobnie jak to miało miejsce w roku poprzednim, zostaną poddane odbudowie w gdyńskiej firmie PNTKM Trobus Sp. z o.o. Pierwszym, już remontowanym trolejbusem, jest pojazd o numerze taborowym 3352 (rok produkcji 1990). Miasto nie przekazało w tym roku Przedsiębiorstwu Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni nawet złotych na nowy tabor – jeżeli przewoźnik będzie chciał nabyć nowe pojazdy, będzie mógł to uczynić wyłącznie ze środków własnych.

■ **GOP (tramwaj).** Zgodnie z tradycją, członkowie Klubu Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie postanowili powitać Nowy Rok w tramwaju. Ośrodkowi Szkolenia podwędzono więc wagon 102N-8, który zaraz następnego dnia otrzymał jedynie słuszny numer 150 i wyruszono nim w trasę. Nie obyło się bez przygód (przebijanie się przez zasypany na trasie do Chebzia w towarzystwie plugu N-41R, nagi mężczyzna na torowisku, awaria pantografu i nieplanowana wizyta w zajezdni Będzin), lecz mimo wszystko imprezę należy zaliczyć do udanych.

■ **GOP (tramwaj).** 13 stycznia 2002 r. z okazji X Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy ZKT-1 Będzin uruchomił pociąg specjalne. Dwa z nich – **S1** i **S2**, obsługiwane zmodernizowanymi wagonami 105N/MB-739 i 740, kursowały po całej sieci tramwajowej zbierając datki. Pociąg **S2** wyruszył na podbój Chebzia i z rozpędu dojechał aż do Gliwic. Po drodze będzińska obsługa omal nie dostała zawału przy zetknięciu z tamtejszymi systemami sterowania ruchem... Trzeci natomiast (**S3** – 105Na 761+762) kursował na trasie Zagórze – Pogoń w godzinach popołudniowych i wieczornych.

■ **GOP (tramwaj, autobus).** 2 stycznia był sądnym dniem (nie tylko w GOPie) dla komunikacji miejskiej. Zasypało wszystko i wszystkich – do odśnieżania i odkopywania ulic oraz torowisk ruszył wszelki nadający się do tego celu sprzęt. W trakcie tramwajowej najdłuższej odkopywano odcinki Katowice – Siemianowice, Siemianowice – Chorzów, Szopienice – Mysłowice, Dąbrowa Górnicza – Huta Katowice. Najpóźniej, bo dopiero 3 stycznia o godzinie 6:15 rano, udrożniono linię nr **25** do Żychcic. Od 2 aż do 6 stycznia wycofano z ruchu wszystkie wagony 116Nd z powodu ich „zawieszanie się” na zanieżonych i oblodzonych torowiskach. Od

6 stycznia Karliki znów zaczęły jeździć, ale mają pozdejmowane osłony pierwszego i trzeciego wózka. Komunikacja autobusowa w wielu miejscach również była sparaliżowana – dotyczyło do głównie linii PKM Gliwice, PKS Gliwice, PKM Bytom, MZKP Tarnowskie Góry, PKM Sosnowiec, PKM Olkusz i PT-K Zawiercie. W pozostałych miastach autobusy również kursowały z ogromnymi opóźnieniami.

■ **GOP (tramwaj).** Wycofanie z ruchu stoszenastek w okresie 2–6 stycznia oraz ogólne problemy taborowe spowodowały totalny chaos w obsadzie taborowej ZKT-5 Katowice. Stodwójki pojawiały się na liniach **16** i **23**; solówki 105N jeździły wszędzie, łącznie z liniami **6** i **41**, a zdarzyło się nawet, że na linii **23** objawił się skład stopiątek. Ponadto, z powodu zwarcia w silnikach trakcyjnych wagonu N-1118, w dniach 2 i 3 stycznia nie kursowała linia **38**.

■ **GOP (tramwaj).** 7 stycznia 2002 r. wprowadzono korekty rozkładów jazdy i (lub) obsługi taborowej na liniach **9**, **12**, **13**, **15**, **18** i **19** oraz nowe rozkłady jazdy dla linii **16** (w dni wolne) i **40** (w dni robocze i wolne). Na linii **9** pojawia się pociąg o numerze **99**, który wykonuje tylko jeden kurs i na dodatek w skróconej relacji Bytom – Chebzie – Bytom, a następnie włącza się na linię **18**. Pociąg linii **19** ma z nim obowiązkowe połączenie. Na liniach **12** (codziennie) i **13** (w dni wolne) wróciły stopiątkowe solówki – odpowiednio jeden i dwa pociągi. Na linii **15** znów kursuje stodwójka, obsługując w dni robocze i wolne pociąg numer **1505**. Natomiast na linii **16**, wbrew oczekiwaniom, nadal nie ma regularnego, czternastominutowego taktu w dni wolne – linia ta kursuje ze zmienną częstotliwością 12-, 14-, 16-, 18- i 20-minutową. W ramach promocji natomiast na tej linii w dni wolne pojawiają się wagony 116Nd (dwa w soboty i jeden w niedziele). Na linii **40** nowy rozkład zbytnio się od starego nie różni, zmieniła się natomiast obsada taborowa – znów oberwały stodwójki, których jest mniej w dni robocze i w soboty oraz nadal pozostała jedyna solówka 105N, która za żadne skarby świata nie może się doczekać zamiany na 102Na...

■ **Jastrzębie (autobus).** W Sylwestra od godziny 17:00 i w Nowy Rok do godz. 12:00 przejazdy autobusami Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu Zdroju były bezpłatne.

■ **Jastrzębie (autobus).** PKM Jastrzębie (dawniej Zakład Komunikacyjny nr 9 WPK Katowice) zmodernizował pod koniec 2001 roku dwa ikarusy 280.261 – pojazdy o numerach 16 (ex 1625) i 27 (ex Wodzisław 310) otrzymały m.in. nowe siedzenia z Autometu, ale pozostawiono im stare silniki. Ponadto PKM zakupił MANa SL263, któremu nadał numer 209. Planowane są następne zakupy.

■ **Jastrzębie, Wodzisław, Rybnik (autobus).** „Ostatni prawdziwy ekspres” – linia **E-3**, zwana popularnie „eRką”, od 2 stycznia 2002 r. kursuje objazdem z uwagi na zamknięcie wiaduktu drogowego w Radlinie. Autobusy kursują przez centrum Radlina obsługując dodatkowy przystanek przy kopalni Marcel. Objazd ma potrwać aż do połowy 2003 roku.

■ **Katowice (autobus).** W PKM Katowice wraz z Nowym Rokiem pokazały się dwa autobusy testowe – solaris Urbino 12 oraz jelcz M1011. Ten drugi po pewnym czasie zmienił towarzystwo i przeniósł się do firmy PUH Delta, która z nowym rokiem objęła we władanie linię **23** Katowice – Zabrze.

■ **Katowice (autobus).** Jak informuje Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach,

z dniem 12 stycznia 2002 roku zmieniona została trasa linii autobusowej nr **147**. Od tego dnia linia dojeżdżać będzie do przystanku Chebzie Dworzec PKP. Zmiana motywowana jest wprowadzeniem na stacji Ruda Chebzie postojów dla pociągów pospiesznych i InterCity.

■ **Kraków (tramwaj).** W dniu 15.01.2002 r. prezydent Krakowa i przedstawiciel firmy Bombardier Transportacion Europe podpisał nową umowę na dostawę dwunastu niskopodłogowych wagonów dla Krakowa. Kontrakt, który początkowo szacowano na 60 mln zł, w ostateczności zamknął się kwotą 53 mln zł. Oszczędności powstały w wyniku tego, iż nowe wagony będą montowane w warsztatach tramwajowych MPK (byłe MZNT). Nowe wagony tylko nieznacznie będą odbiegały wyglądem od poprzednich. Różnicę będą przede wszystkim dodatkowe tylne drzwi, większe okna przesuwane i szersze drzwi. Pierwsze wagony pojawią się na ulicach Krakowa na początku 2003 r. Przypominamy, że pierwszym zwycięzcą przetargu na dostawę wspomnianych dwunastu wagonów został Alstom Konstal S.A., ale wycofał się z kontraktu.

■ **Luboń (autobus).** Po wielu miesiącach oczekiwania, z dniem 1.02.2002 r., Przedsiębiorstwo Transportowe Translub uruchomiło nocną linię autobusową o oznaczeniu **LN**. Trasa tejże linii wygląda następująco: Lasek Kręta – Sobieskiego – Wojska Polskiego – Klonowa – Poniatowskiego – Kościuszki – Żabikowska – Powstańców Wlkp. – Armii Poznań – (granica miasta Poznania) – Dolna Wilda – Droga Dębińska – Królowej Jadwigi – Poznań Towarowa (powrót: Składowa – al. Niepodległości). Cena biletu to 5,00 zł (ulgowy – 2,50 zł). **LN** będzie jeździć przez próbny okres pięciu miesięcy i jeżeli zainteresowanie będzie duże (powyżej 10 osób na kurs), to linia pozostanie na stałe.

■ **Nowy Sącz (autobus).** Jak donosi prasa, na ulicach miasta pojawiły się autobusy MPK, w których zamontowano kamery. Na monitorze usytuowanym w kabinie kierowcy widoczne jest całe wnętrze pojazdu. Kamery są starannie ukryte, a przekazywany obraz jest rejestrowany na taśmie wideo. Wyposażenie pojazdu w zestaw monitorujący kosztuje około 21 tys. zł.

■ **Radom (autobus).** Radomskie MPK zakupiło dwa solarisy U12, które otrzymały numery 856 i 857. Ta niespodzianka dla pasażerów, a dla MPK inwestycja, była możliwa dzięki osiągnięciu przez firmę pokaźnych zysków w ubiegłym roku. Poza tym pożyczki w wysokości 30% potrzebnej kwoty udzielił Fundusz Ochrony Środowiska.

■ **Radom (autobus).** Po blisko miesięcznym okresie dostosowawczym, 23.01.2002 r. na ulice Radomia wyjechał pierwszy z trzech MANów NG272. Szczęśliwcem okazał się wóz 898, a zaszczęśliwionymi pasażerami byli korzystający z linii **7**. MZDiK zdecydował, że przegubowe MANy będą w dni powszednie kierowane do obsługi brygad **7/03**, **7/08** i **7/11**. MPK zapowiada, że na innych liniach, na przykład na **4** i **9**, autobusy te będą pojawiały się w dni wolne od pracy. Ponieważ reklamodawcy nie docenili jeszcze zalet nowych busów, więc po miesiące przemieszczają się w malowaniu „kieleckim” (białe boki czekające na reklamy) z elementami radomskimi, czyli z logo i numerem taborowym z przodu i z tyłu oraz czerwonym pasem nad oknami.

■ **Radom (autobus).** PKS Radom w dalszym ciągu przystosowuje swoją kapenę do tego, aby mogła obsługiwać linię nocną. Przystosowanie, polegające na wstawieniu plastikowych foteli w miej-

sce standardowego wyposażenia, trwa już ponad trzy tygodnie (bus miał wyjechać na linię w nocy z 1 na 2 stycznia). Zastępczo na 101 jeździ jelicz M121M-301. Na szczęście MZDiK płaci za to co było wymagane, czyli za minibus.

■ **Radom (autobus).** Rozstrzygnięto przetarg na obsługę linii 1 i 2. Przez następne pięć lat będzie je, tak jak do tej pory, obsługiwać MPK Radom Sp. z o.o. Ofertę złożył także radomski PKS, jednak MPK było tańsze. Nie rozstrzygnięto za to pozostał przetarg na obsługę linii 6, gdyż ofertę złożyło jedynie MPK. Nowa procedura przetargowa została już rozpoczęta, a do czasu jej zakończenia linię obsługiwać będzie dotychczasowy przewoźnik, czyli MPK. Wart wspomnieć jest fakt, że do przetargu nie przystąpiła firma ITS. Co prawda wykupiła specyfikację, jednak oferty nie złożyła.

■ **Sopot (trolejbus).** W związku z budową tunele dla pieszych pod ulicą Niepodległości w Sopocie, trolejbusy linii 21 przez okres dwóch tygodni kursowały na skróconej trasie do Kamiennego Potoku, gdzie PKT wybudowało prowizoryczną pętlę. Aby pasażerowie linii 21 mogli dojechać od Kamiennego Potoku do pętli przy ulicy Reja, ZKM uruchomił na ten okres linię minibusową – przesiadkową 921, obsługiwaną przez neoplana nr 7757 z firmy P.A. Gryf z Kartuz.

■ **Szczecin (bilety).** 1 lutego nastąpi podwyżka cen biletów. Oto przykładowe ceny nowych biletów: dwudziestominutowy będzie kosztować 1,90 zł, godzinny 2,90 zł, a dwugodzinny – 3,80 zł.

■ **Szczecin (tramwaj).** Zarząd Miasta w inwestycjach na ten rok ujął budowę linii tramwajowej do Geanta. Jednak realizacja tej inwestycji zależy od wsparcia finansowego ze strony hipermarketu.

■ **Szczecin (tramwaj).** Obecnie w ruchu liniowym zostały jedynie dwie przyczepy pochodzące z Frankfurtu. Prawdopodobnie będą kursować do połowy roku.

■ **Tczew (autobus).** Firma Connex, właściciel 51% wartości Zakładu Komunikacji Miejskiej w Tczewie, zakupiła dziewięć nowych autobusów miejskich. Wśród nich jest osiem mercedesów O345 connecto, wyprodukowanych w fabryce w Turcji. Connecto przybyły do Tczewa 23 grudnia 2001 r. i otrzymały numerki taborowe z przedziału 7011–7018. Dziewiątym nowym pojazdem jest minibus autosan H7–20.02 o numerze bocznym 7019. Autobusy obsługują odpowiednio linie 3, 4 i 50, a minibus 7 lub 9 i nocną 01. W zamian za nowe wozy, przewoźnik sprzeda lub skasuje dziewięć siedemnastoletnich ikarusów 260.04. W przyjętym planie odnowy taboru Connex zobowiązał się, że po 2005 roku w Tczewie nie będzie już żadnych jeliczy M11 i ikarusów 260, które obecnie stanowią trzon taboru.

■ **Tychy (trolejbus).** TLT zakończyły wreszcie pierwszy kompletny remont kapitalny wykonany własnymi siłami. Jelcz PR110E-014" (ex 004, ex Igloopol Dębica) wyjechał 7 stycznia 2002 r. jako brygada A/5. Jego remont rozpoczął się bardzo dawno temu, bo 22 sierpnia 2000 r. i był prowadzony „pod chmurką”. W ramach prac wymieniono elektrykę i poszycie, siedzenia (na produkcji Autometu) oraz zainstalowano wyświetlacze (z Pixela Bydgoszcz).

■ **Warszawa (autobus).** DAB nr 6344 został przekazany jako dar dla Centrum Krwiodawstwa i Krwiolęcznictwa przy ul. Saskiej w Warszawie.

■ **Warszawa (KMKM).** 18 stycznia odbyło się coroczne walne zebranie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej. Jego uczestnicy przyjęli sprawoz-

danie ustępującego Zarządu oraz wybrali nowy w składzie: Jacek Piotr Cegielka, Robert Człapiński, Grzegorz W. Fedoryński, Tomasz Igielski, Dariusz Walczak i Marcin Żabicki. Nowy zarząd powierzył funkcję prezesa KMKM Dariuszowi Walczakowi.

■ **Warszawa (metro).** W niedzielę 20.01.2002 r. doszło do pożaru wentylatorni na stacji metra Ratusz. W sumie było więcej dymu niż ognia. Na miejsce przyjechało jednak aż 9 jednostek Straży Pożarnej. Ruch pociągów między stacjami Centrum i Ratusz był zakłócony przez godzinę. Dzień wcześniej z dymem poszła instalacja na stacji Centrum. Straty finansowe wynoszą kilka tysięcy złotych.

■ **Warszawa (tramwaj).** W nocy z 18 na 19.01.2002 r., z powodu nocnych prac sieciowych na wiadukcie Poniatowskiego, można było spotkać elektryczno-spalinowy dwukierunkowy wagon wieżowy 13N-23, przeznaczony do prac sieciowych. Jest to jedna z tylko pięciu technicznych trzynastek, która poza zajezdnią pojawia się niezmiernie rzadko.

■ **Warszawa (tramwaj).** Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej witało Nowy Rok jeżdżąc po mieście wagonem historycznym 102Na-42. Symboliczny toast o północy wzniesiono tradycyjnie na pętli Kolo. Przy okazji wyszło na jaw, że postój pod chmurką nie robi najlepiej układowi elektrycznemu stowójki (szczególnie okablowaniu).

■ **Warszawa (tramwaj).** 14 stycznia o godzinie 16:32 doszło do poważnego zderzenia tramwajów na rondzie Babka (zmieniającym właśnie nazwę na rondo Radosława). Jadący w stronę centrum skład 105Nf 1434+1433 na linii 16 uderzył w skład 105N2k/2000 2122+2123 jadący na linii 22 w stronę Huty. Tramwaje zderzyły się prawymi przodami. Na szczęście nikt nie został ranny. Uszkodzenia były bardzo poważne. Wagon 1434 ma kompletnie rozbitą przód (straty ponad 10 tys. zł). Mordka bulwy też ucierpiała (straty ponad 6 tys. zł). Ponadto wóz 1434 wykołcił się pierwszym wózkiem i został wstawiony przy pomocy dźwigu. Zatrzymanie we wszystkich czterech kierunkach trwało 40 minut i utknęło w nim ponad 40 składów. Winę za wypadek ponosi motornicza składu linii 16.

■ **Warszawa (tramwaj).** Również 14 stycznia wieczorem doszło do makabrycznego potrącenia na ul. Nocznickiego. Skład 105Nb/e 1388+1389 na linii 33 nie zatrzymał się po przejechaniu 54-letniego mężczyzny przekraczającego torowisko w niedozwolonym miejscu. Jak się potem okazało, prowadzący tramwaj był świadomy zdarzenia, a mimo to nie zahamował tramwaju. Policja zatrzymała motorniczego na pętli Wyścigi. Na zwłoki najechał następny tramwaj – skład 13N 592+561 na linii 22. Dopiero jego motorniczy wezwał Nadzór Ruchu. Zatrzymanie trwało 106 minut. Tramwaje kierowano objazdami.

■ **Warszawa (tramwaj).** Podczas napraw głównych dokonano podmian następujących wagonów: jako 321" wyjechał już skreślony 532 (rok produkcji 1968), jako 468" wyjechał już skreślony 533 (rok produkcji 1968) i jako 835" wyjedzie skreślony 651 (rok produkcji 1968). Po NSp jako 751" wyjedzie skreślony 469 (rok produkcji 1967).

■ **Warszawa (tramwaj).** Kilka wypadków, w których nie brały udziału tramwaje, blokowało im ruch. 20.01.2002 r. około godziny 16:45 doszło do wypadku w al. Waszyngtona (między Międzynarodową a Kinową). Jadący w stronę Wiatracznej lanos roztrzaskał się na drzewie. Dwie osoby zginęły na miejscu, cztery w stanie krytycznym zabrano do szpitali. Wrak samochodu i jeden trup zablokowali

torowisko w stronę Wiatracznej. Ogólnie zatrzymanie trwało 99 minut, chociaż ruch w stronę Centrum puszczone już o godzinie 17:15. W zatrzymaniu stało tylko 5 składów, resztę kierowano objazdami. Dużo więcej szczęścia miał 24 stycznia kierowca samochodu jadącego ul. Grochowską. Pojazd wpadł w poślizg i zawisł na torowisku. Zatrzymanie w obie strony trwało aż 78 minut. Usunięcie wraku wymagało interwencji strażaków ze specjalistycznym sprzętem.

■ **Warszawa (WKD).** Od 1 lutego zostaje wprowadzona nowa, czasowa taryfa. Jadący poniżej 19 minut (liczy się planowy czas przejazdu) zapłacą 3,60 zł, opłata za 19–38 minut podróży wyniesie 4,80 zł, a powyżej 38 minut – 6 zł. W związku z tym, wagony zostaną wyposażone w nowe kasowniki, które zastąpią popularne „dziurkaczki”.

■ **Wejherowo (autobus).** PPKS Wejherowo zakupił do obsługi linii pospiesznej R dwa nowe autobusy przegubowe mercedes citaro G (O530G), wyprodukowane w fabryce EVOBUSa w Niemczech. Są to pierwsze tego typu pojazdy w Europie Środkowej i Wschodniej. Wozy otrzymały odpowiednio numerki taborowe 6201 i 6202. Przewoźnik z Wejherowa ma jednocześnie już trzy autobusy typu citaro, ponieważ wcześniej zakupił piętnastometrowego trzyosowca (nr 6141) do obsługi linii nr 171.

■ **Wrocław (tramwaj).** 13 stycznia mroczne hale muzeum przy ul. Legnickiej opuściły LH-1209 i 4N-1332 by wspomóc Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy. Wozy kursowały na trasie pl. Teatralny – Podwale – Krupnicza – Kazimierza Wielkiego – Piaskowa – pl. Bema – Sienkiewicza – pl. Grunwaldzki – most Grunwaldzki – pl. Dominikański – Skargi – Teatralna – pl. Teatralny ze średnią częstotliwością 30 minut. Enka jednak nie raczyła ruszyć się z miejsca, w wyniku czego spod Opery odjechała dopiero o 14:00. Frekwencja była ogromna, a szczególnym zainteresowaniem cieszyła się *Baba Jaga*, która mogła zabrać za każdym razem tylko szesnastu chętnych. Warunkiem wejścia na pokład było wrzucenie dowolnej kwoty do skarbonki wolontariusza. Około godziny 18:30 wagony pojechały przez ul. Powstańców Śląskich na Krzyki, skąd poturlały się z powrotem do dawnej zajezdni V.

■ **Zabrze (tramwaj).** 15 stycznia rano około godziny 9:50 w centrum Zabrze miało miejsce zabawne zdarzenie. Tramwaj linii 29 w kierunku Chebzia wyjeżdżał z przystanku, zaraz za którym odbija w prawo tor, którym to tramwaje linii 5 podjeżdżają pod dworzec PKP. W momencie gdy wagon ten (gliwicki 105Na-399) przejeżdżał przez zwrotnicę, ta samoczynnie przelożyła się w prawo. Przednie koła wozu pozostały na właściwym torze, tylne zaś na tym drugim. Tramwaj stanął w poprzek z częściowo wylamaną osią. Potem powoli się wycofał, a osie się wyrównały, co umożliwiło zjazd pod dworzec PKP, a następnie do zajezdni.

■ **Zielona Góra (autobus).** Po kilku latach nieobecności, na ulice miasta powróciła linia nr 7. Jednak znaczenie, trasa i częstotliwość siódemki w obecnym układzie komunikacyjnym miasta jest zupełnie inna, niż to było przed laty. Nowa siódemka ma za zadanie łączyć rozrzucone po całym mieście obiekty Uniwersytetu Zielonogórskiego i ma służyć głównie braci studenckiej. Linia kursuje w okresie trwania roku akademickiego, codziennie w godzinach od 7:00 do 17:00. Trasa linii jest następująca: os. Pomorskie – szosa Kisieleńska – Lwowska – Wrocławska – al. Konstytucji Trzeciego

Maja – Dąbrówki – al. Wojska Polskiego – os. Zacisze – Prosta – L. Wyczółkowskiego. Jednocześnie, wraz z uruchomieniem siódemki, likwidacji uległa linia nr 45, która łączyła os. Zacisze z pętlą przy ul. Wrocławskiej.

### Przystanek przedstawia

## Komunikacja miejska w Tczewie

### Historia

Tczew to dzisiaj sześćdziesiątych tysięcy mieszkańców powiatowe w województwie pomorskim. Jak przystało na tej wielkości miasto, posiada ono własną komunikację miejską. 1 listopada 1956 r. uruchomiono tu pierwszą linię Dworzec PKP – plac Wolności, obsługiwaną dwoma starymi 50. Pierwsza baza została zlokalizowana w opuszczonych przez CPN barakach przy ul. Waryńskiego 18. W 1957 r. linia Dworzec PKP – plac Wolności otrzymała numer 2; uruchomiona została także linia numer 1 na trasie Świerczewskiego – Dworzec PKP. Kolejna linia numer 3 została uruchomiona w 1958 r. na trasie Suchostrzygi – plac Wolności. W 1959 r. natomiast linia 4 rozpoczęła kursowanie po trasie plac Wolności – Miłobądz. W tym roku pojawiły się także pierwsze sany H-01. W roku 1960 została uruchomiona linia 5 w relacji Dworzec PKP – Górki oraz linia 6 Dworzec PKP – Czatkowy. W tym roku tabor liczył już 16 autobusów. Kolejną stworzoną linią była 7 (1965 rok) Dworzec PKP – Czyżykowo. W 1968 r. otwarto linię 8 Czyżykowo – FPS Polmo. Kursowały już autobusy san H-100. W roku 1971 długość tras wynosiła 45,2 km i uruchomiona została linia 9 Dworzec PKP – Subkowy (obecnie jest to linia 10). Linia Tczew – Gdańsk, pierwotnie oznaczona jako 4, następnie jako pospieszna T, a obecnie jako 50, została uruchomiona w 1978 roku. W roku 1981 kursowało 13 linii po mieście oraz do miejscowości: Baldowo, Czarlin, Czatkowy, Kożliny, Lisewo, Subkowy i Tczewskie Łąki. Pierwsze dwa ikarusy 260 pojawiły się w Tczewie w 1985 roku.

W roku 1989 powołany został spadkobierca MPK – zakład budżetowy ZKM Tczew. Historia komunikacji miejskiej dla miejscowości Czatkowy, Kożliny i Tczewskie Łąki skończyła się 1 listopada 1992 roku wraz z podjęciem decyzji o skróceniu linii 6. Dzięki terminowemu regulowaniu zobowiązań przez gminę Lisewo, nadal kursowała tam linia 18. I gdyby nie fatalny stan mostów tczewskich, z pewnością byłoby tak do dzisiaj.

Nowa baza została otwarta 20 grudnia 1994 r. na ulicy Jagiellońskiej i od tej pory mieści się pod tym adresem. W roku 1999 zostały zlikwidowane linie 4 i 14.

Ostatnią ważną datą jest 2 stycznia 2002 r. O godzinie 12:00 odbyło się uroczyste wprowadzenie do ruchu ośmiu mercedesów connecto O345 oraz jednego autosana H7. Tego dnia po raz pierwszy autobusy te kursowały liniowo.

### Terazniejszość

Obecnie ZKM Tczew należy do grupy Connex, która od 25 marca 2001 r. (czyli dnia, w którym gmina zrezygnowała z bycia głównym udziałowcem) posiada w nim 51% procent udziałów.

W posiadaniu ZKM są 44 autobusy, w tym:  
- mercedes connecto O345 – 8 sztuk,

Adam Białas, Bodzio, Michał Delmaczyński, Grzegorz Fedoryński, Wojciech Gąsior, Jarosław Girstun, Remigiusz Grochowiak, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Michał Kryg, Wojciech Lemański, Krzysztof Lipnik,

- volvo B10L – 1 sztuka,
- jelicz M11 – 14 sztuk,
- jelicz 120M – 4 sztuki zakupione w 1997 r.,
- autosan H-9.35 – 9 sztuk,
- autosan H-9.21 – 1 sztuka,
- autosan H-7 – 1 sztuka,
- ikarus 260-04 – 6 sztuk pozostałych po wycofaniu 9 pojazdów tego typu.

Obsługiwane jest trzynaście linii komunikacyjnych w tym jedna nocna (01) oraz trzy podmiejskie (7, 10, 50). W ostatnim okresie, w związku z powstaniem zakładu Flextronics, wprowadzono wariantowy rozkład jazdy dla linii 4 i 6, które wyznaczonymi kursami dowożą pracowników pod zakład. Zmieniono także trasę linii numer 9, która obecnie przebiega przez wąskie uliczki starego miasta i jest niewątpliwie jedną z najciekawszych z całej sieci ZKM.

W Tczewie największe pętle to Dworzec PKP oraz Czyżykowo. Tutaj także zlokalizowane są dyspozytornie.

Ikarusy spotkamy najczęściej na liniach 3 i 4, lecz ich miejsce stopniowo zajmują mercedesy O345. Na linii nocnej 01 dominują autosany H9.35 bądź też H7. Na linii 50 kursują jelicze M11 oraz mercedesy O345. W dzień autosany H9.35 kursują przeważnie na liniach 1, 2, 6, 9, 19.

### Przyszłość

Autobusy Mercedesa są pierwszym zwiastunem planu wymiany taboru, który został rozpisany na lata 2001–2007. Wymiana ta obejmie łącznie dwadzieścia dziewięć autobusów. Do 1 stycznia 2004 r. średni wiek autobusów nie powinien przekraczać ośmiu lat. W zamian za nowy tabor kasowane w pierwszej kolejności będą ikarusy 260, a następnie jelicze M11. Tak więc te typy autobusów znikną niedługo z krajobrazu Tczewa. Powiększona zostanie także baza przy ulicy Jagiellońskiej. W planach jest też budowa nowoczesnej myjni i zautomatyzowanej stacji paliw.

Planowane jest również uruchamianie nowych linii wraz ze zmianami układu połączeń, a także rozpoczęcie działalności w pasażerskich przewozach międzymiastowych.

Wojciech Lemański

## Warszawskie kasacje

W związku z kolejnymi dostawami nowych wagonów typu 105N2k/2000 (tzw. bulw), Tramwaje Warszawskie wytypowały do kasacji, oprócz wagonów typu 13N, także wozy generacji 105Na. Padło na najstarsze wagony tej serii (dawne wagony 105N, przebudowane potem na 105Na), stacjonujące w zajezdni wolskiej, których numeracja zaczyna się od 10xx.

Trzeba zauważyć, że większość tych wozów wyprodukowanych w latach 1975–1976 jest w niezbyt dobrym stanie technicznym. Codziennie zdarzają się ich jzady awaryjne, dochodzi też do dużej ilości usterek. Ponadto pudła tych wagonów są dosyć skorodowane. Dobrym przykładem jest wypadek składu 1020+1019, który w dniu 28 grudnia 1999 roku został najechany przez skład 1254+1253. Wóz

Marcin Połom, Andrzej Soczówka, Maciej Rudzki, Sebastian Staschiok, Tomasz Szydłowski, Piotr Tomasik, Krzysztof Utracki

1019 przestał istnieć od końca do ostatniego siedzenia (!) i został skasowany 25 marca 2000 roku, natomiast w wagonie 1020 pękł wtedy czop skrętu i, mimo przeprowadzonej później NG (!), skreślono go ze stanu w dniu 3 sierpnia 2001 roku.

Wróćmy jednak do obecnych kasacji. Zakład R-1 Wola wytypował do kasacji 12 następujących wagonów: 1011 (ze składu 1012+1011), 1039+1017, 1051 (ze składu 1057+1051), 1053 (ze składu 1053+1014), 1059+1058, 1060 (ze składu 1060+1061), 1088+1029, 1008” (ze składu 1018+1008”) oraz odstawiony po wypadku wóz 1073. Dyrekcja Tramwajów Warszawskich zgodziła się na zaproponowane wagony i większość z dniem 31 grudnia 2001 roku została zdjęta ze stanu. Cztery wagony skreślono już wcześniej (dwa 15 grudnia i dwa kolejne 19 grudnia).

W zamian za skasowane stopiątki, na R-1 przeszły następujące składy 105Na: z R-2 Praga 1274+1273 (po NG), z R-3 Mokotów 1282+1281 oraz z R-4 Żoliborz 1130+1131. Warto zauważyć, że ten ostatni skład długo się na R-4 nie najechał (ze względu na specyficzny układ hamulcowy więcej stał niż był w ruchu), gdyż do tej zajezdni wyekspediowano go dopiero 23 czerwca ubiegłego roku, po kolejnych dostawach bulw. A przerzucenie powrotne składów na R-1 było spowodowane tym, że zajezdnia ta musiała uzupełnić braki taborowe powstałe w wyniku kasacji wysłużonego taboru. Warto dodać, że za osiem skasowanych wozów wróciło tylko sześć, co z kolei związane było ze zredukowaniem stanu inwentarowego TW o cztery składy (po jednym z każdej zajezdni) – do 861 wagonów.

Kolejną ciekawostką związaną z kasacjami wiekowych wagonów typu 105Na było powstanie na R-1 składów dwureklamowych, które w stolicy są wielką rzadkością. Zajezdnia ta (słynna zresztą z łączenia takich składów) musiała po prostu połączyć pozostałe po „rzezi” wozy, bo inaczej nie miałyby czego wyśłać do ruchu. Dodatkowo rozczępiła skład 1022+1096 (reklama Ardo), żeby oba wozy z nowo powstałych składów miały przyciski do otwierania drzwi lub nie. I tak oto powstały: 1012+1061 (Toyota / Auchan), 1057+1085 (TP S.A. nr 1033 / Ardo) oraz 1022+1014 (Ardo / barwy zakładowe). Jednak, jak się okazało, skład 1012+1061 za bardzo ze sobą nie współpracował (prądy rozruchowe obu wozów nie pasowały do siebie), więc R-1 połączyła kolejne dwureklamowce. Zdecydowano się rozłączyć skład 1045+1065 (po NG) i stworzyć następujące pociągi: 1012+1065 (Toyota / barwy zakładowe) oraz 1045+1061 (barwy zakładowe / Auchan). Tak więc na chwilę obecną mamy w Warszawie cztery składy, w których wozy jeżdżą w różnym malowaniu. Warto też dodać, że skasowany skład 1088+1029 także posiadał dwie różne reklamy. Pierwszy wagon reklamował supermarkety Auchan, a drugi firmę kosmetyczną Oriflame.

Reasumując. Już dawno w Warszawie nie skasowano naraz tylu stopiątek (kiedyś kasowano je tylko po poważnych wypadkach). Cały czas przeważała (i w sumie przeważa nadal) polityka kasowania wozów typu 13N, które często są w lepszym stanie technicznym niż młodsze wagony serii 105N.

Jednak, moim zdaniem, ktoś w końcu poszedł po rozum do głowy i zdecydował się skreślić kilka stopiątek. I chwala mu za to, bo niektóre z tych wagonów przy poważniejszym wypadku groziły wielką katastrofą. Na szczęście, pozostałe wagony są sukcesywnie remontowane i ich stan techniczny cały czas ulega poprawie. A przy okazji kasacji mamy w stolicy takie ciekawostki jak składy w dwóch reklamach, tak bardzo popularne chociażby w Łodzi. W Warszawie jest to prawie niespotykane i zobaczenie takiego tramwaju w mieście aż cieszy oko. Jednak niedługo wagony te na pewno zostaną „ujednocione”, choć R-1 lubi sprawiać niespodzianki i być może wkrótce zobaczymy także jeszcze inne kombinacje!

**Krzysztof Lipnik, KMKM w Warszawie**

## Zamknięty wiadukt

W związku z fatalnym stanem technicznym wiaduktów drogowych w ciągu Al. Jerozolimskich nad torami kolejki WKD, dnia 11 stycznia bieżącego roku odbyła się terenowa komisja, która zadecydowała o natychmiastowym zamknięciu tych obiektów dla ruchu samochodowego (a tym bardziej autobusowego). Bezpośrednią przyczyną takiej decyzji były fragmenty żelbetowej konstrukcji, które zaczęły spadać na tory kolejowe i w znacznym stopniu zagrażały bezpieczeństwu pasażerów. Dodatkowo część jezdni zapadła się, a na kolejnym fragmencie powstała gigantyczna dziura w asfalcie.

Na wybudowanych w 1971 roku wiaduktach pozostawiono tylko ruch pieszy. W poprzek wszystkich 6 pasów drogowych (w obu kierunkach) Al. Jerozolimskich postawiono betonowe zapory uniemożliwiające wjazd na wiadukty i tym samym przejazd na drugą stronę torów kolejki. Jak się łatwo domyślić, rozwiązanie takie spowodowało paraliż komunikacyjny, ponieważ wiadukty te były najkrótszą drogą łączącą centrum miasta z gminami Ursus, Włochy, Pruszków, Piastów oraz jeszcze z kilkoma mniejszymi. I tak oto z dnia na dzień, mniej więcej 50 tysięcy ludzi straciło wygodne połączenie z miastem. Ponadto odcięty został dojazd do licznych super- i hipermarketów, zlokalizowanych w pobliżu feralnych wiaduktów.

Z powodu zamknięcia przejazdu Zarząd Transportu Miejskiego od dnia 12.01.2002 r. zmuszony był wprowadzić trasy objazdowe aż dla 9 linii autobusowych. Są to: **127, 130, 177, 187, 191, 373, 517, E-5** oraz **717**. Spowodowało to niezły mętlik i wielką dezinformację pasażerów, ponieważ wszystko stało się nagle i nie było wystarczająco dużo czasu, by należycie poinformować zainteresowanych mieszkańców. Dodatkowo sporo zamieszania wprowadziła prasa, bo w prawie każdej gazecie napisano coś innego!

Większość autobusów (linie **127, 191, 517** oraz **E-5**) pojechało objazdem od placu Zawiszy przez ul. Grójecką, al. Krakowską oraz ul. Łopuszańską (do skrzyżowania z Al. Jerozolimskimi) i dalej swoimi stałymi trasami. Ponadto autobusy **127** i **517** wycofano z odcinka Alej od placu Zawiszy do Dworca Zachodniego (przez ul. Grójecką), a **191** skierowano właśnie do pętli przy Dw. Zachodnim (przez ul. Kopińską i Al. Jerozolimskie; powrót przez ul. Bitwy Warszawskiej 1920 roku), jednocześnie wycofując je z pętli na placu Narutowicza. Oprócz tego autobusy linii **177** i **717** jadące w kierunku miasta skierowano do pętli Okęcie, wycofując zarazem **177** z placu Narutowicza, a **717** z Dworca Zachodniego. **373** jadące od strony Nowych Włoch

skrócono do tymczasowej pętli przy zajezdni MZA Kleszczowa. Do tymczasowego krańca przy ul. Śmigłowca skrócono również autobusy linii **130** i **187**, jadące od strony miasta. Warto zauważyć, że na te linie wolno wystawiać obecnie tylko wozy wysokopodłogowe, ponieważ objazd od Dw. Zachodniego poprowadzono przez ulice: Bitwy Warszawskiej 1920 roku, Szczęśliwicką, Dickensa, Drawską oraz Śmigłowca, a na przedostatniej z nich znajdują się tzw. śpiący policjanci (7 sztuk) i przejazd przez te garby groziłby uszkodzeniem solarisów, MANów oraz innych wozów niskopodłogowych.

Od dnia 21 stycznia bieżącego roku wprowadzono kolejne zmiany w trasach autobusów. Podstawą z nich było uruchomienie zastępczej linii nr **203**, kursującej z placu Trzech Krzyży aż do samych nieczynnych wiaduktów, gdzie zlokalizowano tymczasową pętlę WKD Al. Jerozolimskie. Linia ta nie kursuje w weekendy, jednak w dni powszednie jej częstotliwość sięga nawet 6 minut w godzinach szczytu. Ponadto tego dnia wydłużono też trasy autobusów **127** oraz **191** do tych wiaduktów, lecz podjeżdżają one do nich od drugiej strony. Tak więc pasażerowie, którzy nie chcą jechać objazdem przez ulice Grójecką i Łopuszańską, mogą podjechać do wiaduktów z jednej strony, przejść przez nie pieszo, a następnie wsiąść do innego autobusu podstawowego po drugiej stronie torów kolejowych. Warto zauważyć, że bilety skasowane w **127** lub **191** zachowują też ważność w autobusach linii **203** i odwrotnie.

Ostatnimi jak na razie zmianami związanymi z zamknięciem wiaduktów w Al. Jerozolimskich było wycofanie autobusów linii **130** i **187** z tymczasowej pętli Śmigłowca (i tym samym także z ulic: Bitwy Warszawskiej 1920 roku, Szczęśliwickiej, Dickensa oraz Drawskiej) i skierowanie ich od ronda Zesłańców Syberyjskich Al. Jerozolimskimi oraz ul. Opaczewską do tymczasowego krańca Centrum Handlowe Reduta, zlokalizowanego na terenie parkingu supermarketu o tej samej nazwie. Ponadto autobusy wyjeżdżające z tej pętli będą skręcały w prawo i ul. Mszczonowska oraz Al. Jerozolimskimi również dotrą do nieczynnych wiaduktów (podobnie jak linia **203**), jednak nie będą tam stały, a końcówka ta będzie przez nie traktowana jak zwykły przystanek na trasie. Potem zawrócą i Al. Jerozolimskimi pojadą w kierunku Centrum do swoich stałych tras.

Warto też zauważyć, że w dniu 25.01.2002 r. zostało zawarte porozumienie między władzami miasta (któremu podlega Zarząd Transportu Miejskiego), a spółką PKP Przewozy Regionalne, dzięki któremu posiadacze biletów okresowych (30- i 90-dniowych) oraz pracowniczych będą mogli korzystać z pociągów PKP na trasie Warszawa Śródmieście – Ursus – Piastów. Trzeba jednak zaznaczyć, że bilety miejskie będą honorowane tylko na odcinku Warszawa Śródmieście – Ursus. Dalej będzie można jechać na podstawie biletów sieciowych. Dodam również, że z dniem 17.01. WKD uruchomiła dodatkową parę pociągów na trasie Warszawa Śródmieście WKD – Komorów, by choć częściowo rozładować niesamowity tłok, jaki zapanował w wagonach w godzinach szczytu. Dyrekcja kolejki zapowiada uruchomienie kilku kolejnych pociągów od 1 lutego.

Zamknięcie wiaduktów w Al. Jerozolimskich było spowodowane rażącym zaniedbaniem ZDM, który doprowadził te objekty do takiego stanu, że teraz trzeba budować je od początku. Wycofanie stamtąd autobusów spowodowało poważne perturbacje i zakłócenia w tamtym rejonie miasta. Jednak obecnie mieszkańcy przyzwyczaili się do zmian,

które cały czas są udoskonalane według ich sugestii. Po „wspomożeniu” miasta przez kolej, sytuacja naprawdę nie wygląda już źle. ZDM zapowiada, że za kilka tygodni dopuści do ruchu jeden z wiaduktów, który zostanie prowizorycznie naprawiony. W tym samym czasie od podstaw zostanie zbudowany drugi wiadukt i po ukończeniu tej inwestycji, ruch zostanie na niego przeniesiony. Wtedy drogowcy wezmą się za drugą nitkę. Jednak przez te kilka miesięcy w rejonie opisywanych obiektów na pewno występować będą utrudnienia i lokalne korki. Cóż, wieloletnie zaległości dają teraz o sobie znać... Miejmy tylko nadzieję, że po wyremontowaniu tego wiaduktu, drogowcy wezmą się za następne przeprawy „epoki gierkowskiej”, które są w równie katastrofalnym stanie jak ta. A wytypowanych do kapitalnego remontu jest jeszcze przynajmniej 6 podobnych. Dodam, że od 1 lutego autobusy linii **157** zostaną wycofane z wiaduktu na ul. Żelaznej, który przebiega nad torami linii średnicowej i zostaną skierowane na trasy objazdowe przez ul. Złotą oraz al. Jana Pawła II i Al. Jerozolimskie (powrót przez ulice Srebrną oraz Twardą). Ale to już jest temat na zupełnie inny artykuł...

**Krzysztof Lipnik, KMKM w Warszawie**

## Warszawski Owskiak 2002

W dniu 13 stycznia 2002 r. roku odbył się X Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Do akcji włączył się też, jak zawsze, warszawski Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej, który uruchomił trzy składy specjalne kursujące po mieście w godzinach 6:20–0:15. Były to dwa wolskie trystory 105N2k (2040+2041 i 2048+2049), które kursowały na trasie Godławek – Piaski (podobnie jak linia **22** przez al. Waszyngtona, most Poniatowskiego, Al. Jerozolimskie, Okopową i Broniewskiego). Ponadto jeździła historyczna trzynastka 795, która nie miała stałej trasy i zwiedziła prawie całe miasto. W wozie tym nie kwestowano – był to rodzaj „promocji” Orkiestry. Nie obyło się też bez pewnych zmian w trasach stopiątek. Pojawiły się one między innymi na placu Starynkiewicza, Potockiej, w al. Jana Pawła II, gdzie ONZ oraz na ulicy Kasprzaka. Ponadto na ostatnie kółko oba składy planowo zmieniły trasy, żeby zwiedzić jeszcze inne zakątki miasta.

Oplatą za przejazd w tych tramwajach było wrzucenie do puszek wolontariuszy choćby symbolicznej sumy pieniędzy. Alternatywą było posiadanie ważnego biletu na przejazd komunikacją miejską. Warto dodać, że frekwencja w „serduszkowych tramwajach” dopisała i ludzie chętnie wybierali pierwszy wariant opłaty. Niestety znajdowali się także pasażerowie, którzy byli sceptycznie nastawieni do akcji Jurka Owsiaaka. Po stwierdzeniu przez wolontariuszy braku biletu, osoby takie były wypraszane z pojazdów. Jednak duże zaangażowanie miłośników wolontariuszy sprawiło, że po wielogodzinnej kweście wszystkie puszkę pękały w szwach.

Oprócz tego, Zarząd Transportu Miejskiego, jako jedyny w kraju, uruchomił dodatkowe brygady tramwajowe. Związane to było ze „Świąteczkiem do nieba”, które odbyło się w samym centrum miasta (na placu Defilad) między godziną 19 a 20. Było to, jak zawsze, największe krajowe wydarzenie związane z Orkiestrą i trzeba przyznać, że narobiło trochę zamieszania w Śródmieściu. Ludzie po prostu nie mieścili się na placu pamiętającym socjalistyczne przemówienia Władysława Gomułki i zaczęli zajmować przyległe ulice (w tym ruchliwą Marszał-

kowska). W pewnym momencie policja rozważała nawet ze względów bezpieczeństwa zamknięcie tej arterii dla ruchu, ale – na szczęście – do tego nie doszło. Trzeba przyznać, że zeszlorcza lokalizacja tego festynu (na ul. Woronicza pod gmachem telewizji) była mniej uciążliwa dla komunikacji miejskiej.

Ogółem na zmianie B Zarząd Transportu Miejskiego zasilili dodatkowym taborze linie **8, 9, 24 i 25** (wszystkie kursują ciągiem Alei Jerozolimskich). Na miasto wyjechało łącznie dwadzieścia sześć brygad ze wszystkich czterech zajezdni. Do ciekawostek należały wagony typu 13N (z R-3) na liniach **9 i 25** oraz żoliborskie brygady na liniach **8, 24 i 25**. Niestety, R-4 poszło „na łatwiznę” (nikomu nie chciało się pomalować stosownych tablic...) i wystawiło prawie same akwaria, wśród których znalazły się następujące składy typu 105Na: 1106+1107, 1108+1109, 1112+1113, 1127+1129, 1182+1183, 1262+1261. Nie były to jednak bulwy, których spodziewano się w środowisku miłośniczym. Hobbyści postarali się zawczasu, by nie przepuścić nadarzącej się okazji zobaczenia parowy na jakiejś egzotycznej dla wagonów tej serii linii. Prawdziwym rarytasem był skład 13N+13N 726+753” na 034 dodatku linii **8**. Opuścił on bramę żoliborskiej zajezdni dokładnie o godzinie 13:40 i ulicami Pstrowskiego, Marymoncką, Popieluszkę, Okopową oraz Wolską udał się na pętlę Górczewska, skąd po raz pierwszy odjechał planowo o godzinie 14:35. Warto dodać, że wóz 753” to pierwszy wyprodukowany tego typu w kraju (jego dawny numer taborowy to 503) oraz, że wagony tej serii ostatnio kursowały na **8** (jeszcze na starej trasie oczywiście) 8 lipca 1985 roku. Wtedy to skład 13N 98+99 (wóz 98 skasowano jeszcze w 1985 roku, a wagon 99 do 1995 roku jeździł jako

763”, kiedy to po raz kolejny podmieniono go z wagonem 185) z zajezdni mokotowskiej ostatni raz wyjechał na ósemkę. Godne odnotowania jest także to, że linia **8** na swojej obecnej trasie kursuje przez ulicę Skierniewicką, na której obowiązuje zakaz kursowania wagonów serii 13N (formalnie tylko dla R-3 Mokotów, który wystawiał trzynastki na linię **10**). Była to więc niepowtarzalna okazja zobaczenia parowy na tej wolskiej ulicy. Jednak wydaje mi się, że zakaz ten jest „reliktem poprzedniej epoki” (i uporem pewnych naszych decydentów), bo mokotowskie trzynastki również niedawno mogliśmy oglądać na ul. Skierniewickiej. Było to możliwe gdy R-3 wystawił takowe wagony na cmentarną linię **41**, która kursowała tą ulicą we Wszystkich Świętych. Ponadto ulica ta jest jedyną drogą dojazdową do warsztatów tramwajowych zlokalizowanych przy ul. Młynarskiej, więc co kilkanaście dni trzynastki i tak tamtędy jeżdżą, ciągnąc przykładowo do T-3 wozy przewidziane do remontu. Sądzę więc, że okoliczni mieszkańcy już przywykli do hałasu (to jest oficjalnym powodem zakazu) powodowanego przez wagony 13N (nota bene jest on niewiele większy od wywoływanego przez wozy serii 105) i można by już spokojnie przywrócić ich kursowanie na linii **10**. Jeszcze jedna konkluzja: szkoda, że R-4 nie postarało się o wystawienie chociaż jednej trzynastki na linii **24**. Byłoby to wydarzenie tej samej rangi co 13N+13N na linii **8**.

Wróćmy jednak do naszej trzynastkowej ósemki. Skład ten dzielnie kursował między Wiatraczną a osiedlem Górczewska. Jednak około godziny 20:10 zepsuł się w Alejach Jerozolimskich (w okolicy mostu Poniatowskiego) i spowodował trzydziestodwuminutowe zatrzymanie. Wybrał zły moment, bo akurat skończyła się impreza pod Pałacem Kul-

tury i Nauki, a ruch w Alejach był większy niż w godzinach szczytu (zasilone były cztery kursujące tamtędy linie!). Po licznych przełączeniach skład pojechał w końcu bez postojów na pętlę na Górczewska, skąd rozkładowo włączył się do ruchu (miał tam planowy ponad godzinny postój). Do zakładu zjechał po godzinie 23.

Dodatkowo w godzinach 21:00–22:30 na nieużywanej liniowo pętli plac Starynkiewicza oczekiwało 6 rezerwowych składów ściągniętych z zasileni, które pomogły potem rozwieźć ludzi wracających do domów ze „Świąteczka do nieba”. Były one kierowane przez Nadzór Ruchu ZTM w zależności od wzrastających potrzeb. Warto zauważyć, że pętla na której stały, w ruchu liniowym jest wykorzystywana niezmiernie rzadko – dlatego było to kolejne ważne miłośnicze wydarzenie. A zaszczytu bycia tam dostąpiły (w kolejności wjazdu; w nawiasach numery linii, z których zjechały): 105Na 1324+1323 (**25**), 13N 434+295 (**9**), 105Na 1082+1044 (**9**), 105N3k 2066+2067 (**9**), 105N3k 2072+2073 (**25**) oraz 105N3k 2058+2059 (**25**). Jak widać, 2/3 składów pochodziło z R-1 Wola. Jeden był z Pragi, a trzynastka oczywiście z Mokotowa.

Podsumowując: X Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy wypadł w stolicy wyjątkowo udanie. Przyczyniła się do tego sprawna organizacja oraz zaangażowanie wielu osób, którym należą się ogromne podziękowania. Przy okazji mieliśmy kilka ciekawych zasileni oraz niezapowiedzianych „ciekawostek”. Niektóre tramwaje zawitały także w egzotyczne dla siebie miejsca. Mam nadzieję, że przyszłoroczny Finał będzie równie udany i interesujący jak ten.

**Krzysztof Lipnik, KMKM w Warszawie**

## Nowinki z Pyrogradu

### Między przystankami

● **Komunikacja miejska w Sylwestra.** Do godziny 21 tramwaje wszystkich linii odbywały swe kursy według sobotniego planu. Począwszy od tej godziny kursował jedynie tramwaj linii **N21**, wzmocniony w swojej obszarze przez wagony 650 i 669. Również o godzinie 21 do macierzystych zajezdni udały się busy obsługujące następujące linie: **51, 52, 57, 59, 60, 61, 63, 64, 66, 68, 69, 70, 71, 76, 78, 79, 80, 81, 83–85, 90, 91, 92–95** oraz **A**. Autobusy na pozostałych liniach wykonywały swoje kursy bez ograniczeń. Równocześnie pierwszy z dwóch (cogodzinnych) kursów rozpoczęła linia **64bis** w relacji rondo Kaponiera – os. Literackie. Także po godzinie 21 autobusy linii **56** częściowo skorygowały swoją trasę z Górczyna do Lubonia, podążając w obu kierunkach poprzez ulice Fabianow i Kowalewską. Nocne autobusy kursowały pomiędzy godzinami 21 i 6, ponadto **N36** czterokrotnie (w godz. 21–22:30) tej wyjątkowej nocy dotarł aż do Strzeszyna. W Sylwestra punkty sprzedaży biletów MPK czynne były w godzinach 6–18.

● **Komunikacja miejska w Nowy Rok.** Obowiązywał świąteczny rozkład jazdy z następu-

jącymi zmianami. Poznaniacy przez cały dzień nie mogli skorzystać z usług tramwajów linii **3 i 11**, natomiast linie **2, 6, 7, 10, 13 i 14** rozpoczęły kursowanie o godzinie 14. Od godziny 6 piętnastka dojeżdżała aż do Junikowa. Nie kursowały cały dzień autobusy linii **52, 57, 59, 71, 79, 83, 94 i HIT**. Również od godziny 14 swą służbę rozpoczęły busy obsługujące linie **60, 63, 64, 80, 84, 85, 90, 91, 92, 95 i A**. Do godziny 15 autobus linii **56** wykonywał niecodzienną pętlę ulicami Fabianowa. Podobnie jak w Pierwsze Święto, autobusy linii **68** do godziny 14 wydłużyły bieg do pętli Strzeszyn. Linia **64bis** funkcjonowała w godzinach 5–14 z częstotliwością sześćdziesięciminutową. Punkty sprzedaży biletów firmowane przez poznańskiego przewoźnika były tego dnia nieczynne. Potrzebujący mogli je nabyć jedynie u dyspozytorów na pętlach oraz w funkcjonujących tego dnia innych placówkach handlowych.

● **Nocnymi inaczej.** W nocy z 1 na 2.02.2002 r. zmienią się trasy kilku linii autobusowych nocnych. **N34** zostanie podzielona na dwie linie: **N34** na trasie Os. Batorego – Dw. Główny oraz **N43**, która będzie drugą połówką dotychczasowej nocy **N34** na trasie Dw. Główny – Os. Dębina. Zarówno **N34** jak i **N43** obsługiwać będą dwa wozy z A-1. Trasa linii **N41** zostanie ujednolicona na odcinku pomiędzy Starołęką a Chartowem i będzie poprowadzona następująco: Starołęka – r. Starołęka – Zamenhofs – Piłsudskiego – Inflancka – Żegrze – Chartowo – Piaśnicka – Kurlandzka – Chartowo – Majakowskiego – Jana Pawła II – Warszawska – Mogileńska (wariant pierwszy), lub – Chartowo – Majakowskiego – Browarna – Światopelka – Warszawska – Mo-

gileńska (wariant drugi). Autobusy będą kursowały z częstotliwością co trzydzieści minut, na przemian jadąc raz przez Śródkę, raz przez Browarną. Obsługa jak dotychczas – dwa busy z A-1.

● **WOŚP.** W tym roku Klub Miłośników Pojazdów Szynowych postanowił przyłączyć się do X Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. W Poznaniu, podobnie jak w innych miastach, na trasę wyruszył specjalny tramwaj. Była nim historyczna eNka 2602 udekorowana plakatami Orkiestry. Kursowała po trasie linii **2**, zatrzymując się na wszystkich przystankach. Za nastawnikiem stanął Waldemar Łosiak. Bimba z pętli Dębiec odjeżdżała o godzinach: 10:51, 12:11, 13:31, 15:11, 16:31 i 17:51; zaś z Ogrodów o: 11:28, 12:48, 14:08, 15:48 i 17:08. Oplatą za przejazd było wrzucenie choćby drobnej sumy pieniędzy do puszek kwestujących w tramwaju na rzecz Orkiestry wolontariuszy. Ta forma zbierania pieniędzy chyba przypadła do gustu pozna-

R E K L A M A

Sklep modelarski „Pantera”, ul. Gąsiorowskich 3, tel. 866-46-42, poleca modele:  
- kolejowe,  
- lotnicze,  
- pancerne,  
- inne.

W sklepie „Pantera” otrzymacie bezpłatnie **Przystanek**.

niakom, którzy jak zwykle okazali się ofiarni. Tramwaj, mimo kiepskiej reklamy w mediach, cały czas jeździł pełen, a przypadki odmowy wsparcia inicjatywy Jerzego Owsiaaka były niesłychanie rzadkie.

● **Stoją i chorują...** Niemal przez cały tydzień, od 14 do 18.01.2002 r. na Madalinie trwał pomór helmetów. Stały m.in. wagony: 604, 607, 612, 661, 667, 670, 673, 674, 677. W wyniku tego na linii 9 aż osiem brygad obsługiwały holendry z Gajowej, a na 7 hulał dodatkowy helmucik również z tejże zajezdni. Nie wpłynęło to jednak na planowe uruchomienie trzech wozów 1G na linii 3 oraz sześciu GT8 na 7. Jedyne nie obsadzane były rezerwa na Dębca, w wyniku czego w przeciągu tych dni na Gajowej zostawał tylko jeden wagon holenderski w rezerwie. Dawało to Gajowej 95% uruchomienia posiadanego taboru liniowego (nie wliczając w to oczywiście nockowego GT8-657).

● **Zmiany obsad i rozkładów.** Od 2.01.2002 r. zajezdni A-3 Kacza wzrosło uruchomienie taboru o cztery wozy, które uruchamiane są na 78/1, 78/2, A/5 i A/7. W związku z powyższym, na A-1 w grafiku N4016 wrzucono A/3 i A/6, które dotychczas obsługiwane były pszczołkami nie nadającymi się kompletnie na tę linię. Pomimo tego Wydział A-1 i tak nieugięty na Asa wystawia co dzień przynajmniej jednego N4009. Również od 2.01.2002 r. zmianie uległ rozkład jazdy i trasa linii 79 – w dni robocze autobusy nie jeżdżą już przez Kopaninę. Natomiast w soboty i święta linia 57 zasilona została w godzinach 10:00–18:00 dodatkowym N4009, gdyż do tej pory w wolne dni jeździł tylko jeden autobus, z częstotliwością sześćdziesięciu minut.

● **Sprawdzają i zapowiadają.** MANy NL223 1043–1048 zostały wyposażone w ciekawą opcję komunikacji wewnętrznej. Mianowicie, gdy kierowca na prośbę kontrolerów biletowych wyłącza kasowniki, na pikselowym wyświetlaczu podającym nazwy kolejnych przystanków pojawia się napis: „Blokada kasowników. Proszę przygotować bilety do kontroli”. Równocześnie ta sama informacja zapowiadana jest sympatycznym głosem. Jest to bardzo szczęśliwe rozwiązanie, ponieważ obliuguje kontrolerów do blokowania kasowników, co jest niezbędnym wymogiem rozpoczęcia kontroli biletowej i eliminuje zdarzające się przy tej okazji nieporozumienia. Podobny system istnieje w ikarusie 260–1737, ale jest ograniczony tylko do formy wizualnej.

● **Paraliżu nie było.** Długo oczekiwany i zapowiadany przyjazd do Poznania prezydentów Rosji – Władimira Putina i Polski – Aleksandra Kwaśniewskiego nie spowodował paraliżu komunikacyjnego, który wieszczyły media. Już na kilka dni wcześniej apelowano do Poznaniaków o pozostawienie swych samochodów i skorzystanie z komunikacji publicznej, gdyż wiele ulic miało być zamkniętych. I rzeczywiście, natężenie ruchu było porównywalne z dniem świątecznym, a ulice były zamykane na czas krótszy, niż się spodziewano. Nie było możliwe wcześniejsze wytyczenie objazdów, gdyż trasę przejazdu dostojnych gości do ostatniej chwili utrzymywano w tajemnicy. Nadzór Ruchu z kilkunastu miejsc na terenie całego Poznania na bieżąco kierował ruchem tramwajów i autobusów.

● **Wrócił na swoje miejsce.** Przystanek Stoińskiego (w kier. Batorego) wrócił na swoje miejsce. Wcześniej na czas budowy marketu InterMarche był on przesunięty troszkę dalej.

● **Nadal nieczynny.** Przystanek Opieńskiego (na wysokości bloków Batorego-Ataner) nadal jest nieczynny. Stoją tam tylko słupki do mocowania tablicy oznaczającej przystanek i kosza na śmieci.

## Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
<b>tramwaje</b>					
71	barwy MPK	zielono-żółty	Dekpol, Wiekor	niebiesko-biały	-
82+81	Ibuprofen	żółto-niebieski	Liroy: Merlin	biało-zielony	-
94+93	Drywit	żółty	barwy MPK	zielono-żółty	-
118+117	Hansaplast	niebiesko-pomarańczowy	Naj, Claudia	czerwono-żółty	-
126+125	Master Card	żółto-czerwono-czarny	LG – AGD	biało-czerwony	-
140+141	Polskie Książki Telefoniczne	niebieski	barwy MPK	zielono-żółty	-
178+177	Lipton	żółty	Euro RTV / AGD	żółto-czerwony	-
218+215	Euro RTV / AGD	żółto-biały	Euro RTV / AGD	żółto-czerwony	-
264+263	Gala	złoty	barwy MPK	zielono-żółty	-
310+311	Alpen Gold	niebieski	Claudia, Naj	czerwono-żółty	-
312+313	Alpen Gold	niebieski	InterMarche	biało-czerwony	-
314+315	Netia	biało-niebiesko-czerwony	Netia 1055	biało-czerwono-niebieski	-
604	Ford Bemo Motors	niebieski	Selgros	niebiesko-żółty	-
612	barwy MPK	zielono-żółty	Ziolopec	zielony	-
650	SAS	biało-kremowy	barwy MPK	zielono-żółty	-
672	Fructolada	zielono-żółto-czerwony	barwy MPK	zielono-żółty	-
673	Fructolada	zielono-żółto-czerwony	barwy MPK	zielono-żółty	-
<b>autobusy</b>					
1096	barwy MPK	zielono-żółty	Stacja Kontroli Pojazdów	zielono-żółty	-
1144	barwy MPK	zielono-żółty	Septolette	czerwono-pomarańczowy	-
1172	barwy MPK	zielono-żółty	Biolobil	niebieski	-
1257	barwy MPK	zielono-żółty	Ziolopec	zielony	-
1357	barwy MPK	zielono-żółty	InterMarche	biało-czerwony	-
1404	barwy MPK	zielono-żółty	Big Star	żółto-czarny	rekl. na barwach MPK
1408	barwy MPK	zielono-żółty	Big Star	żółto-czarny	rekl. na barwach MPK
1410	barwy MPK	zielono-żółty	Big Star	żółto-czarny	rekl. na barwach MPK
1411	barwy MPK	zielono-żółty	Big Star	żółto-czarny	rekl. na barwach MPK
1469	barwy MPK	zielono-żółty	Big Star	żółto-czarny	rekl. na barwach MPK

opracował Łukasz Nowicki

● **Dewastacji c.d.** Nowych MANów NL223 nie ominęła niestety fala dewastacji – np. w 1043 i 1046 są już podrapane szyby.

**Tomasz Albrecht, Krzysztof Dostatni, Adam Konieczka, Maciej Rudzki**

## Magazyn 995

**04.01.** Wyjeżdżający z pl. Wielkopolskiego w prawo w ul. Wolnica opel astra zmierzył się z GT8-665, który jako 8/7 jechał na Górczyn. W wyniku tego krótkiego pojedynku samochód uległ całkowitej dyskwalifikacji, a tramwaj nabawił się wgnieceń dolnych blach osłonowych.

**08.01.** Na przystanku Grochowska pewien nietrzeźwy jegomość nie zauważył na czas ruszającego tramwaju (zestaw 236+235, podążający jako 15/6 na Budziszyriska) i odbił się od jego boku. Stąd męczące pogotowie odwiozło do szpitala.

**09.01.** Solidne „bum” miało miejsce na skrzyżowaniu ulic Grunwaldzkiej i Jeleniogórskiej. Ciężarowy star skręcając z ul. Grunwaldzkiej w lewo spotkał się z 1/4 (180+179) zasuwaną na Ogrody. W stopiętce zbiła się przednia szyba i wgniotły przednie blachy. Poważnemu uszkodzeniu uległa lewa część skrzyni ładunkowej stara. Oberwał także słup sy-

gnalizatora świetlnego dla pieszych. Wstrzymanie trwało 25 minut.

**09.01.** Przeszło 20 minut grzecznie jeden za drugim stały tramwaje w sznureczku, który utworzył się na ul. Hetmańskiej, przed skrzyżowaniem z ul. Głogowską. Wstrzymanie spowodowała 13/2 (308+309), która jadąc objazdem z Junikowa na Junikowo usiłowała skręcić w lewo w ul. Głogowską. Na zanieczyszczonym torze wyskoczyła pierwsza oś pierwszego wagonu. Po wcofaniu w tor, tramwaj pomknął na Forteczną.

**10.01.** O godzinie 16:22 holender 881 (3/2) skręcał z ul. Gwarnej w prawo w Św. Marcin. Pech chciał, że akurat na środku skrzyżowania wystąpił w nim zanik niskiego napięcia. Spowodowało to poważne utrudnienia dla ruchu samochodowego. Jak by tego było mało, próba skuplowania (połączenia) go ze składem 210+209 (5/4) zakończyła się niepowodzeniem. W związku z tym, te i następne stopiątki wycofano i skierowano na trasę. Następnie przybył Star, który zholował holendra ze skrzyżowania. W końcu z tyłu nadjechał holender 851 (3/3), który wreszcie dał się ze swym kolegą połączyć i zepchnął go na Gajową. Całe zamieszanie trwało pół godziny. Bimby kierowano różnymi objazdami, a Autobusy przez ul. Kościuszki.

**10.01.** Godzina 23:19, skrzyżowanie ulic 28 Czerwca i Pamiętkowej. Zjeżdżająca na Madalinę rezerwa czynna (w tej roli miał zaszczyt wystąpić pewien proszący o anonimowość helmet) starta się z daewoo tacuma. Uderzony samochód zatrzymał się dopiero na znaku zakazu postoju z jednej strony i stojącym na poboczu BMW – z drugiej. Mimo to nadal blokował tory. Kierowca odmówił usunięcia pojazdu do czasu przyjazdu policji. O ile w tramwaju zarysował się tylko przedni narożnik, o tyle w daewoo pogniół się cały lewy bok i przód. Przymsowoy postój trwał 25 minut.

**10.01.** Wjeżdżający na środkowy tor pętli Dębiec helmet 604 (10/2) wpadł w poślizg w trakcie hamowania i wyrznął w tyłek kolegi nr 614 (9/8). Oba wozы nabiły sobie tylko kilka guzów. Wstrzymania ruchu na szczęście nie było.

**13.01.** Wieczorem przed Zamkiem odbył się koncert Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Ruch tramwajowy i autobusów linii **A**, jadących z ul. Gwarnej, został wstrzymany od godziny 19:50. O 20:25 wznowiono ruch od r. Kaponiera, a o godzinie 21:45 także w przeciwną stronę. W tym czasie tramwaje i autobusy jeździły przez ul. Fredry.

**14.01.** Na skrzyżowaniu ulic 28. Czerwca i Hetmańskiej pokłóciły się ze sobą wagony składu 134+135 (2/1). Rozgniewany wóz 134 rąbnął swego brata łamiącym się pantografem, wybijając mu przednią szybę. Tym razem tramwaje nie kursowały przez pół godziny (w tym 20 minut wyłączenia napięcia w sieci). Następnie rodzeństwo zgodnie udało się do zajezdni.

**14.01.** Znow na Dębcu doszło do identycznego zdarzenia jak cztery dni wcześniej. Tym razem ofiarą wjeżdżającego także na środkowy tor pętli helmuta (a był nim 674, obsługujący 10/6) padł GT6-612 (9/5). Usprawiedliwić go może chyba tylko fakt, że do zdarzenia doszło o godzinie 13:13, jeśli oczywiście tramwaje są przesądne... Znow pogięły się blachy i zbiły światła. Ponadto w wozie 612 rozbity został tylny pulpit sterowniczy, a w 674 uszkodził się pantograf. W związku z tym ofiara musiała zholować swego oprawcę do zajezdni.

**15.01.** Na ul. Dąbrowskiego, w pobliżu ul. Długo-

sza, maluszek próbował ominąć stojące przed nim samochody, wjeżdżając na torowisko. Podkreślić należy słowo „próbował”, gdyż mu się to w żadnej mierze nie udało – przytarł lakier jadącej z przeciwka na Junikowo forteczańskiej 1/8 (skład 312+313). Po odbiciu się od tramwaju rąbnął w tył stojącego seicento, wypychając je z kolei na tył także stojącego przed nim forda mondeo. Na szczęście, mimo że samochody zostały dość poważnie rozbite, nikt nie odniósł poważniejszych obrażeń.

**15.01.** Opuszczający r. Serbska w kierunku ul. Słowiańskiej fiat uno nie raczył ustąpić pierwszeństwa GT8-676, wybierającemu się na Połabską. W związku z tym tramwaj zaparkował go na znajdującej się przy torach zmarzlinie. Aby wydobyc zakleszczony i dość mocno obity pojazd, użyto MP-Kowskiego Stara. Tramwaj zyskał kilka szram na prawym narożu.

**17.01.** Obsługujący 11/5 helmet 609 dokonał swego żywota o godzinie 16:36. Jadąc od r. Żegrze w kierunku r. Starołęka. Na prowizorycznym przejeździe dla samochodów uderzył w przyczepę ciężarówki marki Škoda Liaz, zmierzającej w przeciwnym kierunku. Dziewięć osób jadących tramwajem zostało rannych, a wykolejeniu uległy dwa pierwsze wózki. Interweniował Krupp. Z przyczepy, w której uszkodzona została druga oś i prawa burta, wysypało się około trzech ton zboża. Do godziny 18:28 ruch tramwajowy był niemożliwy – od r. Starołęka do os. Lecha kursowały cztery zatramwaje. Helmuta z totalnie rozbitym przodem do zajezdni przy ul. Madalińskiego zepchnął zestaw 172+171 (5/3).

**18.01.** Rankiem na ul. Wojciechowskiego fiacik 126p, zamiast zatrzymać się za stojącym na przystanku Polmozbyt ikarusem 1542 (87/1), wjechał w jego tył z całym impetem. Rany odniosły dwie osoby jadące maluchem. Samochód stracił cały przód, z przednią szybą włącznie. Zniszczeniu uległa także kurtka kierowcy autobusu, który udzielał pomocy poszkodowanemu.

**20.01.** W samo południe pod wiaduktem kolejowym na skrzyżowaniu ulic Roosevelta i Poznańskiej nastąpiło wstrzymanie, którego przyczyną był zerwany drut jezdny sieci trakcyjnej, czego efektem było godzinne wyłączenie napięcia w sieci. W tym czasie

wszystkie tramwaje (w tym stodwójki linii **4**) kierowano na PST. Na wyłączonym z ruchu odcinku jezdziło 6 zatramwajów.

**22.01.** W czasie popołudniowego szczytu komunikacyjnego przy skrzyżowaniu ulicy Grunwaldzkiej i Stolarskiej w jadącej na Budziszyską 15/4 (134+135) zablokowała się trzecia oś pierwszego wagonu. W celu ustawienia wagonu na pieska, użyto Kruppcia. Spowodowało to konieczność dziesięciominutowego wyłączenia napięcia w sieci. Ogólnie wstrzymanie trwało pół godziny i po tym czasie tramwaj poturlał się do zajezdni.

**23.01.** Na ul. Hetmańskiej, przed skrzyżowaniem z Cybulskiego, doszło do prawie godzinnej przerwy w obu kierunkach. W podążającym na Zawady helmutcie nr 650 (7/3) urwał się i następnie zablokował kłoc hamulca szynowego. Spowodowało to wykolejenie całego wózka. Po wstawieniu go na tory przez Kruppa, tramwaj zjechał do zajezdni przy ul. Madalińskiego. W międzyczasie tramwaje jeździły objazdami.

**24.01.** Wieczorem na placu Wolności nastąpiło wstrzymanie spowodowane nieprawidłowym zaparkowaniem samochodu marki Ford Ka. Pojazd został zabrany przez pomoc drogową po trzech kwadransach. Zablokowanych zostało jedenaście składów, a następnie skierowano objazdami.

**24.01.** Uszkodzenie sieci trakcyjnej nad rondem Kaponiera spowodowało w południe ponad półgodzinną przerwę w kursowaniu tramwajów dla kierunków most Teatralny, most Dworcowy i ul. Bukowska. Podczas naprawy drutów bimby kursowały zmienionymi trasami, a następnie ruchem w okolicach ronda kierowano jeszcze przez 20 minut.

**24.01.** Godzina 4:05. Na pętli Os. Kopernika podjechał autobus linii 69/1 (MAN 1024). Kierowca udał się do dyżurnego ruchu, a w tym czasie do kabiny pojazdu wskoczył bezpański, wielorasowy pies. Kierowca i dyżurny spróbowali przy pomocy szczotki wyprosić „gościa”, który najwyraźniej nie znał instrukcji służbowej, zabraniającej przewożenia pasażerów w kabinie. Sprawca zdarzenia, po ugryzieniu kierowcy w rękę, zbiegł z miejsca zdarzenia w kierunku ul. Kaczej.

**Natalia Rychlewicz, Adam Konieczka**



## Blubry Starego Marycha

Tak, jak obiecałem jeszcze w *Nowinkach z Pyrogradu*, dzisiejszy etap wędrówki poświęcamy tajemniczemu gościowi z rowerem stojącemu przy wylocie ulicy Półwiejskiej. Przedstawmy go: nazywa się po prostu Stary Marych i podobno pochodzi z dzielnicy Łazarz. I wyjaśnimy: Marych jest postacią literacką i tak naprawdę nigdy nie istniał, choć jak powiada jego autor – Juliusz Kubel – każdy poznaniak jest po trochu Marychem.

Sympatyczna postać „urodziła” się w 1983 r., jako bohater i jednocześnie narrator cotygodniowych felietonów na antenie Polskiego Radia Poznań (dziś radia *Merkury*). Głosem aktora Teatru Nowego, Mariana Pogacza, dowcipnie komentowała otaczającą nas rzeczywistość. I najważniejsze: Marych *godół po naszymu*, czyli używał najczystszej polszczyzny

wielkopolskiej, zrozumiałej tylko dla mieszkańców naszego miasta i regionu, jeszcze powszechnie znanej, choć coraz rzadziej słyszanej na ulicach. Czytelnicy spoza Wielkopolski mogą się zdziwić, że coś takiego jak dialekt wielkopolski w ogóle istnieje. W mediach można usłyszeć dowcipy w gwarze śląskiej, gawędy opowiadane po góralsku, czasem kapela Staśka Wielanka przypomni język dawnej Warszawy, ale Poznań? Owszem, na ziemniaka mówią tam *pyra*, na tramwaj *bimba*, ale żeby jakiś charakterystyczny dialekt?

Elementem najbardziej odróżniającym języki jest oczywiście słownictwo. W poznańskiej gwarze charakterystyczne wyrazy podzielić możemy na: archaizmy – wyrazy zapomniane już w polszczyźnie ogólnej lub takie, które dziś mają inne znaczenie; wyrazy gwar ludowych z całej Polski oraz germanizmy (efekt ponad 120 lat zaboru). Do archaizmów zaliczymy np. *gnyk* (kark), *jaka* lub *jupa* (kurtka), *małytyka* (maż, papka), *mączkować* (krochmalić), *nieusłuchany* (nieposłuszny), *skop* (baran, także w znaczeniu epitetu), *spódnik* (spódnica) i wiele innych. Wyrazy znane także w innych gwarach regionalnych Polski to m.in.: *ćmik* (papieros), *gajor* (gąsior) czy *poruta* (wstyd). Wreszcie germanizmy:

*bejmy* (pieniądze), *ancug* (garnitur), *blalka* (wagary), *drachyta* (latawiec), *ejber* lub *rojber* (chuligan, rozrabiaka), *sztynder* (stojak lub trzepak). Można by tak wymieniać jeszcze długo, zainteresowanych odsyłam do *Słownika Gwary Miejskiej Poznania*, któremu nie zamierzam, ani nie jestem w stanie (brak miejsca) robić konkurencji. Do kompletu dorzucmy tylko neologizmy typowe tylko dla miasta Poznania jak *bimba* (tramwaj, wyraz naśladujący dźwięk dzwonka) czy *deska* (w znaczeniu wielopiętrowego i długiego bloku mieszkalnego).

A w gramatyce i składni? Tu poznaniaka poznamy przede wszystkim po: używaniu przyimka *do* zamiast *dla* np. *miska do psa*; zamianie niektórych przypadków gramatycznych np. pytać się *komu* (matce, ojcu, Tomkowi, Jasiowi) zamiast *kogo* (matki, ojca, Tomka, Jasia); konstrukcjach typu: *podobny na kogoś*, *mieć kogo kimś* (*mam brata motowrowym* zamiast *mój brat jest motorniczym*). Prosto ze składni niemieckiej pochodzą zwroty typu: *widziałem go jechać tramwajem* (widziałem go, kiedy jechał tramwajem); *mam to leżeć na półce* (to leży u mnie na półce); *mam stojeć domek* (mam domek); *kierownik od zajezdni* (kierownik zajezdni); *idę na sąd* (idę do sądu); formy mianownikowych:



ten miesiąc nie miałem żadnej awarii (tego miesiąca...). Bardzo charakterystyczna dla Poznania jest zmiana szyku wyrazów w zdaniu (znów germanizm), a sztandarowym tego przykładem jest partykuła *ale*, umieszczona w środku zdania: *To była ale poruła* (ale to był wstyd), *ta się ale pindaczy* (ale ona się maluje). Jeżeli już *ale* musi wystąpić z przodu, to rasowa „pyra” wzmocni je przez zaś: *zaś ale do roboty to chętnych nie ma*. Nie możemy też zapomnieć o przenoszeniu orzeczenia na koniec zdań (*On dwadzieścia lat autobusami jeździł*), wstawianiu wyrazu określanego przed określający (*dźwig do wagonów podnoszenia*), kończeniu wypowiedzi partykulą pytającą *nie?* (z niemieckiego *nicht wahr?* – *nieprawdaż?*, w skrócie *nicht?*), np. *i jak on wyjechał z boku, to nie mogłem już zahamować, nie?*, „pogermańskich” konstrukcjach: *co to kosztuje?* (*was kostet das?*), *mieć ból* (*Schmerzen haben*), np. *zęba, on jest trzydzieści lat stary* (*Er ist dreißig Jahre alt*) albo *tego nie idzie zrobić* (*das geht nicht machen*) zamiast *nie można tego zrobić*, no i oczywiście powszechnie używanej odzywyce *tej* (ty – w znaczeniu zwrotu bezpośredniego: *ej, ty*).

Ten skrócony kurs nie wystarczy oczywiście do biegłego władania „językiem poznańskim”, ale na pewno uświadomi czytelnikom spoza Wielkopolski istnienie odrębności regionalnej naszej mowy. Niestety, w piśmie *nie idzie* przedstawić charakterystycznej intonacji poznańskiej, z „zaśpiewem” i przeciąganiem samogłosek oraz nagłymi zmianami intonacji sprawiającymi czasem wrażenie, że nasz rozmówca jest w złym humorze lub nie jest do nas nastawiony przychylnie.

Różne były losy poznańskiej gwary. W okresie zaborów była czymś oczywistym, wręcz językiem urzędowym. Używali jej i nauczyciele, i urzędnicy, o ile oczywiście wolno było im posługiwać się językiem polskim. W dwudziestoleciu międzywojennym poznaniacy spotkali się z mową mieszkańców innych byłych zaborów, przybyszów ze Lwowa, Krakowa czy Warszawy. Nie przyjęli jednak w mowie potocznej, a początkowo nawet w oficjalnym nazewnictwie ogólnopolskich prawideł, choć przybysze ze wszystkich sił próbowali nauczyć „poprawnej” polszczyzny. W Poznaniu ciągle naczelnik wydziału w Urzędzie Miasta był *decementem*, a sam urząd – *magistratem*. Wesolość przybyszów wzbudzały szyldy i tablice: *wychodek tyłkiem* (wyjście z tyłu, dosłowne tłumaczenie niemieckiego *Ausgang von hinten*), *nie wchód* (wejścia nie ma, *kein Eingang*), *Tu się przeży męskie przodki* (szyld zakładu krochmalącego koszule), *lokal piwa* (piwiarnia) albo *skład perfumeryjny* (perfumeria, *skład* jako określenie sklepu funkcjonuje w Poznaniu do dziś, *sklep* to tutaj piwnica). Po II Wojnie Światowej gwarę zaczęto tępić zdecydowanie, głównie w mediach. Radio i później telewizja nadawały program z Warszawy, prowadzony przez dziennikarzy warszawskich; nauczyciele zmuszali w szkołach do stosowania języka oficjalnego. Gwara pozostała tylko na podwórkach, targowiskach i jako folklorystyczna ciekawostka. Ostatnim jej bastionem w poznańskim radiu pozostały opowiadania Stanisława Strugarka z cyklu *Wuja Ceśku opowiada*.

Niestety, Strugarek umarł w 1965 r. Od tego czasu gwara zniknęła z anteny i dopiero w 1983 r. przypomniał o jej istnieniu Juliusz Kubel, poznaniak z Rataj (ale jeszcze tych „przedbetonowych”), który wymyślił postać Starego Marycha. Marych był typowym, trochę zaściankowym poznaniakiem, mówiącym wyłącznie dialektem wielkopolskim, do przesady obliczonym (oszczędnym) i akuratywnym

(dokładnym, porządnym). Zamieszkał na Łazarzu, przy rynku, razem ze *ślubną Frącką* (od Franciszki) mającą *półtora metra w kubiku* (czyli, jakby nie mierzyć, średnica marychowej żony wynosiła 1,5 m), na działce hodował *królasy*, kibicował *Kolejorzowi*

i *jeździł bimbą na funkę* (tramwajem do pracy, chociaż gdzie Marych pracował – tego nikt nie wie). Za sąsiada miał *Binia* i jego żonę *Helcię*, starego *Kaczmaryszka* (zdrobnienie najpopularniejszego poznańskiego nazwiska – Kaczmarek), *Jacha Rozdziawipapę* (okolicznego pijaka), *Edę Kataną* i *stróżkę* (dozorczynię) *Kasprzoczkę*. Ta ostatnia pojawiła się w połowie lat 80. i symbolizować miała główną siłę polityczną PRL. Nazwisko wzięła od gościa z pomnika przy Głogowskiej (Marcina Kasprzaka). W kamienicy Marycha rzeczywiście rządziła i narzucała wszystkim swoje zdanie.

Różne były tematy *blubrów*, czyli *brawęd*, *pierdołów* (Uwaga! Słowo *pierdolić* czyli *dryzdać pierdoły*, *plótkować* nie jest w poznańskiej gwarze wyrażeniem wulgarnym!) i jak kto jeszcze to nazwie. W jednych opowiadał o dawnym Poznaniu, ale nie tym z ratusza i targów, tylko z ludowych festynów w Dolinie Świętojańskiej (Malta) i Dębiniu, *chwytania rybców we Warcie*, rodzinnych uroczystościach w mieszczańskich, poznańskich domach; w innych komentował bieżące wydarzenia w kraju i w Poznaniu (tu bardzo przydawała się postać *Kasprzoczki*, pozwalająca sprytnie ominąć cenzurę). Nie zapomniał o poznańskich *bimbach!* Z litości nie przypomniemy jednego z felietonów Marycha podsumowującego zakup przez miasto wagonów RT6N1... Ale z czystym sumieniem przedstawić można fragmenty gawędy wygłoszonej na jubileuszu orkiestry dętej MPK w kwietniu 1985 r.:

*Czołem wiaruchna! To jestem ja, wasz Stary Marych! Zez Łazarza! Znacnie mnie? No. Kiedyś największy zynder wew tym fyrtilu Jeskego-Niegolewskich. Teraz już stary kaker, ale jak widać jeszcze na fleku. Co to ja chciałem powiedzieć, nie skłamać? Acha! Wogle by mnie tu nie było, ino niedawno trafłem znajomka, niejakiemu Frankowskiego (zez Małeki). Też Marych. (...) Dawno go nie widziałem, więc się onego pytom, gdzie teraz robi, a wiem, że zawdy miał fifa do muzyki.*

*– Wleć w kwietniu na Słowackiego, to się dowiesz – on mi na to. (...) Orkiestra wzdeła MPK ma lebejeusz. A ja się nad nimi wytrząsam. Jezdem za kierownika.*

*(...) I jak tu nie lubieć bimbiorzy chociaż za to! To prawda, że na Marszałka Focha i w centrum te chrobne bimby jeżdżą 6 kilosów na godzinę; na chubach 14, a za to w nocy tak szybko, że mało kto zdąży wsiąść. A ja się pytam: co wielkiego? A szyny to co? Jak kto se sieknie jednego za dużo, to nie może wziąć witki do pazury i po rowku w szynie do chaty trafić?*

*Zresztą to nie bimby są winne, ino system... ciągle zminiany na gorsze... System komunikacyjny w mieście, bo bimby przecież jeżdżą 60ki czas na prąd stały, szak nie? I nie można powiedzieć, żeby MPK nic nie robiło do klienta. A te daszki – betlejemki i ławeczki do upuścięcia na przystankach?*



Stary Marych. Fot. Adam Konieczka, październik 2001 r.

*Wiadomo, że jak się wiarę posadzi, to tak nie podskakuje, nie? A tu do tego bimby nie mają gdzie nynać, bo że remiza będzie to wiadomo, ino nikt nie wie kiedy. Dobrze, że takie koło od wagonu nie pasuje do syrenki, bo jak kto śpi w lompach na ulicy, to mu przeciek nikt do kiejdy nie dołoży, szak nie? Chociaż niewiada, czy tak nie jest lepiej. Bo pamiętacie, że najdłużej trolejbusy jeździły na Smochowice, a do remizy na noc trzeba było je tościć traktorami aż, het, na Warszawskie. A jakby bimby trzeba było ciągnąć gdzieś, gdzie jeszcze nie ma szyn?*

*Takie bimby są tak samo jak my. Jak jest lekujka awaria, też stoją z drugą w kolejce i nie wiedzą za czym. A wiecie, co mnie w bimbach drażnił najbarzy? To, że ni ma kondziów. Raz kiedyś to były ekstra-szpagaty wew mundurach. Jak duży bilet kosztował 45, a mały 15 groszy, to te szpece zawdy miały 5 gr. od osoby i „proszę do przodu”... A wszystkie gzyby chciały do lani nosić aby konduktorki! A teraz takie ustroikto do odbijania, to ani munduru nie ma, ani po dzwonku nie zadzwoni, ani wew nocy, jak się zdrzemniiesz na końcowym grzecznie na dwór nie wycipi ino jeżdżasz w te i nazod do jasnego. (...) Bimby bez kondzia to jak rolwaga bez kuciera.*

*Jakie te bimby bez te lata nie były? Najsampierw konne. Z górki ciągnął jeden śrup, a pod górkę trzeba było silnikowi dodać drugiego i biegi mieszać batem... A zaś potem te elektryczne, letnie zez balkonem, abo te zez jednym drażkiem, co spadywał z drutu, pamiętacie? A przyczepy: „dwa pokoje z kuchnią” – zupełnie jak wew chacie, abo te zez zmienianymi oparciami wew krzesółkach, że jak kto był przeciw, to nie musioł jachać z prądem. Kiedyś to na bimbach wisiały winogrona. A teraz co? W tych szklanych akwariach? Same sardynki! A jak już się jedzie zez „Kolejorza” to człek jak śledź wychodzi plaskaty jak fładra.*

*Wej, a autobusy! „Stary”, pozywane „osy”, „ZIS-y” – „chrabole” zez skłapywanymi drzwiami, abo zaraz po wojnie te angielskie prawicowe karadeje bez z lewej strony szoferki.*

*(...)Wiara mi czasem trzeszczy na mieście, żeli*

MPK ma tyle kłopotów, to po co trzymie jeszcze orkiestry – i jeszcze szyje im zielone jak bimby obleczenia? A ja wtedy godom – nie wiecie czemu? Bo to jest jedyne, jedynące, za co wszyscy bez wyjątku MPK klaskają, szak nie? (...)

Tyle Marych. Potrzebny tłumacz? Nie sądzę, w końcu to było po polsku. Jednak „pisana” gwara to nie jest to. Marych nie byłby idolem poznaniaków, gdyby nie „ożywienie” tej postaci przez Mariana Pogasza. Ten urodzony w Krakowie (ale uważający się za poznaniaka – czy gdyby urodził się w samolocie, to byłbym pilotem?) aktor znakomicie wczuwał się w rolę, a dodatkowo, dzięki zbieżności imion z kreowaną postacią, często był z nią utożsamiany. Juliusz Kubel często miał za złe słuchaczom gawęd, że nie pamiętają, kto jest autorem *Blubrów*, wszystkie zasługi przypisując Pogaszowi. Sam wykonawca bardzo się starał, aby publiczność umiała odróżnić go od Marycha. Na estradzie zawsze występował w garniturze, pod krawatem sugerując wyraźnie, że nie jest graną postacią, choć to przecież Marych przyniósł Marianowi największą popularność. Przez słuchaczy radia *Merkury* Pogasz corocznie był nominowany do tytułu „Wielkopolanina Roku”. Kiedy w 1998 roku w lokalnym wydaniu *Gazety Wyborczej* ogłoszono konkurs na wybór osoby, której należy się pomnik w Poznaniu, nieco żartobliwie do wybitnych Wielkopolan jak: profesor Wiktor Dega, prezydent Cyryl Ratajski, król Przemysł II dodano postać Starego Marycha. I w plebiscyście czytelników Marych zwyciężył!

Do tego prezes radia *Merkury* – Piotr Frydrysek publicznie oświadczył, że pomnik Marycha stanie! Nie było już odwrotu. Czytelnikom *Gazety* i słuchaczom *Merkurego* pozostało tylko opisać, jak wyobrażają sobie tę znaną jedynie z głosu postać. Po żarliwych dyskusjach (czy Marych ma mieć na gowie krymę z daszkiem, czy beret z antenką i insze ważne problemy) wyszło z tego to, co właśnie oglądamy na Półwiejskiej. Autor gawęd początkowo był przeciwny materializowaniu postaci, chciał, aby jego bohater pozostał jedynie głosem z radia i wyobrażeniem. Zdanie zmienił po śmierci odtwórcy roli (Marian Pogasz zmarł w Sylwestra 1999 r.). Wcześniej już uznano, że Marych powinien mieć rysy twarzy kreującego go aktora. Ciężko chory Pogasz zdążył jeszcze pozować rzeźbiarzowi Robertowi Sobocińskiemu, poznaniakowi z Łazarza – dzielnicy, w której realiach umieszczono postać Marycha. Szybko też zdecydowano, że pomnik nie może mieć cokołu – Marych to jeden z nas, musi stać na ulicy, wśród przechodniów. Rzeźby każdy musi dotknąć, stanąć przy niej, podać pazurę i zrobić sobie zdjęcie z nią, jak z przyjacielem. Miał stać się dla Poznania tym, czym dla Łodzi Ławeczka Tuwima albo Wieczny Student dla Warszawy. Jedyną logiczną lokalizacją był też początkowo Rynek Łazarzski, konkretnie wysepka z przejściem dla pieszych przy ul. Głogowskiej obok przystanku tramwajowego. Jednak ostatecznie zdecydowano się na ustawienie pomnika na Półwiejskiej przy placu Wiosny Ludów. Uznano, że w tym miejscu zobaczy go więcej poznaniaków i turystów, będzie Marych jednym z tysięcy przechodniów przemierzających poznański deptak. Uroczystość odsłonięcia rzeźby odbyła się w pierwszy dzień wiosny 2001 r. Bimbą z Łazarza (niestety, reprezentacyjny motyl był akuratnie nie na chodzie...) przyjechał dziecięcy zespół *Łejery* (Łe, jery! to takie poznańskie O, rety!), który zaśpiewał piosenkę o Marychu, potem krótko przemówili inicjatorzy przedsięwzięcia i wreszcie prof. Stefan Stuligrosz (też *echt poznaniok*) zdjął z rzeź-

by zakrywając ją plachtą. Od tego czasu Marych jest kumplem mieszkańców śpieszących tędy do pracy. Turyści fotografują się z nim i z zainteresowaniem czytają napis u stóp postaci: „Stary Marych. Postać radiowa, którą w latach 1983–1999 ulepili z poznańskiej gwary i wielkopolskiej duszy Juliusz Kubel i Marian Pogasz”.

Śmierć aktora przerwała cykl gawęd. Nikt w Poznaniu nie wyobraża sobie, aby ktoś inny mógł czytać teksty jako Stary Marych. Dziś w radiu *Merkury* gwarowe felietony z cyklu *Blubry Heli przy niedzieli* prezentuje Daniela Popławska. I choć śmiejemy się z jej *brawęd*, bo przecież autor ten sam, to... jednak to nie jest to, brak nam charakterystycznego *czejs*, *wiaruchna kochano!* i jedyne go w swoim rodzaju akcentu.

Czy Czytelnicy wybaczą, że dziś nasz tramwaj stał w miejscu? Czy nie dziwi ich, że fikcyjnemu Marychowi poświęciliśmy cały odcinek – więcej niż Adamowi Mickiewiczowi, Janowi Kochanowskiemu, a nawet Janowi Pawłowi II, których pomniki też mijaliśmy? Cóż, z autora *wyłaża* dusza *bitej pyry*, szanujący ponad wszystko tradycję swego regionu. A więc: *stój se, Marych skromnie, szpycuj na wiarę, co kole Ciebie przetwiero się w te i nazod, a my jacy dymy dalej. Letymy, bo nom bimba zgonnie!*

Piotr Dutkiewicz

Źródła:

Tytuł odcinka jest tytułem zbioru felietonów Juliusza Kubla, tekst gawędy *Chorobne bimby* autorstwa Juliusza Kubla pochodzi z dwutygodnika *Z życia MPK* nr 9 (227) z 12.05.1985 r.

*Słownik gwary miejskiej Poznania* pod red. M. Gruchmanowej i B. Walczaka Wyd. Naukowe PWN 1997 r.

W. Karolczak *Wychodek tyłkiem, czyli repolonizacja wyglądu miasta w pierwszych latach niepodległej Rzeczypospolitej. Kronika Miasta Poznania* nr 4/1998.

W. Bartkowiak *Z poznańskiej gwary i wielkopolskiej duszy. Kronika Miasta Poznania* nr 2/2001.

Listy do redakcji

## Sięciówka

Dnia 14.01.2002 r. jechałem solarisem 1379 na linii 90. Podążyłem na Politechnikę, gdzie musiałem być o godz. 11:00, tak aby zdążyć na konsultacje i pozalać wiele innych spraw. Byłem zadowolony z bardzo sprawnej jazdy kierowcy, gdyż zależało mi na czasie. Nagle, na ul. Słowiańskiej przy PeST-ce, do autobusu wsiedli kontrolerzy firmy Konsol. Zażądali biletu. Tradycyjnie pokazałem im go przez okienko w portfelu. Jeden z nich poprosił o podanie biletu do ręki. Uczyniłem to, po czym kontroler, po uprzednim wyginaniu i naginaniu mojego trzymiesięcznego biletu sieciowego, oddał mi wraz z nim i legitymacją w kierunku drugich drzwi (ja siedziałem całkiem z przodu). Zawolałem go, żeby wrócił. Kontroler nie zareagował. Podeszedłem do niego, gdy autobus zatrzymywał się na przystanku i nie mając wyboru, musiałem wysiąść (ponieważ on opuścił pojazd z moją legitymacją i sieciówką w rękę). Tam poinformowałem go, że moja sieciówka jest najprawdopodobniej fałszywa i że mi ją zabierze dając pokwitowanie. Powiedział również, że będę mógł odebrać ją w budynku dyrekcji MPK na Głogowskiej dziś do godz. 15:00 lub jutro rano. Pomijając nerwy i stracony czas na przystanku Słowiańska, po spóźnionym załatwieniu swoich spraw, udałem się na Głogowską (około godziny

14:30). Tam dowiedziałem się, że nie ma żadnej sieciówki, a takie sprawy załatwia się w Konsolu. Pani z Głogowskiej była jednak na tyle uprzejma, że sama zadzwoniła do Konsolu, gdzie również nie było sieciówki. Wróciłem do domu, skąd zadzwoniłem do Konsolu z pytaniem, czy już jest. Oczywiście, nie było. Powiedziano mi poza tym, że mam sobie dzwonić i się dowiadywać. W międzyczasie postanowiłem zadzwonić do dyrektora MPK, pana Tulbackiego, któremu przedstawiłem sytuację. Zostałem zapewniony, że mogę przyjść z samego rana i będzie wszystko załatwione. Zrobiłem tak, choć wcale nie z samego rana, a dopiero około godziny 8:30. Okazało się, że i tak przyszedłem na próżno. Sieciówki nie było w dalszym ciągu. Zadzwoniono przy mnie do Pana Kontrolera i okazało się, że jest on dopiero w drodze. Poczekaliśmy kolejne 30 minut. W końcu dotarł. Jego zarzuty to zła czcionka, zła zalaminowanie, krzywo naklejony znaczek (choć na przystanku mówił tylko o tym drugim). Sieciówka trafiła do jednego z sąsiednich pokoi i po dwóch minutach okazało się, że nie jest fałszywa.

Dodam tylko, że bilet ten został zakupiony w firmowym punkcie MPK na os. Sobieskiego. Nie rozumiem, dlaczego tam nikt nie przyjrzy się dokładniej biletowi okresowemu przed jego sprzedażą. Nie rozumiem też procedury sprawdzania biletów. Jakim cudem na ul. Głogowskiej sprawdzono tę sieciówkę w ciągu dwóch minut? I wreszcie nie mogę rozumieć procedur panujących w MPK i Konsolu. Zabiera się pasażerowi sprzedany bilet i każe po niego przyjeżdżać, a na dodatek nie są dotrzymywane ustalone przez te firmy terminy. Dlaczego kontroler, który się pomylił (albo sprzedawczyni która sprzedała zły bilet – nie moja sprawa) sam nie przywiezie tego biletu po sprawdzeniu pasażerowi? W końcu czas i nerwy pasażera nic nie kosztują w odróżnieniu od np. minimalnych kosztów zwrócenia uwagi sprzedawcom, lepszego przeszkolenia kontrolerów, czy odwożenia niesłusznie zabranych biletów pasażerom do domów, albo chociaż na wskazaną przez nich końcówkę. Nawiasem mówiąc, drugi z kontrolerów od początku uważał, że bilet jest prawdziwy.

W sumie załatwienie wszystkich opisanych spraw zajęło jakieś trzy godziny i było dla mnie bardzo niemiłym doświadczeniem. Ale zgodnie z regulaminem, każdy pasażer musi się liczyć z możliwością podważenia autentyczności posiadanego przez niego biletu.

Grzegorz Narkiewicz

### Przystanek

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań  
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań  
E-MAIL REDAKCJI: przystanek@o2.pl  
REDAKTOR NACZELNY: Adam Konieczka, tel. 504398490  
ZASTĘPCA RED. NACZ.: Jarosław Girstun  
ZESPÓŁ REDAKCYJNY: Tomasz Albrecht, Adam Białas, Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński  
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Sebastian Basoń, Marek Drewniak, Grzegorz Fedoryński, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Rafał Lamch, Krzysztof Lipnik, Mariusz Madej, Łukasz Nowicki, Marcin Pejski, Marcin Połom, Natalia Rychlewicz, Olaf Skrzymowski, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschiok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki  
SKŁAD I EDYCJA STRON WWW: Adam Konieczka  
DRUK: GRYF-DRUK, ul. Jana Pawła II, 61-139 Poznań

Redakcja nie zwraca tekstów nie zamówionych i zastrzega sobie prawo do ich redagowania, skracania oraz opatrywania własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń.