

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 6 (6)
9 kwietnia 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Z kraju i ze świata

■ **Bydgoszcz (autobus).** „Automaty” IK280-3842 i 3847 nareszcie jeżdżą bez reklam, niebiesko-białe. Ponadto naklejki reklamowe zniknęły też z wozów 3600, 3604 i 3831, które jednak nadal można zobaczyć w podkładach starych reklam.

■ **Bydgoszcz (impreza odwołana).** Z przykrością jesteśmy zmuszeni poinformować, że w związku z kłopotami organizacyjnymi i finansowymi, a także ze względu na mającą się odbyć w tym samym terminie imprezę w Krakowie, zapowiadana na 20/21.04. impreza nie odbędzie się. Bydgoscy miłośnicy nie tracą jednak zapалу i obiecują zorganizowanie imprezy z podobnym programem w przyszłym roku. W najbliższych miesiącach (maj, czerwiec) jest w planie przejazd tramwajem w ramach obchodów Dni Bydgoszczy.

■ **Bydgoszcz (tramwaj).** W Bydgoszczy pojawiły się nowe składy: 245 kursuje w parze z 262, a 229 ma za sobą 252.

■ **Bytom (autobus).** W 4 numerze *Przystanku* informowaliśmy o zakupie przez PKM Bytom 4 ikarusów ze Szczecina. Szczegółowe informacje na ich temat prezentuje tabela obok.

■ **Czeladź (autobus).** Prywatna firma Przedsiębiorstwo Usług Pasażerskich z Czeladzi w połowie marca testowała MANa SL263 nr 209, który przybył z PKM Jastrzębie.

■ **Częstochowa (autobus).** W czasie Wielkiego Tygodnia Częstochowę odwiedził autobus volvo 7000 (granatowo-zielony egzemplarz tradycyjnie objeżdżający kraj w tym celu), który wizytował już podjasnogórski gród niemal dokładnie dwa lata wcześniej.

■ **Częstochowa (autobus).** Zmienia się oblicze częstochowskich ikarusów 280.70. Już pięć z nich (164, 165, 166, 169 i 170) kursuje z reklamami. Oczywiście dziwić może fakt, że malowane są autobusy nowe. Nowsze ikarusy nie przechodzą napraw głównych. Tymczasem nic nie zapowiada, by do zakładu napraw miały pojechać znacznie starsze hungary 435.05C z 1993 roku i doskonale się trzymające ikarusy 280.58 z roku 1991 (jeszcze czerwone).

■ **Częstochowa (autobus).** Na linii 3 TESCO coraz rzadziej pojawiają się autobusy z reklamą zleceniodawcy, a coraz częściej ikarusy o numerach 322 i 335. Czyżby dyspozytorzy nie wiedzieli, że te dwa autobusy, swego czasu w barwach Tesco, już tych reklam nie mają? Autobus numer 322 jest jednym z ostatnich, jakie opuścili zakład napraw autobusów, toteż jest całkowicie biały. Jest to obecnie typowe stadium przejściowe dla wozów wy-

remontowanych, oczekujących na reklamę. Białe są także zderzaki, co może ucieszyć wielu miłośników z innych miast, którym nie przypadły do gustu dotychczasowe czarne. Istotnie, jednolita biel (jeśli dodać do tego białe tablice rejestracyjne – wozy nr 343 i 344) na przedzie i tyle prezentuje się nieźle.

■ **Częstochowa (informacja pasażerska).** Żle się dzieje ostatnio w Częstochowie z informacją wizualną dla pasażerów. Można odnieść wrażenie, że w MPK opiekuje się tym osoba, której się wydaje, że im więcej na tablicy informacji, tym lepiej. Przez to oczywiście tablice są nieczytelne. Ponadto, nazwy krańców na wyświetlaczach są dość dziwne. Najpierw pojawił się zastanawiający napis na wyświetlaczach wozów linii 33: „DWORZEC GŁÓWNY PKP / LEŚNA KOMOBEX 382”. Potem powstały takie „kwiatki”, jak np.: „RAKÓW / DW. PKP RAKÓW” dla linii 32. Natomiast nazwanie krańca przy ulicy Orzechowskiego „Dworcem Gł. PKP” na tablicach i rozkładach jazdy można by przeboleć, gdyby nie napis na jednym z wyświetla-

skiej, Trzech Lip i Schumana.

■ **Gdańsk (autobus).** Na 15.04. jest planowana zmiana rozkładów jazdy dla linii 106, 111, 138 i 158. Ponadto trasa linii 158 ulegnie skróceniu – odtąd będzie kursowała w relacji Port Północny – Elmont. Ponadto z linii 106 zostaną wydzielone kursy sezonowe (oznaczone jako „L”) i utworzą odrębną linię sezonową 606, której trasa będzie biegła przez nowo wybudowany most wantowy. Tylko tym szczegółem będzie się różnić od 106. Natomiast z linii 138 znikną niskopodłogowce.

■ **Gdańsk (autobus).** Pod koniec marca z NG w Kopenie wrócili IK280 nr 2104, 2106 i 2299.

■ **Gdańsk (tramwaj).** Malowanie firmowe otrzymały składy 1400+1401+1402 i 1327+1328+1326. W naprawie znajdują się wagony 1381+1382+1383 i 1307+1308. Świeżo z remontu wyjechał skład 1329+1330.

■ **Gdańsk (tramwaj).** W miniony i następny weekend będą trwały prace torowe na Przeróbce. W związku z tym zostały skrócone linie 8, 13 do pę-

typ	nr rejestracyjny	nr w PKM Bytom	nr w zaj. Klonowica	rok prod.	nr podwozia	malowanie
IK280.26	SY13747	7233	1194	1991	2360	reklama Atlasa
IK280.26	SY13749	7234	1082	1989	2745	reklama Funduszu Mikro
IK280.26	SY13744	7235	1197	1990	2291	zakładowe, kremowo-czerwone
IK280.26	SY13746	7236	1081	1990	1740	zakładowe, kremowo-czerwone

czy ikarusa 412: „PKP Gówny”. Co gorsza, po interwencji (choć zgodnie z nomenklaturą PKP jest to Częstochowa Osobowa, a nie Częstochowa Główna), napis ten zmieniono na „PKP OSOBOWA”. Jeśli dla przeciętnego pasażera jest to nazwa dająca maksimum wyobrażenia o lokalizacji krańca, to czekajmy na następne innowacje... Ponieważ ktoś się upiera, by na wyświetlaczach ikarusów 412 i 415 były wypisane oba krańce (co za różnica, w którym kierunku autobus jedzie?), kursy zjazdowe tych wozów są oznaczane miejscem rozpoczęcia i informacją o zjeździe, np. „25 Fieldorfa / Kurs zjazdowy”, co niewiele daje pasażerom.

■ **Gdańsk (autobus).** Od 3.04. do końca maja wprowadzone zostały objazdy dla linii autobusowych obsługujących rejon dzielnicy Suchanino. Spowodowane jest to rozpoczęciem prac przy budowie ronda na skrzyżowaniu ulic Trzy Lipy, Schuberta i Beethovena. Zmiany tras obejmą linie: 115 i 199, które będą kursowały ul. Schumana w kierunku Suchanina, a ul. Wagnera w kierunku Wrzeszcza. 130, 184, 384, N6, zamiast przez Trzy Lipy i Piecowską, będą kursowały objazdem ulicami Schuberta i Rakoczego w obie strony. 183 będzie kursowała ul. Rakoczego z pominięciem Piecow-

ski Przeróbka, a na pozostałej trasie w kierunku Stogów kursują, odpowiednio do zastępowanej linii, tramwaje T8 i T13.

■ **GOP (autobus).** Uzupełniając artykuł *Paradoksy górnośląskiej komunikacji* z poprzedniego numeru, informujemy, że KZK GOP wycofał się z zawieszania od 1.04. linii nr 250 i postawił dla 850 podjazd pod Centrum Handlowe M1. Zawieszeniu uległa jedynie linia bezpłatna S-1.

■ **GOP (autobus).** 23.03. odbyła się mała impreza autobusowa zorganizowana przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gliwicach. W roli głównej atrakcji wystąpił najstarszy autobus WPK Katowice, pozostający w eksploatacji liniowej, czyli ikarus 280.26-463 z 1981 roku. Uczestnicy wybrali się wiekowym autobusem na objazd m.in. zlikwidowanych linii tramwajowych 1 i 2 w Gliwicach oraz 31, 32 i 33 w okolicach Rokitnicy i Miechowic; wjechali także m.in. na ulicę Piekarską, gdzie autobus przebrał się za (najprawdopodobniej pierwszy w historii) zatramwaj linii T-38.

■ **GOP (tramwaj).** Z dniem 1.04.2001 r. Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach wprowadził kolejne zmiany w komunikacji tramwajowej. Jednakże ostatnia groźba wojewody o wpro-

wadzeniu osobnych biletów w tramwajach, w przypadku dalszego zmniejszenia pracy przewozowej dla PKT Katowice, była na tyle silna, że ZKZ GOP w odniesieniu do całej sieci nieznacznie zwiększył pracę przewozową. Zrekompensował to sobie jednak cięciami w Zagłębiu. Po ograniczeniach wprowadzonych od 1.02. br. powróciły: na linię 9 cztery z ośmiu zabranych składów, na linię 15 jeden skład, a na linię 16 aż dwa skład. Jeszcze bardziej interesująco przedstawia się sytuacja po drugiej stronie Brynicy. Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, w dni robocze linie 21 i 27, zamiast co 16 minut, kursują co 20, linia 24 przedłużona została z centrum Sosnowca do pętli Będzińskiej i, zamiast co 14 minut, kursuje co 20. Linie nr 22 i 28 w soboty z powrotem (po zmianach od 12.12.2001 r.) kursują co 20 minut (zamiast co 16). Ponadto w niedziele linia 27 do południa kursuje z bardzo przyjazną pasażerowi częstotliwością 40 minut (podobnie 26 w godzinach porannych w dni wolne). Cięcia dotknęły również w niewielkim stopniu niedawno uruchomioną linię nr 35. Tym razem przeobjem sezonu są pojedyncze wagony na linii nr 27 w soboty (w Będzinie jest to dzień targowy) i rewelacyjnie efektywny rozkład linii 24, gdzie na 53 minuty jazdy w obydwie strony standardowo przypada 27 minut postoju, a w wieczorem znacznie więcej. W zamian, żeby nikt nie mógł powiedzieć, że ZKZ GOP ogranicza komunikację tramwajową, przywrócono kursowanie taboru 2x105N (zamiast 1x105N) na 4 z 8 pociągów linii 9 (pociągi 93, 94, 97 i 98) oraz na linii 15 (pociąg 1502), a także zamieniono 1x102N na 2x105N na linii 16 (pociągi 161 i 165). Stodwójki te jednak już nie wróciły na linię 12, skąd je zabrano – dalej kursują tam pojedyncze wagony 105N.

■ **Jaworzno (autobus).** Na ulicach pojawił się kolejny piętrus – MAN SD-202. Choć autobus otrzymał numer taborowy 195, to do dziś jeździ w berlińskiej reklamie książek telefonicznych.

■ **Katowice (autobus).** Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Katowicach ogłosiło kolejny przetarg na zakup krótkich autobusów niskopodłogowych – tym razem ma ich być aż 15 sztuk. Poprzedni (na 9 sztuk, wygrany przez solarisa urbino 12) został unieważniony na skutek protestów firmy MAN twierdzącej, że Solaris nie posiada wszystkich wymaganych homologacji. Termin realizacji nowego zamówienia to koniec sierpnia br.

■ **Kielce (autobus).** Do MKZ dotarł pierwszy z czterech zamówionych jeliczy M081MB. Piąty ma być autobusem w wersji podmiejskiej (jedna para drzwi). Pomimo wygrania przetargu z Iveco, autobus z Jelcza przybył z miesięcznym poślizgiem spowodowanym problemami finansowymi fabryki w Laskowicach. Jak wynika z wypowiedzi udzielonej *Gazecie w Kielcach* przez dyrektora MPK, Stanisława Nowaka, jelicz został oceniony jako pojazd, który znacznie lepiej będzie spisywał się na kieleckich drogach. Iveco przedstawiło gorsze warunki gwarancji na silnik. Zgodnie z zamysłem MPK, jeliczki zostaną wystawione do walki z busiarską konkurencją. Mają pojawiać się głównie na trasach podmiejskich do Piekoszowa i Chęciny. Jeśli nie będzie już dalszych problemów z ich dostawą, to wszystkie pięć maluchów (w cenie 250 tys. złotych za sztukę) pojawi się w Kielcach do końca kwietnia.

■ **Kraków (tramwaj).** Donoszą z Krakowa: rozstrzygnięty został przetarg na wykonawcę remontu torowiska tramwajowego w ulicach Mikołajczyka, Srebrnych Orłów, Piasta Kołodziejka (około 6 kmtp). Mimo to jego uczestnicy, łącznie ze zwycięzcą, odwołali się od wyniku. Po przeanalizowaniu

dokumentacji, komisja przetargowa doszła do wniosku, że jeden z dokumentów przetargowych zwycięzcy budzi wątpliwości. W związku z tym komisja wskazała kolejną firmę na liście jako zwycięzcę. W każdym razie zanosi się na to, że rozpoczęcie remontu wyżej wymienionych torowisk przeciągnie się w czasie. Przypominamy, że naprawa miała się rozpocząć w okolicach 20.04. br. Przedstawiciel ZDiK twierdzi, że termin ten jest mało realny. Skrócono i przesunięto również czas remontu torowiska w ul. Piłsudskiego. Związane jest to z wizytą papieża Jana Pawła II w Krakowie, planowaną na połowę sierpnia.

■ **Kraków (tramwaj).** W związku z uroczystościami w Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Krakowie Łagiewnikach, w dniu 7.04. linia tramwajowa nr 10 kursowała na wydłużonej trasie do Borku Fałęckiego według specjalnego rozkładu jazdy (częstotliwość bez zmian dla dni świątecznych – co 20 minut).

■ **Kraków (tramwaj).** Zapowiada się mały remont, a konkretnie wstawki szyn. Jak podało MPK Kraków, od 5.04. (po ostatnim zjeździe do zajezdni) do 10.04. wyłączony będzie z ruchu odcinek linii tramwajowej r. Mogiłskie – r. Kotlarskie. W związku z tym, linie tramwajowe 9, 11 i 14 pojadą zmienionymi trasami: 9 – od Czyżyn przez al. Pokoju z pominięciem Jana Pawła II, Mogiłskiej i Powstania Warszawskiego; 11 – przez Dworzec Gł., Westerplatte, Pocztę Gł., Starowiślną i dalej po swojej trasie; 14 – od r. Kotlarskiego przez Dietla, Starowiślną, Westerplatte do Dworca Gł. i dalej po swojej trasie.

■ **Łódź (tramwaj).** 28.03. w godzinach 14:15–17:20 pierwszy łódzki Cityrunner o numerze 1201 zadebiutował w roli wozu liniowego jako dodatkowa, czternasta brygada na linii 10. Tramwaj cieszył się olbrzymim zainteresowaniem. W wagonie i na przystankach panował niesamowity tłok. Wśród pasażerów znaleźli się m.in. prezydent Łodzi i dyrektor generalny MPK. Decyzją prezydenta miasta przejazdy były bezpłatne. Następnego dnia wóz obsługiwał już całodzienną 107.

■ **Nancy (tramwaj, a właściwie trolejbus).** W środę 13.03. nastąpiło ponowne uruchomienie nietypowego systemu trolejbusowego, nie wiedzieć dlaczego zwanego TRAM-em. Cechą charakterystyczną tego rozwiązania jest zastosowanie w centrum miasta szyny pozycjonującej. Dzięki niej pojazdy (wyglądające bardzo futurystycznie 24-metrowe dwuprzegubowce) poruszają się ściśle wyznaczonym torem. Poza centrum jeżdżą one jak klasyczne trolejbusy. Pierwsze otwarcie trasy miało miejsce 12.01.2001 r. Jednak z powodu nieustających problemów technicznych i aż dwóch poważnych wypadków, już po miesiącu eksploatacji wstrzymano wszelki ruch tych pojazdów. W czasie ponad rocznej przerwy dokonano wielu niezbędnych modernizacji zarówno w pojazdach, jak i w infrastrukturze. Miejmy nadzieję, że drugie podejście okaże się bardziej udane i TRAM stanie się elementem charakterystycznym dla systemu komunikacyjnego w Nancy.

■ **Olkusz (autobus).** Z zalem żegnamy kolejnego przegubowego ikarusa 280 należącego do PKM Olkusz. Autobus nr 4279 podzielił los 4379 i został sprowadzony do standardu ikarusa 260. Podczas „upgrade’u” przeprowadzonego warsztatami PKM otrzymał, m.in. tylne światła od fiata ducato.

■ **Piła (autobus).** W lutym dojechał do Piły piąty jelicz supero i dostał numer 371. Jak twierdzi dyrektor MKZ, jest to ostatni wysokopodłogowy autobus

kupiony dla Piły. Dodajmy, że w tym roku nie będzie już więcej zakupów, co być może tłumaczy tę wypowiedź.

■ **Piła (autobus).** Od 31.03. zostały zmienione trasy linii 2 i 16. Autobusy jadą teraz (zamiast przez ul. Wiosny Ludów) Libelta, Dembowskiego, Trzciańską i dalej po trasie al. Poznańską. Na nowych ulicach ustawione są trzy przystanki: Trzciańska / Osiedlowa, Trzciańska / Gnieźnieńska n.ż. i Libelta / Szkoła. Przy okazji zmiany trasy zmienił się trochę rozkład jazdy linii nr 2.

■ **Police (autobus).** „Policyjne” SPPK oficjalnie podało, iż zamierza w tym roku nabyć kilka nowych, trzyosiowych neoplanów. Ponadto SPPK na linii 101 skierowało ikarusy, wycofując z niej MANy. Powód jest prozaiczny: zmniejszono częstotliwość, a wraz z nią nie zmniejszyły się jednak przewozy. Nadmiar krótkich MANów kierowany jest obecnie na polickie linie 109 i 111.

■ **Radom (autobus).** Według informacji z bardzo wiarygodnego źródła, ofertę na obsługę linii 6 w trzecim już przetargu ogłoszonym przez MZDiK złożyło tylko radomskie MPK. Dalszy bieg wypadków jest więc łatwy do przewidzenia: „Z powodu złożenia mniej niż dwóch ofert nie podlegających odrzuceniu, przetarg zostaje unieważniony i do momentu ogłoszenia nowego przetargu i wyłonienia jego zwycięzcy powierza się obsługę linii 6 dotychczasowemu przewoźnikowi”, czyli MPK Sp. z o.o. Chyba, że w MZDiK zdecyduje się (po trzech próbach wyłonienia zwycięzcy...) na zamówienie z wolnej ręki i od razu podpisze umowę z MPK na deklarowany w ofercie przetargowej okres do 31.03.2007 r.

■ **Rędziny (autobus).** Autobusy Gminnego Zakładu w Rędzinach wciąż odwiedzają Kapenę celem NG. W minionym roku z nowym przodem i tyłem (podobnie jak wcześniej wozy nr 4 i 5) powrócił autobus nr 3. Oryginalny, berlietowski wygląd zachowują obecnie autobusy o numerach 2, 6 i 7, choć, oczywiście, wszystkie są już zielone. Wysoka liczebność taboru (12 autobusów przy 7 kursujących) nie wyprzedza zakupu nowych pojazdów, co mogłoby być wydarzeniem bardzo ciekawym.

■ **Sosnowiec (autobus).** Od 1.03. obsługę linii autobusowej nr 926 (Sosnowiec Szpital Górniczy alias Będzin Szpital Wojewódzki – Bór Pętla) przejęła firma Meteor Jaworzno, która wysłała tam dwa jelicze: jednego 120M i jednego M121M. Wcześniej linię obsługiwał PKS Będzin.

■ **Szczecin (autobus).** Od pewnego czasu na linii 101 (Pl. Rodła – Jasienica) zmienił się typ obsługującego ją taboru. W miejsce krótkich MANów NL222 i NL223 SPPK skierowało przegubowe ikarusy 280, co złości pasażerów, którzy nie potrafią docenić szlachetności przewoźnika obdarowującego ich pojazdami wielkopojemnymi. Rzadko zdarzają się MANy NG312, które szaleją raczej na linii 107.

■ **Szczecin (tramwaj).** Wchodzą w życie zapowiedziane cięcia w rozkładach tramwajowych. Dotknęły one wszystkie linie poza 5 i ograniczyły się do 2–4 kursów. Dodatkowo, w dni wolne oraz rano i wieczorem w dni świąteczne na linii 9 kursować będą pojedyncze stopiatki. Podobnie ma być na linii 6. O ile na Gołecinie z pojedynczymi wagonami nie powinno być problemu, o tyle na Pogodnie trzeba będzie rozpiąć część składów.

■ **Swarzędz (autobus).** 3.04. Rada Miasta Swarzędza uchwaliła zmianę ustawy budżetowej, aby możliwe stało się zakupienie dwóch sztuk autobusów trzyosiowych.

■ **Świętochłowice (tramwaj).** W nocy z 25 na 26.03., ze względu na prace torowe w Lipinach przy ulicy Barlickiego, pociąg nocny **PN-224** nie wykonał kursów na odcinku Łagiewniki Targowisko – Chebzie Pętla – Zaborze Lompy Pętla i pojechał w zamian na pl. Sikorskiego w Bytomiu. Kursy za pociąg nocny wykonał... kontroler ruchu samochodem służbowym (było to cinquento 700 albo daewoo matiz).

■ **Tczew (autobus).** ZKM Tczew uruchomił pierwszą linię specjalną. Zamawiającym jest PKP, a rzeczona linia dowozi kolejarzy na trasie: Tczew PKP – Zajączkowo Tczewskie ZTC. Niestety, linia ta nie posiada numeru, a na tablicach kierunkowych widnieje jedynie napis: „PKP ZTC”. Spotkać można na niej autosana H7.

■ **Warszawa (autobus), Szczecin (statek).** Drodzy Czytelnicy, aby tradycji primaaprilisowej stało się zadość, w wersji internetowej *Przystanku* 1.04. pojawiła się specjalna rubryka *Z ostatniej chwili*. Oczywiście informacja ze Szczecina została całkowicie zmyślona, ale... notatka z Warszawy jest całkowicie prawdziwa!

■ **Warszawa (autobus).** W związku z likwidacją przez Zarząd Dróg Miejskich przystanku WKD Al. Jerozolimskie, od dnia 25.03. od około godziny 14:00 autobusy linii **130** zostały wycofane z odcinka Al. Jerozolimskich między ul. Śmigłowa a wiadukami nad linią kolejową i skierowane od krańca Centrum Handlowe Reduta ul. Mszczonowską i Al. Jerozolimskimi z zawrotką w lewo na skrzyżowaniu Al. Jerozolimskich z ul. Śmigłowa.

■ **Warszawa (autobus).** Od soboty 6.04. ZTM przywrócił sezonowo kursowanie autobusów linii podmiejskiej **804** (Warszawa Okęcie – Złotokłos) w soboty, niedziele i święta. Linię obsługują autobusy z zajezdni R-7 Woronicza: 1 brygada całodzienna w dni powszednie i 2 brygady całodziennie w dni świąteczne, co daje częstotliwość odpowiednio co 85–110 i 42–99 minut.

■ **Warszawa (autobus).** Na wniosek Urzędu Gminy Warszawa Ursus, w celu rozszerzenia obsługi komunikacyjnej północno-wschodniej części Ursusa oraz poprawy obsługi komunikacyjnej nowej siedziby Urzędu Gminy przy pl. Czerwca 1976 r. i skomunikowania jej z południową częścią Ursusa, od dnia 2.04. Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził stałą zmianę trasy linii **177**. Autobusy tej linii zostały wycofane z ulic: Pużaka, Sławka oraz Bohaterów Warszawy. Nowy przebieg trasy wygląda następująco: Okęcie – al. Krakowska – Łopuszańska – Al. Jerozolimskie – Sosnkowskiego – Kompanii „Kordian” – (powrót: Kompanii „Kordian” – Spisaka – Al. Jerozolimskie) – Regulska – Sosnkowskiego – Kościuszki – (powrót: Kościuszki – Spisaka – Regulska) – Cierlicka – Gierdziejewskiego – Posąg 7 Panien – Szamoty – Traktorzystów – pl. Czerwca 1976 r. Na zmienionym odcinku trasy linii **177** zostają uruchomione nowe przystanki. Jednocześnie, przy nieznacznym wydłużeniu czasu przejazdu, nastąpił znaczący spadek częstotliwości kursowania: w dzień powszedni z 22–25 do 30–35 minut, a w dzień świąteczny – z 30 do 40 minut. Ponadto, w związku z dezaktualizacją nazwy zespołu przystankowego ZM Ursus, zlokalizowanego właśnie przy pl. Czerwca 1976 r., zmieniono ją na Pl. Czerwca 1976 r. Obsługę linii zapewnia zajezdnia MZA Kleszczowa.

■ **Warszawa (rozkłady).** Po upływie miesiąca – od 2.04. ZTM wprowadził kolejne ograniczenia w funkcjonowaniu komunikacji. Przedstawiają się one następująco:

- z linii **106** wycofano jedną brygadę szczytową w dni powszednie;
- z linii **111** wycofano w dni powszednie jedną brygadę całodzienną oraz jedną szczytową, a w zamian uruchomiono 1 tzw. maraton;
- z linii **123** wycofano 1 brygadę całodzienną w dni powszednie;
- z linii **175** wycofano 1 brygadę szczytową w dni powszednie tylko w szczycie popołudniowym, a pozostałe brygady szczytowe połączono z brygadami „maratonami”;
- z linii **188** wycofano 1 brygadę szczytową w dni powszednie oraz zlikwidowano oddzielny rozkład sobotni. Obecnie w soboty, niedziele i święta obowiązuje dotychczasowy rozkład niedzielno-świąteczny;
- z linii **301** wycofano 1 brygadę szczytową w dni powszednie;
- z linii **407** wycofano 2 brygady całodziennie w dni powszednie, a w zamian uruchomiono 2 brygady szczytowe. Ponadto, w soboty wycofano 1 brygadę „maraton”;
- z linii **460** wycofano 1 brygadę szczytową w dni powszednie;
- z linii **506** wycofano 2 brygady całodziennie w dni powszednie, ale w zamian uruchomiono 3 brygady szczytowe (w tym 1 tylko poranna);
- z linii **523** wycofano 1 brygadę szczytową w dni powszednie oraz zlikwidowano oddzielny rozkład sobotni. Obecnie w soboty, niedziele i święta obowiązuje dotychczasowy rozkład niedzielno-świąteczny;
- z wielu linii (m.in.: **125, 184, 519, 525 i 705**) mają także zniknąć brygady nie ujęte w rozkładach jazdy, czyli tzw. wtyczki.

- ponadto dokonano korekty wybranych kursów w rozkładach linii: **116, 160, 179, 195 i 303**.

Generalnie cięcia w rozkładach jazdy dotyczą różnych pór dnia i dni tygodnia, choć, według wcześniejszych zapowiedzi, miały dotyczyć głównie tzw. godzin międzyszczytowych. Oprócz tego, w rozkładzie linii **107** od 2.04. została wprowadzona druga brygada obsługiwana przez niskopodłogowca.

■ **Warszawa (tramwaj).** W dniach 23–24.03. harcerze i wolontariusze z Polskiego Komitetu Pomocy Społecznej w ramach wielkanocnej akcji „Kurczaczek” przeprowadzili kwestę w tramwajach kursujących na linii **18** (Żerań FSO – Stuzewiec). Celem akcji była zbiórka funduszy na sfinansowanie letniego wypoczynku dla dzieci z rodzin najuboższych. Każdy darczyńca otrzymywał na pamiętkę puchatego kurczaka na wielkanocny stół.

■ **Warszawa (tramwaj).** 19.03. około godziny 16 na ul. Marszałkowskiej za pl. Konstytucji jadący w stronę Żoliborza tramwaj linii **4** (skład 105Nf 1426+1425) potrafił pieszego przekraczającego torowisko w niedozwolonym miejscu. Rannego w stanie bardzo ciężkim zabrano do najbliższego szpitala. Zatrzymanie trwało kilkadziesiąt minut.

■ **Warszawa (tramwaj).** 22.03. znów robiła się stoszesnastka. Na skrzyżowaniu ul. Wolskiej i Fort Wola jadący na Os. Górczewska tramwaj linii **26** (wagon nr 3004) zderzył się z samochodem ciężarowym marki Mercedes. Następnie oba pojazdy zakleszczyły się. Uszkodzeniu uległ przód wagonu, jednak R-2 już doprowadziła go do porządku. Zatrzymanie trwało ponad godzinę.

■ **Warszawa (tramwaj).** 24.03. o godzinie 16:34 na al. Jana Pawła II (przy Dw. Centralnym, w stronę Mokotowa) skład 105Na 1368+1367 (linii **33**) uderzył w skład 13N 486+487 (linii **17**), który nagle zahamował w wyniku awarii (z powodu zde-

fektowania baterii w wagonie 487 opadły hamulce szynowe). Połamały się sprzęgi, wagon 1368 miał rozbity przód (już wrócił do ruchu), a 487 dość poważnie tył (nadal jest „klepany” na R-4). Zatrzymanie trwało około 20 minut.

■ **Warszawa (tramwaj).** 30.03. miało miejsce megazatrzymanie. Około godziny 14 w Al. Jerozolimskich (przy Dw. Centralnym, w kierunku Pragi) w drugim wagonie składu 105Na 1242+1241 linii **7** urwał się wał kardana. Jednak motorowy dopiero za skrzyżowaniem z ul. Emilii Plater zorientował się, co się stało. Tam drugi wózek tego wagonu wstawiono na pieska, po czym skład zjechał do zajezdni. Awaria spowodowała zatrzymanie aż do Placu Zawiszy, czyli utknęło w nim mniej więcej 50 składów, a i tak kilka zdążyło skierować objazdem.

■ **Warszawa (tramwaj).** 09.04. w godzinach nocnych na ul. Marszałkowskiej (między Świętokrzyską a Al. Jerozolimskimi) kręcono jakiś film. W jednej z głównych ról wystąpiła praska stoszesnastka o nieustalonym numerze taborowym.

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z remontem torowiska w ul. Broniewskiego, w dniach 25.03.–5.04. (tylko w dni powszednie) mniej więcej w godzinach 22:00–4:00 był wstrzymany ruch tramwajów na ulicach: Broniewskiego, Wólczyńskiej i Nocznickiego na odcinku od pl. Grunwaldzkiego do pętli Huta. W tym czasie tramwaje linii: **16, 19, 22, 29, 33 i 35** były kierowane na trasy zastępcze.

■ **Warszawa (tramwaj).** Tradycyjnie w drugi dzień świąt wielkanocnych, czyli 1.04., Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej uruchomił linię okolicznościową **W**, która kursowała na trasie: Bielany – Marymoncka – Słowackiego – pl. Wilsona – Mickiewicza – Andersa – pl. Bankowy – Marszałkowska – r. Dmowskiego – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Unii Lubelskiej – Puławska – Dw. Południowy. Linię obsługiwały wagony historyczne K-403 i 4N_J-838.

■ **Warszawa (transport aglomeracyjny).** A jednak to możliwe, nawet w tym kraju... W dniu 29.03. przedstawiciele Miasta Stołecznego Warszawy i spółki PKP Przewozy Regionalne podpisały umowę, dzięki której posiadacze 30- i 90-dniowych biletów miejskich i sieciowych ZTM na ich podstawie mogą korzystać z przejazdów pociągami osobowymi PKP na siedmiu trasach kolejowych w obszarze Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Dzięki temu posiadacze biletów miejskich ZTM mogą jeździć do następujących stacji włącznie: Warszawa Choszczówka (kierunek: Legionowo), Warszawa Falenica (kierunek: Otwock), Warszawa Gołębki (kierunek: Ożarów Mazowiecki), Warszawa Jeziorki (kierunek: Piaseczno), Warszawa Ursus (kierunek: Piastów), Warszawa Rembertów (kierunek: Sulejówek) i Żąbki. Posiadacze biletów sieciowych ZTM mogą podróżować do następujących stacji włącznie: Legionowo Przystanek (kierunek: Legionowo), Śródborów (kierunek: Otwock), Ożarów Mazowiecki, Piaseczno, Piastów, Sulejówek Miłosna (kierunek: Sulejówek) i Żąbki. Umowa nie dotyczy pociągów Warszawskiej Kolei Dojazdowej. W pociągach PKP nie obowiązują bilety 30-dniowe na jedną linię. Z kolei osoby posiadające prawo do przejazdów ulgowych 48% i 50% w komunikacji miejskiej organizowanej przez ZTM, zachowują to prawo przy przejazdach pociągami osobowymi PKP. Natomiast osoby uprawnione do bezpłatnych przejazdów w komunikacji ZTM nie mogą z tego prawa korzystać przy przejazdach pociągami PKP, chyba, że takie prawo w PKP im przysługuje.

Umowa obowiązuje na razie na okres próbny – od 1.04. do 30.06. br.

■ **Włocławek (autobus).** Kończy się era przebudowanych autobusów w tym mieście. Jeszcze tylko kilka dni będzie można nimi podróżować. Ostatnie dwa ikarusy 280 kursować będą do pierwszych dni kwietnia. Spotkać je można zazwyczaj w szczycie na liniach **16 i 21** (tylko po południu).

■ **Wrocław (autobus).** 29.03. Volvo Polska przekazało MPK ostatnie 5 sztuk autobusów z zamówionych 44. Opóźnienia wynikły z powodu awaryjnego wysłania 5 pojazdów przeznaczonych dla Wrocławia do Grecji w grudniu zeszłego roku.

■ **Wrocław (tramwaj).** 6.04. zostało zamknięte skrzyżowanie ulic Piłsudskiego i Świdnickiej w związku z remontem torowiska tramwajowego, które nie było naprawiane od 1994 r. Zamknięta zostanie również ulica Pułaskiego, ponieważ rozpoczęło się tam największe w powojennej Polsce wyburzenie kamienic. Z dawnej Twierdzy Breslau znikną 22 budynki. W związku z tym zmianie uległy trasy 2/3 linii tramwajowych. Inaczej jeżdżą tramwaje dzienne: „lewe” i „prawe” **0, 5, 6, 7, 11, 14, 15, 16, 20, 22, 24** i nocne: **31, 33, 34, 36, 37** oraz „lewe” i „prawe” **40**. Prace remontowe zakończą się pod koniec maja.

Przystanek przedstawia (1)

Białystok

Stolicę obecnego województwa podlaskiego założył około 1320 roku książę litewski Giedymin, a przez następne trzy stulecia osada o nazwie Biały Stok była własnością rodów Raczkiewiczów, Wiśniowieckich i Czarnieckich, aby w 1660 roku stać się częścią majątku Branickich, pod których pieczęcią uzyskała prawa miejskie i rozpoczęła jeden z najlepszych okresów w swoich dziejach. Ostatni z rodu, Jan Klemens Branicki, zbudował unikatowy zespół pałacowo-parkowy oraz pierwsze trakty komunikacyjne – dzisiejsze ulice Sienkiewicza i Warszawską. Na podstawie tych traktów układ przestrzenny Białegostoku rozwijał się do 1939 roku. W momencie wybuchu II wojny światowej miasto liczyło 108 tysięcy mieszkańców, z czego 45% było narodowości żydowskiej. W ciągu wojennych lat miasto trzykrotnie znalazło się na linii frontu, co spowodowało zniszczenie ponad 80% zabudowy. Tuż po wojnie Białystok zamieszkiwało 48 tysięcy obywateli; obecnie ma on 285 tysięcy mieszkańców. Białystok to duży ośrodek akademicki – w Akademii Medycznej, Politechnice Białostockiej, a od 1997 roku także na Uniwersytecie Białostockim nauki pobiera ponad 30 tysięcy studentów.

Białystok pozostaje największym miastem w Polsce, w którym komunikacja miejska oparta jest wyłącznie na autobusach. W drugiej połowie XIX wieku do miasta dotarła Kolej Warszawsko-Petersburska, a dworzec kolejowy zlokalizowano na obrzeżach ówczesnego Białegostoku. Lata 90. przyniosły projekt połączenia tegoż dworca z centrum miasta tramwajem konnym. Już 14 czerwca 1893 roku Rada Miasta uchwaliła projekt budowy, a 4 sierpnia podpisano umowę na budowę i eksploatację tramwaju. Przedsięwzięcie ruszyło w październiku 1895 roku. Z 29 wagonów posiadanych przez Anonimowe Towarzystwo Białostockich Tramwajów Konnych, 23 obsługiwały codziennie liczącą około 6,2 km trasy: Dworzec Główny – Dworzec Białystok Fabryczny oraz Dworzec Główny –

■ **Wrocław (tramwaj).** W związku ze świątecznymi cięciami, które ograniczyły uruchomienie zajezdni Dąbie o połowę, tamtejsze składy stopiątek wyręczyły 31.03. część swoich sióstr z Borka. Pojawiły się na liniach **17** (3 brygady), **7** (4 brygady) i na **1** (1 brygada). Dobór tych linii był chyba przypadkowy, gdyż musiały wykonać niezły maraton, by dotrzeć do swoich tras. A wystarczyło skierować wozy z Dąbia do obsługi linii **2**, która przejeżdża pod bramami tej zajezdni...

■ **Zielona Góra (autobus).** Dzień 1.03. niezbyt chlubnie zapisał się w historii zielonogórskiej komunikacji nocnej. Kursowanie jedynej linii **B** zostało ograniczone tylko do weekendów (tzn. z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę) i świąt. Powód takiego posunięcia ze strony MZK jest – jak zwykle w takich przypadkach – jeden: niska frekwencja. Nie da się ukryć, że jest to już kolejny gwóźdź do przysłowiowej trumny. Do całkowitej, nie pierwszej już zresztą w dziejach miasta, likwidacji komunikacji nocnej został już tylko mały krok. Trzeba przy tym przyznać, że na przestrzeni lat Zielona Góra nigdy nie mogła się doczekać sieci linii nocnych z prawdziwego zdarzenia. Autobusy nocne pierwszy raz wyjechały na ulice miasta w drugiej połowie lat 80. Była to linia okólna, obejmująca swym zasięgiem

większą część miasta. Kursowały na niej dwa auto-sany H9, każdy w przeciwnym kierunku, a kursy zbiegały się z odjazdami i przyjazdami pociągów. Linia ta przetrwała zaledwie rok. Ponowne uruchomienie komunikacji nocnej nastąpiło w roku 1989. Była to również linia okólna, z tym, że w odróżnieniu od poprzedniej wersji, ta wykonywała jeszcze kursy na os. Pomorskie oraz na os. Piastowskie. Również w tym przypadku linię tę obsługiwały dwa autobusy (tym razem jelicze, a w późniejszym okresie kapena city) jeżdżące w przeciwnych kierunkach. Ich kursy oznaczono jako **A** i **B**. Linia **A** została zlikwidowana w roku 1992. Taki stan przetrwał aż do wspomnianego 1.03.2002 r. Linia nocna nie ulegała na przestrzeni lat zmianom i nie dostosowywano jej przebiegu do rozwoju urbanistycznego miasta, więc jej los wydaje się być przesądzony.

Marek Drewniak, Wojciech Gąsior, Jarosław Girstun, Remigiusz Grochowiak, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Rafał Lamch, Wojciech Lemański, Krzysztof Lipnik, Bartosz Mazur, Marcin Pejski, Andrzej Soczówka, Mariusz Sondel, Sebastian Staschiok, Łukasz Stefańczyk, Marcin Strzelec, Tomasz Szydłowski, Marcin Rutkowski, Krzysztof Utracki, Piotr Tomasiak

Las Komunalny, jak też Las Komunalny – Dworzec Fabryczny. Kres białostockich tramwajów przyniosła pierwsza wojna światowa i wejście wojsk niemieckich w 1915 roku do miasta. W latach 30. pojawiły się co prawda plany budowy tramwajów elektrycznych, ale w mieście funkcjonowała już sprawna komunikacja autobusowa i pomysł ostatecznie zarzucono. Wkrótce po wojnie, w stopniowo odbudowywanym Białymstoku, ponownie pojawiły się autobusy miejskie. Wraz z rozwojem miasta rozwijała się oczywiście sieć i liczba autobusów tutejszego MPK. Rekordowym pod względem liczby autobusów był rok 1986, gdy po ulicach miasta kursowało 377 wozów, w tym 111 ikarusów 280; resztę stanowiły jelicze PR110 i M11 na trasach zwykłych:

- 1 Dworzec PKP – Kolejowa – Dąbrowskiego – al. 1. Maja – Lenina – Armii Radzieckiej – Zaścianki;
- 2 Składowa – Hetmańska – Zwycięstwa – Kolejowa – Dąbrowskiego – Lipowa – Sienkiewicza – Warszawska – Nowowarszawska – Dojlidy Fabryczne;
- 3 Nowe Miasto – Kawaleryjska – Wiejska – Mazowiecka – Dzierżyńskiego – Sienkiewicza – Wasilkowska – Raginisa;
- 4 Starosielce – Buczka – Nowosielska – Elewatorska – Zwycięstwa – Dworzec PKP – Kolejowa – Dąbrowskiego – Lipowa – Rynek Kościuszki – Mickiewicza – Wiewiórcza – Żurawia (Dojlidy);
- 5 Berlinga (Dziesięciny) – Antoniuk Fabryczny – Antoniukowska – Kolejowa – Dworzec PKP – Dąbrowskiego – Lipowa – Rynek Kościuszki – Marchlewskiego – Warszawska – Piastowska – Piasta (Pieczurki) (powrót: Piastowska – Mieszka I – Piasta – Stonimska – Marchlewskiego);
- 6 Octowa (Bażantarnia) – Składowa – Kopernika – Mazowiecka – Dzierżyńskiego – Sienkiewicza – Wasilkowska – 27. Lipca;
- 7 Mickiewicza – Rynek Kościuszki – Lipowa – Dąbrowskiego – Antoniukowska – (powrót: Wierzbowa – Zwycięstwa – Gagarina) – Antoniuk Fabryczny – Produkcyjna – Szosa Pół-

nocno-Obwodowa – Przędzalniana (Fasty);

- 8 Towarowa – Piastowska – Warszawska – Marchlewskiego – Dzierżyńskiego – Skłodowskiej-Curie – Świerczewskiego – Zwierzyniecka – Wiejska – Pogodna – Składowa – Hetmańska – Gomułki – Wrocławska – Starosielce (PKP);
- 9 Wysockiego (PEUIM) – Wasilkowska – Sienkiewicza – al. 1. Maja – Dąbrowskiego – Antoniukowska – Antoniuk Fabryczny – Produkcyjna – Szosa Północno-Obwodowa;
- 10 Dworzec PKP – Kolejowa – Dąbrowskiego – (powrót: Gagarina – Zwycięstwa) – Lipowa – Ostrowskiego – Kalinowskiego (powrót: Próchniaka) – Skłodowskiej-Curie – Świerczewskiego – Zwierzyniecka – Wiejska – Kawaleryjska – Wiadukt – Kleosin;
- 11 Kleosin – Wiadukt – Kawaleryjska – Wiejska – Pogodna – Składowa – Hetmańska – Zwycięstwa – Kolejowa – Antoniukowska – Antoniuk Fabryczny – Berlinga (Dziesięciny);
- 12 Starosielce (PKP) – Olejniczka – Gomułki – Hetmańska – Gagarina – Dąbrowskiego – al. 1. Maja – Lenina – Piastowska;
- 13 Niedźwiedzia (Dojlidy) – Ciołkowskiego – Nowowarszawska – Warszawska – Marchlewskiego – Dzierżyńskiego (z powrotem: Rynek Kościuszki) – Sienkiewicza – Wasilkowska – 27. Lipca (Szklarnie);
- 14 Białostoczek (Fabryka Dywanów) – Szosa Północno-Obwodowa – Wasilkowska – Sienkiewicza – al. 1. Maja – Lenina – Armii Radzieckiej – Zaścianki – Grabówka;
- 15 Szosa Północno-Obwodowa (Białostoczek) – al. Tysiąclecia Państwa Polskiego – Sokółska – Zagumienna – Radzyńska – Jurowiecka (powrót: Jurowiecka – al. Tysiąclecia Państwa Polskiego – Szosa Północno-Obwodowa) – Sienkiewicza (powrót: Rynek Kościuszki) – Dzierżyńskiego – Lenina – Armii Radzieckiej – Plażowa – Dojlidy Górne;
- 16 Pułaskiego – Kawaleryjska – Wiejska – Mazowiecka – Dzierżyńskiego – Sienkiewicza – Wasilkowska – Szosa Północno-Obwodowa – Dziesięciny – Berlinga – Gajowa;

17 Wysockiego (Silikaty) – Szosa Północno-Obwodowa – al. Tysiąclecia Państwa Polskiego – Sokółska – Zagumienna – Radzyńska – Jurowiecka (powrót: Jurowiecka – al. Tysiąclecia Państwa Polskiego – Szosa Północno-Obwodowa) – Sienkiewicza – Dzierżyńskiego – Skłodowskiej-Curie – Świerczewskiego – Zwierzyńska – Wiejska – Pogodna – Składowa – Hetmańska – Marczukowska – Witosa;

18 27. Lipca – Wasilkowska – Sienkiewicza – al. 1. Maja – Dąbrowskiego – Kolejowa – Zwycięstwa – Wierzbowa – Antoniuk Fabryczny – Produkcyjna – Szosa Północno-Obwodowa (BPPZ);

pospiesznych:

100 Dworzec PKP – Kolejowa – Dąbrowskiego – al. 1. Maja – Sienkiewicza – Wasilkowska – Wysockiego – Wasilków;

101 Fasty – Przędzalniana – Szosa Północno-Obwodowa – Produkcyjna – Antoniuk Fabryczny – Antoniukowska – Dąbrowskiego – al. 1. Maja – Lenina – Armii Radzieckiej – Sobolewo;

102 Plaża Jurowec – al. Tysiąclecia Państwa Polskiego – Jurowiecka – Sienkiewicza – Dzierżyńskiego – Mazowiecka – Wiejska – Kawalerska – Kleosin – Księżyno;

oraz sezonowych:

Al. 1 Maja (Kościelna) – Sienkiewicza – Wasilkowska – Wysockiego – Wasilków;

Al. 1 Maja (Kościelna) – Sienkiewicza – Jurowiecka – al. Tysiąclecia Państwa Polskiego – Jurowec; Dworzec PKP – Dąbrowskiego – Lipowa – Sienkiewicza – Warszawska – Nowowarszawska – Dojlidy (Ośrodek Sportów Wodnych).

Ważną datą w dziejach białostockiej komunikacji miejskiej jest 19 czerwca 1991 roku. W wyniku długotrwałych protestów załogi MPK, a w konsekwencji strajku, który sparaliżował miasto, zdecydowano się podzielić przedsiębiorstwo na trzy podmioty:

- Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacyjne;
- Komunalne Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej;

- Komunalny Zakład Komunikacyjny Sp. z o.o.

Do pełnienia funkcji koordynacyjnej powołano Zakład Obsługi Komunikacji Miejskiej, który wraz z przedsiębiorstwami KPK i KPKM mieści się na terenie dawnego MPK, przy ul. Składowej 11. KZK zaadaptował do swoich potrzeb teren bazy przy dawnym dworcu podmiejskim PKS przy ul. Jurowieckiej 46, który od czasu oddania nowego dworca PKS przy ul. Bohaterów Monte Cassino nie był wykorzystany. Z uwagi na niedostatek miejsca w tej bazie, KZK użytkuje wyłącznie autobusy jednoczłonowe.

Ze względu na przejściowe problemy taborowe w lipcu 1992 roku, do ruchu dopuszczono także prywatnego przewoźnika – firmę Biatra, która sprawdziła z byłego NRD około 30 ikarusów 280. Nowocowały one w bazie przy ul. Wysockiego 166. Jako że przewoźnik ten nie był zainteresowany modernizacją taboru, ani jego wymianą, w lipcu 1997 roku ZOKM zdecydował się nie przedłużyć z nim umowy. Biatra funkcjonuje do dziś obsługując prywatnie przewozy podmiejskie.

W latach 80. i 90. w Białymstoku powstały nowe osiedla mieszkaniowe: Zielone Wzgórze i Bacieczki, rozbudowały się także dotychczas istniejące. Do tej sytuacji dostosowano przebieg linii autobusowych. W stosunku do podanych powyżej tras z 1986 roku, linie rozwinęły się następująco:

1 przejeżdża na drugą stronę torów kolejowych i zatacza koło w następujący sposób: Zaścianki

– ... – Dworzec PKP – Zwycięstwa – Hetmańska – Marczukowska – Witosa – Sikorskiego – al. Jana Pawła II – Zwycięstwa – Dworzec PKP – ... – Zaścianki i jest linią okrężną. Częstotliwość: szczyt – około 10 min., poza szczytem – 12–15, soboty i niedziele – 15–20;

2 Nowe Miasto – Paderewskiego – Rzymowskiego – Dubois – Pułaskiego – Żeromskiego – Składowa i dalej po starej trasie, z tym, że niektóre kursy wydłużono do Plaży Dojlidy. Częstotliwość: szczyt – 6–11 min., poza szczytem – 12–15, soboty – 15–20, niedziele – około 40; przedłużona: ... – Raginisa – Wyżyny (część kursów – Niemeńska – Wyżyny Wiślana lub Ogrodniczki). Częstotliwość: szczyt – 7–9 min., poza szczytem – 12–15, soboty – 10–15, niedziele – 15–30;

4 część kursów rozpoczyna: Klepacze – Niewodnicka – Meksykańska – Starosielce – ... Częstotliwość: szczyt – 6–8 min., poza szczytem – 13–16, soboty i niedziele – 10–16;

5 bez zmian. Częstotliwość: szczyt – 5–6 min., poza szczytem – 9–12, soboty – 9–10, niedziele – 10–12;

6 wydłużona: ... – 27 Lipca – Dolistowska – Pieczurki. Częstotliwość: szczyt – 12–15 min., poza szczytem – 25–35, soboty – 25–30, niedziele – 25–40;

7 rozpoczyna z przystanku Stadion „Hetmana” (część kursów z Olmontów) – Ciołkowskiego – Mickiewicza – ... Linia szczytowa: 6:15–9:30 i 11:00–17:00 – co 8–20 min., soboty 6:00–17:00 – co 10–12, niedziele 6:00–16:30 – co 18–30. Codziennie jeden kurs około 19:30;

8 bez zmian. Częstotliwość: szczyt – 9–11 min., poza szczytem – 18–20, soboty – 15–30, niedziele – 20–30;

9 wydłużona do Auchan. Częstotliwość: szczyt – 7–10 min., poza szczytem – 15–20, soboty – 12–16, niedziele – 15–20;

10 bez zmian, ale większość kursów skrócona do przystanku Wiadukt, a część wydłużona do Księżyna. Częstotliwość: 8–12 min., soboty – 10–12, niedziele – 12–15;

11 bez zmian poza tym, że w szczycie część kursów wydłużona: ... – Dziesięciny – Maczka – Andersa – Fabryka Dywanów. Częstotliwość: szczyt – 9–12 min., poza szczytem – 14–16, soboty i niedziele – 12–18;

12 wydłużona: ... – Piastowska – Piasta – Włociańska – Ściegiennego. Częstotliwość: szczyt – 8–12 min., poza szczytem – 15–18, soboty – 15–18, niedziele – 15–20;

13 bez zmian. Niektóre kursy do Sowian. Częstotliwość: szczyt – 15–20 min., poza szczytem, soboty i niedziele – 35–45;

14 bez zmian. Częstotliwość: szczyt – 10–12 min., poza szczytem, soboty i niedziele – około 35;

15 bez zmian. Częstotliwość: szczyt – 12–15 min., poza szczytem – około 35, soboty i niedziele – 35–55;

16 Nowe Miasto – Paderewskiego – Rzymowskiego – Dubois – Pułaskiego – ... i dalej starą trasą. Częstotliwość: szczyt – 7–12 min., poza szczytem – 13–15, soboty – 15–18, niedziele – 18–30;

17 tylko w pewnej części pokrywa się ze starą trasą, obecny przebieg to: Sikorskiego – Witosa – Marczukowska – Hetmańska – Składowa – Pogodna – Mazowiecka – Legionowa – Sienkiewicza – Piłsudskiego (powrót: Lipowa – Sienkiewicza – Legionowa – Skłodowskiej-

Curie – 11. Listopada – Zwierzyńska) – Branickiego – Baranowicka – Sowiańska – Dojlidowska – Plaża Dojlidy. Częstotliwość: szczyt – 15–18 min., poza szczytem – 20–25, soboty – 18–25, niedziele – 24–30;

18 też nieco się pozmieniła: Chełmońskiego – Brzechwy – 27. Lipca – Kaprańska – Traugutta – Wasilkowska do Antoniuka Fabrycznego starą trasą, część kursów wydłuża do Fastów, albo do Pileckiego (os. TBS) Częstotliwość: szczyt – 14–18 min., poza szczytem – 25–30, soboty – 30–40, niedziele – 30–60.

Pojawiły się też kolejne linie:

19 Gajowa – Berlinga – Antoniuk Fabryczny – Antoniukowska – Knyszyńska – Dąbrowskiego (powrót: Poleska – Botaniczna) – Bohaterów Monte Cassino – Dworzec PKS – Łomżyńska – Kopernika – Mazowiecka – Legionowa (powrót: Rynek Kościuszki – Sienkiewicza) – Mickiewicza – Dojlidy (niektóre kursy do Dojlid Górnych) Częstotliwość: szczyt – 6–9 min., poza szczytem – 10–13, soboty i niedziele – 10–18;

20 Os. Leśna Dolina – Armii Krajowej – Popieluski – Kopernika – Łomżyńska – Bohaterów Monte Cassino – Dąbrowskiego (powrót: Botaniczna – Poleska) – al. Piłsudskiego – Sienkiewicza – Jurowiecka – al. Tysiąclecia Państwa Polskiego – Radzyńska – Zagumienna – Sokółska – al. Tysiąclecia Państwa Polskiego – Andersa – Fabryka Dywanów. Częstotliwość: szczyt – 10–12 min., poza szczytem – 13–15, soboty i niedziele – 15–20;

21 Zielonogórska (Os. Zielone Wzgórze) – Wrocławska – Popieluski – Hetmańska – Zwycięstwa – Dworzec PKP – Kolejowa – Dąbrowskiego – Lipowa – Rynek Kościuszki – Sienkiewicza – Warszawska – Piastowska – Branickiego – Pałacowa – Lipowa – Rynek Kościuszki – ... i z powrotem (trasa okrężna). Częstotliwość: szczyt – 5–7 min., poza szczytem – 10–12, soboty – 12–15 min., niedziele – 15–25;

22 Dworzec PKS – Bohaterów Monte Cassino – Poleska – Towarowa – Piastowska – Branickiego – Ciołkowskiego – Stadion „Hetman”. Częstotliwość: 20–30 min., soboty – 18–20, niedziele – 30;

23 Wiadukt – Kawalerska – Wiejska (powrót: Pogodna – Żeromskiego – Pułaskiego – Dubois – Rzymowskiego – Sławińskiego – Kawalerska) – Wiejska – Kopernika – Bohaterów Monte Cassino – Dworzec PKS – Poleska – Botaniczna – Dąbrowskiego – al. Solidarności – al. Jana Pawła II – Sikorskiego – Wrocławska – Zielonogórska (Os. Zielone Wzgórze), niektóre kursy do Klepacz. Częstotliwość: 25–80 min., soboty – 40–80, niedziele – około 60;

24 Sobolewo – Grabówka – Ciołkowskiego – Baranowicka – Branickiego – pl. A. Lussy – Pileckiego (os. TBS). Częstotliwość: szczyt – 12–15 min., poza szczytem – 15–20, soboty – 15–35, niedziele – 18–30;

25 Zielonogórska (Os. Zielone Wzgórze) – al. Niepodległości – Wrocławska – Sikorskiego – Konstytucji 3. Maja – Berlinga – Dziesięciny – Szosa Północno-Obwodowa – 1 Armii Wojska Polskiego – Radzyńska – Zagumienna – Sokółska – al. Tysiąclecia Państwa Polskiego – Andersa – Dziesięciny i z powrotem (trasa okrężna). Częstotliwość: szczyt – 10–12 min., poza szczytem – 25–35, soboty – 14–16 / 30–35, niedziele – 30–40;

26 Paderewskiego – Rzymowskiego – Dubois – Pułaskiego – Wiejska – Zwierzyniecka – 11. Listopada – Skłodowskiej-Curie – Legionowa – Sienkiewicza – Jurowiecka – al. Tysiąclecia Państwa Polskiego – Sokółska – Zagumienna – Radzyńska – al. Tysiąclecia Państwa Polskiego i z powrotem (trasa okrężna). Częstotliwość: szczyt – 9–13 min., poza szczytem – 16–17, soboty – 15–30, niedziele – 25–35;

27 Paderewskiego – Rzymowskiego (powrót: Pułaskiego – Dubois) – Żeromskiego – Pogodna – Wiejska – Kopernika – Łomżyńska – Bohaterów Monte Cassino – Dworzec PKS – Poleska – al. Tysiąclecia Państwa Polskiego (powrót: Sokółska – Zagumienna – Radzyńska) – 1. Armii Wojska Polskiego – Andersa – Wasilkowska – Wysockiego – Kolberga – Raginisa – Niemeńska – Wiśłana Os. Wyżyny. Częstotliwość: szczyt – 15–20 min., poza szczytem – 30–35, soboty i niedziele – 40–45;

215 Branickiego – Rynek Kościuszki – Lipowa – Dąbrowskiego – Zwycięstwa – Hetmańska – Marczkowska – Witosa. Częstotliwość: 18–30 minut, tylko w dni robocze;

100 bez zmian. Częstotliwość: szczyt – 10–15 min., poza szczytem – 20, soboty i niedziele – 20–30;

101 kończy obecnie kursy na przystanku Plaża Dojlidy, wybrane kusy do miejscowości Kuriany. Częstotliwość: 40–90 min., niedziele – około 120;

102 skrócona do Wiaduktu, część kursów odbywa się do Juchnowca Dolnego, a część rozpoczyna w Sochoniach. Częstotliwość: 30–120 min., soboty – 5 kursów, niedziele – 3 kursy w ciągu doby;

103 Choroszcz Rynek – al. Jana Pawła II – Zwycięstwa – Dworzec PKP – Kolejowa – Dąbrowskiego – al. Piłsudskiego – pl. A. Lussy – al. Piłsudskiego – ... i z powrotem (trasa okrężna). Częstotliwość: 30–90 min. we wszystkie dni.

Dodać należy, że większość linii po zjechaniu brygad szczytu popołudniowego – od godziny 19–20 jeździ z częstotliwością 30–40 minut.

Obsługa linii przez przewoźników wygląda następująco:

KZK: **1, 7, 9, 13, 15, 18, 101, 103;**

KPK: **4, 10, 11, 16, 19, 20, 21, 22, 25, 100, 215;**

KPKM: **2, 3, 5, 6, 8, 12, 14, 17, 23, 24, 26, 27, 102.**

Z racji tego, że w Białymstoku 100% przewoźników miejskich opartych jest na autobusach, tabor jest liczniejszy niż w znacznie większych od niego miastach, np. Poznaniu czy Wrocławiu.

ZOKM podzielił między przewoźników pulę autobusów taborowych – każdy z nich numeruje więc autobusy w swoim przedziale.

W 1991 roku podzielono tabor po byłym MPK Białystok, w następnym roku sprowadzono z Nantes i Dijon we Francji 10 przegubowych i 5 pojedynczych mercedesów O305 zbudowanych przez zakład Heuliez oraz 10 autobusów setra, a następnie odkupiono od Portu Lotniczego Okęcie 4 następne O305G.

Przez dwa następne lata białostocki przewoźnik nie nabył ani jednego autobusu, aby od 1995 roku sukcesywnie zalać ulice produktami Jelcza (M121M, 120M, a nawet M122). Ostatnim zakupem MPK było 5 ikarusów 280; w połowie lat 90. odkupiono jeszcze 4 takie konstrukcje w Solcu.

W 1998 roku na ulicach miasta pojawiły się pierwsze MANy NG312 (a także inne modele tej firmy), których od tej pory zaczęło sukcesywnie

przybywać.

Obecnie sytuacja taborowa kształtuje się następująco:

- KZK: 42 jelcze PR110 z numerami 001–067, turystyczne jelcze T120, którymi obsługiwana jest linia Białystok – Supraśl o numerach 068 i 069, mercedes O305-078, jelcze 120M o numerach 080–085, jelcze M121M o numerach 089–092, jelcze 120MM/1 o numerach 093–098, jelcze 120MM/2 o numerach 099–108 i MANy NG312 o numerach 109–113;

- KPK: oznacza dłuższe jelcze w przedziale powyżej 501. Mieści się w nim 10 M121M i 17 120M, ale o numeracji decydowała kolejność zakupu. Od 601 numeruje się autobusy przegubowe – kolejno: 30 ikarusów 280 (do 650), 7 mercedesów O305G – 665–678, MANy NG312 – 679–696; powyżej 701 – jelcze M11 (27 sztuk) i 2 MANy NL222;

- KPKM: przegubowce noszą oznaczenia powyżej 801. Mieści się tu 40 ikarusów 280 (801–860), mercedes O305-876, 16 MANów NG312 (880–895). Krótkie autobusy to jelcze M11 – 904–941, PR110-959, następnie są przemieszane 120M (7 sztuk), 120MM (16 sztuk), M121M (7 sztuk), M122 i O405/2 (3 sztuki – 991, 992 i 994) oraz 2 MANy NL 222 (numery 998 i 999). O numeracji zadecydowała kolejność dostaw.

Firma Biatra numerowała swoje ikarusy od 301 w górę.

Marcin Łańko

Przystanek przedstawia (2)

Monachium

Monachium, stolica Bawarii, znane jest przede wszystkim z doskonałej jakości piwa oraz z Oktoberfest, podczas którego owo piwo, sprzedawane po drakońsko wysokich cenach, jest konsumowane. Monachium to wyjątkowo piękne miasto, w którym – zdaniem niektórych – ilość zabytków dorównuje ilości mieszkańców, co zdaje się potwierdzać duża liczba turystów odwiedzających to miasto w ciągu roku.

Jak na duże niemieckie miasto przystało, system komunikacji miejskiej w Monachium jest dobrze rozbudowany i wzajemnie się uzupełnia. Ponieważ przedstawieniem historii komunikacji miejskiej w tym mieście zajęło się już kilkunastu autorów, opisując ją w swoich książkach, które można kupić w licznych punktach miasta, ja ograniczę się jedynie do przedstawienia dnia dzisiejszego komunikacji miejskiej oraz do zachęcenia do odwiedzenia tego miasta.

Szybka Kolej Miejska (S-Bahn)

Jeżeli chodzi o S-Bahn w Monachium, to – w przeciwieństwie do wielu innych miast niemieckich – w stolicy Bawarii spełnia on od 18.05.1972 roku typowo funkcję kolejki typowo podmiejskiej dowożącej mieszkańców okolicznych miejscowości do centrum. W mieście po jesiennej reorganizacji istnieje dziesięć linii S-Bahn, ponumerowanych od **S1** do **S8** (bez **S3**) oraz jako **S20**, **S27** i **A**, kursujących w 20-minutowych odstępach przez cały dzień (wyjątkiem są linie **S20**, **S27** i **A**, kursujące co około godzinę). Linie są długie (najdłuższa, **S5**, z czasem przejazdu 95 minut ma 78,5 km). Ich łączna długość to 525 km. Linie zbiegają się przy stacji Hauptbahnhof, aby tunelem przejść pod miastem do Ostbahnhof i ponownie się rozdzielić. Na trasach

spotkać można głównie zakupione w latach 70. wagony serii BR420 (sterownicze) i 421 (silnikowe), połączone jak nasze EN57. Tabor jest sukcesywnie wymieniany na jednostki serii BR423 i 433. Do polecenia jest przede wszystkim linia **A** oraz linie **S7** i **S2** na odcinkach wschodnich.

Metro (U-Bahn)

Sieć metra w Monachium jest stosunkowo młoda. pierwsza linia została bowiem uruchomiona dopiero 19 października 1971 roku – parę lat po tym, gdy zdano sobie sprawę, iż tramwaje są u kresu swoich zdolności przewozowych. Linie metra w zasadzie zdublowały dawne najbardziej obciążone linie tramwajowe i przejęły po nich częściowo numerację (np. linie **U3** czy **U6**). Obecnie w mieście istnieje 8 linii o łącznej długości 510 km, z czego dwie (**U7** i **U8**) są liniami szczytowymi. Praktycznie cała sieć przebiega pod ziemią. Jedyne odcinki na powierzchni to stacja końcowa linii **U5** Neuperlach Süd oraz północny odcinek linii **U6** do podmonachijskiej miejscowości Garching-Hochbrück. W związku z tym, iż na trasie linie się ze sobą łączą, bardzo ciekawy jest przejazd przez dworce węzłowe.

Tramwaj

To, że w Monachium jeszcze istnieją tramwaje, można zaliczyć do jednego z większych cudów. Jeszcze na początku lat 90. wszystkie działania i wypowiedzi wskazywały na to, iż rok 1995 będzie ostatnim w historii kursowaniu tramwajów. Po zmniejszeniu o ponad 70% długości linii, które nastąpiło po otwarciu linii metra i braku inwestycji w tabor, nic nie wskazywało na zmianę polityki transportowej miasta. Jednak brak funduszy na planowany rozwój sieci metra sprawił, iż zdecydowano się zakupić nowe wagony serii GT6 i R3 do obsługi ocalałych tras. A tych w chwili obecnej jest 9 o długości 94,2 km (numery linii **15–21**, **25**, **27**). Dodatkowo funkcjonują trzy linie nocne **N17**, **N20** i **N27**. Oprócz nowych wagonów spotkać na nich można stare silnikowe wagony serii P z przyczepami. Kursują one głównie w dni robocze na trasach linii **19**, **21** i **25**. Częstotliwość kursowania linii jest przyzwoita i wynosi 10 minut w ciągu dnia i 20 minut rano oraz wieczorem. Tramwaje nocne kursują co 30/60 minut. Ocalałe trasy są niezwykle malownicze. Każdy przybywający do Monachium musi koniecznie przejechać bardzo atrakcyjny śródmiejski odcinek linii **19** z dworca głównego do wschodniego. Ponadto polecam wyprawę tramwajem linii **25** do miasteczka Grünwald.

Autobus

Sieć linii autobusowych w Monachium rozczarowuje. Zarówno jeżeli chodzi o ilość linii, jak i o częstotliwości ich kursowania oraz trasy. Główne zadanie autobusów to oczywiście zapełnienie luk w systemie kolejek miejskich i metra, a także dowieszenie ludzi do stacji. Niestety, linii jest mało i nie do końca zapewniają one dojazd we wszystkie miejsca miasta. Częstotliwości kursowania wahają się od 10 do 120 minut. Wyraźny jest podział na linie podstawowe z 10-minutową częstotliwością, pomocnicze (częstotliwość 20-minutowa) i uzupełniające (częstotliwość dowolna). Na trasach jeżdżą autobusy niskopodłogowe wszystkich znaczących firm (Neoplan, Mercedes, MAN). Numeracja linii jest niespójna, rozpoczyna się od **30** a kończy na ponad **200**. Do polecenia głównie linia **53** w śródmiejskim odcinku oraz linia **62** po trasie dawnej linii

tramwajowej nr 26.

Uwagi ogólne

Przybywający do Monachium nie będą mieli problemów ze zdobyciem mapki sieci komunikacyjnych i biletów, gdyż centra biletowe znajdują się na większości głównych stacji w mieście, a główne jest w pasażu stacji Marienplatz. Monachium podzielone jest na stery taryfowe: 1–4 to strefy w mieście (Innenraum), pozostałe 12 to strefy podmiejskie. W regionie za komunikację odpowiada związek komunikacyjny MVV, dzięki czemu jeden bilet jest ważny we wszystkich pojazdach w danej strefie. Jeżeli ktoś przybędzie na dłużej niż jeden dzień, polecam od razu zakup biletu tygodniowego. Choć brzmi to paradoksalnie, jest on tańszy od dwóch dobowych. W dawnej hali zajezdni III przy stacji Westend znajduje się Muzeum Tramwajowe w trakcie organizacji. Po wcześniejszym e-mailowym zgłoszeniu, istnieje możliwość zwiedzenia. Nie wiadomo natomiast, czy będzie jeszcze możliwość przejażdżki historycznym wagonem po mieście, gdyż po podniesieniu napięcia w sieci do 700 V w listopadzie, wszystkie starsze wagony zostały unieruchomione.

Podsumowanie

Muszę przyznać, iż Monachium jest jednym z najładniejszych miast niemieckich, w którym wyważenie harmonizuje przeszłość z przyszłością, tworząc bardzo ciekawy obraz teraźniejszości. Dotyczy to również komunikacji miejskiej. Dlatego gorąco polecam odwiedzenie latem tego miasta i przejażdżkę tramwajem, ponieważ być może za parę lat pozostanie po nim tylko wspomnienie.

Remigiusz Grochowiak

Przedświąteczne zasilenia i świąteczne ograniczenia

W celu ułatwienia dojazdu do obiektów handlowych i cmentarzy, wzorem lat ubiegłych, Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził w okresie przedświątecznym szereg zmian w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w Warszawie.

W dniach 23 i 24.03. br. (sobota i niedziela) obowiązywał sobotni rozkład jazdy. Spowodowało to, że linie autobusowe **111, 160, 188 i 523** w niedzielę 24.03. kursowały z nieznacznie większą częstotliwością niż w zwykłą niedzielę, a kilka innych linii (tj. **373, 406, 407**) wyjechało wyjątkowo na ulice w tym dniu. Jedyną „anomalią” była linia **131**, która, z racji obowiązywania w niedzielę sobotniego rozkładu jazdy, kursowała rzadziej niż zwykle.

Ponadto na liniach tramwajowych (**3, 9, 12, 18, 24, 25**) i autobusowych (**112, 123, 127, 140, 155, 169, 170, 181, 190, 195, 508, 509, 512, 517, 520, 706, 709**) uruchomione zostały dodatkowe brygady (nie umieszczone w rozkładach), które kursowały w przybliżeniu w godzinach 8:00–16:00. Pojawiały się one na przystankach na przemian z brygadami rozkładowymi. Dzięki nim powyższe linie kursowały z dwukrotnie większą częstotliwością niż zwykle.

W sumie w tych dniach wyjechało dodatkowo 41 brygad tramwajowych i 116 autobusowych.

Wszystkie dodatkowe brygady nosiły oznaczenie **03x** lub **04x**, gdzie x to cyfra oznaczająca numer kolejny brygady zasilającej. Przykładowo, na linii **517** kursowało 14 takich brygad, które oznaczono następująco: **031–039, 040–044**.

Jak zwykle przy tej okazji, na wybranych bryga-

dach zasilających można było spotkać tabor z zajezdni, które na co dzień nie obsługują danej linii. Była to duża gratka dla miłośników i możliwość zrobienia ciekawych zdjęć. Tym razem taka sytuacja miała miejsce m.in. na liniach: **9 i 25** (na których pojawiły się tramwaje z zajezdni R-3 Mokotów), **12** (tramwaje z zajezdni R-4 Żoliborz), oraz **140** (autobusy z zajezdni R-13 Stalowa), **169 i 170** (autobusy z zajezdni R-10 Ostrobramska), **195** (autobusy z zajezdni R-9 Chełmska), **508** (autobusy z zajezdni R-5 Inflancka, które normalnie kursują na tej linii tylko w dni powszednie), **509 i 512** (autobusy z zajezdni R-7 Woronicza), **517** (autobusy z zajezdni R-6 Redutowa, które można spotkać na tej linii w dni powszednie jako „wtyczki”).

Z kolei w dniach 25–29.03. (poniedziałek–piątek) obowiązywał rozkład jazdy dnia powszedniego. W tych dniach oficjalnie nie było żadnych zasilień. Jednak na linii **181** (kursującej na trasie Pl. Wilsona – Cm. Północny-Brama Główna, a w godzinach szczytu: Pl. Wilsona – Palisadowa) można było zaobserwować mniej więcej w godzinach 8:00–16:00 trzy brygady zasilające oznaczone jako **M31, M32 i M33**. Dzięki nim autobusy tej linii kursowały z częstotliwością co około 10–11 minut. Przy okazji, jako kolejną ciekawostkę należy potraktować fakt, że na zasileniach kursowały wozy z zajezdni, których na co dzień nie można spotkać na tej linii (dwa wozy z zajezdni R-6 i jeden z R-7).

W dniu 30.03. (sobota) obowiązywała podobna organizacja jak w dniach 23–24.03. Jedyna różnica polegała na zmniejszeniu ogólnej liczby zasilonych linii autobusowych – z listy wypadło 7, a doszły 2 linie. Pełna lista „wzmocnionych” linii autobusowych w tym dniu przedstawiała się następująco: **112, 123, 127, 155, 169, 170, 181, 190, 195, 409, 500 i 508**. Linie **409 i 500** kursowały z częstotliwością odpowiednio co 7–9 i 6–8 minut. Z ciekawostek należy wspomnieć o autobusach z zajezdni R-5 Inflancka i R-7 Woronicza kursujących na linii **409**. W sumie w tym dniu pojawiło się na ulicach Warszawy dodatkowo 41 brygad tramwajowych i 78 autobusowych.

Z kolei w święta wielkanocne (w dniach 31.03.–1.04.) obowiązywały rozkłady dnia świątecznego. Ponadto zostało zawieszono kursowanie linii tramwajowych: **1, 8, 9, 16, 19, 21, 36** i autobusowych: **100, 101, 106, 107, 128, 129, 139, 140, 149, 177, 178, 179, 187, 190, 305, 507, 510, 717**. Dodatkowo na wybranych liniach w niedzielę wielkanocną zostały odwołane kursy oznaczone w rozkładach jazdy symbolem „d”. Aby ułatwić pasażerom podróżowanie, w oba świąteczne dni został wprowadzony obowiązek zatrzymywania autobusów linii przyspieszonych i podmiejskich na żądanie pasażerów na wszystkich przystankach napotkanych na trasie (stałe przystanki tych linii pozostały bez zmian).

Tomasz Karczmarek, KMKM w Warszawie

Megawykolejenie

Wykolejenia zdarzają się wszędzie. Przyczynami są najczęściej niesprawne zwrótnice lub ciała obce w rowkach szyn. Czasami w grę wchodzi też źle wyprofilowana obręcz koła lub błąd człowieka. W Warszawie do takich zdarzeń dochodzi dosyć regularnie. Jednak nieczęsto zdarzają się wytrawienia takich rozmiarów, jak to, do którego doszło 19 marca na pętli Nowe Bemowo. Dlatego można je uznać za „megawykolejenie”.

Zdarzenie miało miejsce o godzinie 13:43 na łuku

wspomnianej już pętli podczas przejeżdżania tramwaju przez zwrótnicę. Mianowicie wykołcił się cały drugi wagon wjeżdżającego na swój tor postojowy skład 105N2k 2032+2033 (5 brygada linii **12**) i to w taki sposób, że stanął pod kątem mniej więcej 90 stopni do osi torowiska. Przy okazji wagon ten zdążył jeszcze „skasować” tyłem 10 przesł plotków wygodzeniowych, łącznie z wyrwaniem ich zabetonowanych podstaw. Przód tego tyristora wyrwał w słup trakcyjny, który bardzo niebezpiecznie się przechylił. Konieczna będzie jego wymiana, jednak do tej pory tego nie zrobiono. Z wiadomych względów uszkodzeniu, oprócz torowiska (jest ono tam „wysokie” i wydzielone – pogięły się trawersy oraz popękały drewniane podkłady), uległa także sieć trakcyjna, która została przesunięta kilkadziesiąt cm w bok oraz naprężona do granic wytrzymałości.

Powodem wykolejenia była z całą pewnością wada zwrótnicy (a dokładniej niedoleganie iglicy) oraz także zbyt duża prędkość wjeżdżających wagonów. Inaczej skład nie wykołciłby się aż w tak spektakularny sposób. Warto dodać, że trzy godziny wcześniej zwrótnica ta była naprawiana przez pogotowie torowe z T-2, co sam widziałem). Straty były znaczne. I to zarówno w wagonach tramwajowych, jak i w infrastrukturze pętli, która przypominała bardziej pobojuwisko po bombardowaniu. W tyristorku 2033 połamały się sprzęgi, pogięły blachy, zderzaki oraz fartuchy, zbiły szyby, sporemu rozbił się także przód. Ponadto zniszczony został nastawnik oraz urwana przetwornica.

Na miejscu kraksy szybko pojawiły się służby ratownicze: dwa dźwigi (z zajezdni R-3 i R-4), dwa pogotowia sieciowe iveco, star pogotowia torowego, dwa polonezy Nadzoru Ruchu Tramwajów Warszawskich oraz radiowóz Zarządu Transportu Miejskiego. Wszystkie te służby miały jednak sporo problemów z posprzątaniem całego bałaganu. Przyznam, że wagon rzeczywiście był fatalnie wykolejony. Ponadto akcją utrudniało wydzielone torowisko, ale mniemam, że gdyby nie ono, to wagon mógłby się przewrócić na bok, gdyż i tak stał niebezpiecznie pochylony.

Ponadto, oba wózki wozu 2033 były zaklinowane mniej więcej pod kątem 80 stopni w stosunku do osi wagonu, wychodząc poza ograniczniki tak, że nawet żoliborski dźwig nie mógł ich odblokować. Większość prób owocowała tylko niebezpiecznym naprężeniem, sugerującym niechybne zerwanie stalowej liny. Dopiero kolejna próba po przesunięciu odczepionego już wagonu o kilkadziesiąt centymetrów w bok się powiodła. Potem wstawiono na tory tylny wózek. Przy okazji spod wagonu wypadło sporo aparatury elektrycznej. Jednak podniesienie tyłu wozu spowodowało dodatkowe pogięcie dolnych blach przodu wozu. Oprócz tego, wygięciu uległ odgarniacz oraz jakieś deski zabezpieczające... Wszystkie wystające poza skrajnię elementy zostały oderwane lub upalone palnikiem przez pogotowie torowe. Po kolejnych trzech kwadransach ustawiono na torach przedni wózek wykolejca. Na koniec cofnięto jeszcze odłączony wcześniej wagon 2032 i ponownie połączono je w skład, który już w asyście dźwigu i Nadzoru Ruchu TW powolutku zjechał do R-1 Wola.

Oczywiście, w tym samym czasie gdy Nadzór wspólnie z „dźwigowcami” głowił się jak wkoleić wagon, to sieciowcy prowizorycznie naprawili uszkodzone przewody, gdyż pantografy przejeżdżających wagonów wychodziły praktycznie poza nią, powodując zarazem spory łuk elektryczny. Kilukrotnie wyłączano w tym celu napięcie w sieci (łącznie na

38 minut). Samochody pogotowia sieciowego oraz dźwigu poruszały się po torowisku na specjalnych wózczechkach.

W trwającym 102 minuty zatrzymaniu utknęło 5 składów tramwajowych linii 1, 12, 13 oraz 23. Prze-

puszczono je w trakcie trwania akcji po udrożnieniu jednego z torów (o godzinie 15:05). Resztę tramwajów zwracano na pętlę Koło. Na wyłączonym z ruchu odcinku ZTM uruchomił trzy zatramwaje: dwa z Miejskich Zakładów Autobusowych (solaris

U15-8621 i IK280-2290) oraz jednego Connexowego Jelcza 120M-A211. Warto dodać, że autobusy z MZA zostały ściągnięte z linii, natomiast jelicz przyjechał jako zajezdniowa rezerwa.

Krzysztof Lipnik, KMKM w Warszawie

Nowinki z Pyrogradu

Między przystankami

● **Biuletyn Zamówień Publicznych.** Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Sp. z o.o. informuje, że planuje w roku 2002 przeprowadzić, m.in. następujące przetargi nieograniczone: na remont torowiska tramwajowego w ul. Głogowskiej od ul. Berwińskiego (park Wilsona) do ul. Załęże / ul. Chociszewskiego (rozpoczęcie w kwietniu); na modernizację dwutorowej linii tramwajowej w ul. Staroleńskiej od ronda Staroleńka do pętli Staroleńka włącznie (rozpoczęcie w kwietniu); na wymianę linii kablowych NN (1 kV) pomiędzy stacją prostownikową Słowiańska a punktami zasilającymi Pz 3, 4, 6 i punktami powrotnymi Pp 1, 2, 3 sieci trakcyjnej (rozpoczęcie w maju); na modernizację zajezdni tramwajowej Forteczna (rozpoczęcie w październiku); na dostawę autobusów niskopodłogowych (rozpoczęcie w kwietniu) i na naprawy główne autobusów połączone z modernizacją (rozpoczęcie w marcu).

● **Przychodzą i odchodzą.** W ostatnich tygodniach Poznań pożegnał się z czterema stodwojkami i dwoma helmutami. 1.03. ze stanu skreślono wagony 102Na-11, 22 i 46, natomiast 15.03. powy-padkowe 102Na-58, GT6-609 i GT8-660. Oba wagony niemieckie wywieziono na złom odpowiednio 25.03. i 03-04.04., zaś na ich miejsce na Mada-lińskiego zawitły wagony z Frankfurtu nad Menem: B4-1822 dnia 25.03. (w Poznaniu nie otrzyma numeru bocznego i zostanie przeznaczony na części zamienne), B4-1826 dnia 29.03. (jak wyżej) oraz GT8-807 dnia 5.04. (w Poznaniu otrzyma numer 679).

● **Podpisali.** Władze Miasta i MPK Poznań 4.04. podpisały umowę z firmą Siemens na dostawę 14 niskopodłogowych tramwajów. Pierwsze dotrą do Poznania jesienią 2003 r.

● **Tatry, nasze tatry...** Obecnie odstawione są wozy RT6N1-404, 407 i 409. Oczekują one na przegląd VP (mają „wyjechane” limity kilometrów). Ponadto w wagonach 404 i 409 popękały belki główne. Wyjazd wozu 404 jest zapowiadany już na koniec maja. Dzięki temu, że obecnie na S3 urzędują stale pracownicy HCP, znacząco wzrosło uruchomienie tatr.

● **Zerówkowe przypadki...** Niedziela 7.04. upłynęła na linii nr 0 dość niezwykle. eNka 2602+2456 planowo o godzinie 9:40 pojawiła się na pl. Mickiewicza. Chętnych na pierwszy kurs było niewielu, jednak największym problemem było zablokowanie torowiska przez samochód marki Peugeot. Zanim przyjechała Policja, Nadzór Ruchu i wreszcie pomoc drogowa, która odholowała pojazd, minęła godzina. Pierwszy kurs został więc skrócony. Kurs o godzinie 12:00 odbył się planowo. Tym razem frekwencja była nadszpedzanie do-

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
tramwaje					
41	Truck	szaro-żółty	Budchem	żółto-niebieski	-
90+89	Nivea	niebieski	-	barwy MPK	po NG
92+91	Pain Delice	żółto-niebieski	Servisco	niebieski	-
152+153	Nokia	niebiesko-zielony	Nokia	niebiesko-zielony	odnowa reklamy
184+183	Halset	biały	-	barwy MPK	-
256+255	LG – TV Flatron	biało-niebieski	-	barwy MPK	po NG
298+299	-	barwy MPK	Kera Koll	biało-czerwony	-
autobusy					
1404	Big Star	żółto-czarny	-	barwy MPK	-
1410	Big Star	żółto-czarny	-	barwy MPK	-
1635	Centr. Handl. M1	niebieski	-	barwy MPK	po NG

opracował Łukasz Nowicki

bra. W końcu nadszedł czas zjazdu do zajezdni przy ul. Gajowej. No i się zaczęło. Przełożenie zwrotnicy w ul. Zwierzynieckiej trwało aż 10 minut, gdyż była zasypana piaskiem. Następnie, w trakcie cofania na tor 0 doczepka wjechała poprawnie, zaś wóz silnikowy niestety nie – zwrotnica przełożyła się pomiędzy osiami. Na szczęście tramwaj nie wyskoczył z szyn, ale mimo to poruływały się kable międzywagonowe. „Blachowa” i sprzęgi również nie ucierpiał. Ponadto, w wersji internetowej *Przystanku* zamieszczamy fotoreportaż z pierwszego dnia kursowania „zerówki”.

● **Przesadzanie kasztanowców.** Siedem okazałych kasztanowców rosnących tuż przy krawężniku ul. Strzeleckiej, na odcinku od skrzyżowania z Garbarami i Kazimierza Wielkiego do Królowej Jadwigi, zostało przesadzonych na odległy o kilkanaście metrów skwer. Cała operacja odbyła się w sobotę 6.04., natomiast prace przygotowawcze rozpoczęły się dzień wcześniej i trwały jeszcze do poniedziałku. W piątek zamknięto dla ruchu samochodowego rzeczony odcinek ul. Strzeleckiej w kierunku Królowej Jadwigi. Autobusy i tramwaje kursowały bez zakłóceń, jednakże busy skierowano na tory tramwajowe. W tym czasie zrywano nawierzchnię chodnika i jezdni w bezpośredniej bliskości każdego drzewa. W sobotę od rana wstrzymano ruch tramwajowy na ul. Strzeleckiej w obu kierunkach. Tramwaje linii 2, 5, 9 i 13 jeździły do godziny 16:25. Autobusy linii 74, A i N31 skierowano na torowisko tramwajowe. W rejonie prac dyżur pełnili pracownicy Nadzoru Ruchu, a na skrzyżowaniu Garbar, Strzeleckiej i Kazimierza Wielkiego ruchem kierowali policjanci, zastępując wyłączoną sygnalizację świetlną. W celu obsługi centrum miasta, trasę linii 3 wydłużono (analogicznie do linii D) do Al. Marcinkowskiego. Linia 3 została zasilona dodatkowym taborem i w sumie obsługiwało ją sześć wagonów: GT6-603, 606 i 613, 1G-851 i 856 oraz 2G-881. Prace związane z porządkowaniem miejsca robót ogrodnich i lataniem ubytków w nawierzchni uniemożliwiały ruch samochodów także w niedzielę i poniedziałek. W wyniku przesadzenia drzew uzyskano dość miejsca do poszerzenia zachodniej jezdni ul. Strzeleckiej o dwa pasy ru-

chu w kierunku skrzyżowania z Królowej Jadwigi. Pozwoli to na rozwiązanie problemu samochodów regularnie blokujących w tym wąskim miejscu torowisko tramwajowe. Problem stał się szczególnie palący w związku ze zbliżającym się nieuchronnie terminem zamknięcia dla ruchu samochodów mostu św. Rocha. Wówczas ulice Strzelecka i Królowej Jadwigi w kierunku Rataj zostaną obciążone dodatkowym strumieniem pojazdów.

● **Rezerwy.** Zaobserwowaliśmy następujące anomalie: we wtorek 26.03. neoplan 1333 jeździł na linii 65 z prawidłowym „owyswielaczowaniem”, natomiast solaris urbino 18 obsługiwał jedną z brygad na linii 70. W czwartek 28.03. malutki neoplan 1260 obsługiwał linię 83. We wtorek 2.04. holender 868 jeździł na 15/2, zbierając niezastużone gromy za swoje wąskie drzwi, a ponadto Łowca Masek (pracujący na S3) jeździł głogowskim składem 168+167 na 15/4.

● **„Puchar za suchar”.** O mało krew nie zalała piszącego te słowa, gdy w trakcie podróży 5.04. je-denastką (GT6-615), usłyszał dobywający się z nastawionego na poznańską stację 88,4FM Złote Przeboje radioodbiornika motorniczego następujący dialog (przypuszczamy sens, nie jest to dosłowny cytat) dwojga prezenatorów, Agnieszki i Andrzeja:

— Ty wiesz, że wczoraj przedszkolaki szukały w mieście hejnału jeżdżąc zabytkowym tramwajem?

— To na pewno go nie znalazły, bo w tych starych tramwajach jest taki okropny hałas, że własnych myśli nie słychać.

Jasne, we własnym samochodzie jest ciszej...

● **Zmiany na Podolanach.** Przystanek Kartuska II został przemianowany na Rzepeckiej.

Tomasz Albrecht, Adam Białas, Krzysztof Dostatni, Piotr Dutkiewicz, Tomasz Gieżyński, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz

Magazyn 995

24.03. Na ul. 28. Czerwca (na wysokości os. Dębina) kursująca na 71/5 pszczołka 1268 wpadła tylnymi prawymi kołami do otwartego i niezabezpieczonego włazu studzienki kanalizacyjnej. Po ponad dwóch godzinach autobus podjął dalsze kursy.

25.03. Ulicą Zamenhova w kierunku Starołęki pomykali sobie: dwóch Włochów volkswagenem pasatem i Łowca Masek stowójką nr 34 (4/10). Na skrzyżowaniu z ul. Obrzyca samochód wykonał niespodziewany lewoskręt, skutkiem czego został skasowany. Dwóch rannych pasażerów volkswagena pogotowie ratunkowe zabrało do szpitala. Tramwaj nie doznał żadnych uszkodzeń. Wstrzymanie trwało aż 45 minut (pozostałe bimby kierowano przez GTR), gdyż ruszające hurtem tramwaje spowodowały zablokowanie się zasilacza podstacji Starołęka, wymuszając przyjazd pogotowia technicznego.

25.03. Wyjeżdżająca z S3 na brygadę 12/9 RT6N1-402 nie wykonała jednego kursu i to bynajmniej nie z powodu awarii! Audi 80, zaparkowane zbyt blisko toru wyjazdowego, umożliwiło bowiem wyjazd tylko polskim wagonom. Tatra po prostu okazała się zbyt szeroka.

26.03. Dzień później w tym samym miejscu wycofano zestaw 286+287 wyjeżdżający na 4/9 z powodu dziwnych odgłosów dobywających się spod wozu. Ponieważ kolejne tramwaje wydawały takie same dźwięki, przyglądnięto się torowisku dokładnie i okazało się, że deski ochronne wagonów hacza o lekko podniesione płyty betonowe przy torach.

27.03. 17-minutowe wstrzymanie na stacji Szymonowskiego spowodowała tatra nr 401 uszkodzonym

wózkiem C. Po doraźnej naprawie udała się na S3.
28.03. O godzinie 13:50 na ręcznej zwrotnicy przed skrzyżowaniem ulic Królowej Jadwigi i Górna Wilda obydwoje wózkami wykołeił się drugi wóz składu 292+293, który jako 12/3 jechał na Starołękę. Zawiniła obręcz lewego koła na pierwszej osi w 293, która to się przesunęła. Po wstawieniu na „pieska” przez Kruppa, o godzinie 14:30 skład zjechał do zajezdni. Do tego czasu bimby kierowano objazdem (Łowca Masek widział nawet taty nr 401 i 408 skierowane na linię 15) i uruchomiono 2 zatramwaje.

28.03. Niecałą godzinę później jadący na Dębiec GT8-674 (10/8) wykołeił się trzecim i czwartym wózkiem skręcając na Most Dworcowy. Nim się zatrzymał, zdążył przejechać w tym stanie 68 m – lewe koła ostatniego wózka jechały po prawej szynie. Akcja Kruppa (zamknięto dla niego południową nitkę mostu) trwała ponad pół godziny. W związku z wyłączeniem napięcia w sieci, ruch tramwajów również był wstrzymany na ul. Roosevelta. Z Górczyna do Kaponiery jeździły autobusy zastępcze.

29.03. W południe na wewnętrzny peron pętli Sobieskiego z 15/7 (210+209) wysiadł mężczyzna, który następnie zatoczył się i wszedł pomiędzy pierwszy i drugi wagon składu 314+315 (12/8) ruszającego na zewnętrznym torze. W związku z tym tramwaj zmiądzzył mu lewą nogę poniżej ko-

lana. Motorniczy tyrystora nie zauważył zdarzenia i podjechał na przystanek początkowy, gdzie o wszystkim powiadomił go prowadzący 15/7. Po przewiezieniu do szpitala, poszkodowanemu amputowano kończynę. Pętla była cały czas czynna.

01.04. W południe na skrzyżowaniu ul. Dąbrowskiego i Roosevelta grupa młodzieży uszkodziła tramwaj linii 1 (132+133) jadący na Junikowo. Sprawcy zerwali 4 zabezpieczenia hamulców awaryjnych i uruchomili hamowanie. Ponadto uszkadzili blokadę czwartych drzwi w drugim wagonie, a wewnątrz zalali wodą z wiader. W czasie, gdy motorniczy dokonywał przełączeń koniecznych do dalszej jazdy, został uderzony twardym przedmiotem, który rzucił jeden z chuliganów. W związku z tym motorowy udał się bimbą do zajezdni, a startą do szpitala zabrano go pogotowie. Tramwaj nie wykonał jednego kursu, a po naprawie wrócił na trasę.

03.04. Na tył stojącego na przystanku Camping (w Strzeszynie) ikarusa nr 1153 (95/2) najechał Daihatsu Charade. W wyniku zderzenia kierująca samochodem została ranna, więc pogotowie ratunkowe zabrało ją do szpitala. Auto miało całkowicie rozbitą przód. Autobus z wyrwanymi dolnymi blachami i urwaną kratownicą zjechał o własnych siłach do zajezdni.

Natalia Rychlewicz, Adam Konieczka

Z historii MPK Poznań

Surfując po internecie napotykamy raz po raz rozmaite ciekawostki. Za jedną z takich uchodzi strona poznańskiego MPK Sp. z o.o., uważana przez wielu za dość dobrą, jak na grono firmowych wytrny przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Przeciętny miłośnik, a także zwykły „zjadacz chleba” odwiedzający tę stronę, z pewnością zagłębnie na podstronę „Historia”. I wówczas, albo niczego nieswiadomy skonsumuje zawarte na niej informacje, albo... włoś mu się zjeży na głowie.

Na wejściu wita nas główne kalendarium, czyli najważniejsze daty z działalności komunikacji miejskiej w Poznaniu. Widać wyraźnie, że autor oparł się tu na rozdziale *Krótki zarys dziejów* z książki p. Jana Wojcieszaka pt. *120 lat komunikacji miejskiej w Poznaniu*. Przedstawione daty nie odbiegają tu od prawdy, ale fakty potraktowane są wybiórczo. Brak choćby wzmianek o pierwszym niskopodłogowym polskim tramwaju, i to zarówno przed- (P1D), jak i powojennym (105N/2); brak informacji o zakupie dziesięciu niskopodłogowych tatr RT6N1 (czy komuś wstyd?), a także o powstaniu i rozwoju kolejki dziecięcej „Maltanka”. Najbardziej enigmatycznym jest wydarzenie z roku 1911 – „komunikacja tramwajowa według wiadukty”. Do takiego sformułowania bowiem tajemniczy autor streścił uruchomie-

nie tras przez poznańskie „mosty” – Teatralny i Dworcowy. To wszystko jednak nic, w porównaniu z tym, co widzimy w litym tekście poniżej.

Zacząć trzeba od faktu, że roi się on od literówek, błędów technicznych i – o zgrozo! – ortograficznych (!). Nie jest to jednak dobre miejsce, by je wymienić – po szlifie merytorycznym nad empekowskimi stronami www powinien jednak zdecydowanie zasiąść korektor... Dla nas ważniejsze – i bardziej wstydlive – powinny być zwykłe przekręcenia faktów i błędy w datach. Jest ich tak oszalałająca ilość, że z pewnością nie są dziełem przypadku – raczej niewiedzą piszącego zarys historii firmy. Nie ma też sensu pisać o tym, o czym nie wspomniano (a naszym zdaniem powinno się), gdyż to, co można przeczytać, w przeważającej większości jest niezgodne z prawdą. Otóż spieszmy donieść, że tramwaje konne ruszyły w Poznaniu w 1880 roku, a nie, jak napisano, w 1898 (wtedy ruszyły tramwaje zasilane z sieci trakcyjnej!) i nie funkcjonowały 3 lat, lecz aż 18! W okresie międzywojennym nie zlikwidowano wszystkich tras w najwęższych uliczkach Starego Miasta, a jedynie we Wrocławskiej i Wronieckiej – wciąż pozostały trasy na Wielkiej, Wodnej, Garbarach i Chwaliszewie, a tramwaje jeździły w najlepsze po Starym Rynku do 1955 roku. Według specjalisty tworzącego nową historię, trolejbusy poznańskie zlikwidowano w 1979 roku – gdyby tak długo przetrwały, to na fali ówczesnych trendów być może jeszcze dziś byśmy mogli nimi podróżować. A prawda była bardziej brutalna – ostatnie kursy trolejbusów z Ogrodów do Smochowia odbyły się 29 marca 1970 roku, a więc dziewięć lat wcześniej niż można by sądzić po lekturze stron MPK. Zaś podana informacja o dostawie 120 (a dlaczego nie 122, bo zapewne to Autor miał na myśli?) autobusów niskopodłogowych w roku 1976, zamiast 1996, zakrawa już na zwykłą kpinę! Chwilkę potem dowiadujemy się, że w 1985 roku zbudowano trasę tramwajową biegnącą górnym tarasem Rataj. Otóż zbudowano ją dwa lata wcześniej i uruchomiono na odcinku Rondo Starołęka – Żegrze III (linia wahadłowa W). Z powodu kłopotów z podsta-

cją trakcyjną ruch na całej trasie otwarto dopiero w rzeczonym 1985 roku... Gwoli ścisłości pozostałych wiadomości – PST liczy sobie 6,1 zamiast 7 km, a MPK Poznań obsługuje obecnie m.in. w dzień 16 linii tramwajowych i 45 autobusowych zwykłych, a w nocy 13 autobusowych, a nie odpowiednio 15, 42 i 12...

Internet to takie medium, gdzie nawet raz wpisane dane należy aktualizować (wyjątkiem są internetowe strony czasopism, które muszą pozostać w zgodności z papierowym wydaniem – tu jednak z takim przypadkiem do czynienia nie mamy).

Żał tylko, że swoją już ponadstudencką historię ktoś traktuje po łebkach. Z pewnością tak nowoczesnej i słynnej firmie jak MPK w Poznaniu Sp. z o.o. to po prostu nie wypada.

Tomasz Gieżyński

ZNA Biskupice

Czytelnicy *Przystanku* często spotykają ze stwierdzeniem, że któryś z autobusów został wyremontowany w ZNA w Biskupicach. Natomiast zapewne nie każdy miał okazję być w tej podpoznańskiej miejscowości, a szczególnie w tym zakładzie.

Biskupice, a właściwie Biskupice Wielkopolskie, to miejscowość w gminie Pobiedziska, leżąca w ciągu drogi krajowej nr 5. Swoistą osobliwością administracyjną jest to, że jadąc drogą nr 5 z dowolnego kierunku, w pewnym momencie mijamy dwie tablice z nazwami miejscowości – po jednej stronie drogi leżą Biskupice, po drugiej natomiast Jerzykowo. Granicę pomiędzy nimi stanowi właśnie ós jezdnia wspomnianej drogi.

W poniedziałek 18 marca udaliśmy się z umówioną wizytą do znajdującego się w Biskupicach przy ul. Głównej 21 Zakładu Naprawy Autobusów Sp. z o.o. Zostaliśmy przyjęci przez prezesa firmy, pana Andrzeja Bręczewskiego, który opowiedział nam o historii zakładu. Otóż zlokalizowany w poznańskiej zajezdni autobusowej przy ul. Warszawskiej Wydział Naprawy Autobusów został przeniesiony do Biskupic w latach 1987–88, gdy decyzją ówczes-

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*.

snego prezydenta miasta Poznania, Andrzeja Wituskiego, został przekazany ówczesnemu dyrektorowi MPK Poznań, Jerzemu Figlewskiemu (który pełnił tę funkcję w latach 1988–91), zespół budynków po, m.in., zlikwidowanych zakładach stolarskich (wraz z gruntem o powierzchni 4,5 ha) zlokalizowany właśnie tutaj. Początkowo zakładano zlokalizowanie w Biskupicach zwykłej zajezdni autobusowej, ale nawet w socjalistycznych realiach poznańska gospodarność nie pozwoliła na marnowanie czasu i paliwa na pokonywanie pustych wozokilometrów. Dlatego postanowiono przenieść tu warsztaty, dla których na A1 brakowało miejsca. Przez dziesięć następnych lat biskupickie warsztaty funkcjonowały w ramach MPK Poznań, natomiast w efekcie wprowadzenia w kraju zasad gospodarki rynkowej stosunkowo późno, bo dopiero 1 października 1998 roku, wyodrębniono warsztaty w osobny zakład budżetowy, przekształcony później w Spółkę z o.o. – Zakład Naprawy Autobusów. Od samego początku, czyli od roku 1988 szefem wydziału, a następnie prezesem spółki jest p. Andrzej Bręczewski, który z poznańskim przewoźnikiem związany jest zawodowo od 38 lat. Z ogólnej, wspomnianej już powierzchni zakładu wynoszącej 4,5 ha, czyli 45000 m² około 5500 m² zajmują hale remontowe i budynki administracyjny. Zakład jest największym pracodawcą w Biskupicach – zatrudnia około 110 pracowników, z których 30% stanowią mieszkańcy gminy Pobiedziska, natomiast reszta to pracownicy dojeżdżający z Poznania. Rocznie remontuje się tutaj około 60 autobusów, głównie ikarusów i jelczy. Obecnie realizuje się zamówienia złożone przez PKM Gliwice i PKM Sosnowiec oraz naprawy powypadkowe autobusów MPK Poznań Sp. z o.o.

Zakres napraw stanowią remonty główne i powypadkowe, obejmujące podwozia, nadwozia, konserwację profili zamkniętych, naprawę silników i skrzyń biegów, regenerację podzespołów silników, belek osi, zawieszęń, montaż systemów centralnego smarowania i lakierowanie. Zakład posiada autoryzację dotyczącą jakości wykonywanych napraw i związane z tym prawo zachowania gwarancji producenta, udzielone przez czołowych producentów spotykanych w Polsce autobusów, to jest firm Ikarus, Jelcz, Autosan, MAN i Solaris Bus & Coach (dawniej Neoplan). Ponadto możliwe jest wykonanie napraw pojazdów nietypowych, bądź zabytkowych, jak na przykład autobusu jelcz Mex 272. Zakład Naprawy Autobusów w Biskupicach, obok zakładów w Solcu Kujawskim (KZNS) i słupskiej Kapeny, jest współliderem rynku napraw głównych autobusów miejskich w Polsce.

Po zapoznaniu się z historią i teraźniejszością zakładu udaliśmy się przez plac postojowy w kierunku budynków hal remontowych. Na placu każdy z miłośników znalazłby coś dla siebie. Nasze oczy ucieszyły dawno skreślone ze stanu inwentarzewego MPK Poznań i zakupione przez ZNA na części zamienne autobusy. Były tam, m.in.: jelcz M11-1415, DAF MB200-1207, IK160P-1574 i drugi człon 1580, złomowany M11 z PKS. Przed wejściem do hali stał DAF MB200, zakupiony w MPK Poznań (ex-1214), służący obecnie do przewozu pracowników. Wóz dorobił się mało efektownego, szarego lakieru, pokrywającego większość jego żółtej niegdyś karoserii i kloszy tylnych lamp od ikarusa. W hali remontowej naszym przewodnikiem został p. inż. Marek Ciesielski, którego zasypywaliśmy pytaniami.

Pierwszym mijanym przez nas pomieszczeniem była hala, w której docinano z profili stalowych

i spawano kratownice autobusów. Kratownice busów wykonane są z profili zamkniętych z nierdzewnej stali (a właściwie – mniej rdzewnej stali, gdyż pełną nierdzewność zapewnia dopiero 12-procentowy udział Cr w stopie, jednakże stal taka jest tak droga, że nie jest opłacalnym wykorzystanie jej jako materiału konstrukcyjnego) o przekrojach od 40x40 mm do 50x50 mm i grubości 2 do 3 mm, zależnie od typu autobusu. Najpierw przycina się określonych wymiarów odcinki profili, a następnie układa się je w matrycy, zwanej „przyrządem płaskim”, w którym są spawane. Następnie poszczególne płaskie fragmenty montuje się w „przyrządzie przestrzennym”, gdzie spawane są w trójwymiarową kratownicę. Takie postępowanie gwarantuje zachowanie pożądanego wymiarów i kątów całej konstrukcji.

W następnym pomieszczeniu znajdują się warsztaty mechaników regenerujących możliwe do naprawy podzespoły. Tutaj odbywają się naprawy główne elementów napędowych autobusu. Dokonuje się wymiany na nowy układ łokowo-korbowego silnika, wykonuje się szlif wału korbowego i cylindrów na tzw. „nadwymiarach naprawczych”. Regeneracji podlegają pompa wtrysku, pompa wodna, głowica i sprzęgło oraz elementy układu kierowniczego i hamulcowego. Oczywiście, elementy uszkodzone są wymieniane na nowe. W zakładzie nie naprawia się mostów napędowych, które wysyłane są do regeneracji w PKM Sosnowiec.

Dalej swój warsztat mają elektrycy. Poszczególne elementy autobusu trafiają następnie do hali, w której na bazie kratownicy zabudowuje się całe nadwozie autobusu. Technologia naprawy głównej jelcza obejmuje także, w przeciwieństwie do ikarusa, wymianę dachu pojazdu. Na gotowej kratownicy montuje się podłogę ze sklejki, grubości, zależnie od typu od 15 do 18 mm, którą następnie pokrywa się wykładziną antypoślizgową o grubości 2,5 mm. Zamontowane blachy poszycia ścian wyrównuje się masą szpachlową i zabezpiecza antykorozyjnie.

Nawet przegubowy ikarus mieści się w całości w liczącej 22x5x5 m kabinie lakierniczej, w której nanosi się lakiery i utrwała go w podwyższonej temperaturze. Na zakończenie całego procesu w autobusie umieszcza się wyposażenie kabiny kierowcy i przedziału pasażerskiego.

W trakcie naszego pobytu w zakładzie spotkaliśmy rozmaite autobusy w różnych stadiach napraw głównych, bądź powypadkowych. W pierwszym dniu NG znajdował się poznański ikarus 280 o numerze 1512. Właśnie demontowano poszycie, szyby i wyposażenie wnętrza pojazdu. O tydzień bardziej zaawansowane przeobrażenie przechodził jelcz M11 z PKM Sosnowiec, który był już po wymianie kratownicy. Widzieliśmy również biało-czerwonego ikarusa 280 z PKM Sosnowiec, który znajdował się w końcowym stadium remontu kapitalnego, i który za kilka dni miał wyjechać do swego macierzystego miasta. Akurat montowano „wyzbroj” jego wnętrza i przygotowywano do montażu fabrycznie nowy węgierski silnik RABA, wykonany na licencji MANa, spełniający normy czystości spalin EURO 1. W trakcie napraw powypadkowych znajdowały się poznańskie MANy NL202, o numerach 1013 i 1024. Zasadą decydującą o tym, gdzie wykonana zostanie naprawa powypadkowa danego wozu – w macierzystej zajezdni, czy w ZNA, jest czasochłonność roboty. Mianowicie, jeżeli szacuje się czas naprawy na więcej niż osiem godzin roboczych, to wóz kierowany jest do ZNA. Naprawy mniej czasochłonne wykonywane są w Poznaniu.

Następne napotkane pojazdy były dla nas niespodzianką, by nie powiedzieć, szokiem. Otóż w trakcie zaawansowanej naprawy głównej znajdował się zakupiony od MPK Poznań, skreślony ze stanu ikarus 160P-1580, a właściwie jego pierwszy człon, z którego usunięto drugie drzwi, natomiast wewnątrz wydzielono przedział warsztatowy. Autobus wyposażono w zaczepek, bowiem w swoim „życiu po życiu” wcieli się w rolę biskupickiego zakładowego holownika. Kolorystyka nadwozia nawiązuje do czerwono-żółtych barw swarzędzkiego Wiraż-Busu. Drugą absolutną niespodziewanką były znajdujące się w trakcie remontu kapitalnego pudła poznańskich wagonów tramwajowych 105Na-244 i 243. Władze ZNA Biskupice traktują to zamówienie jako sposób na rozszerzenie swojej oferty remontowej, ponieważ stopniowo maleje liczba starych autobusów poddawanych NG, a tabor nowoczesny jeszcze nie kwalifikuje się do remontów kapitalnych. Powstaje więc luka, którą próbuje się wypełnić wejściem na rynek remontów pudła wagonów tramwajowych. Gdy byliśmy w ZNA, nie toczyły się przy wagonach żadne prace, ponieważ oczekiwano na dostawę blachy ze stali H10, z której wykonuje się potrzebne elementy pudła. Wracając jednakże do autobusów, warto wspomnieć, że po naprawie głównej żywotność autobusu obliczana jest na około osiem lat.

Na zakończenie wycieczki zwiedziliśmy halę ogólnodostępną stacji kontroli pojazdów, w której każdy kierowca może zlecić wykonanie obowiązkowych badań technicznych swoich dwóch lub czterech kółek. Przez halę tę przejeżdżają także wszystkie autobusy po świeżo wykonanej NG. Tutaj badane pojazdy otrzymują kompletny zestaw wyników diagnostyki układu hamulcowego, kierowniczego, składu spalin, ustawienia reflektorów i stanu układu amortyzującego. Ciekawym rozwiązaniem jest „odkurzacz” montowany do rury wydechowej, zapewniający odciąg gazów spalinowych poza halę. Następnie opuściliśmy halę i tym samym zakończyliśmy naszą wycieczkę na placu, na którym składuje się złomowane elementy kratownic.

Dziękujemy panu prezesowi Andrzejowi Bręczewskiemu za umożliwienie nam zwiedzenia ciekawego obiektu i panu inż. Markowi Ciesielskiemu za odkrycie przed nami tajników napraw głównych autobusów.

Tomasz Albrecht, Maciej Rudzki

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 Basis, Marek
Drewniak, Grzegorz Fedoryński, Remigiusz
Grochowiak, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson,
Tomasz Kaczmarek, Michał Kamiński, Rafał Lamch,
Wojciech Lemański, Krzysztof Lipnik, Mariusz Madej,
Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Marcin Pejski,
Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz, Olaf
Skrzymowski, Andrzej Soczówka, Sebastian
Staschki, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Piotr
Tomasik, Krzysztof Utracik
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.