

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 3 (3)
26 lutego 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Z kraju i ze świata

■ **Berlin (metro).** Tamtejsze metro obchodzi właśnie 100-lecie istnienia. Z tej okazji 15 lutego (dokładnie 100 lat po pierwszej) zorganizowano drugą „jazdę ministrów”. Na wyłączonych na czas przejazdu torach stacji Warschauerstr. ustawiony został pociąg typu AI i najnowszy niskopodłogowy pociąg na mały profil tunelu. Po okolicznościowych przemowach pociąg AI 294+722+262+737+7 przejechał do stacji Gleisdreieck, gdzie nastąpił transfer pasażerów do Muzeum Techniki. Chwilę później dotarł także drugi pociąg. Z Warschauerstr. można się było później udać w historyczną podróż także składem wagonów serii All, które po wykonaniu jednego kółka do Uhlandstr. zjechały z powodu defektu. Obchody trwać będą do końca roku i każdego miesiąca na jeden dzień będą uruchamiane historyczne pociągi na różnych trasach. Pierwszym takim dniem był 18.02., kiedy na liniach **U1** i **U15** cały dzień kursował wspomniany pociąg AI.

■ **Będzin (autobus).** Z dniem 1 lutego zmieniona została trasa linii **616**. Jednocześnie uruchomiona została nowa linia autobusowa **613**, jako wyodrębniona z **616** i przeciwbieżna do niej. Linie te mają wspólny obieg wozów. Nowe trasy są następujące: **616** Będzin Kościuszki – Dworzec PKP – Stadion – osiedle Syberka BUT Będzin – Kościół – Przychodnia – osiedle Zamkowe – Będzin Rondo – Stadion – Cmentarz – Sosnowiec Szpital Wojewódzki – Będzin Elektrownia – Kościuszki; **613** Będzin Kościuszki – Cmentarz – Sosnowiec Szpital Wojewódzki – Będzin Elektrownia – Stadion – osiedle Syberka BUT Będzin – Kościół – Przychodnia – osiedle Zamkowe – Będzin Rondo – Stadion – Dworzec PKP – Kościuszki. Tak więc jadąc teraz jakkolwiek z wymienionych wyżej linii z osiedla Syberka do centrum, przy okazji „zwidzimy” osiedle Zamkowe.

■ **Będzin (autobus).** Z terenu dworca autobusowego w Będzinie, zlokalizowanego przy ul. Kościuszki, zniknęły wszystkie wiaty przystankowe.

■ **Bytom (autobus).** Prywatny przewoźnik obsługujący linię KZK GOP nr **147**, czyli firma Delta s.c., mniej więcej z końcem ubiegłego roku wzbogaciła się o kolejny autobus. Jest to jelicz M11 pochodzący z PKM Jastrzębie-Zdrój, gdzie miał numer 231. Zauważono też innego jelicza M11, jednak dotąd nie udało się ustalić jego pochodzenia.

■ **Chorzów (tramwaj).** Wreszcie ruszyły prace nad budową następcy niezwykłego wagonu roboczego 105N-124R, który był stycznikową, dwukierunkową stopiątką z żurawiem hydraulicznym. Drugie wcielenie (124”R) powstanie na bazie skreślonego

20.11.2001 r. wagonu 105N-572 (był to ostatni wagon typu 105N, jaki dotarł do WPK Katowice), który w połowie lutego stracił naklejki ze swoim starym numerem, a otrzymał nagryzłony kredą numer 124R. Oczywiście, oficjalnie to tylko remont kapitalny starego 124R, z którego pozostały już smętne resztki.

■ **Katowice (tramwaj).** 22 lutego w godzinach południowych na placu Wolności w Katowicach wykołoił się chorzowski skład 105Na 659+660, obsługujący jeden z pociągów linii **13**. Motorowy prowadzący go ze zdecydowanie zbyt dużą prędkością spowodował wypadnięcie z szyn na łuku drugiego wagonu, który po zerwaniu sprężów i kabli znalazł się na trawniku. Nikt nie ucierpiał. Na feralnym łuku prawie natychmiast zawisło ograniczenie prędkości jazdy do 5 km/h.

■ **Kraków (tramwaj).** 19.02. w środku nocy (o godzinie 3:40) do MPK dotarł sygnał, że niezidentyfikowany pojazd na wysokości zalewu (al. Solidarności) wypadł z drogi, wpadł na torowisko i ściął słup trakcyjny. Pojazdem tym okazał się fiat tipo, którego kierowca rozwinął prędkość niemalże kosmiczną. Auto postanowiło skorzystać z torowiska. Przez kolejne siedem godzin trwała naprawa zerwanej sieci oraz wymiana słupa. Linie tramwajowe **4**, **16**, **17**, **21** i **22** kursowały trasami objazdowymi, a MPK na odcinku CA HTS – pl. Centralny uruchomiło zastępczą komunikację autobusową. Rzecznik MPK zapowiedziała, że firma wystąpi do nieszczęsnego „motorniczego” fiata o zwrot kosztów związanych z wprowadzeniem zmian w funkcjonowaniu komunikacji tramwajowej oraz zastępczej autobusowej. Pierwszy tramwaj przejeżdża bowiem al. Solidarności o godzinie 3:50 (linia 4).

■ **Moskwa (tramwaj).** 17 lutego w Moskwie odbyła się akcja przeciwko planowanemu zlikwidowaniu torów tramwajowych na Leningradzkim prospekcie rosyjskiej stolicy. Władze miasta podjęły decyzję o zamknięciu linii w związku z budową nowej autostrady, której linia tramwajowa, ich zdaniem, przeszkadza. W celu budowy trzeba było zlikwidować tylko 2 km linii, ale ze względu na brak pętli planuje się zniszczyć jeszcze dodatkowe 4 km i rozszerzyć prospekt do 16 pasów. Przeciwko ostatnim planom występują członkowie komitetu społecznego Mieszkańcy Moskwy – Za Tramwaj. W czasie niedzielnej akcji prowadzili oni agitację w wagonach, rozdawali ulotki pasażerom i rozklejali je na przystankach. Pasażerowie oraz motorniczowie potraktowali akcję ze zrozumieniem. Według opinii większości pasażerów, zlikwidowanie linii znacznie pogorszy komunikację w tym rejonie Moskwy.

■ **Lublin (trolejbus).** Wszystkie lubelskie trolejbusy, które MPK zakupiło od MZA Warszawa zostały wpisane na stan przedsiębiorstwa. Rozpoczęto remont kolejnych dwóch ex warszawskich trajtków o numerach T038 i T015 (w Lublinie odpowiednio: 824 i 835), zaś trolejbusy, których remont rozpoczął się wcześniej, dostały numery: 821 (ex T017) i 832 (ex T028).

■ **Płock (autobus).** Na wiosnę KM Płock zapowiada zmianę trasy linii **22**. **22** razem z popularną dziewiętnastką stanowi główną oś przepływu pasażerów przez miasto. Po zmianie **22** będzie omijać dwa wielkie osiedla i jechać przez osiedle Łukasiewiczza, które – jak powiedział prezes KM Płock Marek Sawicki – było do tej pory uszkodzone, jeżeli chodzi o liczbę połączeń. Teraz również z tej części miasta będzie można bez przesiadki dojechać albo do szpitala, albo na Podolszyce. Dziwne, że dopiero teraz KM Płock wpadła na taki pomysł.

■ **Radom (autobus).** W pierwszej połowie lutego rozstrzygnięty został przetarg na obsługę linii hipermarketowej **50**. Oferty złożyły MPK Radom i PKS Radom. Lepsze warunki przedstawił PKS, w związku z czym jego jelicz M121M nr 301 nadal będzie kursował na trasie z Hypernowej do placu Kazimierza i z powrotem. Umowa obowiązuje do 31 grudnia 2002 roku.

■ **Radom (autobus).** Od 11.02.2002 r. w związku ze zmianą trasy linii **14** i postulatami mieszkańców ulicy Starokrakowskiej, swoją lokalizację zmienił przystanek Toruńska dla linii **14**, **16**, **25** w kierunku ulicy Wierzbickiej. Został on cofnięty do pierwszej zatoki za skrzyżowaniem z ulicą Limanowskiego.

■ **Radom (autobus).** 18 i 19 lutego w Skaryszewie odbyły się „Wstępy” – tradycyjne targi końskie, znane w całej Polsce. W związku z tym wydarzeniem MZDiK uruchomił po cztery dodatkowe, przedpołudniowe kursy linii podmiejskiej **B** z każdego krańca, czyli z Dworca Linii Podmiejskich w Radomiu jak i ze Skaryszewa. Ponieważ konie pojawiały się prawie wszędzie, korekcie poddano też trasę linii **B**. Przystanki Skaryszew / Poradnia (na ulicy Skłodowskiej-Curie) oraz Skaryszew (pętla końcowa na ulicy Mickiewicza) zostały czasowo zamknięte, a zamiast nich uruchomiony był tymczasowy przystanek krańcowy Skaryszew, zlokalizowany na rynku.

■ **Radom (autobus).** Od dnia 23.02.2002 r. w związku z koniecznością poprawy obsługi komunikacyjnej cmentarza na Firleju oraz Gołębiowa i Potkanowa, zmieniły się rozkłady jazdy linii **4** i **17** w dni wolne od pracy. Na linii **4** uruchomiono dodatkowe kursy w soboty około godziny 9:00 oraz

w niedzielę i święta około godziny 9:00 i 10:00, zaś na linii 17 – około godziny 5:00 i 6:00. Ponadto część kursów uległa kilkuminutowym przesunięciom.

■ **Radom (autobus).** Jak się okazało, PKS Radom zrobił wszystkim niespodziankę i zamiast kapeny thesis do obsługi linii nocnej 101, wystawił „mikroba” w postaci pierwszego na świecie autosana A613MN. Busik o numerze taborowym 302 w nocy jeździ na 101, a za dnia obskakuje okoliczne wsie wożąc ludzi trudniących się handlem dobrami szybkozbywalnymi (osoby sprzedające ponoć bardzo go sobie chwala, bo jest gdzie jajka czy mleko postawić). PKS kupił go w cenie promocyjnej 200.000 zł (cena katalogowa to około 280.000 zł). Była ona promocyjna prawdopodobnie dlatego, że wcześniej był to egzemplarz testowy firmy Autosan. Wskazuje na to między innymi kolor pojazdu – według różnych źródeł jest on brązowo-żółtawy, miodowo-brązowy, albo nawet „bigosowy”. W każdym razie zdecydowanie odbiega od firmowych barw PKS Radom (patrz: zdjęcie jelcza M121M-301 – tylko w wersji internetowej *Przystanku*). Jedyną oznaką przynależności do PKS jest naklejone z przodu logo firmy.

■ **Ruda Śląska (autobus).** Obsługująca komunikację na zlecenie ZKZ GOP prywatna firma Rud-Pol-OPA wprowadziła numerację swojego taboru. Traktować to należy jako pozytywny trend – coraz więcej firm przewozowych w GOP-ie numeruje swój tabor.

■ **Szczecin (autobus).** Zarząd Komunikacji

Miejskiej pod koniec swego istnienia nie był skłonny do chwalenia się pozytywnymi zmianami w komunikacji. Z tego też powodu szczecińscy miłośnicy o wydłużeniu linii 54 dowiedzieli się dopiero z uruchomionego pod koniec grudnia 2001 r. na stronie ZKM (www.zkm.szczecin.pl) internetowego rozkładu jazdy, pomimo że zmiana rozkładu weszła w życie 3.10.2001 r. Kursy autobusów 54 w godzinach 5–7, 14–16 oraz wybrane o 21 i 22 wydłużone zostały do Zakładów Mięsnych „Agrif”. Komunikacja miejska powróciła tam po ponad 5 latach nieobecności.

■ **Szczecin (tramwaj).** Na początku stycznia do zajezdni Niemierzyn po remoncie przekazano wagony 105N 590+591 (ex Pogodno 728+727). Wbrew wcześniejszym zapowiedziom wykonany zakres modernizacji był niewielki, a najłatwiej zauważalne nowości to przetwornice statyczne i żółte poręcze. Wagony 590+591 były ostatnimi przerzucenymi między zajezdniami w związku z dostawą nowych bulw. Zapowiada to także bliskie wycofanie doczep I / B4 z ruchu liniowego. Będzie ono mogło nastąpić jednak dopiero wtedy, gdy Niemierzyn upora się z uruchamianiem czterech z pięciu składów stopiątek. A na to jakoś nie chce się zanosić, czego najlepszym dowodem było pojawienie się pod koniec stycznia solówek 596 i 598 na liniach 3, 4, 11 i 12.

■ **Szczecin (tramwaj „rzymski”).** Z dniem 31.12.2001 r. przenumerowano ostatnie wagony robocze ze starymi, rzymskimi numerami taborowymi – wszystkie z zajezdni Gołęczin. Oto lista

zmian: 033 – lorka (ex 037), 034 – pług lemieszowy N (ex LXIV), 035 – pług wirnikowy Bremen (ex XII”), 036 – pług lemieszowy N (ex LIV), 037” – solarka Bremen (ex III”).

■ **Tychy (trolejbus).** Po 17 latach przerwy wznowiona została rozbudowa sieci trolejbusowej. Rozpoczęto prace przy wieszaniu sieci trakcyjnej nad ulicą Jana Pawła II (dawniej Krasickiego) na odcinku od Armii Krajowej do skrzyżowania Dmowskiego / Roweckiego. Pierwszymi działaniami było zawieszenie zwrotnicy trakcyjnej zjazdowej za skrzyżowaniem ulic Armii Krajowej i Jana Pawła II (wg kierownictwa TLT dlatego, „żeby kierowcy się nauczyli, że tam jest zwrotnica”), a także rozpisanie przetargu na instalację brakujących kilkunastu słupów trakcyjnych (około 90% słupów stoi od 1985 roku i wg TLT są w bardzo dobrym stanie). W marcu rozpoczną się prace przy wieszaniu sieci, a najpóźniej w maju nastąpi uroczyste otwarcie. Miejski Zarząd Komunikacji jeszcze się nie określił co do zlecenia odpowiedniej ilości przewozów po nowej trasie. Prawdopodobnie więc będzie to zaledwie 1 lub 2 trolejbusy na linii E relacji Tychy Dworzec PKP – Roweckiego – Jana Pawła II – Paprocany. Ale lepsze to niż nic. Pamiętajmy, że władze miasta nadal się ze spółką TLT nie kochają i ciągle kombinują jak ich tu oskubać...

Remigiusz Grochowiak, Jakub Jackiewicz, Bartosz Mazur, Jakub Putyra, Olaf Skrzymowski, Andrzej Soczówka, Tomasz Szydłowski, Valeri Tikhonov, Krzysztof Utracki, www.trolejbusy.prv.pl

Sporo kraks

Od dłuższego czasu w mokotowskiej zajezdni trwa remont rozbitego na rondzie Babka (obecnie Radosława) 14 stycznia br. w wypadku z bulwą nr 2122+2123 składu 105Nf 1434+1433. W chwili obecnej wóz 1434 ma odpawaną część przodu, która po wypadku była bardzo poważnie rozbita. Dospawano już za to fragment uszkodzonej ramy. Jednak wagon ten na pewno szybko na linię nie wyjedzie. Także wspomniana wyżej bulwa wciąż stoi nietknięta na Żoliborzu. Przód czekającego na lepsze czasy wagonu 2122 pokrywa plandeka.

Warto też zauważyć, że w obecnym czasie to nie R-4 bryluje w ilości rozbitych pojazdów. Boiem to mokotowska zajezdnia ma najwięcej niesprawnych wagonów. Dopiero co tamtejszą „remontówkę” opuścił skład 105Na 1188+1189, poważnie uszkodzony po zderzeniu z betoniarką na ul. Marymonckiej. Wyklepano także wagon 105Ne-1404, który miał rozbity cały przód po zderzeniu wóz-wóz ze składem 105Na 1202+1203 na skrzyżowaniu Wołoskiej z Woronicza (czyli pod samą zajezdnią). Wspomniani już wagon 1203, który miał rozprute pół lewego boku, także opuścił już bramę zajezdni (jednak jego remont trwał długo, bo konstrukcję spawano oraz prostowano, a przez dłuższy okres brakowało również poszycia). Poza tym, zajezdnia praktycznie przestała się interesować odstawnymi poza halę wagonami: 105Nb-1382, który uległ poważnemu rozbiciu (wraz ze zniszczeniem aparatury elektrycznej) po uderzeniu w słup trakcyjny na terenie zakładu oraz 116Na/1-3013, który został rozbity na ul. Andersa zarówno z przodu, jak i z tyłu po zderzeniu wóz-wóz składów 13N 424+404, 116Na/1-3013 oraz 105Nf 1432+1431. Stopiątką jest już w znacznym stopniu rozszabrowana (brak poręczy, okien oraz wielu innych elementów) i cze-

ka na podmięę pudła; stoszesnastka natomiast niszczała coraz bardziej na torze odstawnym i również, mimo oficjalnego zakazu, zaczynało brakować w niej coraz większej ilości elementów. Wagon ten nie był na razie remontowany z powodu poważnego uszkodzenia przegubu – nikt za bardzo nie wiedział, jak się do tego zabrać, a gwarancja udzielona przez Alstom już dawno się skończyła. Jednak kilka dni temu w końcu zapadła decyzja – po ponad 10 miesiącach oczekiwania, wagon załadowano na lawetę samochodową i wywieziono na naprawę do chorzowskiej fabryki.

Poniedziałek 4 lutego br. był jednym z sądnych dni warszawskiej komunikacji. Mimo bardzo ładnej pogody, zdarzeń tramwajowych tego właśnie dnia było wyjątkowo dużo. Jednak, oprócz „zwykłych” kolizji, doszło do dwóch groźnych wypadków typu wóz-wóz. Obydwa zdarzyły się w ścisłym centrum miasta, na ul. Marszałkowskiej i na ponad godzinę kompletnie sparaliżowały ruch zarówno tramwajowy, jak i samochodowy. Straty były znaczne i w sumie wyniosły ponad 33 tysiące złotych. Do pierwszej kraksy doszło o godzinie 12:48 na skrzyżowaniu Marszałkowskiej z ul. Królewską. Jadący w stronę Służewca mokotowski skład 105Na 1378+1377 linii 18 uderzył w tył nagle hamującego, z powodu wtargnięcia pieszego na torowisko, składu 105Na 1178+1179 linii 36. Na miejscu szybko pojawiły się służby ratownicze. Pogotowie Sieciowe złożyło uszkodzony pantograf wozu 1378, Pogotowie Torowe upaliło powgniatane części wagonów, a Pogotowie Ratunkowe odwiozło do szpitala 72-letniego mężczyznę, który doznał obrażeń twarzy. Ponadto, na miejscu pojawił się samochód ciężarowy marki Tatra, który miał w razie potrzeby odholować do zajezdni uszkodzone wagony. Jednak mimo sporych strat (połamane sprzęgi, uszkodzone ramy podderzakowe, powyginane blachy i odgar-

niacze oraz powybijane szyby), które oszacowano na sumę ponad 18 tysięcy złotych, tramwaje zjechały do zakładu samodzielnie: 1178 solo, 1179 i 1378 połączone w skład oraz 1377 również solo. Największych uszkodzeń doznały wagony 1378, który ma poważnie rozbity przód oraz 1179, który ma z kolei roztrzaskany tył. W trwającym prawie godzinę zatrzymaniu utknęło wiele składów. Bardzo dużo innych skierowano objazdami.

Podczas gdy zatrzymanie przy Królewskiej trwało już prawie 40 minut, przystanek dalej (na skrzyżowaniu Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej) doszło do kolejnego wypadku. O godzinie 13:26 znów zderzyły się tramwaje, tym razem jadące w stronę placu Bankowego. Żoliborski skład 105Na 1112+1113 linii 35 uderzył w tył zatrzymującego się na przystanku składu 105Nf 1448+1447 linii 4. Tym razem na szczęście obeszło się bez rannych, jednak straty były podobne (ponad 15 tysięcy złotych). Rozbiciu uległ przód wagonu 1112 oraz tył 1447, połamano także sprzęgi międzywagonowe. Tutaj zatrzymanie trwało „tylko” 16 minut (służby ratownicze były blisko) i utknęło w nim 10 składów. Po wypadku wagony (w składach) zjechały na pętlę Marymont, gdzie załatwiono stosowne formalności. Stamtąd udały się do zakładów.

Winę za wypadki ponoszą motorniczowie składów uderzających. Choć nie bez znaczenia było oślepiające słońce, które tego dnia intensywnie świeciło w stolicy oraz głupota pieszych, którzy wtargnęli na torowisko na czerwonym świetle. Obecnie wszystkie cztery składy są remontowane w swoich macierzystych zajezdniach. Stopiątki 1448+1447 wyjechały już nawet ponownie na linię.

Dodam też, że ostatnio doszło jeszcze do trzech podobnych wypadków. W czwartek (31.01.2002 r.) o godzinie 14:31 doszło do zderzenia składów 105Na 2004+2003 linii 13 oraz 105N2k 2066+2067

linii 26 w al. Solidarności na przystanku przy Dworcu Wileńskim. W tej kraksie straty nie były duże – tylko wagon 2066 nabawił się kilku wgnieceń. Po 8-minutowym zatrzymaniu składy zjechały na awaryjną pętlę przy Dworcu Wschodnim, skąd udały się do swoich zajezdni. Drugie zderzenie tramwajów miało miejsce 16 stycznia na pętli Wiatraczna. O godzinie 18:25 zderzyły się ruszające z pętli w tym samym czasie składy linii 22 (13N 712+713) oraz linii 21 (105Na 1318+1317). Tutaj straty były większe. Wagon 1318 wykołysił się pierwszą osią pierwszego wózka, a jego przód został dosyć poważnie rozbity. Ponadto poza sieć wyszedł pantograf wozu 712, który oprócz tego miał solidnie wgnieciony bok. Zatrzymanie trwało 65 minut, a w czasie usuwania skutków zdarzenia dwukrotnie wyłączono napięcie w sieci. Obecnie wszystkie składy z tej kolizji wróciły już do ruchu. Najpóźniej wyjechał zestaw „parów”, które cały czas przechodziły rekonwalescencję na Żoliborzu. Trzeci podobny wypadek miał miejsce 22.02.2002 r. na łuku z ulicy Budowlanej w Rembielińskiej. W tył stojącego na przystanku składu 13N 672+641 linii 1 najechał z dużą prędkością próbujący przejechać na zielonym świetle skład 105Na 1340+1339 linii 25. Na skutek zderzenia najbardziej ucierpiał pierwszy wagon ze składu stopiątek, który ma poważnie rozbity przód. Także tył wagonu 641 nie wygląda najlepiej. Ponadto połamaly się sprzęgi oraz powyginały blachy. Ucierpiał jeden pasażer, którego przewieziono do szpitala. Kraksa ta sparaliżowała ruch tramwajów na Bródnie, ponieważ większość składów zawrócono na awaryjnej pętli Odrowąża, zlokalizowanej przystanek wcześniej. W tej chwili oba składy przechodzą naprawy na swoich macierzystych zakładach. Trzynastki powinny już niedługo wrócić do ruchu, jednak R-2 pewnie będzie klepać 1340 przez kilka ładnych tygodni.

W związku z wypadkami zajezdnie znów mają pełne ręce roboty. A rozbiteków przybywa i przybywa. W tej chwili jest ich już tak wielu, że poza hałe mokotowskiej wozowni (tam jest ich najwięcej) wystawiono cztery wagony historyczne, które raczej źle znoszą garażowanie pod chmurką. Oby wkrótce się to zmieniło!

Krzysztof Lipnik, KMKM w Warszawie

Pocztówka z wakacji

– Split

Letni wypoczynek w 2001 roku spędziłem na malowniczej chorwackiej wyspie Korčuli. Oczywiście, nie byłbym sobą, gdybym nie rzucił choć okiem na jakąś miejscową komunikację miejską – wybór padł na „pobliski” Split. Mimo drakońskiej godziny, o której trzeba było wstać (4:30), by zdążyć na statek, moja Ania i ja dzielnie znieśliśmy ten trud. Miasto jest jednym z większych ośrodków miejskich w Chorwacji, drugim po Rijecę portem, a jedyną trakcją w komunikacji miejskiej Splitu jest trakcja autobusowa. Całość komunikacji leży w gestii firmy Promet-Split, która jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością. Autobusy tej spółki można też spotkać na liniach regionalnych i dalekobieżnych. Niestety, w mieście na najbardziej obciążonych liniach występuje konkurencja ze strony nieuczciwych przewoźników niezależnych, którzy podbijają pasażerów komunikacji regularnej poprzez jazdę tuż przed rozkładowym odjazdem przewoźnika miejskiego.

Wielkim zaskoczeniem dla mnie był tabor, który

dane mi było podziwiać w Splicie. Już w chwili przyjazdu do tego miasta (na Korčulę płynęliśmy właśnie ze Splitu) uwagę moją przykuły używane pojazdy z Europy Zachodniej. Miałem nadzieję, że bliższe oględziny pozwolą wypatrzeć jakiegoś ikarusa lub choćby sanosa – niestety, rozczarowałem się. Zdecydowanie najlicniejszą grupę wśród autobusów stanowią pojazdy Mercedes-Benz O305G. Oprócz tego dało się zauważyć inne modele tej marki i nieco mniej liczne autobusy MAN najprzeróżniejszych wersji (wśród nich m.in. SG192, SG240H, SL262, S218 i inne). Uzupełnieniem były autobusy takich producentów, jak Gräf Stift, DAF, Setra i Neoplan. Teoretycznie firmowe barwy Prometu to żółto-granatowe, jednak gros autobusów jeździ w najrozmaitszych reklamach (nierazko jeszcze w języku niemieckim), podkładach pod reklamy i pozostałościach po reklamach lub w barwach poprzedniego właściciela. Ciekawostką może być fakt, że sporo ponad połowa taboru to autobusy dwuczłonowe. Eksploatowane autobusy charakteryzują się bardzo słabą przewiewnością wnętrza, m.in. dlatego, że były konstruowane z myślą o użytkowaniu w zgoła odmiennych warunkach, dlatego też wielu kierowców jeździ z otwartymi przednimi drzwiami. W gąszczu zachodnioeuropejskiego autobusowego złomu wyróżniają się nowe autobusy Mercedes-Benz O345G, których jednak widziałem bardzo niewiele.

Trasy oznaczone są na małych żółtych tabliczkach, które są zawsze za przednią szybą, nawet jeśli akurat działa wyświetlacz. Numeracja taborowa nie pozwoliła dostrzec żadnych zasad w nadawaniu numerów autobusom. Bilety jednorazowe komunikacji miejskiej są bardzo drogie. Występują zarówno bilety jedno-, jak i dwustronnej kasowania. Promet-Split stosuje bardzo skomplikowaną taryfę będącą połączeniem dwóch różnych taryf strefowych i dodatkowo czynnika czasu podróży.

Niestety, komunikację miejską w tym słonecznym mieście miałem okazję podziwiać bardzo krótko, stąd brak jakichś dokładnych danych, zaś wielki ruch, samochodowy i pieszy bardzo utrudniają robienie dobrych zdjęć. Pozytywnie na materiał (i na mnie!) wpłynęła duża częstotliwość kursowania taboru – autobusy podjeżdżały pod obiektyw dosłownie jeden za drugim.

Bartosz Mazur, KMTM Chorzów Batory

Zmiany w warszawskiej komunikacji

Znów nastąpiły zmiany w kursowaniu warszawskiej komunikacji miejskiej. Z dniem 11.02.2002 r. linia 312 formalnie uległa likwidacji. W rzeczywistości została zawieszona już 23.06.2001 r. W tym miejscu warto przypomnieć niezbyt długą historię kursowania tej linii.

Linia zwykła okresowa 312 została uruchomiona 05.03.2001 r. Jej trasa prowadziła z pętli Zajezdnia Stalowa ulicami Stalową, Szwedzką, al. Solidarności, mostem Śląsko-Dąbrowskim, al. Solidarności, pl. Bankowym, Marszałkowską do pętli Centrum. Autobusy tej linii miały zastąpić bardzo popularną linię tramwajową 4, która kursowała na trasie: Czyszowa – Stalowa – al. Solidarności – Marszałkowska – Puławska – Wyścigi i została zawieszona z powodu kręcenia zdjęć do filmu „Pianista” R. Polańskiego na ul. Stalowej oraz przebudowy fragmentu al. Solidarności przy pl. Bankowym, gdzie powstawała nowa stacja metra Ratusz. Wprawdzie

dwa tygodnie wcześniej – kiedy zawieszono czwórkę – uruchomiono autobusową linię zastępczą 204, jednak jej trasa tylko częściowo pokrywała się z trasą tramwaju linii 4 i prowadziła (w uproszczeniu) z Zajezdni Stalowa ulicami Targową, al. Solidarności do przystanku Okopowa. To spowodowało, że pasażerowie udający się do centrum, wybierali autobusy przyspieszonej linii 512, która bezpośrednio łączyła centrum Pragi Północ ze Śródmieściem. Właśnie z powodu przecięcia linii 512 postanowiono uruchomić linię 312 kursującą w dni powszednie w godzinach szczytu. Po zakończeniu prac drogowo-budowlanych w pobliżu stacji metra Ratusz, 23.04.2001 r. przywrócono ruch tramwajów w ciągu al. Solidarności (pozostałe linie kursowały trasami objazdowymi od 17.03.2001 r.). W tym samym dniu wznowiono kursowanie linii 4, która została skierowana z Wyścigów ulicami: ..., Marszałkowską, Andersa, Mickiewicza, Słowackiego do pętli Potocka na Żoliborzu. Jako powód tej mocno kontrowersyjnej decyzji podano blokowanie przez tramwaje skręcające z al. Solidarności na pl. Bankowy przejazdu samochodom. W tej sytuacji ZTM postanowił utrzymać kursowanie linii 312 z jednoczesnym wydłużeniem trasy z pętli Centrum dalej ulicami Marszałkowską, pl. Konstytucji, Waryńskiego, Boya-Żeleńskiego do pętli pl. Unii Lubelskiej (powrót: ul. Boya-Żeleńskiego – pl. Unii Lubelskiej – ul. Marszałkowska – pl. Zbawiciela – ul. Marszałkowska – pl. Konstytucji). Po uruchomieniu kolejnych stacji metra: Świętokrzyska i Ratusz pasażerowie jadący z Pragi do Centrum wybrali mniej wygodny, ale szybszy sposób transportu w postaci tramwaju i metra z przesiadką na pl. Bankowym. W tej sytuacji linia 312 straciła znacznie na popularności, co w efekcie przyczyniło się do jej zawieszenia na okres wakacji (od 23.06.2001 r.). We wrześniu nadal utrzymano jej zawieszenie i w końcu zlikwidowano.

Od dnia 16.02.2002 r. zmieniła się trasa linii 164. W celu poprawy dojazdu do budowanej oczyszczalni ścieków Południe i nowych osiedli na Zawadach, autobus kursują z pętli Sadyba ulicami Powiślańska, Augustowska, Zawodowa, Spiralna, Kobyłańska, Tuzinowa, Syta, Metryczną, Bruzdową, dalej zawrotka na przystanku Kępa Zawadowska, następnie Bruzdową, Metryczną, Syta, Vogla, Przyczółkową do pętli Wilanów. Jednocześnie utrzymano dwa podjazdy (po jednym w każdym kierunku) z ul. Vogla boczną jezdnią ul. Przyczółkowej do przystanku Powsinek wykonywane przed godziną 8.00 w dni nauki szkolnej. Autobusy tej linii kursują w dni powszednie co 20 minut w godzinach szczytu i co 40 poza szczytem oraz co 40 minut w soboty, niedziele i święta (obsługę linii zapewniają odpowiednio: 2 brygady całodzienne + 2 szczytowe i 2 brygady całodzienne).

W związku z wybudowaniem przez Zarząd Dróg Miejskich przystanku autobusowego w al. Jerozolimskich za skrzyżowaniem z ul. Łopuszańską w kierunku Pruszkowa, od dnia 19.02.2002 r. skorygowano trasy objazdowe linii E-5, 177 i 717 w stronę pętli Ursus Niedźwiadek, Ursus (Prądmowska) i Piastów (Ogińskiego). Autobusy w/w linii zostały skierowane od skrzyżowania ul. Łopuszańska / Al. Jerozolimskie w lewo Al. Jerozolimskimi (z jednoczesnym wycofaniem z ulic: Kleszczowej i Ryżowej) i dalej odpowiednio:

- linia E-5 ulicami Sosnkowskiego, Pużaka, Sławka, Bohaterów Warszawy, Kościuszki, Cierlicką, Lalki, Władysława Jagiełły, Warszawską, Keniga do pętli Ursus Niedźwiadek;

- linia 177 ulicami Sosnkowskiego, Pużaka, Sławka, Bohaterów Warszawy, Kościuszki, Spisaka, Regulską do pętli Ursus (Prażmowska);
- linia 717 w Pruszkowie: Al. Jerozolimskimi, Królewska, al. Dwudziestolecia, w Piastowie: al. Ty-

siąclecia, al. Wojska Polskiego, ul. Sowińskiego do pętli Piastów (Ogińskiego).

Trasy w przeciwnym kierunku nie uległy zmianie. Na zmienionym odcinku trasy obowiązuje nowy przystanek Łopuszańska 04 (dla linii 177 i 717 jako

stały, dla linii E-5 – na żądanie). Przystanek Łopuszańska 04 zostaje jednocześnie uruchomiony na trasie objazdowej linii 373 (jako stały), której przebieg nie uległ zmianie.

Tomasz Kaczmarek, KMKM w Warszawie

Nowinki z Pyrogradu

Między przystankami

● **Nowości w ikarusach.** Wóz 1514, który przeszedł NG w Biskupicach w 2000 r., a wyświetlacze otrzymał rok później, jako pierwszy z ikarusów 280.26 otrzymał kilka dni temu głośniki, choć system informacji akustycznej jeszcze nie działa. Nasze typy do następnych takich innowacji to 1513 i 1518. Oba autobusy zostały niedawno wyposażone w wyświetlacze, teraz kolej na zapowiadanie przystanków.

● **Gratis.** 15.02. pasażerowie wagonu 1G-856 reklamującego Radio 88,4 FM nie musieli płacić za przejazd. Podróż dziewięcią brygadą linii 9 sponzorowała rozgłośnia reklamująca się na tym tramwaju oraz firma reklamowa Anonse.

● **Tajemnice Gajowej.** W Głosie Wielkopolskim z 15.02. ukazała się informacja o organizowaniu wycieczki (za drobną opłatą) do zajezdni przy ul. Gajowej. Jej organizatorem był pan Paweł Doma-chowski. Zbiórka była o godzinie 9:45. Przybyło ponad 20 osób. Przewodnikiem po zajezdni był jej mistrz, pan Konrad Dudkowiak który opowiadał o historii obiektu, opierając się na własnych wspomnieniach. Zainteresowani wiedzili prawie wszystkie obiekty (z wyjątkiem nieczynnych w sobotę ZNT), łącznie z budynkiem administracyjnym. Pogoda była rewelacyjna, co ułatwiało wykonywanie zdjęć.

● **Nowa jakość na przystankach.** W związku z wdrażaniem nowego programu komputerowego, dotychczasowe oznaczenia przystanków, umieszczone m.in. na wiszących na przystankach rozkładach jazdy w formacie xxxxx (gdzie „x” oznacza cyfrę), stosowane dość krótko po kilkuletnim używaniu formatu xxx-xx, zostały zmienione na format czterech liter i dwóch cyfr; np. przystanek Białczańska nosi teraz oznaczenie BIAL22.

● **Pohulał holender.** 19 lutego na linii 6 prawdopodobnie całodniową, choć rezerwową służbę pełnił tramwaj 1G-858. 3 dni później ten sam wagon przez pół dnia jeździł jako rezerwa za Dodatek.

● **Zauważyliśmy także...** 18 lutego solarisa U18 na linii 81 i zemuna 1581 na linijce nr 71. Tego samego dnia w roli rezerwy za 5/2 wystąpił helmut GT6-603, który tę linię zaszczylił jeszcze dzień później. Co ciekawe, kolejnego dnia widziano go także na PST.

● **Następny nekrolog.** Z głębokim smutkiem zawiadamiamy, że dnia 20.02. o godzinie 18:55, po krótkich cierpieniach, zakończył swój trwający od 1961 roku pracowity żywot na torowiskach Düsseldorfu i Poznania wagon GT8-660 (ex 2857). W wyniku zdarzenia, o którym szerzej piszemy w *Magazynie 995*, wóz ten oczekuje kasacji pod płotem zajezdni przy ul. Madalińskiego.

● **Już niedługo.** W końcowym stadium NG jest historyczna doczepka ND-456 – czekamy niecierpliwie, aż znów zaczniesz cieszyć nasze oczy.

● **Stare jak nowe.** Pyrogradzianie mogą się już przejechać składem 292+293, który przeszło tydzień temu wyjechał na linię po przebytej modernizacji. Niewątpliwie najciekawszą wiadomością jest ta, że drugi człon skasowanego GT6-609 został wstawiony do GT8-667, który teraz jako jedyny wóz z Düsseldorfu posiada na tylnej ścianie reflektor!

● **Fotografować, miłośnicy, fotografować!** Ostatnia ekspertyza stanu technicznego mostu Rocha wypadła niepokojąco niekorzystnie. W związku z tym ta przeprawa przez Wartę już w najbliższy poniedziałek ma zostać zamknięta. To ostatnia szansa, aby uwiecznić stary most i kursujące po nim autobusy linii 74, 90, A i N31. Trasy objazdów w chwili obecnej jeszcze nie są znane.

● **Nocna niespodzianka.** W nocy z 16 na 17 lutego MAN NL202-1006 obsługujący kursy na N32/3. To odważna innowacja, ale czy nie szkoda nowoczesnego autobusu wystawiać na łup nocnych wandalów?

● **Rezerwowe cuda.** W niedzielę 17 lutego jako rezerwa na linię A skierowany został ikarus 280-1150. Słowa podziękowania należą się tu dyspozytorowi, który swoją decyzją chciał oszczędzić pasażerom 42-minutowego oczekiwania na następny (najdroższy w mieście) autobus. Jednak nie ma różnicy bez kołców. Autobus po wykonaniu kursu z os. Kopernika nawrócił przy Centrum Handlowym M1 i podjechał na przystanek os. Rusa II z opóźnieniem, które wynosiło 16 minut. Kierowca tego prawdziwego „owysławiaczowego” przegubka pochodził z zajezdni Kacza i nieswojo czuł się w najwyraźniej obcych dla siebie rejonach Poznania. Pierwszy dylemat wystąpił po zjeździe z mostu Rocha – czy należy pojechać w prawo w Groblę, czy nieco w lewo w Mostową? Zły wybór został skorygowany przez pasażera, a ikarus wykonał niezwykle ciasną nawrotkę na tym skrzyżowaniu. Następne skrzyżowanie dostarczyło podobnych rozterek, gdyż nastąpił ostatecznie efektowny skręt z prawego (!) pasa w lewo, w Dowbora-Muśnickiego. Niewiele brakowało, a autobus zaliczyłby trasę używaną objazdowo przez linię A w czasie remontu ul. Podgórznej... Dalej poszło już bez problemów. Na przystanku Jugosłowiańska opóźnienie wynosiło 21 minut, dlate-

go przez tylną szybę ikarusa można było podziwiać jadącego niedaleko za nim Neoplana z napisem „A – os. Kopernika” na wyświetlaczu...

● **Na PST jak w GOP-ie...** Między 12 a 15 lutego w związku z wymianą szyn na łukach przy wjeździe na trasę PST, tramwaj nocny linii N21 kursował albo po jednym, albo po drugim torze w obu kierunkach. Na tor lewy (niewłaściwy) wjeżdżał przez przetokę za stacją Słowiańska. Tu pasażerowie zwykli wrzeszczeć wniebogłosy: „Rany! On pod prąd jedzie!”, lub „A jak coś pojedzie z przeciwnika, to co?!”. Podobną panikę nocka siała przejeżdżając przez przystanek Most Teatralny: „Łał, ale on drzwi nie ma!”. Tramwaj opróżnił się z pasażerów na przystanku Most Teatralny w ulicy Dąbrowskiego. Pusty jechał przed zajezdnią Gajowa, gdzie się trójkątował i dalej spełniał swe powołanie od Kaponierzy. Tymczasem, szwendający się po nasypie miłośnicy mogli uwiecznić niecodziennie pojawiające się na mieście pojazdy: drewny spalinową CSW-44 i roboczą eNkę 2048 torowców.

● **Lewego toru ciąg dalszy.** Prace torowe na trasie PST, które w ostatnich dniach wymusiły kursowanie N21 po lewym torze, będą kontynuowane w podobny sposób w dniach od 26 lutego do 1 marca.

Tomasz Albrecht, Adam Białas, Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Bartosz Kaj, Adam Konieczka, Grzegorz Narkiewicz, Maciej Rudzki

Magazyn 995

09.02. O lepszy przykład totalnej bezmyślności naprawdę trudno. Wracający z meczu 6/9 (168+167) kibice założyli się, czy jest możliwe samodzielne otwarcie drzwi w czasie jazdy. W pobliżu skrzyżowania ulic Ulańskiej i Grunwaldzkiej jeden z nich zerwał plombę i przekreślił pokrętko awaryjnego otwierania przy pierwszych drzwiach w drugim wozie. Drzwi nie otwierają się samoczynnie, a tylko zwalnia się blokada umożliwiająca ich ręczne otwarcie. Nie wiedział o tym owy pasażer i po prostu... oparł się o te drzwi, które wówczas otworzyły się. Młody mężczyzna wypadł z tramwaju doznając bardzo poważnych obrażeń. Wstrzymanie trwało 45 minut – następne tramwaje kierowano objazdami.

11.02. Na Kaponierze pękła 4 oś w pierwszym wozie składu 146+147 obsługującego 14/7. Spowo-

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
tramwaje					
88+87	TP S.A. nr 1033	żółty	-	barwy MPK	-
102+101	Gazeta Wyborcza	szary	-	barwy MPK	-
230+229	Nivea	niebieski	Klarin	niebiesko-kremowo-zielony	-
292+293	Ibuprofen	fioletowy	-	barwy MPK	po NG
603	Progres	niebieski	-	barwy MPK	-
autobusy					
1620	Junkers	żółto-niebieski	-	barwy MPK	-

opracował Łukasz Nowicki

dowało to wykolejenie całego drugiego wózka, a co za tym idzie – 25-minutowe komplikacje w ruchu. Skrzyżowanie było nieprzejezdne przez 10 minut (interwencja Kruppcia, który uszkodzony wózek ustawił na tzw. pieska. Dzięki niemu tramwaj mógł zjechać do zajezdni).

12.02. 17-minutowe wstrzymanko miało miejsce na ul. Podgórną, gdy idiotycznie zaparkowany Peugeot uniemożliwił przejazd tramwajom jadącym w stronę pl. Wiosny Ludów. Pewnie trwałoby dłużej, ale kilku wkurzonych pasażerów przepchnęło pojazd, udrażniając przejazd tramwajom.

12.02. Na torowisku tramwajowym wzdłuż ul. Serbskiej (tuż przed wjazdem na pętlę Połabska) pracownicy pogotowia sieciowego nr 2219 naprawiali drobną usterkę sieci. Trwało to moment, ale gdy chcieli usunąć swój wehikuł, okazało się, że ich star ugrzązł na podmokłej ziemi. Po krótkiej chwili na ratunek przybył star 2150, który wyciągnął swego kolegę. Bimby nie kursowały przez 20 minut.

13.02. Kolizja typu wóz-wóz miała miejsce na pętli Os. Sobieskiego w czasie dobranocki. Dla stojącej na wewnętrznym torze przed przystankiem początkowym **15/5** (102+101) zapaliło się zielone światło. Tramwaj ruszył. Jednak przez pomyłkę w tym samym czasie wystartowało **D/4** (238+237), które z zewnętrznego toru przejeżdżało na wewnętrzny. Efektem tryknięcia się bimby były wgniecenia blach i wykolejenie drugiej osi wozu 102. Interweniował Krupp. Pętla była nieprzejezdna tylko przez 8 minut.

13.02. O świcie doszło do bardzo groźnego wypadku na tymczasowym przejeździe przez tory tramwajowe na ul. Hetmańskiej między r. Żegrze a r. Staroleka. Zmierzająca ze Stomila **5/7** (160+159) uderzyła w jadącego w tę samą stronę Citroena berlingo, którego następnie wepchnęła na słup trakcyjny. Aby wydobyć dwie ciężko ranne osoby, znajdujące się we wraku samochodu, strażacy musieli go pociąć. Wykolejeniu uległ cały pierwszy wagon tramwaju (wstawił go Krupp), a zniszczeniu – izolator sekcyjny na wspomnianym słupie. Ruch samochodowy przywrócono dopiero po 40 minutach. Tramwaje nie kursowały tędy przez około 100 minut – 4 zatramwaje jeździły na trasie os. Lecha – r. Staroleka – r. Rataje.

14.02. Na wewnętrznym torze pętli Staroleka grzecznie stały sobie stopiątki 284+285, obsługujące **12/1**. Najwyraźniej zechciał je poderwać zestaw 276+277 z **4/11** (wiadomo: w Walentyki wszystkie chwytły dozwolone), przejeżdżający po sąsiednim torze. Niestety, spróbował to zrobić zbyt brutalnie. W wyniku stłuczki w 276 zbiła się jedna lewa duża szyba, a w 284 – lusterko (czyżby wóz czekało 7 lat nieszczęść?) i porysował lakier.

14.02. Na skrzyżowaniu ulic Głogowskiej i Hetmańskiej wjechał fiat punto udający się ul. Hetmańską w kierunku Reymonta. Ponieważ jego kierowca zorientował się, że nie będzie w stanie opuścić

krzyżówki, wycofał się kawalek, aby umożliwić przejazd w kierunku Górczyna **5/4** (248+247). Tramwaj jednak, zamiast pojechać prosto, z niewiadomych przyczyn zaczął skręcać w lewo i wgniół trochę przód „punciaka”.

16.02. Na skrzyżowaniu ulic Głogowskiej i Niegolewskich miało miejsce bum, w którym udział wzięły škoda fabia próbująca wykonać lewoskręt oraz helmut 610, który jako **11/5** pomykał na Zawady. W wyniku wypadku rany odniosła jedna osoba jadąca samochodem. Lewa strona auta została dość znacznie pogięta. W tramwaju wgniół się tylko prawe przednie naroże.

16.02. Podjeżdżająca na przystanek początkowy pętli Staroleka stowójka nr 41 (**4/3**) wykoleiła się drugim wózkiem na krzyżaku zwrotnicy. Zawiniły pęknięte poprzeczki torów, które spowodowały zejście się szyn. Przez pierwsze 20 minut tramwaje nawracały przez zajezdnię, potem – w trakcie 10-minutowego wyłączenia napięcia w sieci spowodowanego ustawianiem wozu na tory przez Kruppa – ruch był wstrzymany. Wznowiono go tylko po dużym kole, gdyż torowcy musieli dokonać naprawy. By nie kusić losu, postanowiono bimby nie wycofywać do zajezdni, tylko zafundowano jej dodatkową rundkę przez miasto. Fotoreportaż z powyższego zdarzenia pt. *Wykolejenie po poznańsku* zamieszczamy tylko w wersji internetowej *Przystanku*.

17.02. Ten dzień upłynął pod znakiem dewastacji wnętrza wagonów tramwajowych przez wandalii. Zaczęło się już wcześniej rano. Motorniczy **15/7** (204+203) na stacji Lechicka zauważył, że chuligani niszczą wnętrze drugiego wozu. Zatrzymał się dopiero na stacji Szymanowskiego i nie otwierając drzwi zadzwonił z telefonu komórkowego na policję. Gdy podszedł do drugiego wagonu, trzech wandalii otworzyło awaryjnie drzwi i uciekło. W wyniku szamotaniny jeden z nich zostawił aparat fotograficzny. Na pętli Sobieskiego sprawą zajęła się policja. Stwierdzono uszkodzenie 3 kasowników, 3 siedzeń, tablicy z przebiegiem trasy i 4 ramek reklamowych. Wieczorem motorniczy **13/5** (298+299) z pętli Junikowo zgłosił, że na odcinku Jeleniogórska – Wieruszowska troje nieletnich pomalowało pisakiem wnętrze drugiego wozu, a w trakcie wysiadania na przystanku Wieruszowska także z zewnątrz jego bok. Wezwana policja zatrzymała całą trójkę na w/w przystanku, gdy... bazgrali po rozkładach jazdy. Tramwaj zjechał do zajezdni. Pół godziny później na r. Staroleka prowadzący **12/6** (318+319) spostrzegł, że również trójka łobuzów „upiększa” całe wnętrze drugiego wozu. Powiadomiona o zdarzeniu CNR wezwała policję, która po 20 minutach zatrzymała wandalii i przewiozła ich na komisariat. Następnie 318+319 zjechał na S3.

18.02. Na r. Przybyszewskiego drugim i trzecim wózkiem wyskoczył z torów zestaw 206+205, kursujący na **1/12**. Skład, po samodzielnym wjechaniu

w tory, pozostał na linii. Sprawczynią całego zdarzenia okazała się śrubą leżąca w rowku szyny.

18.02. Jadąca ul. Hetmańską w kierunku Dmowskiego toyota za skrzyżowaniem z ul. Kolejową zderzyła się z innym pojazdem tej samej marki. W wyniku tego wpadła na wydzielone torowisko, blokując ruch tramwajów w stronę przeciwną aż na 65 minut. Wrak usunęła pomoc drogowa. Bimby kierowane objazdami. Dodatkowo uruchomiono 3 zatramwaje.

20.02. Czarna środa. Na przystanku Majakowskiego (w stronę r. Rataje) stał uszkodzony helmut nr 605 (**11/5**). W rzędzie za nim ustawiały się kolejno inne tramwaje, wypuszczając pasażerów. Ostatnim z nich był skład 316+317, obsługujący **1/8**. O godzinie 18:55 wpadł na niego z ogromną prędkością GT8-660 (**8/4**), który zjeżdżał z Miłostowa do zajezdni przy ul. Madalińskiego. Na skutek zderzenia wykoleił się cały pierwszy wózek helmuta. Następnie tramwaj uderzył lewym bokiem w słup trakcyjny, wyginając go znacznie (do dziś nie został wymieniony). W wyniku zderzenia motorniczy i trzech pasażerów ośmiu oraz jeden jedyński zostało rannych. Do szpitala zabraly ich 3 karetki pogotowia ratunkowego. W wagonie 316 wgniół się cały tył i zbiła tylna szyba; w 317 tak ucierpiał przód, a jego tył został totalnie rozbity. Do zajezdni wozy zjechały osobno. 660 na tory wstawił Krupp, ale dopiero po wycięciu części nadwozia i pierwszego wózka. Wrak ten z doszczętnie rozbitym przednim członem został zepchnięty na Madalińskiego przez **11/6** (GT6-601). Wstrzymanie ruchu w obu kierunkach trwało do godziny 21:25. Od r. Śródka do r. Rataje jeździły 4 autobusy zastępcze.

20.02. Na ul. Głogowskiej (w okolicy Kanałowej) zapalił się nastawnik w GT8-669. Interweniowała straż pożarna i pogotowie techniczne MPK. Po 12 minutach helmuta zepchnęła na S1 **5/4**, celem dalszego zholowania na S2.

21.02. Złośliwość tramwajów czasami nie zna granic. O godzinie 4:30 wyjeżdżająca z zajezdni tatra nr 403 stanęła za przystankiem Bystra i żadna siła nie była w stanie zmusić jej do wyruszenia w dalszą drogę. Nie pomogły też zakłęcia pracowników pogotowia tramwajowego i forteczkańskich mechaników. Do godziny 5:45 opóźniła wyjazd z S3 23 składów. Wtedy to sukcesem zakończyła się próba zepchnięcia RT6N1 (z zablokowanymi wózkami A i B) przez **1/5** (282+283) na przystanek Rondo Staroleka dla kierunku r. Żegrze. 3 rezerwy czynne z A1, które od 5:00 pełniły rolę zatramwajów na odcinku Forteczna – r. Staroleka, skierowano teraz na nieprzejezdną trasę r. Staroleka – os. Lecha. Dodajmy, że w godzinach 5:17–5:45 wydłużono linię autobusową nr **58** do r. Staroleka. Wreszcie, o godzinie 6:30, po dokonaniu doraźnej naprawy (stwierdzono brak oleju w wózkach), tatra samodzielnie zjechała do zajezdni.

Adam Konieczka

Ustawą po kieszeni

Poszukując oszczędności i źródeł pozyskania dodatkowych wpływów do dziurawej kasy państwowej, Sejm RP znowelizował w dniu 21.12.2001 r. ustawę z dnia 20.06.1992 r. o uprawnieniach do bezpłatnych i ulgowych przejazdów środkami publicznej komunikacji zbiorowej. Prezydent RP podpisał niniejszą ustawę w dniu 9.01.2002 r. Według samych urzędników z ministerstw Finansów i Infrastruktury (sic!) ustawa ta jest bublek prawnym, ponieważ: do dnia wejścia w życie wszystkie osoby

uprawnione do ulg zobowiązane były wymienić legitymacje te uprawnienia poświadczające. Legitymacji było około 10 mln w skali kraju, w tym 7 mln uczniowskich i studenckich. Koszt jednej legitymacji to około 2 zł, a więc cała operacja zamyka się kwotą około 20 mln zł. Tymczasem nie wydano przepisów wykonawczych do ustawy i nie przeprowadzono akcji wymiany wspomnianych dokumentów. Pasażerom PKP i PKS pozostaje jedynie liczyć na wyrozumiałość kontrolerów biletowych, nawet jeżeli zakupią bilet odpowiedniej wartości. Poza tym, wynikły już problemy z dowozem niepełnosprawnych

uczniów do całotygodniowych ośrodków szkolno-wychowawczych, np. w Warszawie. Mianowicie, rodziców tych dzieci nie stać na cotygodniowe dojazdy z dziećmi do i z ośrodka do oddalonych małych miejscowości. Zmniejszona ulga jest zbyt dużym obciążeniem dla domowych budżetów i dzieci są skazane na trwającą cały semestr rozłąkę z rodzicami, ponieważ pozostaną na stałe w ośrodku. Wiadomo jednak, że najbardziej pokrzywdzone są grupy społeczne, które nie będą wszechznaczącą na ulicach widowiskowych protestów, a ich dramat rozgrywać się będzie po cichu, nie in-

teresując nikogo. Znowu więc za błędy „fachowców” zapłacą szarzy obywatele. Jako swoiste curiosum postrzegać należy fakt, że jedyna grupa, której zwiększono przysługujące zniżki to żołnierze służby zasadniczej. Oczywiście, zniżki parlamentarzystów pozostały stu procentowe. Od 1.02.2001 r. obowiązują zatem zmiany ujęte w tabeli obok.

Uwaga: niniejsza tabela nie może być traktowana jako podstawa prawna w ewentualnych sporach, ponieważ dane w niej zawarte pochodzą z ogólnodostępnych zasobów internetowych i nie są zabezpieczone przed ingerencją osób trzecich.

opracował Tomasz Albrecht



Dwie stare szkoły i Zielone Ogródki

Zostawiliśmy plac Wiosny Ludów i Starego Marycha ze swoim rowerem i zagłębiamy się w ul. Strzelecką. Jadąc trasą z 1911 r. (od początku swego istnienia dwutorową) oglądamy najpierw po lewej znany nam z odc. 28 gmach domu towarowego Kupiec Poznański (zwróćmy uwagę na dobre wkomponowanie w jego bryłę stojącej tu wcześniej kamienicy), a z prawej pochodzący z 1966 r. siedmioletni biurowiec Zjednoczenia Budownictwa projektu Henryka Jarosza, zajmowany głównie przez urzędników fiskusa. Na parterze długi czas mieściła się jedna z najelegantszych, najbardziej znanych i najmłodniejszych kawiarni Poznania – Santos. Dziś, po prywatyzacji, funkcjonuje jako Cafe Elitè, a nazwa ta przeciętnemu poznaniakowi nie mówi kompletnie nic.

Po kilkunastu dosłownie metrach zobaczyć możemy (po przeciwnych stronach ulicy) dwie zasłużone dla miasta placówki oświatowe. Popatrzmy wprawdzie w lewo. Za niewielkim parkingiem stoi prosty budynek użytkowany przez Politechnikę Poznańską. Jednak niech nas nie zmyli forma – jego historia sięga XIX w.

Pod pruskim zaborem najwyższym stopniem wykształcenia, jakie młody poznanianin mógł zdobyć we własnym mieście było ukończenie gimnazjum. Jednak już w tamtych czasach program nauczania nie zbyt przystawał do rzeczywistości. Za dużo czasu poświęcano językom klasycznym (łacina, greka), za mało ekonomii i nowoczesnej technice. W 1838 r. nadburmistrz Eugen Naumann wystąpił z projektem utworzenia tzw. Szkoły Realnej, która miała kłaść nacisk na nauczanie języków nowożytnych, przyrody, fizyki i techniki. Pomimo argumentacji Naumanna, że placówka służyć ma młodzieży z całej prowincji poznańskiej, Rada Miasta nie zgodziła się na jej finansowanie. Drugą próbę podjął Edward hrabia Raczyński zainteresowany jej ideą i gotowy wyłożyć pieniądze na założenie. Postawił jednak warunek, żeby język polski i niemiecki były równoprawnymi językami wykładowymi. Poparł go niemiecki Minister Oświecenia Eichorn. Tym razem nie udało się utworzyć szkoły z powodu samobjętności fundatora. Wreszcie, w oparciu o fundusze miasta 15.10.1853 r., otwarto Gimnazjum Realne w budynku przy Wrocławskiej 12. Przeprowadzka na Strzelecką na-

grupa społeczna uprawniona do ulgi	dotychczasowa ulga	obecna ulga
dzieci do lat 4	100% w PKP i PKS	100% w PKP; 100% w PKS, jeżeli nie zajmują osobnego miejsca
umundurowani funkcjonariusze Straży Granicznej w trakcie wykonywania czynności służbowych; umundurowani policjanci w trakcie patrolu, konwojowania; żołnierze Żandarmerii Wojskowej w trakcie wykonywania czynności służbowych; funkcjonariusze służb celnych j.w.; przewodnik towarzyszący osobie niewidomej lub ociemniałej oraz opiekun towarzyszący inwalidzie I grupy wymagającemu opieki osób trzecich (niezdolnemu do samodzielnej egzystencji)	100% w PKP i PKS	100% w PKP; 78% w PKS
dzieci i młodzież dotknięta inwalidztwem lub niepełnosprawnością wraz z opiekunem wyłącznie w trakcie dojazdów z miejsca zamieszkania / pobytu do przedszkola, szkoły, placówki opiekuńczo-wychowaw., zakładu opieki zdrowotnej i z powrotem	100% w PKP i PKS	78% w pociągach osobowych i pociągach pospiesznych oraz w PKS
inwalidzi I grupy z powodu wypadku przy pracy, choroby zawodowej, ogólnego stanu zdrowia; osoby niezdolne do samodzielnej egzystencji	100% w 2 kl. pociągów osobowych	37% w PKP i PKS
emeryci / renciści i współmałżonkowie, na których pobierane są dodatki rodzinne	50% dwa razy w roku w PKP	37% dwa razy w roku w PKP
dzieci powyżej lat 4 do rozpoczęcia nauki w szkole podstawowej	50% w PKP i PKS	37% w PKP i PKS
żołnierze zasadniczej służby zawodowej	50% w PKP i PKS	78% w PKP i PKS
inwalidzi I grupy z powodu wypadku przy pracy, choroby zawodowej, ogólnego stanu zdrowia; osoby niewidome lub ociemniałe	50% w pociągach pospiesznych i ekspresowych	37% w PKP i PKS
osoby niewidome lub ociemniałe	50% w poc. osob.	37% w PKP i PKS
nauczyciele szkół podstawowych i ponadpodstawowych oraz akademicy	50% w pociągach osobowych	37% w PKP
dzieci i młodzież od rozpoczęcia nauki w szkole podstawowej do ukończenia szkoły ponadpodstawowej, nie dłużej niż do ukończenia 24 roku życia; studenci do ukończenia 26 roku życia	50% w 2 kl. pociągów osobowych, pociągach pospiesznych i ekspresowych	37% w PKP
przejazdy w autobusach komunikacji zwykłej z miejsca zamieszkania do szkoły, uczelni i z powrotem na podstawie biletów miesięcznych szkolnych – dzieci i młodzież w okresie nauki w szkole podstawowej i ponadpodstawowej do ukończenia 24 roku życia oraz studenci do ukończenia 26 roku życia	50%	49%
przejazdy w autobusach komunikacji zwykłej z miejsca zamieszkania do szkoły, uczelni i z powrotem na podstawie biletów miesięcznych – nauczyciele szkół podstawowych, ponadpodstawowych i akademicy	50%	37%

stąpiła w 1865 r. Wtedy bogaty kupiec zbożowy, Gotthilf Berger, ufundował okazały gmach, zbudowany na planie podkowy, z półokrągłym ryzalitem na froncie zwróconym do ulicy i dwóch prostopadłych skrzydłach bocznych. Na stykach części środkowej i bocznych oraz na końcach skrzydeł stanęły wysokie wieże, a całości dopełniały ceglane elewacje i półokrągłe zakończenia różnych rozmiarów okien. Wnętrze pomieściło 24 klasy i 12 dużych sal, 3 laboratoria i salę gimnastyczną (pierwszą w Poznaniu). Nauka w „realce” trwała początkowo 6, a później 9 lat. Przez pierwsze cztery lata edukacji uczniowie podzieleni byli na oddziały z językiem polskim i niemieckim, w wyższych klasach około 1/3 przedmiotów wykładano po polsku. Chociaż język polski miał tu większe prawa niż w pozostałych gimnazjach, szkoła nie cieszyła się powodzeniem wśród Polaków, którzy w różnych latach stanowili najwyżej 15–33% ogółu; popularna zaś była u poznańskich Żydów. W ostatnim dziesięcioleciu XIX w., po przekształceniu placówki w państwową, władze pruskie złamały warunki fundatora, usuwając z lekcji język polski. Od tego czasu sytuacja stała się podobna jak w innych szkołach. Zdarzało się relegowanie uczniów za prezentowanie patriotycznej

postawy. Gimnazjalista Kazimierz Śmigielski „wyleciał” za to, że w gronie niemieckich kolegów uznał orła z wieży ratuszowej za symbol polskości miasta. Któryś z nich okazał się donosicielem...

Rok 1896 przyniósł podział szkoły na gimnazjum i Wyższą Szkołę Realną. Dla dwóch placówek okazały gmach stał się jednak za mały. Wkrótce dla gimnazjum wybudowano nową siedzibę przy ul. Grunwaldzkiej tworząc Gimnazjum im. Augusty Wiktorii (obecnie I LO im. K. Marcinkowskiego). „Realka” przejęta w 1919 r. przez Polaków na powrót stała się państwowym gimnazjum o profilu matematyczno-przyrodniczym. Przy szkole działała prężna drużyna harcerska nr 13 zwana Czarną Trzynastką. Jeden z uczniów – Bolesław Wąsowski, który przez kilka lat mieszkał w USA wprowadził nową, nieznaną w Polsce grę sportową – koszykówkę i przy wsparciu nauczyciela wychowania fizycznego nauczył jej kolegów z drużyny. „Koszy” szybko zyskał popularność w kraju, a zespół Czarnej Trzynastki w składzie: Niesiołowski, Sikorski, Balcer, Wąsowski, Bielajew, Kokorniak i bracia Kasprzakowie zdobył w 1928 r. pierwszy tytuł Mistrzów Polski. Do II Wojny Światowej na 11 rozegranych mistrzostw (męskich) w 7 zwyciężyły dru-

żyny poznańskie – wywodzący się z „13” AZS oraz kolejowy KPW (późniejszy „Lech”).

Dodajmy jeszcze, że przez cały okres międzywojenny placówka zachowała imię Bergera, także ulica na Wildzie, nazwana na jego cześć, pozytywnie przeszła weryfikację Komisji Repolonizacyjnej – właśnie za dbałość kupca o równouprawienie Polaków i Niemców. Budynek został zniszczony w 1945 r. Po odbudowie stracił żaluzje i wieże, okna wymieniono na prostokątne, a elewacje otynkowano. W takim stanie oglądamy go dziś. Przed budynkiem zatrzymywały się tramwaje zjeżdżające w kierunku Al. Marcinkowskiego. Przystanek przeniesiono tu z narożnika pl. Wiosny Ludów podczas budowy Kupca Poznańskiego. Na początku lutego jednak powrócił on na swoje dawne miejsce.

Przenieśmy teraz wzrok na drugą stronę ulicy. Mamy tutaj kolejny okazały gmach szkolny, stojący blisko jezdnii i torów, oddzielony od nich tylko wąskim chodnikiem i barierką. Mieści on dziś Liceum Ogólnokształcące im. św. Jana Kantego. I jego dzieje sięgają połowy XIX w. Początkowo w Poznaniu istniało jedno gimnazjum, mieszczące się przy ul. Gołębiej tam, gdzie obecnie szkoła baletowa. W 1934 r. podzielone zostało na Gimnazjum Św. Marii Magdaleny (o charakterze polsko-katolickim) i Gimnazjum Fryderyka Wilhelma (niemiecko-protestanckie). „Gamaja Fryca”, jak nazywali szkołę polscy uczniowie, znalazła siedzibę w przebudowanej kamienicy przy ul. Strzałowej – dawniejszym domu drogomistrza – teraz jest to boczne, niższe skrzydło gmachu liceum; widzimy je mijając skrzyżowanie Strzeleckiej i Strzałowej. Znalazło się w nim 6 izb lekcyjnych na parterze i mieszkanie dyrektora na piętrze. Po kilku latach powstała niewielka przybudówka wzdłuż Strzeleckiej, gdzie umieszczono aulę i gabinet fizyczny. Bardziej reprezentacyjny gmach powstał na tym miejscu w latach 1856–57, a fundusze na jego budowę pochodziły z grzywien nakładanych na Polaków za udział w Powstaniu Listopadowym. Trzykondygnacyjny, z pasami dużych, łukowych (podwójnych i potrójnych) okien i dekoracją sztukatorską elewacji parteru. Ostatnią rozbudowę przeprowadzono w latach 1869–71. Podwyższono wtedy część z aulą oraz postawiono dodatkowe dwupiętrowe skrzydło w podwórzu, z klasami wzdłuż korytarzy na każdej kondygnacji. Osobny budynek sali gimnastycznej to już dzieło XX-wieczne.

W gimnazjach niemieckich obowiązywał sześcioklasowy system nauki, trzy najwyższe były dwuletnie. Ciekawie wyglądała numeracja poziomów nauki. Edukację zaczynało się od klasy VI (zwanej z łacińska „sekską”), później była V („kwinta”), IV („kwarta”), III (dwuletnia, niższa i wyższa „tercja”), II (niższa i wyższa „sekunda”) i kończyło się w klasie I (jak poprzednie dwuletniej – „prymie”). Przez 9 lat nauki „męczono” uczniów językami: niemieckim, francuskim, łacińskim, greckim i hebrajskim (dla Żydów); matematyką i rachunkami; religią; fizyką; propedeutyką i filozofią; historią i geografiami; przyrodą; rysunkami; kaligrafią i śpiewem. Język polski nie był przedmiotem nauki, choć jako wykładowy funkcjonował prawie do końca XIX w. – stopniowo wycofywany, wkrótce pozostawiony tylko w najniższych klasach.

U Fryderyka Wilhelma większość uczniów stanowili Niemcy – w roku szkolnym 1869/70 Polaków było zaledwie 3%, Niemców 50% i Żydów 47%. Mimo tego zatrudniano również nauczycieli polskich, w tym tak wybitne postaci jak Karol Libelt czy historyk Józef Łukaszewicz. Po odzyskaniu niepod-

ległości, do końca roku szkolnego 1918/19, gimnazja funkcjonowały nadal według programu niemieckiego, w następnym wprowadzono język polski jako przedmiot wykładowy. „Fryc” pozostał szkołą niemiecką także w roku 1919/20.

23 czerwca 1921 r. otwarto w Poznaniu dwa nowe gimnazja polskie – w tym im. św. Jana Kantego, zajmujące budynek na Wildzie, przy ul. Różanej. W 1923 r., po likwidacji wszystkich państwowych szkół niemieckich „Kanciarze” (gwarowe, uczniowskie określenie gimnazjalistów „od Kantego”) przenieśli się na Strzelecką do gmachu po gimnazjum fryderykowski. Uroczystość przejścia budynku odbyła się 5.05.1923 r., z tej okazji Feliks Nowowiejski (autor muzyki do *Rofy* M. Konopnickiej) skomponował *Poloneza tryumfalnego* do słów pisarki Walerii Szalay-Groele, także nauczycielki z „Kantego”.

Uczniem „Jana Kantego” był w latach 20. Zbigniew Zakrzewski, późniejszy profesor ekonomii i miłośnik miasta Poznania, którego wspomnienia wielokrotnie przywoływane były w czasie naszej wycieczki. Na podstawie profesorskich opisów odtworzyć możemy szkolne życie w dawnym gimnazjum. I dochodzimy do wniosku, że nie różniło się ono zbyt wiele od dzisiejszego! Nauczyciele, jak i teraz dzielili się na takich, przed którymi drżeli nawet nieźli uczniowie oraz tych, którym młodzież niemalże „wchodziła na głowę”. Prof. Zakrzewski mile wspomina historię Piotra Żukowskiego, na którego sposobem było częste korzystanie z jego biblioteki. Jeden z kolegów Zakrzewskiego co kilka dni wypożyczał książkę z nauczycielskich zbiorów i nie czytając jej wcale oddawał z komentarzem: „Wspaniała lektura”... Jako bardzo wymagających wspomina nauczycielkę francuskiego Helenę Gauza-Pietrowiczową i łacinnika dra Mariana Fenikowskiego. Za uszy targał uczniów przyrodnik, Józef Góral. Zemsta jednak była słodka – na szkolnej wycieczce „podpuszczono” belfra, aby zagrał z klasą w tzw. salonowca. Kto nie wie, jak się w to gra, niech się dowie, ja teledam tylko (za profesorem Zakrzewskim), że tylek przyrodnika ostro ucierpiał... Absolutwenci „Kantego” z tamtych lat potrafili jednak znacznie więcej, niż tylko płatanie figli. Florian Marciniak, którego dziś przypomina tablica pamiątkowa na froncie liceum, był działaczem harcerskim, dowódcą Szarych Szeregów. Zamordowany został w obozie koncentracyjnym w Gross-Rosen, razem z innym członkiem tej organizacji, także wywodzącym się z rzeczonego gimnazjum – Janem Skrzypczakiem. Zygmunt Heljasz to z kolei późniejszy znany sportowiec, lekkoatleta, 15-krotny Mistrz Polski, olimpijczyk i rekordzista świata w pchnięciu kulą. Bronisław Młodziejowski i Aleksander Sibilski zostali sławnymi pianistami.

Po II Wojnie Światowej w starym budynku ulokowało się liceum, kontynuujące tradycję dawnej „budy”, choć jako patrona otrzymało działacza socjalistycznego – Marcina Kasprzaka. Do imienia św. Jana Kantego powróciło w 1990 r.

Jedziemy dalej i znów spoglądamy w lewo. Na odchodzącej tu ul. Zielonej największe nasze zainteresowanie będą tramwajowe tory w jezdni, nieczynne i odcięte od reszty sieci. Są pamiątką po pierwszej w Poznaniu nowej linii wybudowanej po II Wojnie, prowadzącej do rzeźni przy ul. Garbary. Trasę tę, wiodącą przez Zieloną i pl. Bernardyński otwarto 31.05.1947 r. Postanowiono bowiem nie odbudowywać starej linii na Garbary biegnącej od Starego Rynku przez Wodną w jedną, a Wielką w drugą stronę, licząc się z szybkim wycofaniem

tramwajów z zabytkowej części Starego Miasta. Zlikwidowano ją prawie dokładnie po 30 latach (zabrakło 2 dni!) – 29.05.1977 r. Kursowały tu linie: **1** – od 2.06.1963 r. do 5.07.1971 r. (z Dworca Głównego, przez ostatni rok z Kaponierzy); **5** – przez cały okres istnienia trasy i zawsze z Górczyna; **8** – 31.05.1947–23.10.1959 r. z Ogródów i **15** – 25.10.1959–01.06.1963 r. z Winograd.

Do ulicy Zielonej przylega spory skwer z fontanną. Oficjalnie zwany jest placem Zielonym (to pozostałość po niemieckiej nazwie Grünertplatz), historycznie to Zielone Ogródki. Skwer ten powstał około roku 1840 na miejscu niewielkich parceli z drewnianymi domkami, należących do przedmieścia Piaski. Najpierw pojawiło się tu skromne założenie parkowe z ławeczkami i alejkami spacerowymi, drzewami obsadziło je Towarzystwo do Upiększania Poznania i Jego Okolic, posiadające własną szkółkę na Łazarzu. W 1912 r. na zieleńcu pojawił się istniejący do dziś basen z wodotryskiem, a od ruchliwej Strzeleckiej odgródzono go pergolą, w którą wkomponowano kiosk. Zielone Ogródki stały się popularnym miejscem wypoczynku, a także... biesiad okolicznych amatorów alkoholu pod gołym niebem. Prasa z oburzeniem donosiła o gorszących wyczynach piwoszy, m.in. kąpielach w fontannie w stroju adamowym... Pergolę i kiosk rozebrano w latach 60., pozbawiając skwer kameralności.

Za placem, tam, gdzie teraz oglądamy wysoki biurowiec, do 1945 roku stał podłużny budynek z czerwonej cegły, z wejściem w kształcie łuku tryumfalnego od strony placu. Była to sala gimnastyczna niemieckiego Towarzystwa Gimnastycznego Mężczyzn (Männer Turnverein), założonego w 1860 r. przez Friedricha Ludwika Jahna. Jego popiersie z napisem „Turnvater Jahn” stało obok granitowego postumentu z pruskim orłem przy wejściu do sali. Pomnik, jak prawie wszystkie niemieckie, usunięto w 1919 r. (ocalał tylko Jaeckel, twórca ZOO – patrz: odc. 21), a samą salę przejęło Towarzystwo Kolonii wakacyjnych i Stacji Sanitarnych „Stella”. Po zniszczeniach wojennych sali nie odbudowano.

Pora na przerwę w wycieczce. Zielone Ogródki to dobre miejsce na odpoczynek, ale uważajmy na podejrzane towarzystwo, które dziś tak, jak przed laty zbiera się tu w celu konsumpcji płynów.

Piotr Dutkiewicz

Źródła:

M. Libicki *Poznań – przewodnik*. Wyd. Gazeta Handlowa 1997.

Dzieje Poznania t. 2 pod red. L. Trzeciakowskiego i J. Topolskiego. Wyd. Naukowe PWN 1994.

J. Modrzejewski *Szkoły w Poznaniu* cz. 2 i 3. *Kronika Miasta Poznania* nr 3/4 1991.

M. i L. Trzeciakowscy *W dziewiętnastowiecznym Poznaniu*. Wyd. Poznańskie 1987.

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*.

H. Śmigieński *W niemieckiej szkole*. Ze zbioru *O Poznaniu wspomnienia sercem pisane*. Rada Miejska Poznania 1992.
M. Januszkiwicz, A. Pleskaczyński *I haj vivat poznajczanie*. Dom Wyd. Kruszona 2001.
Z. Zakrzewski *Wspominam Poznań*. Wyd. Poznańskie 1986.
Mała encyklopedia sportu pod red. K. Hądzelka. Wyd. Sport i Turystyka 1983.
J. Osieglowski *W dawnym Poznaniu*. Codex 1995.

Okiem pasażera

W piątek 15 lutego wybrałem się do miasta, korzystając z odjeżdżającego o godzinie 16:34 z Os. Rusa II autobusu linii A. Na jednym z kolejnych przystanków do autobusu wsiedli trzej młodzieńcy, może osiemnastoletni, którzy nie skasowawszy biletów rozsiedli się i zaczęli prowadzić ożywioną dyskusję, używając najczęściej słowa, które zastępuje przecinek. Na ul. Inflanckiej rozpoczęła się, jak zwykle, kontrola biletów. Nawiasem mówiąc, w roku 2001 na tej linii byłem kontrolowany statystycznie 1,18 razy na kurs... Czy ktoś poda lepszy wynik? Ucieszyłem się, że Konsol zarobi na trzech karach. Srodze się zawiódłem, gdyż para kontrolerów (paci obojga) nie była w stanie zmusić młodzieńców do okazania biletów, a po stwierdzeniu ich braku, także dokumentów. Młodzieńcy powiedzieli: nie i tyle, sugerując przy tym kontrolerom, aby ci oddalili się. Nie zacytuję użytych przy tym określeń, mając na uwadze niepełnoletniość części naszych Czytelników... Kontroler widząc, że trzech mandatów nie wyegzekwuje, zaproponował młodzieńcom zrzutkę po 10 zł od twarzy. Oni jednak nie zdecydowali się na taką możliwość. Po prostu spokojnie, nie zatrzymywani wysiedli. Zastanawiam się, dlaczego dwoje kontrolerów nie dopełniło czynności służbowych, skoro wystarczyło poprosić kierowcę o zablokowanie drzwi a następnie wezwać policję, korzystając z telefonu komórkowego?

Od jakiegoś czasu nasuwają mi się następujące przemyślenia dotyczące linii A jako całości. Może to było zbyt niebezpieczne, może łatwiej ściągać kary od pojedynczych osób z niedopłatą do sieciówki, zwłaszcza starszych i niedoinformowanych, jeżdżących, jak wynika z moich kilkuletnich obserwacji, głównie do szpitala przy ul. Szwajcarskiej. Osobie sporadycznie korzystającej z autobusu linii A nie jest łatwo się zorientować, że to linia pospieszna (i tak tylko z nazwy). Na rozkładach jazdy informacja ta wypisana jest bowiem małą czcionką, dawniej chociaż „blachy” w autobusach były czerwone. Obecnie napis na wyświetlaczu edytowany jest w negatywie, co osobie nie zorientowanej nic nie mówi. Pojawia się, oczywiście, na wyświetlaczu czołowym napis „linia pospieszna” ale nie na stałe, tylko sekwencyjnie, więc można go po prostu prze-gapić. Nie usprawiedliwiam osób nie posiadających biletu ani nie neguję sensu ich karanie – to chyba oczywiste. Natomiast przeraża mnie to, że wystarczy okazać kontrolerom odrobinę zdecydowania, pogrozić i kary można nie zapłacić. W trakcie dziesięciu lat codziennych podróży linią C (obecnie A) tylko tabor ją obsługujący zmienił się na nowszy. Natomiast dokładając ilość przystanków, na których autobus się zatrzymuje, zaniknął całkowicie jej pospieszny charakter. Obecnie pomijane przystanki pogarszają tylko możliwość przesiadek (np. na tramwaje jadące ul. Grunwaldzką na wysokośći stadionu Lecha), natomiast w niczym nie przyspieszają biegu autobusu. Chyba tylko siłą rozpędu linia

ta nadal pozostaje pospieszną, czyli dwukrotnie droższą. Natomiast od czasu przedłużenia jej do CH M1 w dniu 11.11.1998 r. stała się idealnym źródłem dochodu dla kontrolerów i MPK. Dochodu płynącego z kar za nie uiszczony dopłat do sieciówki. Od tego czasu nastąpiła eskalacja kontroli, które są wręcz łapankami urządzanymi na końcowym odcinku trasy (ul. Piąsnicka, Kurlandzka, Szwajcarska), niestety, z reguły z pogwałceniem przepisów o trybie przeprowadzania kontroli biletów. Myślę tu głównie o tym, że nie są blokowane kasowniki przed rozpoczęciem kontroli (wymóg *sine qua non*), tak aby oszczędzić czasu na tę czynność. Gapowiczów w ogóle nie posiadających biletu spotyka się w autobusie A niezwykle rzadko. Z moich obserwacji wynika, że około 95% ukaranych to osoby sporadycznie podróżujące tą linią, nieświadome konieczności uiszczenia podwójnej opłaty.

Wynika stąd wniosek, że pospieszny charakter linii A jest zbyt słabo wyeksponowany, działając na szkodę pasażerów, zamiast w ich interesie. Nie usprawiedliwiam osób nie wnoszących pełnej opłaty za przejazd, ponieważ, jak wiadomo, *ignoratio legis nocet*. Mój smutny rekord to pięć kontroli na odcinku CH M1 – Os. Lecha I, w czasie trzech podróży jednego dnia. Pewnego dnia na całej długości trasy A odbyły się aż trzy kontrole w ciągu 40 minut. Natomiast nigdy nie zdarzyła mi się kontrola w A po godzinie 20:00, czyli wówczas, gdy prawie nikt do CH M1 i szpitala przy ul. Szwajcarskiej nie jeździ i brakuje potencjalnych łatwych ofiar, przepraszam, gapowiczów. Właśnie w takiej porze przydałyby się kontrole, tak, aby ukrócić działalność uaktywniających się wieczorem chuliganów, których „wyczyny”, jak sądzę, są bardzo kosztowne. Korzystam z pozostałych linii MPK równie często, ale nigdzie, nawet w przybliżeniu, nie spotyka się kontroli tak często. W ogóle odbywają się rzadko.

Tomasz Albrecht

Listy do redakcji

Wandalizm

Wszyscy, którzy jeżdżą po Poznaniu tramwajami (i autobusami – choć tu skala problemu jest mniejsza), zetknęli się z mniejszymi lub większymi efektami wandalizmu. Wszelkiego rodzaju „upiększenia” i „modernizacje” dokonane przez „fachowców” spotkać możemy zwłaszcza w tylnej części drugich wagonów składów stopiątek. Dodatki te są wątpliwej urody i z całą pewnością nie świadczą dobrze o MPK, mieście Poznaniu i – przede wszystkim – o jego mieszkańcach.

Plaga wandalizmu dotyczy zarówno tramwajów, jak i autobusów. Jednak dewastacje dokonywane są częściej w pojazdach nowszych (stopiątki po NG, MANy i neoplany), niż starszych. Kilka dni temu jechałem wagonem o numerze, bodajże, 121, który jeszcze pachniał świeżą farbą, a już zdążył się nabawić pokaźnych „upiększeń” w tylnej części. Wręcz nie można było patrzeć na jego tył... Z kolei, jak podaje *Przystanek* (nr 1), „Nowych MANów NL223 nie ominęła niestety fala dewastacji – np. w 1043 i 1046 są już podrapane szyby.” Czyżbyśmy byli skazani na wysprejowane wnętrza i podrapane szyby?...

Okazuje się, że wcale tak być nie musi. Przeglądając ostatnio strony gdyńskiego ZKM (www.zkmgdynia.pl – swoją drogą jest to jeden z lepszych krajowych serwisów komunikacyjnych) trafiłem na notatkę o następującej treści:

„Drżycie wandalie – 2002-01-24 13:19. Wspólna akcja ZKM i Policji przeciwko wandalom przynosi wymierne efekty. Policjanci zaskakują swoją obecnością demolujących pojazdy w najmniej oczekiwanych przez nich momentach. Mimo to, jedna z naszych firm przewozowych zdecydowała się wprowadzić do swoich autobusów ochroniarzy – detektywów, których zadaniem będzie wyłapanie wandalii i przekazanie ich w ręce Policji. (...)”

Już następnego dnia pojawiła się kolejna wiadomość: „Są już pierwsze sukcesy detektywów – 2002-01-25 08:51. Akcja skierowana przeciwko wandalom przyniosła już pierwsze efekty. Wczoraj, w godzinach wieczornych zatrzymani zostali i przekazani Policji dwaj bracia – szesnasto- i siedemnastolatek – złapani na gorącym uczynku podczas demolowania jednego z najnowszych naszych autobusów niskopodłogowych. Namierzeni wandalie przyjechali na gościnne występy z innej dzielnicy. Teraz muszą zapłacić za szkody – wycenione na około 5000 złotych – i czeka ich sprawa przed sądem. Nieletni dewastatorzy muszą liczyć się też poważnie z perspektywą oczekiwania na pełnoletniość w poprawczaku. (...)”

Wymierne efekty przynoszą też wspólne patrole pracowników ZKM (nie tylko kontrolerów biletów!) z policjantami. Praktycznie podczas każdego patrolu zatrzymywane są osoby zakłócające spokój współpasażerom – demolujące pojazd lub spożywające alkohol. Czasami Policji dopisze szczęście i uda się zatrzymać nawet osobę poszukiwaną listem gończym.”

Jak się okazuje, wandalie wcale nie muszą być bezkarni. Z pewnością podobna, wspólna akcja poznańskiej policji i pracowników MPK bardzo by się u nas przydała. Tym bardziej, że dewastacji dokonuje nieliczne grono osób (o czym świadczą powtarzające się ksywki lub inicjały). Cóż to bowiem za przyjemność podróżować pojazdem, w którym każdy wolny skrawek przestrzeni jest pobazgrany sprayem i mazakami, a szyby „ozdobione” autografami „przodowników demokracji”. Do takich tramwajów i autobusów na pewno nie przesiadają się zmotoryzowani poznaniacy (co rzekomo jest jednym z celów polityki komunikacyjnej władz miasta).

Pozdrawiam i życzę wszystkim, abyśmy nie musieli się wstydzić wyglądu naszych tramwajów i autobusów.

Marek Marciniak

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, Remigiusz Grochowiak, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Michał Kamiński, Rafał Lamch, Wojciech Lemański, Krzysztof Lipnik, Mariusz Madej, Łukasz Nowicki, Marcin Pejski, Marcin Połom, Jakub Putyra, Natalia Rychlewicz, Olaf Skrzymowski, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Piotr Tomasik, Krzysztof Ultracki
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.