

# PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik  
miłośników komunikacji

nr 7 (7)

23 kwietnia 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

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

## Z kraju i ze świata

■ **Bombaj (autobus).** Ze względu na poważne straty, które corocznie przynoszą autobusy miejskie, firma BEST (państwowa firma zajmująca się autobusami miejskimi i dostawami prądu) znacznie niedługo wynajmować autobusy od prywatnych przewoźników. Co (nie)ciekawe, z dwóch zajezdni położonych w centrum miasta (Colaba, Backbay), zniknęły wszystkie piętrusy. W zwykłych autobusach na liniach 1, 3, 7, 122 i 138 pasażerowie tłoczą się jak sardynki i tylko na 1 pojawiają się czasami sporadyczne brygady piętrowe z zajezdni Wadala.

■ **Bombaj (S-Bahn).** Central Railway niedawno zakończyła gruntowną modernizację układu torowego na swojej głównej stacji, Chhatrapati Shivaji Terminus (CST). Usunięto zbędne bocznice i połączenia torowe. Dzięki remontowi i modernizacji innych odcinków czasu przejazdów zmniejszyły się nawet o 8 minut (do Panvel). Oznacza to dodanie 22 nowych kursów z CST.

■ **Bombaj (S-Bahn).** Ruch lokalny na Central Railway doznał zakłóceń dnia 16 kwietnia z powodu obchodów 150-lecia kolei. Historyczny skład z premierem Indii, ciągnięty przez 2 parowozy przejechał kilkakrotnie na trasie pierwszej linii kolejowej w Indiach – z CST do Thane.

■ **Bombaj (S-Bahn).** Western Railway wymienia zasilanie elektryczne na odcinku Churchgate – Virar z 1,5 kV prądu stałego na 25 kV prądu zmiennego. Z tej okazji kupiono nowe pociągi z silnikami na prąd zmienny. Nowe pociągi ponadto różnią się od starych (zaprojektowanych jeszcze w latach 60. tylko kolorystyką (są niebieskie) i pantografami półkowymi. Stare składy na prąd stały przekazano „sąsiadom” z Central Railway, która ochoczo utworzyła z nich „dostawki”, wydłużając kilka 9-wagonowych składów o 3 wagony. Wymiana zasilania oznacza także rychły koniec kilku kursów CST – Borivli, wykonywanych przez składy WR.

■ **Bydgoszcz (autobus).** Do grona autobusów jeżdżących w kolorach niezakładowych (ex-reklamy) dołączyły ikarusy 280: 2402 i 2603. Co ciekawe, w tych kolorach przyszły one z NG w Solcu Kujawskim jeszcze przed reklamami. Po naprawach powypadkowych jeżdżą już 3843 i 3463.

■ **Bydgoszcz (tramwaj).** W środę 17.04. na stadionie Zawiszy odbył się mecz Rumunia – Polska. Od około 18:00 normalnie kursujące do Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku linie tramwajowe 1 i 2 pojechały na Bielawy, a za to pojawiły się dodatkowe autobusy na liniach 52, 65 i 68. Rozwożenie kibiców po meczu było dobrze zorganizowa-

ne: na pętli na osiedlu Leśnym czekała duża ilość dodatkowych autobusów (linii 52, 65, 68), którymi wszyscy zainteresowani odjechali.

■ **Bytom (autobus).** Miejscowy PKM kupił kolejnego przegubowego ikarusa ze Szczecina. Autobus nr 7237 w zajezdni na Klonowica nosił numer 1181. Oprócz tego zakupiono dwa jelicze M11 z PKM Jastrzębie Zdrój (o wystawieniu tych autobusów na sprzedaż informowaliśmy w nr 5 *Przystanku*). Kolejna M11-tka z Jastrzębia również trafiła do Bytomia, jednak do firmy konkurencyjnej – PUH Delta.

■ **Bytom (tramwaj).** 9.04. tuż przed godziną 15:00 na trójkacie torowym Bytom Urząd Miejski doszło do zderzenia składu 105N 471”+478” (pociąg nr 195) z wagonem 116Nd-806 (pociąg nr 4104). Motorowy prowadzący Citadisa (vel Karlika), jadący do Szkoły Górniczej od Bytomia, prawdopodobnie próbował wymusić pierwszeństwo przejazdu na składzie jadącym ze Stroszka. Skutkiem tego skład wjechał w wagon 116Nd w okolicach połowy pierwszego członu. Wagon 471” rozbił sobie doszczętnie cały przód, zaklinował się w drzwiach Citadisa (!) oraz wykoleił się pierwszym wózkiem. W ciągu półtorej godziny (zatrzymanie trwało do 16:36) walczone ze skutkami wypadku przy pomocy pogotowia dźwigowego i przejeżdżających w okolicy pozostałych pociągów linii 19 (które od Stroszka kierowane były nieużywanym liniowo skrzętem w kierunku Szkoły Górniczej). Akcją utrudniały rosnące gęsto drzewa oraz korek uliczny, który natychmiast utworzył się na ulicy Chrzanowskiego. Wagony 471” i 478” po rozpięciu zostały odholowane do zajezdni Stroszek, a 806 został ściągnięty do zajezdni Zawodzie. Ofiar ani rannych nie było, a przyczyny zdarzenia ustala specjalna komisja wypadkowa PKT.

■ **Gdańsk (tramwaj).** 20.04. rozpoczyna się pierwszy etap remontu torowiska tramwajowego na odcinku Zaspas – Pomorska. Odcinek ten zostanie wyłączony z ruchu na trzy tygodnie, w związku z czym nastąpią zmiany: za linię 2 będzie kursowała linia tymczasowa 32 na trasie: Centrum – Dworzec Gł. PKP – al. Zwycięstwa – Opera – al. Hallera – Mickiewicza – al. Legionów – al. Rzeczypospolitej – Zaspas; za linię 8 zostanie uruchomiona linia tymczasowa 38 na trasie: Stogi Plaża – Przeróbka – Podwale Przedmiejskie – Dworzec Główny PKP – Jana z Kolna – Kliniczna – al. Hallera – Mickiewicza – al. Legionów – al. Rzeczypospolitej – Zaspas; linia 12 będzie kursować na zmienionej trasie do Jelitkowa zamiast na Zaspę oraz bonusowo zostanie uruchomiona zastępcza linia autobusowa T12 na trasie Zaspas – Pomorska.

■ **Gdańsk (tramwaj).** Już po raz drugi wrocławski Protram zwyciężył w przetargu na modernizację gdańskich wagonów. Tym razem metamorfozę podobną do tej, jaką przeżył pociąg 1300+1299+1309, przejdą składy 105N 1226+1227, 105N 1273+1274 i 105Na 1323+1324+1325. W chwili obecnej we Wrocławiu znajdują się już następujące wagony: 1226, 1227 i 1324 (od 20.04.) oraz 1273 i 1274.

■ **GOP (tramwaj).** Prawie w pierwszą rocznicę pierwszego wyjazdu liniowego (która przypada 3 maja) wszystkie 15 wagonów 116Nd będących w eksploatacji (801 i 806 są odstawione po wypadkach) zostało wyposażonych w naklejki o treści: „Tramwaj zakupiony przy pomocy Funduszu Ochrony Środowiska” – po sześć (!) sztuk na każdym...

■ **Katowice (autobus).** W ostatnim czasie PKM Katowice wyremontował we własnych warsztatach dwa kolejne ikarusy 280 – 227 i 230 (z 1987 roku). Z uwagi na brak funduszy na zakup ekologicznych zespołów napędowych, autobusy wyjechały ze starym układem napędowym i z manualną skrzynią biegów.

■ **Kielce (autobus).** W dniu 4.04. MPK zmieniło rozkłady oraz trasy linii nr 39 i 49. W pierwszym przypadku autobusy dojeżdżają do Białogonu, a nie, jak wcześniej planowano, tylko do ul. Żytniej. Trasa linii 39 przebiega w następujący sposób: Białogon – Fabryczna – Krakowska – Jagiellońska – Grunwaldzka – Żytnia – Paderewskiego – al. IX Wieków Kielc – Warszawska – Krasińskiego – Manifestu Lipcowego – os. Świętokrzyskie. Linia nr 49 została wydłużona do Podkarczówki tak, jak to było wcześniej ustalone z Zarządem Miasta, czyli: os. Na Stoku Przychodnia – Sawickiej – Krasińskiego – Warszawska – al. IX Wieków Kielc – Paderewskiego – Żytnia – Grunwaldzka – Krakowska – Podkasztorna (z powrotem: Podkasztorna – Kołtąta – Jagiellońska – Grunwaldzka – Żytnia – Paderewskiego – al. IX Wieków Kielc – Warszawska – Sikorskiego – droga osiedlowa – os. Na Stoku Przychodnia). 10.04. zmieniono także przebieg linii 15, 33 i 34bis. Pierwsza z nich dojeżdża do Dąbrowy trasą: os. Dąbrowa – Wincentego z Kielc – Witosa – Warszawska – al. IX Wieków Kielc – Paderewskiego – Żytnia – Grunwaldzka – Piekoszowska – Szajnówicza – Massalskiego – os. Slichowice. W przypadku linii 33 zlikwidowano kilka kursów, w trakcie których autobus ten dojeżdżał do ul. Orkana. Obecnie kończy on tylko na osiedlu Dąbrowa. Linia 34bis została również wydłużona do ul. Wapiennikowej.

■ **Kielce (autobus).** 9.04. na linii 27 zadebiuto-

wał pierwszy z pięciu jelczy M081MB Vero. Bus ma numer taborowy 801 i stacjonuje w zajezdni na Pakoszu. Zakup karzelka okazał się trafny, ponieważ pojemność busika odpowiada średniej frekwencji kursu linii 27. Możliwe, że do końca tego roku, oprócz pięciu zamówionych, pojawi się dziesięć kolejnych małych jelczy.

■ **Kraków (tramwaj).** Chciałoby się powiedzieć: święta, święta i po świętach, odnośnie krakowskiej imprezy zorganizowanej przez MPK z okazji 75-lecia uruchomienia miejskiej komunikacji autobusowej. Główne uroczystości miały miejsce 20.04. w zajezdni przy ul. św. Wawrzyńca. Niewątpliwie największą atrakcją tego dnia był przejazd odrestaurowanym jelczem RTO (nr 341) z doczepką P01 (nr 608) na linii specjalnej nr 300. MPK zgromadziło również przy ww. ulicy wszystkie typy autobusów eksploatowanych w dniu dzisiejszym. W sobotę uruchomiono również specjalną linię tramwajową nr 0, na której kursowały wagony: 102N-203, SN1-37, SN2+PN2 87+530.

■ **Krasnojarsk (tramwaj).** W ciągu ostatnich dwóch tygodni w tym syberyjskim mieście zarejestrowano już trzecie kolejne rozjechanie przechodnia przez tramwaj. Ofiarą tramwaju została kobieta w wieku 62 lat, którą ze złamaniem kości udowej dostarczono do szpitala. Dwóch innych kobiet, niestety, nie udało się uratować.

■ **Lublin (trolejbus).** 22.03. rozpoczęto kasację ex-dębickiego trolejbusu nr 796. Należy zaznaczyć, że wszystkie 3 pozostałe pojazdy sprowadzone z Dębicy (795, 797 i 798) zostały wyremontowane.

■ **Lublin (trolejbus).** Remont pierwszego sprowadzonego z Piaseczna trolejbusu dobiegł wreszcie końca. Po kilkunastu jazdach próbnych i kilku poprawkach wóz 821 (ex T017) wyjechał na linię 150.

■ **Opole (autobus).** W ubiegłym tygodniu po opolskich drogach szalał wrocławski jelec M1011-4003. MZK Opole testowanie potraktowało nad wyraz poważnie i wypuszczało tego 10-metrowego, dwu- (a właściwie półtora-) drzwiowego busa na jedne z najbardziej obciążonych linii w mieście – m.in. na 9 i 20. Skutkowało to potwornym ściskiem i problemami z opuszczeniem pojazdu. Sam autobus sprawia – jak na jelcza – całkiem korzystne wrażenie. Oczywiście, nadaje się wyłącznie na linie, na których zwyczajowe zapelnienie nie przekracza około 60 pasażerów. Dlaczego MZK nie zdecydowało się na sprawdzenie midibusa na odpowiednich dla niego liniach (np. 4, 5, 7 czy 21), pozostaje nierozwiązaną zagadką.

■ **Piła (autobus).** MZK Piła zdecydował się na postanie 10 autobusów do naprawy głównej oraz rozpiął przetarg w celu wyłonienia wykonawcy.

■ **Płock (autobus).** Ale plama! W piątek 5.04. na ul. Wyszogrodzkiej (która jest drogą wylotową na Warszawę) z jednego z „czerwoników” wyciekł olej z układu wspomagania. Kierowca tego nie zauważył i przejechał tak prawie trzysta metrów. Na miejscu przyjechali strażacy, którzy na zamkniętym pasie ruchu musieli najpierw zneutralizować plamę specjalnym preparatem Sintan, a później zmyć ją wodą i posypać piaskiem (dostarczonym przez KM Płock). Oczywiście, w chwilę po tym zdarzeniu wąska Wyszogrodzka była niemal cała zablokowana.

■ **Płock (autobus).** Od 15.04. autobusy linii 21 nie będą dojeżdżały do pętli na Przemysłowej (przy PCH), tylko do pętli na Kostrogaju. W najbliższym czasie KM Płock zapowiada likwidację pętli przy PCH. W związku z tym, również 17 nie będzie tam

kończyła kursowania. Niedługo wydłuży swój bieg aż na Podolszyce, do ul. Czwartaków (Auchan). Od 01.05. przez ulicę Czwartaków będzie biegła też linia nr 3 (zamiast Wyszogrodzka).

■ **Radom (autobus).** Od 13.04. Zarząd zrobił dobrze działkowcom i na linii 21 uruchomił dodatkowe kursy do pętli Wincentów. W dni powszednie do istniejących już czterech kursów na Wincentów (dwa kursy około godziny 6 i dwa około 14) zostały dodane dwa: około godziny 11 i 18. 21 nie jeździło na Wincentów w dni wolne od pracy. Po zmianach w soboty i niedziele są cztery kursy około godziny 11, 13, 16 i 19. Należy dodać, że powrót z Wincentowa jest realizowany trasą podstawową, czyli przez osiedle Wólka Kłwatecka. Nowy rozkład będzie obowiązywał do 31.10.

■ **Radom (autobus).** Także od 13.04. na linii 23 zmieniły się czasy przejazdów między niektórymi przystankami. W niedziele i święta kurs o godzinie 7:29 z pętli Józefów / Szpital został wydłużony do pętli Sołtyków, a kurs w przeciwnym kierunku przesunięty z godziny 7:51 na 8:27. W dni powszednie likwidacji uległ kurs zjazdowy o godzinie 21:15 z pętli Malczew.

■ **Radom (autobus).** Od 20.04. drobnym korektem uległ rozkład jazdy linii A w dni powszednie. Ponadto MZDiK, wraz z ITS (obsługującym tę linię), podjęli zobowiązanie produkcyjne o całkowitym „uniskopodogowieniu” linii A. Jest to pierwsza w Radomiu linia podmiejska obsługiwana całkowicie autobusami niskopodłogowymi.

■ **Radom (autobus).** Również od 20.04. zmienił się rozkład jazdy i trasa linii F. Autobusy w podstawowym wariancie trasy kursują z Radomia (Dworzec Linii Podmiejskich) do nowej pętli Wierzbica / Osiedle (postój na przystanku w kierunku Radomia, po uprzednim zawróceniu osiedlowymi uliczkami). Wybrane kursy linii F jadą dłuższą trasą do nowej pętli Rzeczków Kolonia. W związku z tym, likwidacji uległ dotychczasowy przystanek krańcowy Wierzbica / Cement. Przystanek Wierzbica / KRBCWiG zmienił nazwę na Wierzbica / Cementownia I. Utworzone zostały nowe przystanki: Wierzbica / Cementownia II (dawniej Wierzbica / Cement.), Wierzbica / Cementownia III (dawniej Wierzbica / Droga do Agromy) oraz Rzeczków Kolonia (dawniej Wierzbica / ZWAC – pętla końcowa). W dni powszednie do Rzeczkowa F zajeżdża cztery razy (dwa kursy rano, dwa po południu), w soboty trzy razy (dwa kursy rano i jeden po południu), a w niedziele i święta dwa razy (oba kursy w godzinach rannych).

■ **St. Petersburg (tramwaj zabytkowy).** Impreza z okazji 60-lecia wznowienia ruchu tramwajowego w czasie blokady Leningradu odbyła się 15.04. w St. Petersburgu. O godzinie 10:30 z zajezdni nr 2 na Sriednim prospieckie wyspy Wasiljewskiej wyjechał zabytkowy tramwaj, zwany przez mieszkańców miasta „amerykanką”. Takie tramwaje kursowały na ulicach Leningradu od lat trzydziestych do siedemdziesiątych ubiegłego wieku i właśnie ten typ wozu otwierał ruch tramwajów leningradzkich w kwietniu 1942 roku.

■ **Szczecin (tramwaj, autobus – cięcia).** Kwietniowa działalność szczecińskiego Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego wyraźnie opiera się na hasle: „tydzień bez cięć to tydzień stracony”. A oto chronologiczny wykaz zmian i niektórych ich skutków:

- 02.04. Odwieszona zostaje linia 6bis. Z 15 kursów porannych pozostało 6, z 15 popołudniowych – 10. Rano tylko jedna brygada w ogóle wjeżdża na pętlę Ludowa, pozostałe cztery wyjeżdżają

z zajezdni Gołęcin na Pomorzany i wracają stamtąd do zajezdni;

- w weekend 6–7.04 na liniach 1 i 9 pojawiają się nietypowe solówki z tymczasowo rozczepionych składów, w tym, m.in., szybkowiec 720;

- 06.04. Na linii 9 w dni świąteczne kursują wyłącznie pojedyncze wagony 105N i pochodne.

- 10.04. Na linii 2 zostaje zmniejszona częstotliwość w szczycie z 6 do 12 minut (dokładniej: 12, 12, 12, 6). Podobnie dzieje się z liniami 7, 8 i 12 w godzinach od 5 do 6–6:30; zlikwidowano także pojedyncze kursy w szczycie popołudniowym. Na linii 9 solówki kursują do 9 rano oraz od 17:30. Podmiany odbywają się przy zajezdni Pogodno w kierunku Głębokiego. W zajezdni Pogodno na stałe rozczepiono składy 105N 671+658, 105Na 732+739 i 105N2k/2000 789+790. Dzięki tej operacji wagonom 658 i 739 wstawiono nowe „ślepie” na miejsce wstawek z blachy. Nowością w rozkładzie linii 12 są dwa kursy wyjazdowe z zajezdni Niemierzyn w kierunku Dworca Niebuszewo, wykonywane po nowym skręcie na rondzie Giedroycia;

- 15.04. Zredukowane zostają wczesnoporanne kursy na liniach 1, 3, 4 i 11. Dla trzech pierwszych oznacza to zmniejszenie częstotliwości w godzinach 5–6 z 12 do 24 minut. Co ciekawe, w dni świąteczne 3 kursuje rano co 18 minut, a więc częściej niż w powszednie. Na linii 11 częstotliwość w godzinach 5–6:30 zmniejszyła się z 6 do 12 minut, ubyło także kilka kursów ze szczytu popołudniowego;

- 17.04. Zmniejszona zostaje częstotliwość na linii 51 w dni powszednie z 12 do 18 minut, zlikwidowane 3 kursy linii 57 w dni powszednie, zawieszono kursowanie linii 66 w dni świąteczne i powszednie w godzinach pozaszczytowych, zmniejszona częstotliwość na linii 75 w godzinach wczesnoporannych, zmniejszona częstotliwość na linii 80 w dni powszednie i świąteczne z 25 do 50 minut, zlikwidowane po 4 kursy linii szczytowych D i E;

- 20.04. Zmniejszenie częstotliwości w dni świąteczne na linii 52 w godzinach 11–16 z 20 do 40 minut, zmniejszenie częstotliwości w dni świąteczne na linii 79 z 40 do 80 minut, likwidacja kilku kursów linii 81 w dni świąteczne;

- 22.04. Zmniejszenie częstotliwości w godzinach szczytu na liniach 62 i 73 z 20 do 30 minut, zmniejszenie częstotliwości na linii 63 w międzyszczytce i wieczorem z 20 do 25 minut, skrócenie trasy linii 64 z Klucza do Podjuch, zmniejszenie częstotliwości na linii 69 w międzyszczytce z 12 do 24 minut, zmniejszenie częstotliwości na linii 82 do 60 minut;

- 27.04. Zmniejszenie częstotliwości w dni świąteczne na linii 69 z 12 do 24 minut oraz na 82 do 60 minut.

Zdesperowani szczęścińscy miłośnicy rozważają sprzedaż koszulek z hasłem: „Zaorać Destruktorów i Tajnych Mataczy”.

■ **Warszawa (autobus).** Po wielomiesięcznych staraniach pasażerów (głównie studentów) oraz władz biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego, od 10.04. ZTM dokonał korekty trasy linii przyspieszonej 506, polegającej na skierowaniu jej następującymi ulicami: ... – Tamka – Dobra – Nowy Zjazd – Wybrzeże Kościuszkowskie i dalej bez zmian do pętli Bródno-Podgródzie z jednoczesnym wycofaniem z ulic: Tamka (na odcinku Dobra – Wybrzeże Kościuszkowskie) i Wybrzeże Kościuszkowskie (na odcinku Tamka – Nowy Zjazd), – ... – Wybrzeże

Kościuszkowskie – Karowa – Dobra – Tamka i dalej bez zmian do pętli Os. Górczewska z jednoczesnym wycofaniem z ulic: Wybrzeże Kościuszkowskie (na odcinku Karowa – Zajęcza) i Zajęczej (na odcinku Wybrzeże Kościuszkowskie – Dobra). Na zmienionym odcinku trasy zostały uruchomione nowe przystanki na żądanie Lipowa 01 i 02, zlokalizowane właśnie w pobliżu Biblioteki Uniwersyteckiej.

■ **Warszawa (autobus).** Od dnia 15.04. nastąpiła zmiana rozdysponowania wozów niskopodłogowych na liniach **136 i 191**.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z zakończeniem kolejnego etapu realizacji budowy Trasy Siekierkowskiej, od 6.04. została oddana do ruchu przebudowana jezdnia zachodnia ul. Czerniakowskiej. Jednocześnie zamknięto połowę jezdni wschodniej tej ulicy na odcinku od ul. Chelmskiej do pl. Bernardyńskiego oraz wprowadzono zakaz skrętu w lewo z ul. Czerniakowskiej w ul. Chelmską. W wyniku wprowadzonej zmiany organizacji ruchu, linia **522** została skierowana od skrzyżowania ulic Spacerowej / Belwederskiej / Gagarina prosto ul. Gagarina, Czerniakowską, Powsińską i dalej dotychczasową trasą (zmiana obowiązuje w obu kierunkach). Ponadto trasa linii **406** została znacznie skrócona. Obecnie autobusy tej linii kursują na trasie: Stare Bemowo – Metro Politechnika (zostały wycofane z odcinka trasy od przystanku Metro Politechnika do krańca Chelmska). Jednocześnie dla linii: **141, 159, 162 i 185** (od 6.04.), a dla linii **362** (od 8.04.) została wprowadzona korekta kursów zjazdowych do zajezdni Chelmska.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z robotami drogowymi na skrzyżowaniu ulic Płaskowickiej i Piłcockiego, od dnia 5.04. do odwołania (przez około 4 tygodnie) autobusy linii **306** w półkursach na trasie: Natolin Pln. – Ursynów Pln. kursują od skrzyżowania ulic Dereniowej i Płaskowickiej Dereniową, Indiry Gandhi i dalej stałą trasą. W kierunku przeciwnym trasa nie uległa zmianie.

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z ostatnim etapem prac remontowych na wiadukcie w ciągu al. Jana Pawła II nad linią kolejową, w dwa kolejne weekendy, to jest w dniach: od 6.04. godzina 0:00 do 8.04. godzina 4:00 i od 13.04. godzina 0:00 do 15.04. godzina 4:00 był wyłączany ruch tramwajowy na ciągu: al. Jana Pawła II – rondo Zgrupowania AK „Radosław” – al. Jana Pawła II – Broniewskiego – Wólczyńska – Nocznickiego (na odcinku od ul. Stawki do pętli Huta) oraz na ul. Popieluszki. W tym czasie tramwaje linii: **16, 17, 19, 22, 27, 29 i 33** były kierowane na trasy zastępcze, m.in., linia **22** kursowała ciekawą trasą przez dwa mosty na Wiśle – Poniatowskiego i Gdański. Z kolei linia **35** była zawieszona. W czasie wyłączenia ruchu tramwajowego została uruchomiona zastępcza linia autobusowa **201**, kursująca na trasie: Huta – Kasprzowicza – Nocznickiego – Wólczyńska – al. Reymonta – Broniewskiego – Krasińskiego – Popieluszki – pl. Grunwaldzki – al. Jana Pawła II – rondo Zgrupowania AK „Radosław” – al. Jana Pawła II – Nowolipki (powrót: Nowolipki – Smocza – Anielewiczka – al. Jana Pawła II) z częstotliwością co 10 minut. W czasie czterech dni prac na omawianym wiadukcie został przebudowany układ torowiska tramwajowego. Prace polegały na likwidacji tymczasowych torów po zachodniej stronie wiaduktu i podłączeniu wcześniej przygotowanego, już stałego, torowiska zbudowanego z płyt węgierskich, które znajduje się w osi wiaduktu. Prace obejmowały również, oczywiście, przeniesienie sieci trakcyjnej ponad nowe tory.

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z pracami torowymi na ul. Grochowskiej w cztery kolejne weekendy – od 6.04. godzina 0:00 do 8.04. godzina 4:00, od 13.04. godzina 0:00 do 15.04. godzina 4:00, od 20.04. godzina 0:00 do 22.04. godzina 4:00 oraz od 27.04. godzina 0:00 do 29.04. godzina 4:00 – jest wyłączany ruch tramwajów na ul. Grochowskiej (na odcinku od pętli Wiatraczna do pętli Gocławek). W tym czasie tramwaje linii: **3, 6, 9, 24** kursują na podstawie specjalnych rozkładów jazdy na trasie skróconej do pętli Wiatraczna.

■ **Warszawa (tramwaj).** 11.04. z Konstalu po naprawie przywieziono wagon 116Na/1-3013. To ten, który został trafiony na ul. Andersa prawie rok temu przez hamujący skład 13N 424+404 linii **35** (motorniczemu **35** amputowano wówczas nogi) i dodatkowo wepchnięty na stojący przed nim skład 105Nf 1432+1431. Dlatego szoszeszastka miała rozbity przód i tył oraz zniszczony przegub. Wagon ma teraz nowy przód i tył (co do przegubu, to nie wiadomo do końca). W ruchu jeszcze go nie stwierdzono. W tym samym dniu do alstomowskich poprawek wysłano wolski wagon 116N-3002.

■ **Warszawa (tramwaj).** 11.04. około godziny 7:30 na przystanku Metro Ratusz w stronę centrum doszło do pożaru w skrynce kablowej w tramwaju linii **18** (drugi wagon składu 13N 794+650). Interweniowała straż pożarna. Zatrzymanie trwało około pół godziny i utknęło w nim kilka składów. Straty jednak nie były poważne i wagon już wrócił do ruchu. W tym samym dniu doszło do jeszcze jednego pożaru – około godziny 13 na ul. Rakowieckiej (po wyjeździe z pętli) także doszło do zwarcia w skrynce kablowej w pierwszym wagonie składu 105Nf 1422+1421 na linii **16**. Tym razem pożar ugaszono przy pomocy pokładowej gaśnicy. Tramwaj sterowany z drugiego wagonu zjechał na pl. Narutowicza, a stamtąd – po przepięciu wagonów – do zajezdni. W trwającym kilka minut zatrzymaniu utknęło niecałe 10 składów.

■ **Warszawa (tramwaj).** Tramwaje Warszawskie ogłosiły właśnie przetarg na dostawę sporej ilości szyn kolejowych. Tego typu szyny dominują na wydziałowych warszawskich torowiskach.

■ **Warszawa (tramwaj).** 12.04. zaobserwowano ponownie w ruchu bulwy 2074+2075. Przypomnijmy, że wagon 2074 stał odstawiony kilka miesięcy, po tym, jak w al. Zielenieckiej skasował (dosłownie, bo uderzony wagon nie przeżył zderzenia) pierwszy wagon z wjeżdżającego na pętlę składu 105Na 1073+1063 linii **12**. Bulwa miała rozwalony cały przód (który potem wykorzystano w testach w warsztatach T-3 ze skasowanym wozem 105Na-1008). Wagon stał tak długo, ponieważ zaistniały problemy z ubezpieczeniem. I dopiero po długim czasie za naprawę wziął się serwis Alstomu.

■ **Warszawa (tramwaj).** 13.04. około godziny 10 na skrzyżowaniu al. Solidarności i ul. Okopowej jadący w stronę Woli tramwaj linii **26** (skład 105N2k 2054+2055) uderzył w samochód ciężarowy. Winę za spowodowanie zdarzenia ponosi kierowca ciężarówki, który wjechał na skrzyżowanie przy czerwonym świetle. W zatrzymaniu utknęło wiele składów, pozostałe trafiły na objazdy. Straty tyristora to wybite szyby oraz powgnięte obłachowanie i mocno porysowany lakier. Jednak wagon jest już z powrotem przygotowywany do ruchu na terenie zajezdni R-1 Wola.

■ **Warszawa (tramwaj).** 15.04. pojawił się powypadkowy skład 105Nb/e 1387+1383, który ponad miesiąc wcześniej uderzył na ul. Marszałkowskiej (przy Królewskiej) w tył stojącego na światłach

składu 13N 318+328 linii **18**. Co ciekawe, na pierwszy wagon zajezdnia R-3 Mokotów nakleją czarne numerki z czerwonymi cieniami... Dostyc śmiesznie to wygląda, zwłaszcza, że drugi wagon ma normalne cyferki. Warto dodać, że 318+328 do ruchu wrócił już po kilku dniach od kraksy. Jednak na R-3 nie mają powodów do zadowolenia, bo...

■ **Warszawa (tramwaj).** 02.04. doszło do zderzenia wóz-wóz na ul. Górczewskiej przy HIT-cie. Praski skład 105Na 1216+1215 linii **26** wjechał z dużą siłą w tył mokotowskiego składu 105Na 1246+1245 linii **10**. W 1216 straty oceniono na jakieś 1500 zł, natomiast 1245 stracił cały tył (straty ponad 10 tys. zł). Obecnie stoi na R-3 z wyciętą pupą. Wagon jest cały pogięty (już raz miał solidne wóz-wóz) i zobaczymy, jaki los go spotka...

■ **Warszawa (tramwaj).** 16.04. o godzinie 13:32 na pętli Huta tramwaj linii **6** (skład 13N 726+753) wykoleił się na zwrotnicy drugim wagonem. Prawdopodobnie przyczyną zdarzenia była awaria zwrotnicy. O 14:15 wznowiono ruch po jednym torze, o 14:50 pętla była ponownie całkowicie przejezdna.

■ **Warszawa (tramwaj).** 17.04. w około godziny 23:50 doszło znów do potrącenia pieszego. Tym razem zdarzenie miało miejsce na ul. Marymonckiej (przy PKS Marymont). Jadący do zajezdni R-4 skład 105Na 1104+1105 uderzył w pijanego nastolatka, który potknął się o krawężnik. Nieodpowiedzialnego dziecka – który o tej porze powinien grzecznie spać, zamiast się pętać po ulicy – z rozbitą głową (oberwał prawdopodobnie skosem wozu) i ogólnymi potłuczeniami przewieziono w szoku do szpitala białeńskiego. Jego życiu nic nie zagraża. Ruch został wznowiony po około 15 minutach. W zatrzymaniu utknęło 6 składów, w tym dwie techniczne berlinki!

■ **Warszawa (tramwaj).** 21.04. przypadł Dzień Warszawy. Z okazji tego święta KMKM uruchomił linię turystyczną **W** na trasie: pl. Starynkiewicza – Al. Jerozolimskie – al. Zieleniecka – Targowa – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – Okopowa – Towarowa – Al. Jerozolimskie – pl. Starynkiewicza. Kursował skład 4N<sub>3</sub>+4ND<sub>1</sub> 838+1811 oraz wagony N<sub>3</sub>-674 i Lw-541 (ten ostatni wyjechał tylko na dwa kółka jako specjalna atrakcja). Frekwencja w wagonach przeszła najśmielsze oczekiwania organizatorów – rozdano wszystkie 1500 okolicznościowych biletów (ważne były one z biletami ZTM). A chętnych było dużo więcej...

■ **Wrocław (autobus).** Przybyły nowe volvo 7000. Oznaczono je numerami 8086, 8087, 8088, 8089 i 8090. Ponadto do testowania przyjechał poznański solaris nr 1382. We Wrocławiu zabawi dwa tygodnie.

■ **Wrocław (tramwaj).** od 27.04. (czyli zgodnie z terminem) zostanie otwarte dla ruchu skrzyżowanie ulicy Piłsudskiego ze Świdnicką oraz ul. Pułaskiego. Zamknięte zostaną łuki na skrzyżowaniu Chrobrego i Łokietka. W związku z tym, linia **7 i 21** przez tydzień będzie kursować objazdem. Ponadto wymieniane będą zwrotnice na skrzyżowaniu ul. Powstańców Śląskich i Świdnickiej. Dlatego przez 2 tygodnie objazdem pojadą linie: **2, 6, 7, 14, 17, 20 i 24**.

■ **Wrocław (tramwaj).** Nowa moda opanowuje kolejne składy. Wyświetlacze firmy Pixel oraz nowe kasowniki dostają po NG w Protramie kolejne składy. Są już w sumie cztery: 2423+2402, 2506+2507, 2532+2531 i dawna nauka jazdy 2562+2561.

■ **Wrocław (tramwaj).** Podczas rozbiorów przed remontem wagon 2078 okazał się tak zniszc-

czony, że prawdopodobnie trafi do kasacji.

**Marek Drewniak, Wojciech Gąsior, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Krzysztof Lipnik,**

**Wojciech Lemański, Bartosz Mazur, Michał Musiał, Jakub Putyra, Olaf Skrzymowski, Mariusz Sondej, Marcin Strzelec, Tomasz**

**Szydłowski, Valeri Tikhonov, Piotr Tomasiak, Karol Tyszcza, Krzysztof Utracki, Maciej Zysko**

## 26 lat temu w Warszawie...

Poważne wypadki typu wóz-wóz zdarzają się od wielu lat. Jeden z nich miał miejsce w dniu 12.10.1976 roku o godzinie 9:45 w tzw. Dolku Marymonckim. Żoliborski wagon techniczny typu K nr 2401 (obecny historyczny nr 445) ciągnął do remontu wóz 13N-713. Skład zjechał bez problemów w dół Niecki Słodowieckiej (obecnie w tym miejscu znajduje się wybudowany w latach 80. wiadukt nad trasą Armii Krajowej), ale z powodu śliskich szyn nie mógł podjechać pod górkę. Dodam, że była to jesień i na torowisku leżało sporo rozjeżdżonych liści, które dodatkowo zmniejszały przyczepność kół. W pewnym momencie w piasecznicach berlinki skończył się piasek i oba wagony zaczęły dosyć gwałtownie zsuwać się. Wtedy z dużą prędkością nadjechał z tyłu skład 13N 830+831 linii 27, zmierzający w kierunku cmentarza wolskiego, i z wielką siłą uderzył w staczające się wagony. Poważnemu zniszczeniu uległ tył wagonu 713 oraz przód i tył 830. Uszkodzone zostały też wagony 831 i 2401. Rannych zostało sześciu pasażerów i, najczęściej, prowadząca tramwaj. Jednak ich obrażenia mogłyby być poważniejsze, gdyby nie przytomność właśnie motorniczki 27, która widząc, że już nie wyhamuje, krzyknęła do ludzi, żeby położyli się na podłodze. A sama chwilę później wyskoczyła z pędzącego tramwaju, doznając skomplikowanych złamań obu nóg.

Po wypadku roztraskane składy ściągnięto na pobliską pętlę Potocka, gdzie dokonano wstępnych oględzin. Zatrzymanie trwało 2 godziny i 25 minut. Wszystkie wagony uczestniczące w wypadku wyremontowano, jednak pudło wozu 713 do dzisiaj jest nieco pogieęte z tyłu. Warto też zauważyć, że wagonom 830 i 713 zamontowano wtedy duże filmy, czego normalnie przy remontach kapitalnych w tamtym okresie jeszcze nie robiono.

**Krzysztof Lipnik, KMKM w Warszawie**

PS. Za pomoc w napisaniu artykułu dziękuję serdecznie Waldemarowi Duczmalowi, Tomaszowi Igielskiemu oraz Jackowi Karstowi.

## Reforma w Częstochowie

Nadchodzące wakacje najprawdopodobniej zamkną i jednocześnie otworzą wiele rozdziałów w historii przebiegu częstochowskich linii autobusowych. Sprawa wiąże się z zamiarem wprowadzenia przez miasto drugiego – autobusowego – etapu reformy układu komunikacji miejskiej. Pierwszy etap – tramwajowy – został, jak pamiętamy, wprowadzony w lutym ubiegłego roku poprzez likwidację linii 2 w kierunku północnym. Temu doskonałemu rozwiązaniu towarzyszył, niestety, skandaliczny rozkład (z najmniejszą częstotliwością w tzw. superszczycie, czyli przed godziną 8:00, zawierający także pomyłki).

Teraz – wykorzystując nadchodzące wakacje – miasto zamierza zmienić trasy autobusowe. Projekt reformy został przygotowany przez specjalizujące się w tym poznańskie Biuro Inżynierii Transportu, które wprowadziło wcześniej pamiętną rewolucję w Krakowie (3.01.1999 r.), a przyznaje się też do

reorganizacji tramwajów poznańskich. Opracowanie zmian trwało dość długo, a cały proces można podzielić na etapy. Od początku z BIT silnie współpracowali redaktorzy lokalnego dodatku *Gazety Wyborczej*, która w drugiej połowie marca 2000 roku opublikowała pierwszą informację o planowanej reorganizacji i rozpoczęła akcję *Autobusy po nowemu*. Składały się na nią przedstawienie obecnego układu komunikacyjnego oraz zbieranie opinii i wniosków czytelników. Równolegle ankieterzy BIT wyruszyli na podbój przystanków oraz prywatnych mieszkań badając potrzeby pasażerów. Wśród wniosków dostarczanych przez mieszkańców za pośrednictwem *Gazety* znalazło się wiele interesujących propozycji, przy czym niektóre z nich (jak choćby prośby o bezpośrednie połączenia Północy z Grabówką, czy Zawodzia z Rakowem) powtarzały się szczególnie często. Ponieważ początek akcji przypadł na okres poprzedzony bardzo ostrymi cięciami rozkładów jazdy (o czym pisały *Nowinki z Pyrogrrodu* w tekście pt. *Częstochowa – historia upadku*), pojawiła się też masa skarg na stan obecny, dotyczących przeważnie ubogiej częstotliwości i kompletnego braku koordynacji. O komunikację wnioskowali też mieszkańcy terenów przez nią dotychczas pomijanych, jak choćby rejonów Lisińca i Kolonii Grabówki. Natomiast jednym z wniosków zebranych przez ankieterów było stwierdzenie, że częstochowianie nie oczekują wysokiej częstotliwości, lecz wysoko sobie cenią połączenia bezpośrednie.

19 sierpnia pojawił się pierwszy projekt BIT. Zrezygnowano z totalnej przebudowy układu, opierając się jedynie na przemeblowaniu istniejących tras. Zaniechano też radykalne innowacje, jak na przykład utworzenie węzłów przesiadkowych na liniach peryferyjnych. Głównym założeniem projektu było oparcie komunikacyjnego organizmu na kręgosłupie utworzonym przez linię tramwajową. Można oczywiście skomentować, że nie jest to żadna zmiana. Projektodawcy jednak, opierając się na sukcesie tej samej koncepcji w przeprowadzonej przez nich reformie krakowskiej, postanowili odebrać tramwajom wszelką konkurencję w postaci przebiegających tą samą trasą linii autobusowych oraz przywrócić świetlane czasy 3-minutowej częstotliwości tramwajów (choć nie bardzo wiadomo, skąd wziąć tabor). Założono więc stworzenie tzw. korytarza, przebiegającego ciągami ulic Dąbrowskiego i Nowowiejskiego, a w kierunku przeciwnym Śląską i Kilińską, do którego miałyby się przenieść wszystkie autobusy kursujące dotychczas aleją Wolności, ulicą Kościuszki – al. Wolności pozostała niezmieniona. W czasie forum przedstawiciele firmy BIT zaprezentowali wyniki prognoz ruchowych, z których wynika, że jedynym sposobem ratowania komunikacji autobusowej przed korkami w nadchodzących latach jest stworzenie dla niej wspomnianego korytarza, w którym będą one szczególnie uprzywilejowane (pasy, sygnalizacja, zatoki). Wiąże się to, oczywiście, ze sporymi inwestycjami (obecnie ulice te są – delikatnie mówiąc – ciasne, a znajduje się przy nich wiele kluczowych instytucji miejskich). Trasę wzdłuż al. Armii Krajowej zarezerwowano dla tramwajów, a ruch samochodowy postanowiono przenieść na budowaną właśnie miastostradę, czyli ciąg ulic Pułaskiego – Popieluszki – Szajnowicza – Iwanowa i Obrońców Westerplatte.

trasy Częstochowa Aniołów – Blachownia plac Wolności.

Nieco później do koncepcji dodawano kolejne propozycje, m.in. próby połączenia autobusów miejskich i podmiejskich. Przy okazji wyszło na jaw, że nie można rozpatrywać zagadnień trasowych, zapominając o rozkładach jazdy. Sugerowane bowiem połączenie linii 25 (kursuje obecnie co 23 minuty w szczycie i co 46 poza nim) z linią 50, wykonującą 8 kursów w ciągu dnia, byłoby pomysłem karkołomnym. Podobnie nie można projektować zmian, nie znając historii rozwoju układu komunikacyjnego. Oto bowiem zaproponowano wycofanie linii 23 z ulicy Pułaskiego (identyczna zmiana, wprowadzona w 1984 roku, szybko została anulowana), czy też linii 28 z al. Armii Krajowej (o ten przebieg trasy swego czasu szczególnie walczone).

Następnym etapem tworzenia reformy było publiczne forum komunikacyjne, jakie odbyło się 15 listopada w sali sesyjnej Urzędu Miasta. Tego samego dnia zaprezentowano w prasie kolejną wersję projektu sieci autobusowej. Poprawiony schemat zawierał, m.in., zgłoszone w międzyczasie uwagi mieszkańców, jak choćby skierowanie linii 25 do ulicy Rolniczej (zamiast przez Wały Dwernickiego do Fieldorfa). Opisany wyżej problem ulicy Korkowej rozwiązano rozbijając linię 14 na dwie, o numerach 14 i 29. Dzielenie linii stało się zresztą jedną z myśli przewodnich nowej propozycji – dotychczasową 18 podzielono na 18 i 22, 19 na 19 i 35, 20 na 20 i 34, a wspomnianą 14 na 14 i 29. Po raz kolejny pojawiło się więc pytanie o rozkłady jazdy – większość rozbijanych linii miała wszak dotychczas częstotliwość poza szczytem na poziomie 40–50 minut. Czy zatem po rozbiciu miałyby się pojawiać okazyjne? Duże numery linii (33, 34, 35) wynikały z faktu, że BIT z zasady nie chciał używać numerów linii w ramach tegoż samego projektu likwidowanych, jak 31 i 32. To ciekawe, bo właśnie w Krakowie ta sama firma dążyła do zapelnienia luk, przemianowując tramwaj numer 24 na 23, mimo że wiadomo było o planowanym uruchomieniu linii na Kurdwanów, właśnie dwudziestej czwartej.

Główna idea projektu – wyrzucenie konkurencyjnych dla tramwajów autobusów z ciągu al. AK – Kościuszki – al. Wolności pozostała niezmieniona. W czasie forum przedstawiciele firmy BIT zaprezentowali wyniki prognoz ruchowych, z których wynika, że jedynym sposobem ratowania komunikacji autobusowej przed korkami w nadchodzących latach jest stworzenie dla niej wspomnianego korytarza, w którym będą one szczególnie uprzywilejowane (pasy, sygnalizacja, zatoki). Wiąże się to, oczywiście, ze sporymi inwestycjami (obecnie ulice te są – delikatnie mówiąc – ciasne, a znajduje się przy nich wiele kluczowych instytucji miejskich). Trasę wzdłuż al. Armii Krajowej zarezerwowano dla tramwajów, a ruch samochodowy postanowiono przenieść na budowaną właśnie miastostradę, czyli ciąg ulic Pułaskiego – Popieluszki – Szajnowicza – Iwanowa i Obrońców Westerplatte.

Ogólnie jednak można było odnieść wrażenie, że przygotowywana reforma wprowadzi dla częstochowskiej komunikacji czasy świetlane – więcej linii, lepsza częstotliwość. A przecież miasto zorganizowało całą tę zabawę dla znalezienia oszczędności. Istotnym (a można rzec: sensacyjnym) elementem

nowego układu stało się połączenie linii miejskich z podmiejskimi (**32** z **53** i **61** oraz **31** z **58**). Szczególnie krytycznie natomiast odnieśli się projektodawcy do linii podmiejskiej numer **63**. Uznano ją za deficytową i nadającą się jedynie do likwidacji. W zamian miała powstać peryferyjna linia numer **33**, dowożąca mieszkańców Dźbowa, Liszki Dolnej i Kawodrzy Górnej do pętli przy tapetowni w Gnaszynie, która miałyby się stać lokalnym węzłem komunikacyjnym (krańcówki linii **12**, **18**, **33** i **35**). Warto tu przypomnieć, że przez wiele lat linię tę obsługiwał poza szczytem tylko jeden autobus, zapewniający jedynie ponad dwugodzinną częstotliwość, a i dwa szczytowe nie były zbyt przeładowane, skoro przystosowano do tej roli turystyczne jelicze L11. Później jednak, w ramach niekoniciecznie czystej konkurencji z firmą Biesy, linię wydłużono do dworca PKP w Blachowni i zwiększono częstotliwość do 24 minut przez cały dzień. Nic dziwnego, że zaczęła przynosić straty... I właśnie ta sprawa zajęła czołowe miejsce w czasie forum. Stawiła się bowiem na nim spora grupa mieszkańców ulicy Kolorowej, dojeżdżająca autobusem **63** do centrum miasta. Osoby te były oburzone faktem, że proponuje się im jedynie linię „peryferyjną”, zmuszając do kosztownej przesiadki w Gnaszynie. Zaprezentowali listę z podpisami i zdominowali dyskusję. Nic dziwnego, że w kolejnym projekcie firma BIT wycofała się z tego pomysłu...

Kolejny projekt zaprezentowano już na początku roku 2001. W zasadzie można stwierdzić, że mimo śmiałych propozycji w poprzednich wersjach, ostatecznie zaproponowany układ niewiele odbiega od już istniejącego. Pozostawiono wprawdzie główną ideę stworzenia korytarza oraz wiele wcześniejszych założeń, jednak solidnie je zweryfikowano. Wobec protestów, z jakimi spotkał się na forum pomysł wycofania linii **28** z al. Armii Krajowej (połączenie szpitala na Parkitce z Tysiącleciem i linią tramwajową ma však znaczenie szczególne), zdecydowano linię **18** skierować nie do Gnaszyna, lecz przez ulicę Kościuszki i al. Armii Krajowej do szpitala na Parkitce. Warto przyjrzeć się temu rozwiązaniu z uwagi na jego karkołomność. Jeśli bowiem projektodawcom łatwiej było wprowadzić na Parkitkę dodatkową linię, zamiast zachować dotychczasowy przebieg już istniejącej – zwłaszcza, że jest to odstępstwo minimalne, to nie sposób nie mówić tu o marnotrawstwie. A przecież linię **18** można było wykorzystać gdzie indziej, jak choćby poprawiając połączenie dworca PKP Stradom z dworcem Częstochowa Osobowa. W każdym razie ma to być jedyna linia, która nie pojedzie korytarzem lecz aleją Armii Krajowej. Tymczasowo, do dostosowania korytarza do ruchu przegubowców, pozostanie tu także linia **24**. Zrezygnowano też z nieco abstrakcyjnych linii, jak na przykład **29** czy **35**. Jedynie linia **20** pozostanie podzielona na **20** i **34**. Natomiast w odpowiedzi na protesty mieszkańców ulicy Kolorowej i wobec wycofania z Gnaszyna linii **18**, dla linii **33** zaproponowano trasę z Mirowa – Pegaza do Dźbowa. Mirów obsłużą więc aż dwie linie (**18** i **33**), a pustkę na ulicy Św. Jadwigi ma wypełnić skierowana tam linia **19**. I to chyba kolejne z najgorszych rozwiązań projektu. To prawda, że nie bardzo jest co tam skierować i dotychczas kursująca **18**, choć szczytem szczęścia nie była, utrzymywała się na zasadzie „nic lepszego wymyślić się nie da”. Proponowany zaś przebieg linii **19**, nie dość że wydłuży czas przejazdu i tak już najdłuższej linii miejskiej, to jeszcze usunie ją z centrum miasta (zakłada się przejazd ulicami Św.

Jadwigi, Św. Barbary i Sobieskiego), odbierając jej wiele pasażerów, a mieszkańcom Wrzosowiaka kasując połączenie z centrum szybsze niż liniami **26** i **27**. Czy to ma być zwiększanie opłacalności komunikacji przez podniesienie jej atrakcyjności? Warto podkreślić, że zgodnie z jedną z sugestii zgłoszonych w czasie forum, wycofano linię **15** z ulicy Sosabowskiego. Jej kursowanie tamtędy dawno już straciło zasadność i z pewnością przynosiło straty. Od tamtego czasu minął już ponad rok, w czasie którego zalegała cisza. Ostatecznie miasto zdecydowało, że pieniądze wydane na przygotowanie projektu wreszcie powinny przynieść jakiś efekt. Toteż reforma jednak wprowadzona zostanie, a zamiast pierwotnie planowanego wariantu wprowadzania etapami (który fizycznie nie bardzo byłby możliwy z uwagi na wzajemne powiązania poszczególnych zmian), zostanie zastosowana terapia wstrząsowa, z wykorzystaniem wakacji jako okresu o zmniejszonym zapotrzebowaniu na dojazdy do miejsc pracy i szkół. Od tamtego czasu projekt doczekał się małych przeróbek – dyskusyjny przebieg trasy nie wytrzymał próby czasu i zdecydowano skierować linię jednak przez centrum, ale po pozostawieniu jej na ulicach Św. Jadwigi i 7 Kamienic, dzięki czemu będzie to linia „zwiędz moje miasto, lecz nie wracaj ze mną z pracy, jeśli cenisz swój czas”. Podobnie linia **18** nie będzie mogła skrócić z ulicy Kościuszki w aleję Najświętszej Marii Panny, jako że pojawił się tu zakaz skrętu w lewo. Szkoda, bo byłoby to połączenie nieco egzotyczne. Jednak historia się powtarza – w latach 80., z uwagi na kłopotliwość skrętu, usunięto z niego linię **21** (dawniej **50**).

Suche podsumowanie efektów, jakie przyniesie reforma wygląda więc następująco: znikną linie autobusowe o numerach **31**, **32**, **61**, **70** i zapewne „bisówkami” (o czym niżej), a pojawi się nowa – **34**, wciąz nie będzie natomiast linii **29**. Przeszną istnieć pętle: Kręciwilk, Cmentarz Św. Rocha, Sabinów – ZGH, Kawodrzy Górna, Batalionów Chłopskich, Mirów. Linia **32** zostanie połączona z podmiejskimi **53** i **61**, a **31** z podmiejską **58**. Zlikwidowana więc zostanie zasada dojazdu linii podmiejskich do dworców zlokalizowanych w centrum. Na ciągu al. AK – Kościuszki – al. Wolności nie ujrzymy autobusów (z wyjątkiem linii **18** i – być może – **50**), które tłumnie przeniosą się w korytarz. Linie **30** i **33**, stanowiące obecnie formę przejściową między miejskimi i podmiejskimi, będą wydłużone odpowiednio do Jaskrowa i Mirowa – Pegaza. Nie zmieni się trasa linii **11**, **12**, **13**, **20**, **21**, **23**, **24**, **26**, **27**, **50**, **51**, **52**, **62**, **67**, **68**, **69** i obsługiwanych przez innych przewoźników. Pozostałe pojedą następująco:

- 14** – przeniesiona do korytarza;
- 15** – skierowana do Łojek zamiast **22**; trasa znacznie wygładzona poprzez wycofanie objazdów przez ulice Warszawską i Sosabowskiego;
- 16** – wycofana z ulicy Bór (gdzie nie jest potrzebna linia tak częsta z przegubowcami) i skierowana do dworca PKP Stradom;
- 17** – skrócona do ulicy Kontkiewicza (osiedle na Wyczerpach Dolnych) i przeniesiona do korytarza;
- 18** – trasa z Parkitki przez al. Armii Krajowej do Bursztynowej (zapewne wszystkie kursy);
- 19** – wydłużona na odcinku Św. Jadwigi – Św. Barbary – 7 Kamienic;
- 22** – skierowana do Wypalanek zamiast linii **16**, podobnie jak **15** wycofana z objazdu przez ul. Warszawską na korzyść korytarza;

- 25** – odcięta od tramwaju (przejazd korytarzem i dalej jak **24** do pętli przy ul. Kukuczki);
- 28** – wycofana z al. Armii Krajowej; zwiększona częstotliwość – ma być podstawą zgrania jej z linią **13** (która z kolei na tym straci, ale po pojawieniu się na korytarzu innych linii nie musi już kursować tak często);
- 30** – wydłużona do Jaskrowa (zamiast linii **17**), przez korytarz i aleję Jana Pawła II;
- 33** – wydłużona do Mirowa – Pegaza (czyżby wszystkie kursy?);
- 34** – kopia dwudziestki skierowana do pętli przy ulicy Jesiennej;
- 53** – po przybyciu z Poczesnej ma pojechać ulicami Limanowskiego, Łukasińskiego i al. Pokoju, aby zastąpić linię **32** i dalej jej trasą do ulicy Wielkoborskiej, a nawet do Gorzelni Starej zamiast **61**;
- 58** – analogicznie, jadąc z Olsztyna ma tak, jak dzisiejsze **31**, dotrzeć do Grabówki;
- 65** – ma przejąć rolę dzisiejszych linii **65** i **70**.

Projektodawcy wykazali tu bowiem nieznaną lokalnych reguł funkcjonowania komunikacji podmiejskiej. Linie te są niemal identyczne, ale ich połączenie raczej mało realne – zazwyczaj jadą razem, gdyż tak pasuje gminie i jej mieszkańcom (wspólnie jeżdżą przecież także linie **58bis** i **67** oraz inne podmiejskie). Nietrudno doszukać się w powyższym opisie braków. Tak naprawdę nikt nie określił, co stanie się z „bisówkami” – linie **14bis** i **17bis** nigdzie nie zostały wspomniane, a przecież w chwili obecnej ich krótsza trasa przynosi oszczędności, a kursowanie wszystkich autobusów trasą podstawową nie miałyby większego sensu. Wielką ciekawość może też budzić połączenie linii podmiejskich z miejskimi. O ile bowiem na mapie wygląda to interesująco, w praktyce może być różnie. W godzinach popołudniowych linia **53** wyrusza obecnie z centrum dość przepełniona, jak więc ma wypełnić jeszcze rolę **32**, która – co warto podkreślić – jest pozostałością po rozpadzie najczęstszej w mieście linii **12/12bis** i wcale nie wozi powietrza. Jeśli połączenie ma oznaczać większą liczbę autobusów (np. co 10 minut), to po cóż mają one wszystkie jechać aż do Poczesnej? W przypadku linii **58** jest jeszcze gorzej – nikt właściwie nie określił, jak zostanie rozwiązana kwestia obecnego rozbiicia **58** i **58bis**, tzn. która z nich dotrze na Grabówkę. Są to linie diametralnie się różniące (zastępują na osobne numery). Ich kursowanie jest sporadyczne – **58** kursuje jedynie w godzinach szczytu (co 70 minut), a **58bis** ze zmienną częstotliwością (50–150 minut). **31** to obecnie już tylko wspomnienie dawnej świetności – obsługuje ją jeden autobus, jadący zazwyczaj razem z **26**. Nie pełni już zakładanej funkcji dowozu pasażerów do Kręciwilka, zamiast niegdyś zlikwidowanych autobusów podmiejskich. Linia ta nadaje się tylko do kasacji. Oczywiście, jej godziny kursowania bynajmniej nie pokrywają się z kursami **58bis**.

Trudna sytuacja finansowa zmusiła MPK sp. z o.o. do podjęcia kroków, które wiele projektowych rozwiązań postawiły pod znakiem zapytania, a ewentualne ich wprowadzenie w zasadzie cofnie poczynione oszczędności. Wymienić tu należy choćby linie **30**, **33** i wspomnianą **31**, które, po ograniczeniach w marcu ubiegłego roku, kursują bardzo rzadko, a przedstawione w projekcie trasy pozwalają zakładać konieczność przywrócenia bardziej przyzwoitej częstotliwości. Projekt nie wytrzymał też ostrzejszej próby czasu. Choć w trakcie listopadowego forum zapewniano, że jest to koncep-

cja na najbliższe 10 lat, w ogóle nie uwzględniono w niej wielkich inwestycji drogowych, które od lat już były przekładane, ale obecnie – o ironio – już trwają i do czasu wprowadzenia reformy mają zostać ukończone. Chodzi tu przede wszystkim o połączenie ulic Bohaterów Katynia i al. 11. Listopada, co do którego poszczególne projekty zawierały pewne założenia, lecz wersja ostateczna na ten temat milczy. Przedstawiciel BIT niejasno stwierdził, że ma tutaj pewne pomysły, lecz nikt ich do dziś nie poznał, a miasto nieśmiało przebąkuje o skierowaniu tamtędy linii 21. Analogicznie wygląda sprawa ulicy Szajnowicza-Iwanowa i Obrońców Westerplatte, które po ukończeniu zrewolucjonizują połączenia dzielnic Północ z centrum miasta i Grabówką. Tymczasem... nie planuje się tu komunikacji miejskiej. A przecież aż się prosi skierować tu linię 25, przenosząc do korytarza szesnastkę! Rekomendowany przez BIT projekt stworzenia miastostrady w osi ulic Pułaskiego i Popieluszki, wiążący się, m.in. z zamknięciem ruchu kołowego w III alei NMP, też nie znajduje odbicia w proponowanym układzie linii autobusowych, które – rzecz jasna – muszą stamtąd zniknąć. Zignorowano też wnioski o upragnione przez wielu mieszkańców połączenia Północ z Grabówką (tu trzeba przyznać rację projektodawcom – na tej trasie rentowność może zapewnić tylko linia mikrobusowa) oraz Zawodzia z Blesznem (w zasadzie nic nie było przeszkodą).

Nie wymyślono nic, by rozprawić się z wielką bolączką komunikacji miejskiej – wieczornymi pustkami w autobusach. A przecież jest już tyle sprawdzonych metod, jak choćby model gdański. W ogóle coraz pilniej przebrzmiewa potrzeba zakupu autobusów małych, 9-metrowych, które wyjechałyby na trasy o niskiej frekwencji, zwłaszcza do dzielnic willowych (prośby ich mieszkańców, jak choćby o przeniesienie pętli dla linii 28 w rejon ulicy Siwickiego także nie spotkały się z odzewem), czy właśnie trasa Północ – Parkitka – Grabówka / Gnaszyn (przy okazji rozwiązująca problem autobusu na ul.

Św. Jadwigi). Pod jednym względem projekt wychodzi jednak w przyszłość, ale tak daleko, że drżymy z obawy, czy dożyjemy – chodzi o wspomnianą linię kolejki podmiejskiej do Blachowni. Jej powstanie to odpowiedź reformatorów na pozostawienie kulawego połączenia między dworcami... Ponad rok przed planowanym wejściem w życie reformy, zlikwidowano natomiast linię 63, na co w projekcie naciskano. Zastępująca ją linia 33 nie jest ani peryferyjną (reakcją mieszkańców na taką ewentualność już poznano), ani nie dojeżdża, oczywiście, do Mirowa. Po prostu tymczasowo jest jedynie skróconą do granic miasta wersją 63. Sens takich oszczędności staje jednak pod znakiem zapytania: w ramach rekompensaty braku linii 63 na terenie miasta Blachownia, wydłużono do dzielnicy Ostrowy linię 63, dodając do niej dodatkowy autobus całodzienny, a po pewnym czasie kierując do jej obsługi przegubowca. Łączna liczba wozokilometrów linii 33 i 62 jest niższa niż uprzednio linii 62 i 63 (zmaląła z 12681 do 10561 na tydzień, przy czym należy pamiętać o wspomnianym przegubowcu), lecz tak znikomą oszczędność można było uzyskać wprowadzając ograniczenia w rozkładzie jazdy, a jazda z Częstochowy do pętli w Ostrowach przez Łojki i centrum Blachowni nieco mija się z logiką. Generalnie zaś można stwierdzić, że linia 63 przetrwała wszystkie burze dziejowe i przemiany, bo choć w styczniu 1991 zlikwidowano ją jako pierwszą, to jednak zaledwie na pół miesiąca i od tego czasu była nietykalna. Ale przed Biurem Inżynierii Transportu się nie obroniła...

Ogólne spojrzenie na projekt nie pozwala się oprzeć wrażeniu, że... nie jest to żadna rewolucja. Poza ogólną ideą utworzenia autobusowego korytarza, pozostałe zmiany można traktować jako kosmetyczne, które zapewne sam przewoźnik mógłby wprowadzić bez tak wielkiej pompy i zatrudniania specjalistów (choć tu można się spierać: bez pomocy Biura Inżynierii Transportu przez 17 lat nikt nie zauważył, że tramwajowe dwójki psują krew miesz-

kańcom Północy i nie mają racji bytu, podczas gdy zbyt wiele kursów dociera do Kucelina). Tymczasem, po przeróbce dokonanej przez BIT, układ komunikacyjny miasta *de facto* się nie zmieni. Nie znikną korytarze dotychczas istniejące, polegające na istnieniu rodzin linii kursujących podobnie. Istnieją one na skutek zawiłych następstw doraźnych zmian trasowych na przestrzeni lat. Oto na przykład z południowej części Stradomia i Sabinowa można się dostać w zasadzie tylko na Wyczerpy (linie 14 i 17, a po reformie dołączy jeszcze do nich 30!), na osi Ostatni Grosz – Św. Rocha kursuje większość najczęstszych linii autobusowych, tymczasem będąc w okolicach Jasnej Góry próżno szukać połączenia z Aniolowem. I tak pozostanie. Teraz trzeba tylko mieć nadzieję, że reforma zostanie wprowadzona tak profesjonalnie, jak w Krakowie: ogłoszenia w domach, ulotki, foldery...

### Z ostatniej chwili:

Ustalono ostateczny termin wejścia w życie reformy na 1 lipca 2002 r. Okazuje się, że w treści projektu zaszyły kolejne zmiany. Wycofano się, m.in., z najciekawszych koncepcji połączenia podmiejskich linii 53 i 58 z miejskimi 31 i 32. Pozostanie więc kursująca co 90–120 minut linia 31, choć nie bardzo wiadomo, po co. Ponieważ MPK chce się wycofać z pętli na ulicy Rolniczej, linię 22 postanowiono przenieść na pętlę przy ul. Fieldorfa. W konsekwencji zamieniono numery planowanych linii 15 i 22, w związku z czym 22 nie zniknie z Łojek, lecz z Rolniczej. Ostateczny kształt reformy wydaje się więc faktycznie kosmetyczną zmianą. Ponieważ jest zapowiadana oszczędność kilku autobusów, można służyć obawy, że cała reforma będzie po prostu kolejnym wielkim cięciem rozkładów jazdy. Jedynie tramwaje mają powrócić do częstotliwości 3,5 minuty, co wydaje się zbyt piękne, aby było prawdziwe, gdyż pozostaje pytanie: skąd wzięć tyle taboru?

Rafał Lamch

## Nowinki z Pyrogradu

### Między przystankami

● **Tory odstawcze.** Na Budziszyskiej, obok wciąż stojącego składu 108+109, postawiono niezbyt często używane wagony: doczepkę torowców CSW-44 oraz N-2048. Obecnie szlifierkę po nocach ciągnie plug 2034.

● **O prawidłowym otablicowaniu.** Ukazał się komunikat specjalny dyrektora naczelnego MPK w Poznaniu skierowany do kierowców i motorniczych, dotyczący odpowiedzialności za prawidłowe otablicowanie pojazdów. W celu wyegzekwowania od ww. prawidłowego oznaczania wozów (stosownie zapisy znajdują się w instrukcjach służbowych), Nadzór Ruchu ma wzmocnić kontrole w tym zakresie, a kierownicy wydziałów ruchowych mają „wyciągać konsekwencje dyscyplinarne i służbowe w stosunku do pracowników nie wykonujących lub realizujących niewłaściwie swoje obowiązki w powyższym zakresie, do rozwiązania umowy o pracę bez wypowiedzenia włącznie”.

● **Dziękujemy.** Serdeczne podziękowania kierujemy pod adresem Nadzoru Ruchu za wzorowe przypilnowanie pętli na placu Wielkopolskim w czasie wynajmu weselnego w sobotę 20.04. – wagony 2602+2456 przewiozły gości weselnych członka KMPS Tomasza Simona i jego żony Karoliny, z d. Szymańskiej.

● **Rezerwa.** 08.04. na A/7 jeździł popołudniową porą neoplan N4009-1251. Maleństwo uwijało się więc w planie jednego z „kaczyh” MANów. Natomiast w poniedziałek 22.04. na linii A bzykały linowo dwie pszczołki – jako A/3 kursował wóz 1271, a 1254 jeździł jako A/6.

● **Remont i objazdy.** W nocy z 21 na 22.04. rozpoczęły się prace na przejeździe przez torowisko na rondzie Rataje od strony mostu Królowej Jadwigi. Potrwają one do poniedziałku 29.04. W związku z tym, zmianie uległy trasy tramwajów linii nr 5, 6, 12 i 13, które jeżdżą następującymi trasami objazdowymi:  
linia 5: Górczyn – Głogowska – Rooseveltta – rondo Kaponiera – Św. Marcin – Gwarna – Mielżyńskiego – pl. C. Ratajskiego – 23. Lutego – pl. Wielkopolski – Solna – Małe Garbary – Estkowskiego – Wyszyńskiego – rondo Śródka – Jana Pawła II – Trasa Kórnicka – os. Lecha – Chartowo – Żegrze – rondo Żegrze – Hetmańska – rondo Staroleka – Staroleka – Stomil;  
linia 6: Budziszyska – Grunwaldzka – Rooseveltta

– most Dworcowy – Królowej Jadwigi – AWF – Strzelecka – Podgórna – Marcinkowskiego – pl. Wolności – Fredry – most Teatralny – Rooseveltta – Grunwaldzka – Budziszyska;

linia 12: os. J. III Sobieskiego – Trasa PST – Rooseveltta – most Dworcowy – Królowej Jadwigi – AWF – Strzelecka – Podgórna – Marcinkowskiego – pl. Wolności – Gwarna – Św. Marcin – Marcinkowskiego – Podgórna – Strzelecka – AWF – Królowej Jadwigi – most Dworcowy – Rooseveltta – Trasa PST – os. J. III Sobieskiego;

linia 13: Junikowo – Grunwaldzka – Rooseveltta – rondo Kaponiera – Św. Marcin – Marcinkowskiego – Podgórna – Strzelecka – AWF – Królowej Jadwigi – most Dworcowy – Rooseveltta – Grunwaldzka – Junikowo. Na linii 13 pojawiły się składy z Głogowskiej.

Jednocześnie z Miłostowa do Staroleki uruchomiona została dodatkowa linia tramwajowa nr 16, kursująca następująco: Miłostowo – Warszawska – rondo Śródka – Jana Pawła II – rondo Rataje – Zamenhofa – rondo Staroleka – Staroleka – Staroleka. Obsługiwana jest składami z Fortecznej. Na wyłączonym z ruchu tramwajowego odcinku od ronda Rataje do AWF uruchomiona została zastępcza komunikacja autobusowa **Za tramwaj**, w sile pięciu autobusów z Pustej, po następującej trasie: rondo Rataje – Krzywoustego – most Królowej Jadwigi – Królowej Jadwigi – AWF – Karmelicka –



Krakowska – Strzelecka – Królowej Jadwigi – most Królowej Jadwigi – Krzywoustego – rondo Rataje. Na trasie autobusu **Za tramwaj** dla linii **74** zlokalizowano tymczasowy przystanek Serafitek na ulicy Krzywoustego, za skrzyżowaniem z ulicą Serafitek w kierunku AWF. Prace wiążą się też z utrudnieniami w ruchu dla pojazdów przecinających remontowane torowisko. Dla nich wewnątrz ronda ułożono tymczasowy przejazd z płyt betonowych, pomiędzy którymi szczeliny wypełniono masą asfaltową.

● **Tatry na 15.** W związku z remontem torowiska na rondzie Rataje, tatry RT6N1 tymczasowo obsługują linię **15**. Pierwszego dnia zmian zaobserwowaliśmy wozy: 401, 402, 403, 405, 408 i 410.

● **87 inaczej?** W czwartek 4.04. jeden z autobusów linii **87** jeździł z otablicowaniem sugerującym, że jego trasa przebiega następująco: Różany Potok – Umultowska – Opieńskiego – os. Sobieskiego. Przypuszczamy, że to dość odległa mutacja w odniesieniu do obecnej pętli, którą jest Piątkowska.

● **Nosił Konsol razy kilka, ponieśli i Konsol.** Od 1.06. kontrolę biletów w pojazdach MPK Poznań Sp. z o.o. sprawować będą pracownicy MPK. Aktualnie zakłada się, że część kontrolerów będzie umundurowana, a część, wzorem dotychczasowych kontrolerów, pracować będzie ubrana po cywilnemu. Zmiana ta spowodowana jest rozwiązaniem przez miasto umowy z firmą Konsol, która od 10 lat kontroluje bilety w Poznaniu. Pracownicy Konsolu w tym czasie zredukowali około piętnastoprocentowy odsetek gapowiczów do jednego procenta (i chwala im za to), ale padli ofiarą własnej skuteczności i systemu wynagrodzeń, w którym liczy się procent od nałożonych mandatów. Coraz częstsze skargi na upadek kultury ich pracy i kontrole, które stały się łapankami, zmusiły władze miejskie do zmiany systemu kontroli biletów. W nowym systemie wynagrodzeń kontrolerów nie będzie występował odsetek od nałożonych kar. Pieniądże na wynagrodzenia kontrolerów MPK uzyska z reorganizacji systemu dystrybucji biletów. O wszelkich ostatecznych ustaleniach poinformujemy na łamach *Przystanku*.

● **Nowości na Madalińskiego.** Kolejny helmut typu M pojawił się w nocy z 18 na 19.04. w zajezdni

przy ul. Madalińskiego. Nabytek ma numer 637. Wygląda dokładnie jak nasz 608 (ex Frankfurt am Main 636) i ma barwy zakładowe frankfurckie. Pojawili się także wagony dwuprzegubowe o numerach 679 (ex 804) i 680 (ex 801). Doczepki 1822 i 1826 już wybebeszono i rozebrano na czynniki pierwsze (wymontowano z nich wózki, drzwi, szyby, fotele – zostały gole pudła stojące na betonie), natomiast 1811 stoi na razie kompletna.

● **Znikające kwadraty.** Od około dwóch tygodni z bocznych ścian autobusów nie wyposażonych w wyświetlacze znikają kwadratowe tablice z dużym numerem linii. To rozwiązanie zostanie na pewno „docenione” przez osoby słabo widzące.

● **Sezonowe zasilenia.** Od 1.05. na liniach **86** i **95** pojawi się na okres letni po jednym dodatkowym autobusie w soboty i święta.

**Tomasz Albrecht, Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka, Maciej Rudzki, Hubert Staniszewski**

## Magazyn 995

**04.04.** Od strony mostu Dworcowego przed r. Kaponiera znajduje się zwrótnica ręczna przeznaczona do skrętu w lewo w ul. Zwierzyniecką, z której to użytek zrobił 1G-868 zjeżdżający z **9/7** na Gajową. Jest też zwrótnica automatyczna przeznaczona do skrętu w prawo w ul. Św. Marcin, którą wykorzystał tramwaj linii **13**. Następnie nadjechał GT8-673 (**10/4**). Jego motorniczka przełożyła trackiem zwrótnicę automatyczną, by kontynuować jazdę na wprost, jednak tramwaj nagle skręcił w lewo zderzając się czołowo z „diabelskim” helmitem 666 (**8/1**), jadącym z przeciwną. W wyniku wypadku rany odniosła jedna pasażerka 673. Wstrzymanie trwało przeszło 25 minut, więc tramwaje kierowano objazdami. W 673, który zjechał potem na Gajową, zbił się przedni reflektor i wgniół przód, podobnie jak w 666, którego skierowano na Madalinę.

**05.04.** Rano na Al. Marcinkowskiego nastąpił zanik niskiego napięcia w **9/5** (GT6-611), jadącej z Piątkowskiej. Uszkodzony tramwaj zepchnęła **2/8** (zestaw 146+147) na Madalińskiego. Przerwa w ruchu trwała aż 20 minut.

**06.04.** Do tragicznego wypadku doszło wieczorem na ul. Jana Pawła II naprzeciwko stacji benzynowej Shell. Jadący oplem od strony Śródki stracił panowanie nad pojazdem i, przejeżdżając przez torowisko tramwajowe, zderzył się czołowo z fordem fiasta jadącym w przeciwnym kierunku. Opel stanął w płomieniach, a jego kierowca po przewiezieniu do szpitala zmarł. Na czas akcji ratowniczej wyłączono napięcie w sieci na 3 kwadrans. Tramwaje kierowano objazdem, a ruch kołowy na ww. odcinku wznowiono o godzinie 0:30.

**11.04.** Po południu na ul. Winogrody przy Przelajowej uszkodzeniu uległa grupa silników holendra 851 (**3/1**) jadącego z Wilczaka. Na Gajową zepchnął go koleś nr 873 (występujący jako **3/2**). Ruch przywrócono po 20 minutach.

**12.04.** Rano GT6-602 (**11/7**) jadący na Zawady potracił prawym narożem pieszego, który, przechodząc w poprzek ul. Serbskiej, gwałtownie skręcił i wszedł pod tramwaj. Mężczyznę ze zmiażdżoną lewą stopą i stłuczoną głową przewieziono do szpitala. Tramwaj po 27 minutach został skierowany do zajezdni przy ul. Gajowej, skąd potem wyjechał ponownie na trasę.

**12.04.** Przez kwadrans nie było prądu na skrzyżowaniu ulic Głogowskiej i Hetmańskiej. Za zdarzenie ponosi odpowiedzialność uszkodzony zespół prostowników w podstacji Głogowska.

**12.04.** Półgodzinne wstrzymanie miało miejsce na skrzyżowaniu ulic Mielżyńskiego i Fredry. Spowodowane było interwencją straży pożarnej, która usuwała elementy tynku z budynku Zespołu Szkół Komunikacyjnych. Spadający tynk zagrażał bezpieczeństwu przechodniów i pojazdów. W związku z tym, tramwaje kierowano najrozmaitszymi objazdami, a od r. Kaponiera do r. Śródka śmigaly 4 zastępczaki IK280.

**13.04.** Kierowca autobusu linii **N32** (ikarus nr 1159) po przyjechaniu do Bałtyku o godzinie 3:55, udał się do budynku PNR. Tam po chwili został poinformowany, że w kabinie wozu siedzi pijany pasażer. Próba jego wyproszenia zakończyła się szarpanią i pobiciem kierowcy przez 3 kolegów intruza. Wezwano policję, a kierowcę zabrało pogotowie. Ekspedycja zaś przysłała innego, który sprowadził wóz do zajezdni.

**14.04.** Po południu na skrzyżowaniu ulic Głogowskiej i Hetmańskiej, podczas ruszania z przystanku, w **11/1** (264+263) jadącej na Piątkowską oberwała się skrzynia akumulatorów w drugim wozie. W wyniku tego bimba solidnie uszkodziła 2 płotki na międzytorzu. Tramwaj zdezerterował do zajezdni po 9 minutach.

**14.04.** Wieczorem w **15/5** (dwuskładzik 88+87), wybierającej się na Sobieskiego, podczas wjazdu na PST, wysiadła przetwornica w pierwszym wozie. Tramwaj na pętlę zjechał o własnych siłach, a dalej go zholowano. Przerwa na ww. odcinku trwała 21 minut, a regulacja ruchem przez pracowników NN na skrzyżowaniu Dąbrowskiego i Roosevelta jeszcze kolejny kwadrans.

**14.04.** Frunący na **zerówkę** motylek 2602+2456 został unieruchomiony na ul. Towarowej przez źle zaparkowane renault megane. Samochód zabrała pomoc drogowa na policyjny parking. Opóźniło to wykonanie pierwszego kursu o 18 minut. Na szczęście następny odbył się bez zakłóceń.

**15.04.** Przed Dworcem Zachodnim ruszająca z przystanku w kierunku Mostu Dworcowego **14/6** (184+183) potraściła pieszą przechodzącą na przejściu dla pieszych. Kobiętę odwieziono do szpitala, a tramwaj po 20 minutach zjechał do zajezdni.

## Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
<b>tramwaje</b>					
94+93	-	barwy MPK	Multimedialna Mapa Poznania	niebieski	rekl. na barwach MPK
144+145	Netia 1055	niebiesko-białoczerwony	-	barwy MPK	-
204+203	Netia 1055	niebiesko-białoczerwony	Norauto	żółto-niebieski	-
258+257	Andy	niebieski	-	barwy MPK	-
334+335	Hoppecke	pomarańczowobiały	-	barwy MPK	-
602	KFC	żółto-czerwoni niebieski	-	barwy MPK	-
603	KFC	żółto-czerwoni niebieski	-	barwy MPK	-
<b>autobusy</b>					
1217	Oriflame	niebieski	-	barwy MPK	-
1219	Oriflame	niebieski	-	barwy MPK	-
1408	Big Star	żółto-czarny	-	barwy MPK	-
1411	Big Star	żółto-czarny	-	barwy MPK	-
1469	Big Star	żółto-czarny	-	barwy MPK	-

opracował Łukasz Nowicki

**16.04.** O godzinie 12:12 na zwrótnicy wjazdowej pętli Dębiec wykołcił się drugim i trzecim wózkiem helmut nr 674 (10/9) i przy okazji wgiął sobie blachy przy pierwszym przegubie. W tory wciągnęła go 2/5. Przerwa w ruchu trwała pół godziny. Wtedy to wszystkie pozostałe tramwaje zawracano przez Madalinę, a na Dębiec zasuwał autobus zastępczy. Uszkodzoną zwrótnicę naprawiono dopiero w nocy, więc do wieczora tramwaje nawracały tylko przez małe kółko.

**16.04.** Pięć godzin później powtórkę z rozrywki zaprezentował holender 856 (obsługujący 10/8) na pętli Połabska. Podjeżdżając na przystanek początkowy potknął się o własne „nogi”, czyli przejechał się ostatnim wózkiem po własnym klocu hamulca szynowego. Tym razem wstrzymanie trwało o 5 minut dłużej, kursował jeden zatramwaj na odcinku Murawa – Połabska, a 4 i 10 kierowano do Wilcza-

ka. Wybawcą dla wykolejńca był Krupp.

**16.04.** Na pętlę Sobieskiego zjechał sobie sztywniak 1355 (90/4). W chwili, gdy kierowca z niego wysiadał, został uderzony w głowę przez... pokrywę osłaniającą mechanizm pierwszych drzwi, która bez żadnej wytłumaczalnej przyczyny w tym momencie opadła. Pogotowie zabrano rannego do szpitala. Po naprawie autobus kontynuował kursy, prowadzony przez innego kierowcę.

**16.04.** Brak rozruchu, który wystąpił w stodwojce nr 66 (4/4) spowodował wczesnym rankiem półgodzinne wstrzymanie na r. Śródka. Tramwaj na pętlę Zawady zepchnął GT8-663 (7/6).

**19.04.** O godzinie 14:12 miało miejsce zwarcie kabla średniego napięcia, co z kolei spowodowało spalanie się 6 zasilaczy podstacji Bolkowicka. Prądu został więc pozbawiony odcinek od r. Przybyszewskiego do Junikowa. Od 14:20, kiedy to udało

się włączyć prąd na samym rondzie, tramwaje linii 6, 13 i 15 kierowano na Ogrody, a 1 zawracano przez Głogowską / Hetmańską. Uruchomiono komunikację zastępczą realizowaną przez 8 autobusów. Po kolejnych dwóch godzinach awaryjnie włączono napięcie od ronda do Budziszyskiej, co umożliwiło stopniowy wyjazd zablokowanym bimbom, a następnie zjazd tym, które nocując na Budziszynie. Tramwaje tkwiące między Budziszyską a Junikowem kolejno odholowywały do Budziszyskiej Star i dopiero stąd udawały się w dalszą drogę samodzielnie. W trakcie holowania ostatniej bimby, niestrudzony holownik raczył zdefektować. Ponieważ o godzinie 21:00 i na tym odcinku włączono awaryjnie zasilanie, skład ten zjechał samodzielnie. Ostatecznie awarię usunięto dopiero nocą.

**Natalia Rychlewicz, Adam Konieczka**

## Nieliczni jubilaci

W 1992 roku na ulicach naszego miasta oprócz czerwonych, znanych wszystkim doskonale, ikarusów serii 200 i jeliczy M11 pojawiły się ikarusy 160P w barwach PKS (żółto-kremowe). Było ich piętnaście. Osiem sztuk zawitało na Warszawską (numery 1301–1308), a 7 na Kaczą (1193–1199). Nazwa ikarus brzmiała wprawdzie swojsko, ale to tylko pozory. Nie były to bowiem ikarusy z Budapesztu. Nie bez powodu niektórzy mówią na nie zemuny. Omawiane ikarusy są konstrukcją fabryki Ikarus-Zemun (Jugosławia), a nasze 15 sztuk zostało wyprodukowanych w Polsce (stał literka „P” po „160”). Wyposażone są w polskie silniki (WSK Mielec – 11,1 l, 185 KM przy 2200 obr./min., 710 Nm przy 1500 obr./min.). Z macierzystej fabryki pochodzi ós przednia i mechanizm przegubu. Autobusy wyposażono fabrycznie w pojedynczy przycisk otwierania i zamykania wszystkich drzwi równocześnie. Mechanicy w obu zajezdniach zamontowali dodatkowe przyciski, tak, że już wkrótce możliwa stała się obsługa każdego drzwi z osobna.

Seria 15 zemunów była pierwszą i ostatnią dostawą tych autobusów. Jak więc widać, autobusy te nie były nigdy w Poznaniu pierwszoplanowymi maszynami, choć nie da się ukryć, że były linie, na których wyjątkowo lubili pracować. Często obsługiwały 93 (początkowo te z Kaczej, potem także z Warszawskiej). Także stara linia 87 była przez nie lubiana. Warto przypomnieć, że autobusy te początkowo nie posiadały kabin dla kierowców. W PKS jest to przecież normalne, a te pojazdy miały właśnie tam trafić. Jako że PKS w 1991 roku z przyczyn finansowych nie przyjął dużej serii IK160P, zrobiły to miejskie przedsiębiorstwa komunikacyjne (nie tylko poznańskie). Stąd także to charakterystyczne malowanie. Ale mimo to zemuny nie miały kompleksów i z biegiem czasu stawały się coraz bardziej miejskie (choć chyba nigdy im się to nie udało).

Z czasem na IK160P pojawiły się pierwsze reklamy: na 1303 – Hala Górecka, na 1304, 1306 i 1308 – Esso, naklejane na barwy podstawowe (ta druga reklama przetrwała aż do 1999 roku). Podczas gdy niektórzy z nas zdążyli się dopiero co do nich przyzwyczaić (pokochoać lub zniecierliwić – różne były odczucia, choć częściej pośrednie), to pierwszy busik został skasowany. Stało się to w 1996 roku, a bohaterem historii był 1199. W tym czasie wozy 1301–1308 zostały przenumеровane na 1571–1578 (aby ustąpić miejsca neoplanom).

I p.	nr rejestracyjny	następny nr rejestr.	I nr boc.	data zmiany	II nr boc.	data zmiany	III nr boc.	data zmiany	IV nr boc.	data kasacji
1.	PZN 5733	PO 46375	1301	pocz. 03.1996	1571	-	-	-	-	-
2.	PZN 5731	PO 66844	1302	pocz. 03.1996	1572	-	-	-	-	-
3.	PZN 5726	-	1303	pocz. 03.1996	1573	-	-	-	-	jesień 2000
4.	PZN 5736	PO 31097	1304	pocz. 03.1996	1574	-	-	-	-	zima 01/02
5.	PZN 5737	PO 58987	1305	pocz. 03.1996	1575	-	-	-	-	zima 01/02
6.	PZN 5728	PO 70667	1306	pocz. 03.1996	1576	-	-	-	-	-
7.	PZN 5739	-	1307	pocz. 03.1996	1577	06.1997	1656	01.1999	1585	lato 2001
8.	PZN 5730	-	1308	pocz. 03.1996	1578	-	-	-	-	wiosna 1999
9.	PZN 5727	PO 41445	1193	02.1996	1650	01.1999	1579	-	-	lato 2001
10.	PZN 5738	-	1194	02.1996	1651	01.1999	1580	-	-	lato 2001
11.	PZN 5735	PO 50847	1195	02.1996	1652	01.1999	1581	-	-	-
12.	PZN 5729	PO 54232	1196	02.1996	1653	01.1999	1582	-	-	lato 2001
13.	PZN 5734	-	1197	02.1996	1654	01.1999	1583	-	-	wiosna 2000
14.	PZN 5740	PO 42831	1198	02.1996	1655	01.1999	1584	-	-	-
15.	PZN 5732	-	1199	-	-	-	-	-	-	około 1996

opracowali: Grzegorz Narkiewicz i Tomasz Albrecht 2.01.2002 r.

Mniej więcej równocześnie pozbyła się ich Kacza na rzecz Darzyborskiej. Tam również nastąpiła zmiana numerów tych maszyn. I tak 1193–1198 dostały odpowiednio numery 1650–1655. Teraz zemuny docierały na Podolany (linia 68), Różany Potok (linia 90) no i oczywiście, w rejon zajezdni Darzyborskiej. Wozy 1650 i 1651 krótko po przejęciu otrzymały reklamę Leasing, a 1652 stał się pierwszym ikarusem 160P w zielono-żółtym malowaniu. Po dostawie dużej ilości nowoczesnego taboru (02.1996–04.1997) i zmianie układu komunikacyjnego w 1997 roku, dla zemunów brakuje miejsca na liniach, które do tej pory obsługiwały. Wówczas ujeżdżają np. na 54, 62, 67, 70, 72, 85. Nie ma już ich na 51, 71, 87 i 93. Tymczasem kolejne autobusy dostają zakładowe malowanie. W 1997 roku Darzyborska przejmuje 1577 i oznacza go numerem 1656. Tak więc w jednej i drugiej zajezdni stacjonuje po 7 wehikułów. W 1999 roku, gdy jedyne wozy w innym malowaniu niż zakładowym są 1574, 1576, 1578, dwa pierwsze z nich otrzymują reklamę Polskie Książki Telefoniczne, a trzeci zostaje skasowany. W 2000 roku do kasacji trafiają 1573 i 1583. Rok później ścięto także 1574, 1575, 1579, 1580, 1582 i 1585. Zostaje jedynie pięć ikarusów 160P – wszystkie w barwach zakładowych i na „białych blachach”. Ostatni zemun z czarnymi tablicami rejestracyjnymi to 1576, który we wrześniu 2001 otrzymał nowe – białe. Tak więc na 10-lecie zostało jedynie 5 najlepszych autobusów (1571, 1572, 1576, 1581, 1584), nie licząc szóstego – ex

1580, przerabianego w Biskupicach na holownik.

Jak widać, mimo młodego wieku tych pojazdów, większości z nich już nie ma, a i te co przetrwały długo nie pojeżdżą. Wszystkiemu winien jest brak części zamiennych. Proponuję „najeździć się” nimi póki można. W końcu to pierwszy wymierający gatunek od czasów ogórków.

**Grzegorz Narkiewicz**

### Przystanek

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,  
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań  
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań  
E-MAIL REDAKCJI: przystanek@o2.pl  
REDAKTOR NACZELNY: Adam Konieczka, tel. 504398490  
ZASTĘPCA RED. NACZ.: Jarosław Girstun  
ZESPÓŁ REDAKCYJNY: Tomasz Albrecht, Adam Białas,  
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński  
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Sebastian Basoń, Marek Drewniak, Grzegorz Fedoryński, 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 Skrzykowski, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Piotr Tomasik, Krzysztof Utracki  
SKŁAD I EDYCJA STRON WWW: Adam Konieczka  
DRUK: GRYF-DRUK, ul. Jana Pawła II, 61-139 Poznań

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