

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 8 (8)
7 maja 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Z kraju i ze świata

■ **Archangielsk (tramwaj, trolejbus).** 22 kwietnia odbył się strajk pracowników przedsiębiorstwa tramwajowo-trolejbusowego, którzy w taki sposób chcieli zmusić władze miasta do wypłacenia należnych im pensji za ubiegłe miesiące 2002 roku. Dotychczas miasto, łamiąc ustawy państwowe, wypłaciło pracownikom wynagrodzenie tylko za grudzień 2001 roku. Jak powiedział dyrektor przedsiębiorstwa, Jurij Chmielnicki, władze miasta zostawiły tramwaje i trolejbusy Archangielska bez środków finansowych, „zapominając” włączyć je do budżetu miasta na bieżący rok.

■ **Białystok (autobus).** Tajni współpracownicy donoszą: wszystko wskazuje na to, iż białostockie jelcze M121MB otrzymają wyświetlacze firmy Pixel.

■ **Białystok (autobus).** 12 kwietnia około godziny 9, niedaleko mostu nad Supraślą – w Jurowcach koło Białegostoku – doszło do tragicznego wypadku, w którym zginęła jedna osoba, a kilkanaście zostało rannych. Na jadącego na linii 102 jelcza M120M (PKM nr 983) najechał jadący z nadmierną prędkością litewski TIR. W momencie zderzenia silnik autobusu przestał pracować, hamulce przestały działać i wyłączyło się wspomaganie kierownicy. Autobus zjechał na przeciwny pas i tylko dzięki przytomności kierowcy udało się uniknąć zderzenia czołowego z jadącą z przeciwną inną ciężarówką. Autobus zdołał zatrzymać się dopiero 150 metrów dalej – na barierce mostu.

■ **Bytom (autobus).** Obsługująca linię 23 Katowice – Zabrze firma PUH Delta otrzymała wreszcie autobusy jelcz 120M. Kłopoty z dostawą przejawiały się tym, że przez długi czas na tej linii spotkać można było jelcza M101I, który był pojazdem za ciasnym.

■ **Bytom (autobus).** PKM Bytom wszedł w posiadanie jelcza M11, który został pozyskany z MPK Rzeszów. Autobus w Rzeszowie jeździł z numerem 571, w Bytomiu otrzymał numer 7343.

■ **Delhi (autobus).** W Delhi zapanował chaos komunikacyjny związany z nieugiętą postawą Sądu Najwyższego, który zabronił eksploatacji połowy autobusów miejskich – tych, które nie zostały przystosowane do spalania paliwa mniej szkodliwego dla środowiska.

■ **Gdańsk (autobus).** Kasacje pochłonęły jelcze M11 nr 2408 i 2475.

■ **Gdańsk (tramwaj).** 3 maja po godzinie 22:00 rozpoczął się wcześniej zapowiadany (i przekładany) remont torowiska na Przymorzu. Odcinek Zaspą – Pomorska jest całkowicie zamknięty dla ruchu tramwajowego. Linie 2 i 8 kursują w skróconej rela-

cji do Zaspą z oznaczeniami odpowiednio 32 i 38. Linia 12, zamiast skręcać z Pomorskiej na Zaspą, pojechała do Jelitkowa. Na odcinku Zaspą – Pomorska uruchomiono zastępczą linię autobusową T-12 kursującą z częstotliwością w szczycie co 4 minuty, w soboty co 5, a w dni świąteczne co 10. Wyłącznie torowiska potrwa około trzech-czterech tygodni.

■ **Gdańsk (tramwaj).** W weekend 27–28.04.2002 r. przeprowadzono remont torowiska w Nowym Porcie, w związku z czym zamknięty dla ruchu tramwajowego został odcinek Nowy Port – Brzeźno. Tramwaje linii 15 kursowały po skróconej trasie Oliwa – Brzeźno. Aby umożliwić wyjazdy i zjazdy do zajezdni Nowy Port bez stosowania objazdów, tramwajom umożliwiano przejazd w godzinach od 4:00 do 7:00 oraz od 20:30 do północy.

■ **Gdańsk (tramwaj).** Zajezdnia Nowy Port zastosowała zasadę „mniejsza rzecz, a cieszy” i, w związku z małymi brakami taborowymi, rozczłonkowała cztery trójskłady 105Na 1369+1370+1384, 1385+1386+1387, 1250+1255+1256 i 1261+1262+1249 na dwuskłady 1369+1384, 1370+1387, 1385+1386, 1255+1256, 1250+1249 i 1261+1262. Ponadto, skład 105N 1234+1233 wyprowadził się z Wrzeszcza do Nowego Portu, zaś do naprawy średniej poszedł skład 105Na 1403+1404 (w starym malowaniu), więc pozostał już tylko jeden zestaw w dawnych barwach.

■ **Gorzów Wlkp. (autobus).** Dwa dni przed Świętem Pracy MZK Gorzów Wlkp. uruchomiło dwie nowe linie autobusowe: 123 i 223. Połączyły one dwa największe osiedla Gorzowa, czyli os. Staszica z Górczynem. Trasa linii 123: os. Staszica – Staszica – Fredry – Słowiańska – Rooseveltta – al. Odrodzenia – Piłsudskiego – Górczyńska – Okulickiego – Kombatantów – Szarych Szeregów – Dekerta – Czartoryskiego – Piłsudskiego – al. Odrodzenia – Rooseveltta – Słowiańska – Fredry – Staszica – os. Staszica. Trasa linii 223: os. Staszica – Staszica – Fredry – Słowiańska – Rooseveltta – al. Odrodzenia – Piłsudskiego – Czartoryskiego – Dekerta – Szarych Szeregów – Kombatantów – Okulickiego – Górczyńska – Piłsudskiego – al. Odrodzenia – Rooseveltta – Słowiańska – Fredry – Staszica – os. Staszica.

■ **Gorzów Wlkp. (autobus).** MZK Gorzów Wlkp. stanęło frontem do klienta i ogłosiło konkurs na nazwę dla orla, który jest symbolem rozpoznawczym nowej kampanii MZK – „Z MZK na basen”.

■ **Kraków (jubileusz).** W dniach 26–27 kwietnia obchodzono w Krakowie Dni Ziemi połączone z 75-leciem miejskiej komunikacji autobusowej. W al. Róż (Nowa Huta) swoją ofertę zaprezentowa-

ły firmy, które w jakikolwiek sposób mają wpływ na stan środowiska naturalnego. Na imprezę można było dojechać (ale tylko 26.04.) specjalną linią tramwajową 45, kursującą po trasie: św. Wawrzyńca – Starowiślna – Dietla – al. Pokoju – al. Jana Pawła II – pl. Centralny. Tramwaje pokonywały trasę w 30 minut. MPK zrobiło pasażerom i miłośnikom miłą niespodziankę – przejazd był bezpłatny, a linię obsługiwały wagony typu: Graz, Sanok, NGT6 oraz 102N. W ramach 75-lecia miejskiej komunikacji autobusowej, w dniu 26.04. kursował jelcz 272Mex z przyczepką P01. Trasa przebiegała I Obwodnicą. Autobus kursował w godzinach 11–16 średnio co 35 minut.

■ **Lublin (trolejbus).** Licząc od marca, do piachu, a raczej do kasacji, trafiły: ex-dębicki trolejbus jelcz PR110E-796, oraz warszawskopiaseczenińskie T-006 i T-008. Należy jednak zaznaczyć, że pozostałe trzy pojazdy zakupione w Dębicy (795, 797 i 798) zostały wyremontowane.

■ **Lublin (trolejbus).** Remont pierwszego sprowadzonego z Piaseczna trolejbusu dobiegł wreszcie końca. Po kilkunastu jazdach próbnych i kilku drobnych poprawkach (zmieniona została kabina kierowcy) wóz 821 (ex-T017) wyjechał na linię 150. Niestety, został już „ozdobiony” reklamą. Obecnie do hali NG powędrował kolejny trolejbus – T007. Remont jednej z najstarszych peerek – nr 751 wciąż trwa.

■ **Olkusz (autobus).** PKM Olkusz we własnym zakresie przeprowadził remont autobusu jelcz M11 nr 2653.

■ **Opole (autobus).** 1 maja linia 11 powróciła na swoją stałą trasę. Dotychczasowy objazd spowodowany był robotami na ul. Wiejskiej. Z powrotu jedenastki (opóźnionego o – bagatelka – kilka miesięcy) zadowoleni są mieszkańcy dzielnicy Gosławice, którzy nie będą już zmuszani do solidnych spacerów. Mniej zadowoleni na pewną będą ci, którzy nie zdążyli zaliczyć kilkudziesięciometrowego odcinka ulicy Brzozowej, normalnie nie przemierzanego przez autobusy MZK. Przypomnijmy, że trasą tą – aż do oddania we wczesnych latach 90. do użytku pętli na Pużaka – jeździło wiele linii kończących swój bieg na ówczesnej końcówce Gosławice.

■ **Piła (autobus).** W centrum Piły zarwała się północna część mostu Chrobrego. Ruch odbywa się nitką południową, którą również może dopaść przeznaczenie w postaci chociażby wyłączeni z ruchu. Na tę okoliczność MZK już przygotowało trasy zastępcze. Na razie spóźnienia autobusów miejskich sięgają 6 minut, a rekordzistką jest linia 3 – 10 minut w plecy na przystanku Al. Powstańców Wlkp. w kierunku Koszyc.

■ **Piła (autobus).** Mijają już trzy miesiące, odkąd PKS Piła utworzył komunikację podmiejską nowego wzoru – pod nazwą Piegus. Najbardziej widocznym elementem tej strategii są trzy autobusy marki Kapena Thesi Intercity. Autobusy kursują średnio co godzinę na trzech liniach: do Ujścia, do Szydłowa oraz do Śmilowa. Pewną ciekawostką jest to, że złamano monopol „brzydkiej” pici na prowadzenie pojazdów komunikacji miejskiej – można spotkać kobiety kierujące Piegusami. Zaś na autobusach została wymalowana uśmiechnięta mordka – symbol komunikacji oraz mnóstwo piegów. Autobusy na terenie miasta zatrzymują się na wybranych przystankach. Bilet na terenie miasta jest tańszy niż w MKZ (normalny kosztuje 1,40 zł, ulgowy – 0,70 zł). Na dzień dzisiejszy piegowata komunikacja osiągnęła sukces widoczny we frekwencji i, jak na razie, kursować będzie do końca roku szkolnego, a w okresie wakacji będzie musiała przejść próbę rentowności. Jeżeli zaliczy ją pomyślnie, piegusami będzie można podróżować również w wakacje.

■ **Piła (autobus).** Najnowsze piłskie dziecko – jelec supero nr 371 – zostało w kwietniu oszpecone po raz drugi, gdyż na nowe malowanie, które i tak nie upiększało go zbyt, dostało reklamę Banku Poczтового.

■ **Piła (autobus).** 28 kwietnia wprowadzono letni rozkład jazdy na liniach 1 i 9. Oznacza to zwiększoną liczbę kursów do końcówki Działki Zalesie oraz korekty w rozkładach jazdy tych linii.

■ **Piotrków Trybunalski (autobus).** Dzięki MKZ, od marca piotrkowianie mogą powozić się autobusami kursującymi na nowej linii 13. Kursuje ona w dni robocze w międzyszczytach, przy czym w godzinach 9:00–13:00 na trasie: Rakowska – Wyzwolenia – Sulejowska – Kopernika – pl. Kościuszki – Słowackiego – POW – Wojska Polskiego – al. Armii Krajowej – Słowackiego (z jednym kursem do WORD), a w godzinach 17:00–20:00 natomiast na trasie: Wolborska – Wyzwolenia – Sulejowska – Kopernika – pl. Kościuszki – Słowackiego – POW – Wojska Polskiego – al. Armii Krajowej – Słowackiego.

■ **Radom (autobus).** W związku z budową kanalizacji sanitarnej, od środy 24 kwietnia zamknięto odcinek ul. Wiejskiej między ulicami Godowską i Rolniczą. Z tego powodu została zmieniona trasa linii 6. Od ul. Wiejskiej autobusy kursują ul. Godowską do pętli Malczew. W czasie trwania objazdu (około 30 dni) nieczynne są przystanki Godów oraz Wiejska / Rolnicza. Z pętli Malczew autobusy linii 6 odjeżdżają według rozkładu jazdy obowiązującego dla pętli Godów.

■ **Radom (autobus).** W związku z koniecznością wykorzystania całej zatoki przystankowej, od piątku 26 kwietnia wprowadzone zostały zmiany na przystankach Jana Pawła II / Sandomierska (w kierunku centrum). Przystanek Jana Pawła II / Sandomierska 112 (obok kwaciarni) obowiązuje tylko na liniach 3, 9, 23, natomiast przystanek Jana Pawła II / Sandomierska 289 (dawna pętla końcowa linii 21) jest tylko dla linii 4, 21, 25. Ogólnie można powiedzieć, że jest to sztuka dla sztuki MZDiK, który rozdzielił przystanek na dwa, zamiast w sensownym miejscu ustawić tabliczkę „czoło autobusu”. Podział przystanków spowodował u okolicznych emerytek (przynajmniej na początku funkcjonowania) przestraszonych i oznaki niedowierzania: autobus nie zatrzymuje się na ich przystanku, lecz kilkanaście metrów dalej.

■ **Radom (autobus).** Solarek U12 nr 857 znowu pojechał w świat, a dokładnie do Frankfurtu (tego

nad Menem). Busa kolejny raz w celach promocyjnych pożyczyła fabryka z Bolechowa. SU12 na saksach był dwa tygodnie (druga połowa kwietnia) prezentując z dumą polską myśl techniczną i tworząc niczego nie spodziewających się Niemców piszczącymi przy zamykaniu drzwi.

■ **Radzionków, Bytom, Zabrze (autobus).** Z dniem 1 maja KZK GOP uruchomił dwie nowe linie dowożące klientów do CH Plejada. Linia 751 łączy Plejadę z Radzionkowem, zaś linia 752 z Zabrzem. Obie linie obsługuje Meteor S.C., który ponadto przejął obsługę linii 750 z Plejady do centrum Bytomia.

■ **Szczecin (autobus).** Po prawie 2-letnim postoju i remoncie kapitalnym, na ulice miasta wrócił jelec M11-354 z SPA Dąbie. Wygląda jak fabrycznie nowy i aż trudno uwierzyć, że ma już 17 lat. Prawdopodobnie w zamian odstawiono jelca M11-355. Natomiast „przeгляд” zajezdni Dąbie ujawnił 2 autobusy uszkodzone w kolizjach: volvo B10M-2867 i ikarus 280-2052. Jednak szkodenia są na tyle niewielkie, że zostaną naprawione własnymi siłami przedsiębiorstwa.

■ **Warszawa (autobus).** W celu poprawy dojazdu do Parku Kultury w Powsinie, od dnia 1.05. w soboty, niedziele i święta (na czas trwania sezonu rekreacyjnego) trasa linii 130 została wydłużona od pętli Wilanów ulicami Przyczółkową – Przekorną – Opieńki do krańca Powsin. Jednocześnie została zmieniona nazwa pętli Powsin na Powsin – Park Kultury.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z postulatami pasażerów, od 1.05. na trasie linii 520 został uruchomiony stały przystanek Sady Żoliborskie (tylko w kierunku Chomiczówki).

■ **Warszawa (autobus).** Na wniosek Urzędu Gminy Warszawa-Ursynów zostały wprowadzone zmiany w układzie tras linii autobusowych obsługujących Ursynów. Od 1.05. linia 179 kursuje na trasie okężnej: os. Kabaty – al. KEN – Wąwózowa – Rosoła – Przy Bażantarni – al. KEN – Belgradzka – Rosoła – Płaskowickiej – Cynamonowa – Indry Gandhi – Dereniowa – Ciszewskiego – al. KEN – Jastrzębowski – Bartoka – Surowieckiego – Romera – Herbsta – al. KEN – Ciszewskiego – Dereniowa – Indry Gandhi – Cynamonowa – Płaskowickiej – Rosoła – Belgradzka – al. KEN – Przy Bażantarni – Rosoła – Wąwózowa – al. KEN – os. Kabaty. W zamian za wycofaną z ulic: Dolina Służewicka (na odcinku al. KEN – Puławska) i Puławska (na odcinku Puławska – pl. Unii Lubelskiej) linię 179, od 6.05. ZTM uruchomił linię 206, kursującą w dni powszednie na trasie: Ursynów Płd. – al. KEN – Herbsta – Romera – Surowieckiego – al. KEN – Dolina Służewicka – Puławska – Boya-Żeleńskiego – Waryńskiego – pl. Unii Lubelskiej (powrót: Waryńskiego – Puławska). Jednocześnie, w związku z przebudową ulic w rejonie placu Unii Lubelskiej, do odwołania linia 206 została wycofana z ulic Boya-Żeleńskiego oraz Waryńskiego i skierowana bezpośrednio ul. Puławską (z zawracaniem na placu Unii Lubelskiej) do tymczasowego przystanku krańcowego. Warto zwrócić uwagę na przydzielony numer dla nowej linii. Do tej pory oznaczenia z przedziału 200–299 były nadawane liniom: zastępczym (tzw. zatramwajom), uzupełniającym, imprezowym oraz cmentarnym, a więc wszelkim liniom, które były uruchamiane tylko na pewien okres czasu. Czyżby nadany numer linii 206 zapowiadał jej krótki żywot?

■ **Warszawa (autobus).** Na wniosek Urzędu Miasta Wesoła, od 6.05. zostały wprowadzone na-

stępujące zmiany w kursowaniu linii podmiejskich 704 i 803. W dni powszednie (które jednocześnie są dniami nauki szkolnej) w godzinach porannego szczytu wytypowane kursy linii 704 zostały skierowane od skrzyżowania Traktu Brzeskiego ulicą Jana Pawła II do nowego krańca Stara Miłosna. Dzięki tym zmianom, linia ta w porannym szczyście kursuje częściej – co 18 minut. Jednocześnie, w dni powszednie wytypowane kursy autobusów linii 803 skierowano od al. Piłsudskiego w Sulejówku al. Piłsudskiego – Jana Pawła II do krańca Stara Miłosna przy skrzyżowaniu Jana Pawła II / Gościniec w Wesołej (bez podjazdu do krańca Sulejówek Szkolna).

■ **Warszawa (autobus).** Od dnia 6.05. linie 159 i 359 zostały połączone w jedną linię – 159 kursującą na dotychczasowej trasie: Koło – EC Siekierki. Po tej zmianie linia ta kursuje znacznie częściej w godzinach szczytu – co 8 minut, a nieznacznie rzadziej poza godzinami szczytu – co 15.

■ **Warszawa (autobus).** W najbliższym czasie w weekendy na jednej z brygad linii turystycznej 100 będzie się pojawiać piętrus. Ministerstwo Infrastruktury wystawiło ważny do końca roku gęjt, dzięki któremu nie trzeba będzie płacić starostwu powiatowemu za każdy kurs pojazdu z przekrozoną skrajnią pionową (piętrus ma 4 metry i zgbne 6 centymetrów wysokości). W początkowej fazie eksploatacji ZTM płacił za zgodę raz na dwa tygodnie, a potem ktoś wymyślił, że należy płacić za każdy kurs i od tego czasu piętrus stoi w zajezdni.

■ **Warszawa (drogi).** Po raz kolejny stolica zadziwia, jeżeli chodzi o wprowadzanie nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie komunikacji miejskiej. Po wdrożeniu biletu aglomeracyjnego, teraz realne stało się wydzielenie kolejnych pasów ruchu dla autobusów i taksówek. Obietnice składają urzędnicy ZDM, ci sami, którzy jeszcze w ubiegłym roku dość sceptycznie wypowiadali się o możliwości wyznaczenia kolejnych takich pasów, tłumacząc to paraliżem komunikacyjnym miasta. W chwili obecnej funkcjonuje już taki pas na ul. Kasprzaka, między Bryłowską a rondem Daszyńskiego. Kolejne niedługo powstaną w al. Niepodległości (między Batorego a Trasą Łazienkowską), na ul. Belwederskiej i w Al. Ujazdowskich (między Chelmską a pl. Trzech Krzyży) oraz w al. Solidarności (między Szwedzką a Targową). Osobne pasy na ul. Kasprzaka, al. Niepodległości i Belwederskiej (między Chelmską a Gagarina) będą obowiązywać w dni powszednie w godzinach 7:00–9:00 i 14:00–18:00, a na pozostałym odcinku Belwederskiej, w Al. Ujazdowskich i w al. Solidarności – całodobowo. Należy mieć nadzieję, że to nie koniec tworzenia ułatwień dla komunikacji publicznej w Warszawie oraz że rozwiązania te będą przestrzegane przez stołecznych mistrzów kierownicy lub też egzekwowane przez odpowiednie służby.

■ **Warszawa (przetarg).** ZTM już po raz drugi unieważnił przetarg na wyłonienie firmy kontrolującej bilety w środkach komunikacji miejskiej w Warszawie. Tym razem wprawdzie do przetargu stanęły już dwie firmy (co ciekawe, obie z Pabianic), jednak oferta jednej z nich nie spełniała wymagań formalnych. Przypomnijmy, że najważniejszym kryterium decydującym o ewentualnym zwycięstwie w przetargu miało być zaferowanie najkorzystniejszego procentowo dla ZTM udziału we wpływach z kar ściąganych w poszczególnych latach. Należy mniemać, że zgodnie z przysłowiem „do trzech razy sztuka”, kolejny przetarg przyniesie rozstrzygnięcie w tej sprawie.

■ **Warszawa (rozkłady).** W związku z długim

weekendem, a co za tym idzie, spodziewanym spadkiem frekwencji w pojazdach komunikacji miejskiej, w okresie od 1. do 5.05. ZTM wprowadził następujące rozkłady jazdy: w dniach 1., 3. i 5.05. – jak w dni świąteczne; w dniu 4.05. – jak w soboty; w dniu 2.05. – jak w dni powszednie, z jednoczesnym zawieszeniem kursowania linii tramwajowych: **16, 21, 44, 46, 47** oraz autobusowych: **301, 302, 303, 307, 308, 322, 326, 356, 359, 384, 394, 401, 404, 406, 413, 415, 416, 436, 445, 460, E-1, E-2, E-3, E-4, E-5**. W tym dniu jedynie metro kursowało według rozkładu sobotniego.

■ **Warszawa (święto)**. 21 kwietnia przypada Święto Warszawy. Tego dnia pojazdy komunikacji miejskiej udekorowane były flagami w barwach miasta. Miejsca umieszczenia flag były bardzo różne i zależały od inwencji pracowników zajezdni, a także od samych motorniczek i kierowców. 21 kwietnia SSKS uruchomił linię **T**, dowożącą warszawiaków na imprezy związane z obchodami Dnia Ziemi na Polach Mokotowskich. Na trasie okrężnej z pętli Woronicza kursował wagon K-403.

■ **Warszawa (tramwaj)**. W weekend 20–21.04., z powodu prac torowych, wyłączono ruch tramwajowy na ul. Banacha. Z tego powodu linie **2** i **20** skrócono do pl. Narutowicza, zaś **29** skierowano na pl. Starynkiewicza, co spowodowało, że w niedzielę wagony historyczne na linii **W** miały towarzyszyć, zaś opuszczona normalnie pętla cieszyła się dużym powodzeniem.

■ **Warszawa (tramwaj)**. 23.04. około godziny 11:15 przed wiaduktem w al. Jana Pawła II jadący z dużą prędkością (według policyjnych ustaleń: w przybliżeniu 130 km/h) samochód osobowy daewoo tico wpadł na torowisko, przejechał po nim prawie 100 metrów i dostał się pod jadący w stronę Mokotowa tramwaj linii **33** (skład 105Na 1166+1167). Kierujący samochodem poniósł śmierć na miejscu, a jego daewoo zostało całkowicie zniszczone i zaczęło płonąć. Jednak opanowanie i sprawność motorniczego zapobiegło większej tragedii. Doszło do megazatrzymania – utknęło w nim ponad 50 składów, które stały w kilkusetmetrowych korkach. Wiele innych tramwajów skierowano objazdami. Uruchomiono 4 zatramwaje. Ruch przywrócono około godziny 13. Uszkodzony skład został zepchnięty do zajezdni R-1 przez skład 105Na 1122+1123 zdjęty z linii **19**. Potem z R-3 przyjechały po rozbitka parówki 13N 391+397, które tyłem ściągnęły go na R-3. Tramwaj pozbył się częściowo przodu i nabrał uszkodzeń aparatury elektrycznej. Jednak już wrócił do ruchu.

■ **Warszawa (tramwaj)**. 23.04. miał miejsce

kolejny pożar stopiatki – około godziny 14:40 na ul. Obozowej (przy skrzyżowaniu z al. Prymasa 1000-lecia) doszło do pożaru w kanale kablowym drugiego wagonu jadącego w stronę Nowego Bemowa tramwaju linii **12** (skład 105Na 1130+1131). Po nieudanej interwencji motorowej (dzielna kobieta wkroczyła do akcji, jednakowoż gasiła nie to, co trzeba, a mianowicie luzowniki) do akcji przystąpiła Straż Pożarna. Zatrzymanie trwało 2 godziny, uruchomiono 5 zatramwajów. Uszkodzony wagon 1131 zholowano na piesku (oba wózki!) za pomocą ciężarówki marki Tatra na pętlę Kolo, skąd ewakuowano go do zakładu R-1. O podżeganie do pożaru podejrzewa się nietypowy układ hamulcowy składu.

■ **Warszawa (tramwaj)**. Tego samego dnia przed godziną 20 fałszywy alarm bombowy zakłócił ruch metra i tramwajów na ul. Andersa. Przez kilkanaście minut tramwaje jeździły objazdem m.in. przez nieużywane skrzyżowania na pl. Bankowym i kinie Femina.

■ **Warszawa (tramwaj)**. 25.04. znów ogień stanął do walki z komunikacją miejską, lecz tym razem był to pożar budynku, ściślej pierwszego pietra kamienicy przy ul. Stalowej 25. Interweniowały wszystkie możliwe służby, które skutecznie zatrasowały ulicę. Spowodowało to przerwę w kursowaniu linii **23** w godz. 16.10–16.35. W zatrzymaniu utknęły łącznie trzy składy.

■ **Warszawa (tramwaj)**. Parowa nie parowa, lecz spaliniowa, a właściwie z napędem elektryczno-spalinowym, turlała się po mieście nocą z 25 na 26 kwietnia. Był to wagon 13N-23, który tym razem otrzymał misję pielęgnacji sieci na skrzyżowaniu 11. Listopada / Stalowej / Inżynierskiej.

■ **Warszawa (tramwaj)**. 26.04. Manifestacja Solidarności spowodowała lokalne zakłócenia (a szczerze mówiąc: kompletny paraliż) w ruchu tramwajów w centrum Warszawy. Tramwaje jeździły stadami (po 3 do 5 składów) i stały w minizatrzymaniach. Poza tym, na polecenie Nadzoru Ruchu, nie zatrzymywały się na niektórych przystankach.

■ **Warszawa (tramwaj)**. 27 kwietnia doszło do kolejnego groźnego wypadku. O godzinie 14:40 na ul. Górczewskiej (przy HIT-cie) jadący w stronę centrum tramwaj linii **26** (wagon 116Na/2-3023) zderzył się z samochodem dostawczym marki mercedes, wgniatając go w słup trakcyjny. Trzy z sześciu osób jadących samochodem zostały ranne, w tym jedna bardzo ciężko. Tramwaj ma rozbity przód i rozpruty bok, a samochód jest kompletnie zniszczony (w czasie akcji ratowniczej został przecięty na pół – zresztą i tak nic z niego nie zostało).

Tramwaj dzielnie próbował zjechać o własnych siłach, ale po trzeciej awarii (Powstańców Śląskich / Człuchowska) został zepchnięty do zajezdni R-2 przez skład 105Nf 1416+1415. Eskortowały go dwa polonezy NR TW oraz dwa polonezy NR ZTM. Dzięki temu uszkodzony wagon sprawnie sprowadzono do zakładu. Zatrzymanie trwało około półtorej godziny.

■ **Warszawa (tramwaj)**. Legia mistrzem kraju w piłce nożnej. Tłumy świętujących kibiców Legii Warszawa zakłóciły wieczorem 28.04. kursowanie tramwajów w ciągu Al. Jerozolimskich i ul. Marszałkowskiej. Ponieważ w takich sytuacjach nigdy nie obejdziesz się bez bicia bezbronnych, więc tym razem dostało się tramwajom. Od obdarzonych słodowym intelektem miłych chłopców w dresach oberwały: 13N 350+500, 105Na 1134+1135, 105Nf 1420+1419, 105N2k 2038+2039, 2046+2047, 2070+2071 i 2072+2073, 105N2k/2000 2078+2079, 116Na-3003 i 116Na/1-3021. Również autobusy posłużyły do skanalizowania bezmyślnej agresji.

■ **Warszawa (tramwaj)**. Po wielomiesięcznym postoju oraz kuracji w Konstalu, 29 kwietnia powrócił na linię wagon 116Na/1-3013. Ma nowy przód i tył oraz naprawiony przegub. Ponadto, R-1 szybko uporowała się z naprawą wagonu 2033, uszkodzonego po wykolejeniu na Nowym Bemowie – skład 2032+2033 jeździ już na linii.

■ **Władystok (tramwaj)**. 25 kwietnia we Władystoku odbył się konkurs motorniczych. Uczestnicy konkursu powinni byli wykazać się wiedzą w zakresie charakterystyk technicznych prowadzonych przez siebie wozów, przepisów ruchu drogowego i technik BHP. Praktyczna część konkursu zawierała przejazd skomplikowanym odcinkiem trasy, w czasie którego należało zaprezentować wysoką kulturę obsługi pasażerów. Zwycięzca konkursu otrzymał wyższą kategorię kwalifikacyjną (co oznacza dodatek do wynagrodzenia miesięcznego) i będzie reprezentował Władystok na wszechrosyjskim konkursie motorniczych, który odbędzie się w czerwcu w Ufie.

■ **Wrocław (tramwaj)**. Do wrocławskiego Programu dostarczono z Gdańska dwie ostatnie stopiatki do remontu: 1323 i 1325. Tym samym, jest ich tam siedem.

Marek Drewniak, Adam Dubis, Krystian Jacobson, Grzegorz W. Fedoryński, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Rafał Lamch, Wojciech Lemański, Krzysztof Lipnik, Bartosz Mazur, Marcin Pejski, Mariusz Sondel, Marcin Strzelec, Tomasz Szydłowski, Valeri Tikhonov, Krzysztof Utracki, Maciej Zyśko

Przyszłość warszawskiego metra

We wtorek 9.04. prezydent Warszawy, Wojciech Kozak, przedstawił szczegóły raportu przygotowanego przez firmę konsultingową PricewaterhouseCoopers na temat przyszłości budowy metra w stolicy.

Niestety, jego wyniki znacząco odbiegają od założeń prezentowanych w ubiegłym roku przez poprzedniego prezydenta, Pawła Piskorskiego. Przygotowane (w oparciu o rozmowy władz stolicy przeprowadzone z kilkoma potencjalnymi inwestorami) plany zakładały wybudowanie przez prywatne konsorcjum:

- ostatniego odcinka I linii metra od stacji pl. Wilso-

na do stacji Młociny o długości 4,6 km wraz z 5 stacjami do końca 2006 r.;

- II linii metra z Chrzanowa na os. Bródno (długość około 19 km wraz z 18 stacjami) z odgałęzieniem na os. Goław (długość około 6,5 km wraz z 7 stacjami).

Prace nad budową II linii miały być podzielone na dwa etapy. Pierwszy z nich zakładał wybudowanie odcinka śródmiejskiego od stacji rondo Daszyńskiego do stacji Dw. Wileński wraz z „przejściem” pod dnem Wisły (termin realizacji inwestycji w latach 2003–2007). W drugim etapie zamierzano wybudować brakujące odcinki peryferyjne: zachodni od stacji Rondo Daszyńskiego do stacji Chrzanów oraz dwa fragmenty na Pradze: od stacji Dw. Wileński do stacji Bródno i od stacji Praga Centrum do stacji Goław. Całość inwestycji miała zostać ukoń-

czona w 2010 r., a jej całkowity koszt szacowano na 8,3 mld zł. Środki finansowe na inwestycję miało zapewnić wybrane w przetargu prywatne konsorcjum (to samo, które miało prowadzić prace budowlane). Miasto spłacałoby całą inwestycję przez 30–40 lat w ratach po 360–400 mln zł rocznie.

Wracając do przygotowanego raportu, ostatecznie pozabawił on złudzeń na szybkie powstanie sieci metra w Warszawie.

Autorzy tego opracowania, po przeprowadzonych analizach odrzucili pomysł dokończenia I linii metra przez prywatnego inwestora. Koszt realizacji tego fragmentu trasy pochłonąłby około 800–900 mln zł, a nie 540 mln zł. Jednocześnie, uwzględniając szacowane obciążenie tego odcinka trasy, okazał się mało atrakcyjny dla potencjalnego inwestora. Przy obecnym stanie finansów miasta oraz poziomie do-

tacji ze Skarbu Państwa stało się jasne, że zakończenie budowy I linii raczej nie nastąpi w zakładanym terminie (czyli w 2006 r.). Co prawda, Zarząd Warszawy jeszcze nie przesądza tej sprawy. Wszystko zależy od decyzji Rady Warszawy. Ma ona zdecydować, czy ewentualnie nie skrócić lub nie skorygować przebiegu I linii podziemnej kolejki albo nie starać się o fundusze z Unii Europejskiej właśnie na ten cel.

Cięcia nie ominęły także planowanej II linii metra. Koszt całej linii zamknąłby się w kwocie 9 mld zł (zamiast planowanych 7,2 mld zł). Tak więc, na opisanych wcześniej zasadach, raport zakłada wybudowanie jedynie odcinka od stacji Bema (w pobliżu skrzyżowania ul. Kasprzaka z Al. Prymasa Tysiąclecia) na osiedle Bródno. Tylko ten fragment trasy gwarantuje stosunkowo dużą liczbę pasażerów, a co za tym idzie – jak największe zyski z biletów. Z tego powodu z planu wypadło całkowicie odgałęzienie na osiedle Gocław. Z kolei powstanie odcinka na Woli (Bema – Chrzanów) stoi pod znakiem zapytania. Na tej trasie także podróżowałoby relatywnie mało pasażerów, jednak za stacją Chrzanów zaplanowano usytuowanie stacji techniczno-postojowej. W tej sytuacji należy rozważyć, czy istnieje możliwość przeniesienia bazy technicznej na tereny kolejowe w pobliżu lokomotywni na Odolanach. Wówczas bez problemu można zrezygnować z tego odcinka.

Budowa II linii rozpoczęłaby się nie na początku 2004 r., jak planowano wcześniej, lecz dopiero pod koniec 2005 r. Tyle czasu potrzeba na prace przygotowawcze: przeprowadzenie przetargu na wybór konsorcjum i prace projektowe, wykupienie gruntów (na dzień dzisiejszy brakuje jeszcze około 30% z nich) oraz dostosowanie prawa (zgodnie z obecnie obowiązującym nie można zawierać umów na zasadach partnerstwa publiczno-prywatnego).

Harmonogram prac zakłada, że odcinek śródmiejski od ronda Daszyńskiego do Dw. Wileńskiego zostanie oddany do użytku w 2009 r. Odcinki peryferyjne (Rondo Daszyńskiego – Bema i Dw. Wileński – Bródno) będą gotowe w 2011 r. W tym samym roku może powstać także odcinek Bema – Chrzanów, jeżeli miasto znajdzie na jego wybudowanie dodatkowe środki i zgodzi się na zwiększenie rocznych rat z 360 do 400 mln zł (według obecnego kursu euro). Może okazać się to bardzo trudne do zrealizowania, ponieważ raport zakłada także skrócenie okresu spłaty rat do 30 lat.

Teraz założenia raportu musi zaakceptować Rada Warszawy. Kwestia budowy II linii metra – nawet w okrojonej wersji – na zasadach partnerstwa publiczno-prywatnego nie powinna budzić większych zastrzeżeń radnych. Wprawdzie w obecnej chwili finanse stolicy znajdują się w opłakanym stanie, ale za kilka lat, gdy będzie trzeba przystąpić do spłaty rat, sytuacja powinna się poprawić. Inaczej wygląda sprawa dokończenia I linii. Odrzucenie możliwości jej budowy na zasadach partnerstwa na pewno wywoła dyskusję nie tylko nad źródłami dalszego finansowania prac, ale także nad przebiegiem trasy. Już teraz pojawiają się spekulacje o zakończeniu budowy w pobliżu Al. Armii Krajowej lub jej skierowaniu na osiedle Chomiczówka. Na razie trzeba się uzbroić w cierpliwość. Oficjalne decyzje Rada Warszawy podejmie nie wcześniej niż w lipcu br.

Podsumowując: wizję szybkiego powstania sieci metra w Warszawie należy uznać za mało realną. Przy odpowiednim zsynchronizowaniu działań, pierwszych rezultatów w postaci fragmentu II linii możemy spodziewać się dopiero za 7 lat. Za deka-

dę Warszawa może posiadać jedynie dwie okrojone linie podziemnej kolejki o długości około 32 km zamiast planowanych 47 km.

Tomasz Kaczmarek, KMKM w Warszawie

Listy do redakcji

Reforma w Częstochowie

– komentarz

Wczytałem się w artykuł Rafała Lamcha opisujący planowaną reformę częstochowskiej komunikacji. Będąc mieszkańcem tego miasta, nie sposób nie skomentować tego tekstu. A w zasadzie dopowiedzieć jeszcze parę rzeczy.

Przede wszystkim linia 19. Totalna tragedia, w połowie trasy z Żabińca autobus potrafił mieć już kilka minut opóźnienia, a wpuszczenie go w 7 Kamienic tylko tę sytuację pogorszy. Linia 16 – zgoda, że kursy do Bór były nieopłacalne i mogły być wykonywane krótkimi autobusami z częstotliwością nawet około 45 minut, ale nikt chyba nie zauważył, że autobus już w znacznym stopniu zapełnia się na ul. Wolności, nie mówiąc o ul. Sobieskiego i dworcu PKS. I tak zabrano po jednym autobusie w sobotę i niedzielę oraz zamieniono przeguby na krótkie wozy. Szaleństwo latem, kiedy rzesze ludzi jadą na cmentarz, Jasną Górę lub do jednego z dwóch ogródków działkowych. Pewnym rozwiązaniem byłoby skierowanie tej linii historyczną trasą przez Wolności i 1. Maja do dworca na Stradomiu. Co do Parkitki, to pomysł skierowania 18 jest dobry przy założeniu, że 28 znika z Armii Krajowej, ale słusznie autor zauważył, że linię 28 można byłoby skierować w okolice Siwickiego, gdzie od niedawna drogi są wyasfaltowane i praktycznie te nowe osiedla domków są pozbawione komunikacji. Dziwi mnie, że nie ma planów zagospodarowania Szajnowicza i Westerplatte, są tam zatoczki na przystanki i mogłaby tamteży jechać linia 25. Zmniejszenie częstotliwości linii 13 to kolejny szok dla mnie, gdyż korytarz nie rozwiąże niczego, w sytuacji gdy autobusy będą skręcać w ulicę Dekabrystów. Bardzo słaba będzie komunikacja w rejonach poczty na Kilińskiego, osiedla Tysiąclecie Zachód i szpitala na Tysiącleciu. Chyba, że linia 25 pojechałaby do ulicy PCK lub została skierowana na wspomnianą ulicę Szajnowicza. Nigdy też nie zrozumieć, dlaczego na linii tej nie pojawiają się prze-gubowce w sytuacji, gdy częstotliwość spadła dwukrotnie. Dobrze, że absurd z połączeniem linii podmiejskich z miejskimi nie przeszedł. Co do tramwajów, uważam, że można było zostawić minimalną liczbę kursów linii 2 w kierunku północy, np. przy przerwach posiłkowych. Na pętli Północ nie ma drugiego toru, a tym samym nie ma możliwości uśpienia tramwaju tak aby drugi mógł przeskoczyć do przodu. Skrócenie zaś do alei Pokoju dwójek jest zrobione też „na odczep się”, gdyż w wielu przypadkach nie ma żadnego skomunikowania z autobusami na Kucelinie w kierunku Zawodzia, a jak czytam, znów nie pomyślano o połączeniu Rakowa z Zawodziem. Co do połączenia Grabówki z Północą, to takie połączenie już było. Mianowicie linia 33 do Tesco. Uważam, że przesadzona była tylko częstotliwość, wystarczyłby jeden autobus i to krótki. Ale, niestety, Tesco wołało początkowo wprowadzić firmę Biesy, a teraz trzy linie, do których bezprawnie, moim zdaniem, nie mają dostępu osoby z biletami miesięcznymi. Powoduje to tylko wzrost chamstwa ze strony kierowców, bo trudno sobie wyobrazić sytuację, że wszyscy przyjmą do

wiadomości, że to nie autobus MPK, skoro takowym *de facto* jest.

Zalążam pozdrowienia i czekam na dalsze artykuły dotyczące tego kontrowersyjnego tematu. Czekam również na informacje dotyczące komunikacji miejskiej w mniejszych miasteczkach, ponieważ to dla mnie bardzo ciekawy temat.

Janusz Karlikowski

Przystanek przedstawia

Praga (cz. 1)

Powiada się, że w niektórych sprawach Polacy są sto lat za Murzynami. Niezależnie od tego, ile w tym prawdy, komunikacja miejska naszych południowych sąsiadów była zawsze przynajmniej tych kilkadziesiąt miesięcy do przodu. Ksawery Jasieński wyczytujący kolejne stacje warszawskiego metra do dzisiaj budzi podziw przyjezdnych, podobnie jak spiker z poznańskich neoplanów. Zresztą, i metro mieszkańcom Pragi służy 20 lat dłużej niż warszawiakom. A w praskiej komunikacji miejskiej dźwiękowe oznajmianie o zbliżającym się przystanku było standardem już pod koniec lat 60. Pasażerowie poznańskich tatr mogą zauważyć dziwaczną tablicę nad kabiną motorniczego. Przy (do niedawna całkowicie nieczynnych) wyświetlaczach widzimy sylwetkę autobusu i tramwaju, na który na najbliższym przystanku możemy się przesiąść. Już niemal półtorej dekady temu urządzenie takie (tym razem sprawne) pomagało mi zgłębiać tajemnice komunikacji w stolicy południowych sąsiadów.

Z drugiej strony, nie tracę nadziei, że może kiedyś nasi władarze dorosną do stworzenia warszawskiej, poznańskiej, czy jakiej tam, zintegrowanej „doprawy”, a cieszące myśli nowinki rozwieści ktoś także w polskich autobusach i tramwajach. Praskie tramwaje są bez wątpienia pasjonującym tematem, ale też szeroko opisanym. W niniejszym artykule chcę ustąpić miejsca pozostałym środkom transportu w czeskiej stolicy.

Prehistoria

Pierwsze praskie autobusy zadebiutowały w 1908 roku. Ostatnią dzielnicą, która pozbawiona była komunikacji miejskiej były Hradčany. Przyczyną tego były znaczne pochyłości terenu, które utrudniały poprowadzenie linii tramwajowej w ulicy Nerudovej. W celu zrealizowania tego przedsięwzięcia kupiono autobusy Laurin&Klement HOP i fiat, które nocowały w Holešovické centrali, znajdującej się na terenie dzisiejszej elektrowni. Wkrótce park taborowy uzupełniono o autobus gagenau oraz aries, a 7 marca 1908 roku zainicjowano obsługę linii Malostranske Namesti – Hradčany Pohořelec. Dość powiedziec, że pojazdy z trudem radziły sobie na stromych podjazdach, owocowało to wieloma awariami, a nawet wypadkami, z których na szczęście żaden nie skończył się tragicznie. Czarę gorczycy przepełniło zdarzenie z 17 listopada 1909 roku, kiedy w ariesie zjeżdżającym z Hradčan pęknięty resor uszkodził przewód hamulca i autobus popędził w dół ulicy nabierając coraz większej prędkości. Pasażerów ocaliła przytomność kierowcy, który próbował zwalniać ocierając się kołami o krawężniki, aż zakończył trasę w hałdzie piasku, którą szczęśliwie wypatrzył tuż przy drodze. Jedyną ofiarą tego zdarzenia była... pionierska linia autobusowa, której władarze miasta zabronili po tym wydarzeniu wyjeżdżać na ulice. Zresztą już kilkanaście miesięcy później na Hradčany, po trasie pechowych

autobusów, przejechał pierwszy tramwaj.

Wiadoma rzecz stolica

W ciągu następnych lat na świecie działo się wiele. Przez Pragę przetoczyła się I wojna światowa, potem powstała Czechosłowacja, a Praga stała się miastem stołecznym. W dniu 1 stycznia 1921 roku do miasta przyłączono okolice przedmieścia, tak że powierzchnia miasta zwiększyła się z 21 km² do 170 km², co wiązało się z podjęciem przez nowo wybrany parlament, jak też władze miasta, koncepcji Velke Prahy (Wielkiej Pragi), która miała nadać miastu charakter metropolii. Mimo, iż część nowych dzielnic Pragi zachowała jeszcze przez długie lata rolniczy charakter, rozpoczęła się burza mózgów, co do połączenia tak rozległego terenu komunikacją zbiorową z centrum. 6 marca 1920 roku tymczasowy zarząd miasta uzyskał koncesję na „prowadzenie przewozów osób i bagaży autobusami, taksówkami, samochodami osobowymi i ciężarowymi” i powołał do tego celu spółkę Autodopravní společnost akciová, z którą podpisano umowę w dniu 19.11.1920 roku. Przedmiotem umowy było prowadzenie przewozów na liniach Zlichov – Vysočany, oraz Břevnov – Stare Miasto – Vyšehrad. Jak się rychło okazało, Autodopravní SA nie dysponowała odpowiednimi środkami, aby podjąć tę działalność, więc, za porozumieniem stron, w 1923 roku umowę rozwiązano. Jak się okazało, wspomniana firma doskonale poradziła sobie jako przewoźnik podmiejski, a do walki o obsługę komunikacji w Pradze stanęły Elektrické podniky hl. m. Prahy (Rejon energetyczny), wychodzące w przeciwieństwie do Autodopravní SA z założenia, że sens ma jedynie prowadzenie ruchu na przedłużeniu sieci linii tramwajowych, a nie konkutowanie z nimi w centrum. I tak, druga premiera praskich autobusów nastąpiła 21 czerwca 1925 roku, gdy z pętli tramwajowej na placu Svatopluka Čecha do Záběhlic odjechał pierwszy autobus Elektrických podniků. W październiku tego roku autobusy połączyły Pankrac z Libuszą, w następnym roku połączenie uzyskują Hrdlořezy, Malešice, Bohnice i Jinonice. W 1927 r. Kbely i Kunratic. Liniom zaczęto nadawać literowe oznaczenia. Z czasem, z niektórych śródmiejskich rejonów Pragi trudniej było się wydostać, niż z odległych przedmieść. Pojawia się jednak i wewnętrzniejsza linia z placu Jungmannova przez Vinohrady na Žižkov, konkurencyjna wobec tramwaju. W roku 1927 wyniknęło także pewne ograniczenie – wprowadzenie podatku transportowego. Jako że na przestrzeni lat 1922–26 liczba zarejestrowanych pojazdów w Czechosłowacji wzrosła trzykrotnie, założono fundusz budowy dróg, który był finansowany z części wprowadzanego właśnie podatku. Skądinąd, jednym z założeń funduszu było dotowanie komunikacji zbiorowej, funkcjonującej w obrębie jednej gminy. Natychmiast więc skrócono linie **B** i **F**, które przekraczały granice Pragi. Oczywiście, po złagodzeniu przepisów w tej kwestii w połowie lat 30., linie te z powrotem wydłużono.

Praski tabor autobusowy liczył w tym czasie: 3 autobusy Laurin&Klement 545, 2 praga N, 24 praga NO. Tak więc, w końcu 1927 roku Elektrické podniky przewoziły pasażerów 29 autobusami na 7 liniach. W tym samym roku zakupiono także 10 przyczepek Motor Company. Wtedy też (24.10.) zaadaptowano na zajezdnię część zaplecza zajezdni tramwajowej Pankrac, jednak część wozów i tak garażowała w nieprzystającej do obsługi pojazdów nowszego typu Rustonce. W następnych la-

tach praskie autobusy docierają na Spořilov, Ďáblice, Hodkovičky, Modřany, Hloubětín, Sedlec, Hostivař, Motol, Jinonice, Prosek, Hřebenky, oraz Bubenec, Baba i Rokoska. Tymczasem do Hloubětína i na Spořilov dotarł tramwaj, co przyczyniło się do śmierci ekonomicznej prowadzących tam linii autobusowych. Tymczasem autobusy wnikały coraz bardziej do centrum, konkurując cenowo z tramwajami. Wielu pasażerów skusilo bezpośrednie połączenie Starego Miasta z Žižkovem, Vinohradami i Vršovicami.

W 1931 roku w ruchu było już 98 autobusów: 48 sztuk praga NO, 25 sztuk tatra 24, 7 škód 506, 4 škody 505, 2 autobusy walter PN i po jednej sztuce škoda 506PN, praga TN, fross büssing 506/2. 10 przyczepek Motor Company kursowało z autobusami praga NO na obciążonych liniach **B**, **H** i **N**. Nieco wcześniej 3 autobusy Laurin&Klement 545 i 2 praga N sprzedano po zaledwie 2 latach eksploatacji. W następnym roku autobusy pojawiły się, co prawda, w Suchdolu, Na Lhotku i pod ogrodem zoologicznym w Troi, a także w Hornim Liboče i Velke Chuchle, a do centrum wjechała **M**, ale znowelizowano też ustawę o podatku drogowym i podwyższono jego stawkę do 30%, co w sytuacji ogólnoswiatowego kryzysu nie wróżyło zbyt dobrze przyszłości praskiej komunikacji.

Skróceniu ulegają linie do Kunratic, Motola i Suchdolu, a zlikwidowaniu do Velke Chuchle i do Modřan (które mają połączenie z miastem autobusem ČSD). Odzyskany tabor skierowano na linie do Ďablic i Kbel, gdzie zlokalizowano pierwsze cywilne lotnisko. O 30% podniesiono ceny biletów. W 1935 roku obniżono stawki podatkowe i nie była już także wymagana koncesja na prowadzenie działalności przewozowej, więc ostatnie lata przedwojenne to czas rozkwitu hromadni doprawy. Wcześniej, bo 19 grudnia 1932 roku, oddano do użytku nowoczesną zajezdnię Dejvice ze sporym zapleczem technicznym i halą postojową dla 102 wozów. Autobusy wyprawały się z Rustonki, w której pozostał zakład naprawczy autobusów. Tam naprawy główne przeprowadzano jeszcze do 1985 roku. W 1935 roku po mieście jeździ 107 autobusów. W tym czasie wszystkie przyczepki były już skreślone z inwentarza. Co do podatku transportowego, jego stawka spadła z 30 do 20%, a w poszczególnych przypadkach istniały podstawy by obniżyć ją poniżej 10% dla zorganizowanej komunikacji miejskiej. Wróciły linie podmiejskie, linia do Modřan (choć za zmienioną literką), autobusy dojechały do Zbraslavi, chociaż funkcjonowała tam już sprawna prywatna komunikacja podmiejska. Sieć autobusowa w tym okresie stała się stabilna i reagowała na postępujący rozwój miasta. Na koniec 1937 roku praskie autobusy obsługiwały 114 km regularnych linii. Tymczasem ważną datą dla komunikacji miejskiej okazał się 29 sierpnia 1936 roku, kiedy ruszyła pierwsza linia trolejbusowa. Traktowano ją poniekąd jako linię ćwiczebną, poprowadzona więc została tak, aby „dać popalić” obsługującym tę linię pojazdom na wszystkie sposoby. W odróżnieniu od linii autobusowych i tramwajowych, pod względem swojego przebiegu nie była zorientowana na centrum, ale połączyła nieco odległe od niego dzielnice. Biegła od zajezdni Střešovice do Świętego Macieja, a na odcinku 3,628 km pokonywała wzniesienia dochodzące do 8,5%. Mimo wielu późniejszych projektów tak się złożyło, że linia ta nigdy nie uzyskała połączenia z całą powstałą później siecią trolejbusową miasta. 1938 rok przyniósł powstanie kolejnych dwóch nocnych linii (od 1.05.), a także oddanie do

użytku międzynarodowego portu lotniczego Ruzyně i prowadzącej do niego linii (w czerwcu). Nasiliła się już jednak atmosfera wojenna i nastąpiła mobilizacja. 20 maja zawieszono linię **P** do Sedlca, następną mobilizacją oznaczała zakończenie przewozów na dalszych 9 liniach dziennych i wszystkich nocnych. Działalność ograniczono tak dalece, że latem kursowało już jedynie 10 pankrackich autobusów (parę miesięcy wcześniej 84). Po aneksji Czech i Moraw przez hitlerowców, od listopada na trasy wróciły wszystkie linie poza ruzyńską. Linię barrandovską skrócono do pętli tramwajowej Hlubočepy. W 1939 roku park autobusów liczył 130 sztuk taboru, w tym: 42 praga NO, 31 tatra 24, 13 praga TO II, 11 tatra 24/58, 7 škoda 506N, 7 motor praga VTS, 6 praga TO, 4 škoda 656D, 4 tatra 24/67, 3 škoda 656, po jednym škoda 506PN i praga TN. Trolejbusy dysponowały 13 wozami: 9 praga TOT, 2 tatra T86, 1 škoda Tr1 i Tr2. W 1939 roku zakupiono jeszcze 10 trolejbusów z myślą o utworzeniu linii **W**. Ten park taborowy stworzył wizerunek okupowanej Pragi, albowiem podczas wojny nie dostarczono żadnej sztuki autobusu ani trolejbusu.

W okupowanej Pradze

Choć latem 1939 roku uruchomiono sezonową linię do Barrandova, to już jesienią, po ataku na Polskę, zaczęło się stopniowe ograniczanie ruchu autobusów. Na początku kolejnej linie zaczęły zniknąć z centrum. Pozbawiono połączenia Zbraslav i zlikwidowano linie nocne. Potem poległa linia **T** do Horni Liboč i linie, w sąsiedztwie których kursowały tramwaje.

Oddać należy, że w tym okresie oddano do użytku drugą linię trolejbusową, której budowę rozpoczęto przed wojną: Jinonice – Walterova tovarna. 26 marca 1939 r. wprowadzono ruch prawostronny. Gospodarka wojenna zmusiła wkrótce praskiego przewoźnika do poszukiwania alternatywnych paliw, brakowało także części zamiennych oraz ogumienia. Od 17 kwietnia 1941 roku autobusy przystosowuje się do napędu gazem drzewnym. Z przyczyn strategicznych i oszczędnościowych autobusy nowocześniejsze rozrzucone praktycznie we wszystkich zajezdniach tramwajowych i trolejbusowej. Ostatnie brygady zjeżdżały przed godziną 21. Nic dziwnego, że ze 130 autobusów do 1944 roku dotwało 99, z których tylko 45 nadawało się do użytku. Trolejbusy radziły sobie trochę lepiej: ze Střešovic wyjeżdżała linia **K**, a linia **W** ze Smichova. W tym kształcie trolejbusy doczekały końca wojny. W czerwcu 1942 roku na ulice wyjechały autobusy napędzane propan-butanem, zaś w marcu 1944 roku gazem świetlnym. Wiele autobusów służyło jako magazyn części zamiennych dla tych będących w ruchu.

(ciąg dalszy nastąpi)

Marcin Łańko

Niskopodłogowce w Białymstoku – uzupełnienie

W tym tekście chciałbym Wam zaprezentować niskopodłogowe autobusy, jakie można spotkać na białostockich liniach. Wszystkie trzy spółki (KZK, KPK i KPKM) posiadają razem:

- 5 jelczy M121MB;
- 16 jelczy M121M;
- 3 jelcze M122 / MB O405N;
- 6 MANów NL222;
- 39 MANów NG312.

Jeżeli chodzi o M121MB, to nie zasługują one na

szczególną uwagę. Jelcze M121M są wyposażane (na razie tylko kilka) w wyświetlacze mozaikowe firmy Pixel z Bydgoszczy. Stare informacje o linii nie były zbyt czytelne. 3 jelcze M121M pochodzą z 1995 roku (pierwsze modele, bardzo podobne do M121MB).

Jelczy M122 jest niedużo, bo tylko 3 sztuki (KPKM numery 990-992). One również na początku nie były wyposażone w wyświetlacze, zamontowano je dopiero później (Pixel Bydgoszcz).

MANy NL222 zaczęły się pojawiać w połowie 2000 roku. Ostatni NL222 pojawił się na początku 2001. Od 1998 do 2001 roku do Białostockich spółek były dostarczane MANy NG312. Pierwsze 4 trafily do KPK. Były one białe z wąskim zielonym pa-

skiem u dołu. Wyposażono je w wyświetlacze Pixel, składające się z punktów w kolorze czarnym i białego tła. Wewnętrzna tablica była dwuliniowa, informowała o linii, kierunku, dacie i imieninach w danym dniu. Po dłuższej przerwie, pod koniec 1999 roku na białostockie ulice wyjechały kolejne 18-metrowe MANy. Różniły się od poprzednich wyglądem zewnętrznym. Zielony pas na dole był szerszy i dodatkowo nad linią okien był jeszcze jeden. Wyświetlacz był już bardziej czytelny, bo punkty były w kolorze zielonożółtym. W środku natomiast poręcze malowane są na zielono (w przeciwieństwie do żółtych, znanych z NL222 i 4 pierwszych NG312), oraz był podwójny wyświetlacz, co dawało 4 linie tekstu. Wygląda to tak:

2 → DOJLIDY FABRYCZNE
TRASA: LIPOWA
PRZYSTANEK:
RATUSZ

Po 14 sztuk trafiło do KPK i KPKM, a 2 do KZK (pierwsze przegubowce KZK). Na tym się nie skończyło i w połowie 2000 przybyły kolejne (KPKM numery 894-895). Ostatnie MANy NG312 pojawiły się na początku 2001 r. (KZK numery 111-113). No i to wszystko. Białostockie spółki przymierzają się do dużego zakupu: 13 przegubowych i 31 pojedynczych autobusów. Szczegółów na razie nie znam.

Zapraszam pod adres: http://republika.pl/ad_17/ po więcej informacji o białostockich autobusach.

Adam Dubis

Nowinki z Pyrogradu

Między przystankami

● **Ciekawostki taborowe.** 24.04. wagon 2G-881 jeździł na linii 7. Tego samego dnia ikarus 435-1501 obsługiwał linię 55, a ikarus 280-1175 jeździł na linii A. Natomiast w piątek 26.04. na linii A jeździła niezwykła obfitość typów autobusów: dwa MANy NL202 – 1017 (A/7) i 1028 (A/5), dwa jelcze M11 – 1403 (A/6) i 1469, SU12-1336, ikarus 280-1145 (prawdopodobnie rezerwa za A/7), ikarus 260-1737, oraz jedna pszczołka i, tradycyjnie, neoplany N4016. Jeżeli dobrze policzyliśmy, to tego dnia jeździło w sumie 10 wozów na ośmiu rozkładowych brygadach.

● **Pocięte.** Wszystkie skreślone w tym roku ze stanu stowójki, czyli wagony 11, 22, 46 i 58, zostały już pocięte i wywiezione na złom.

● **Zaskakujące tatry.** Od momentu skierowania tatr RT6N1 do obsługi linii 15, wyposażono je w nowe programy komputerowe i rozszerzone karty pamięci. Dzięki temu działają w nich w mniejszym lub większym stopniu wewnętrzne wyświetlacze – wskazują nawet na linii, przystanek docelowy i przystanki pośrednie.

● **Wyładunek helmuta.** Wieczorem w czwartek 25.04. po zjeździe ostatnich liniowych tramwajów, czyli chwilę po godz. 23:00, na pętlę Ogrody wjechał helmut GT6-603, a równocześnie pracownicy Nadzoru Ruchu zablokowali północny tor i pas ruchu na ul. Dąbrowskiego. Zaraz też, w towarzystwie pilota, nadjechała od strony Smochowic trzyosiowa niskopodwoziowa laweta ciągnięta przez ciągnik siodłowy marki Scania. Na lawecie stał wagon N (GT8) nr 803. Przewoźnikiem była holenderska firma D.V. DLIST. Cały pojazd ustawił się równiutko w osi toru północnego, następnie ciągnik siodłowy za pomocą mechanizmu hydraulicznego opuścił lawetę tak, że oparła się o asfalt, a potem odłączył się od niej i odjechał na bok. Dwaj holenderscy pracownicy ułożyli kilkumetrowy siedmioczęściowy zjazd imitujący tor aż do torowiska. Była to żmudna i powolna operacja, która trwała do północy. Sam zjazd wagonu trwał najwyżej trzy minuty i odbył się tyłem poprzez stopniowe luzowanie liny wciągarki stanowiącej wyposażenie lawety. O godzinie 0:10 tramwaj stał już na torowisku. Miło było popatrzeć na niezniszczoną reklamę (sieci fitness

klubów z tego lepszego Frankfurtu). Wagon miał czyste, nie podrapane szyby, czystą i wewnętrzną. Aż strach pomyśleć, że hołota zniszczy go w pół roku...). Wagon nie ma wydzielonej kabiny motorniczego, oświetlenie wnętrza stanowią umieszczone pośrodku sufitu świetlóówki, a także nie ma drzwi w środkowym członie. Później w odwrotnej kolejności zdemontowano osprzęt lawety i po podłączeniu jej do ciągnika siodłowego cały zestaw odjechał, skręcając w lewo w Żeromskiego. Ta część operacji trwała do 1:00. Zaraz potem, w asyście poloneza NR, tyłem nadjechał helmut 603, do którego podłączono 803. Wagon 803 otrzyma zapewne poznański numer 681. Taki rzadko widywany skład GT6+GT8 nawrócił na pętlę Ogrody i odjechał przez Dąbrowskiego, rondo Kaponierę, Głogowską, Hetmańską do zajezdni przy ul. Madalińskiego. Ten powolny przejazd odbył się w asyście dźwigu Krupp nr 2198 i pojazdu NN.

● **Zakończone remonty.** W niedzielę 28.04. ekipy remontowe zakończyły wszystkie prace na wjeździe na rondo Rataje od strony mostu Królowej Jadwigi. Ruch samochodowy wznowiono na wyremontowanej nawierzchni już w niedzielę, natomiast ruch tramwajowy powrócił do normy od poniedziałkowego poranka. Na swoje stałe trasy powróciły tramwaje linii 5, 6, 12 i 13. Równocześnie zlikwidowano linię tramwajową numer 16, a na linii 15 przestały kursować tatry, które w dni robocze docierały do Budziszyskiej, a w ciągu weekendu do Junikowa. Oczywiście, przestały także kursować autobusy **Za tramwaj**, wśród których rekord kompresji pasażerów pobili jelcz M11-1407. W poniedziałek 29.04. zakończono także, trwający od soboty 27.04., remont nawierzchni ul. Leszczyńskiej, który spowodował zmianę fragmentu trasy linii autobusowej nr 75. Trasa objazdowa wyglądała następująco: Górczyn Dworzec – Zgoda – Ściegiennego – Głogowska – Ostatnia – Leszczyńska – Opolska – Dębiec. Na trasie objazdu autobusy zatrzymywały się na przystankach na ul. Głogowskiej oraz, dodatkowo, na tymczasowym przystanku na ul. Ostatniej

przy ul. Kościańskiej.

● **Majowy weekend.** W związku z nagromadzeniem dni wolnych w formie długiego weekendu, pojazdy poznańskiej komunikacji miejskiej funkcjonowały 1 i 3 maja według świątecznego rozkładu jazdy, natomiast 2 maja obowiązywał rozkład sobotni.

● **Coś drgnęło na www.mpk.poznan.pl.** Z przyjemnością zauważyliśmy, że na internetowej stronie naszego Wielkiego Brata zaszły pewne korzystne zmiany w dziale *O nas*. Usunięto najbardziej rażące i kompromitujące błędy, pozostały natomiast jeszcze drobne nieścisłości.

● **Święto Pracy.** 1 maja doszło do lokalnych zakłóceń w ruchu autobusów linii 74, 90 i A. Przyczyną była lewicowa manifestacja odbywająca się z okazji Święta Pracy na pl. Bernardyńskim, w miejscu, z którego w 1891 roku wyruszył pierwszy poznański pochód ludzi pracy. Niestety, socjaldemokratyczny pochód nie pozwolił poświętować Nadzoru Ruchu, który musiał pokierować autobusy wspomnianych linii objazdami.

● **Rezerwowa obsada.** Wieczorem 1.05. na linii 78 objawił się duży neoplan z trzema osiami i numerem 1364, wprawiając w osłupienie miłośników.

● **Nowy-stary już jeździ.** Od początku maja w ruchu liniowym jeździ wagon GT8 (N) nr 680, pochodzący z najnowszej dostawy z Frankfurtu nad Menem. Wagon posiada żółte malowanie całopojazdowe, czyli podkład pod reklamę. 1.05. wagon ten obsługiwał 1177.

Tomasz Albrecht, Adam Białas, Piotr Dutkiewicz, Tomasz Gieżyński, Grzegorz Narkiewicz

Magazyn 995

20.04. O godzinie 20:50 10/7 (1G-856) wyskoczyła z szyn przedostatnią osią na pętlę Połabska. Wykolejenie miało miejsce na zewnętrznym torze za sprawą urwanego kłoca hamulca szynowego. Z wyjątkiem 8-minutowego wyłączenia napięcia w sieci, pętla cały czas była przejezdna po we-

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
tramwaje					
98+97	Netia 1055	niebiesko-białoczerwony	-	żółto-pomarańczowy	podkład pod reklamę
314+315	Netia 1055	niebiesko-białoczerwony	Norauto	żółto-niebieski	-
861	Foto Kolecki	żółto-czarno-biały	-	barwy MPK	najstarsza reklama

opracował Łukasz Nowicki

wnętrznym torze. O godzinie 22:00, po wstawieniu wózka na szyny, holendra skierowano na Gajową.

21.04. O godzinie 19:03 na ul. Hetmańskiej przed skrzyżowaniem z 28. Czerwca helmut 670, wracający na Madalinę od strony r. Starołęka jako jazda próbna, najechał na koleję 604 (rezerwa za 7), który stał na przystanku. Pogotowie zabrało 8 poszkodowanych do szpitali HCP i MSW. W wyniku zdarzenia wykołoił się trzeci wózek wagonu 604, który następnie wstawił Krupp. Ponadto w wozie tym kompletnemu rozbiciu uległ tył, zbiły się tylne szyby i... oberwał grzejnik w kabinie motorniczego. 670 miał mocno rozbity przód. Na Madalińskiego zepchnęła go 1/2. Przerwa w ruchu trwała do godziny 19:52. Tramwaje kierowano objazdami, uruchamiając w zamian 3 zastępcze autobusy.

23.04. Podczas wjazdu na przystanek początkowo pętli Górczyn, wykołoiła się drugim wózkiem 8/9 (helmicuk 661). Winowajcą okazał się urwany kłoc hamulca szynowego na wykołojonym wózku. Napięcie w sieci wyłączono od 20:59 do 22:10. W tym czasie wytramwajony wózek wstawiano przy pomocy Kruppa i podnośnika hydraulicznego. Na trasie Górczyn – Hetmańska kursowały 2 zatramwaje. Reszta bimby zawracała przez zajezdnię Głogowska. Tramwaj został odholowany do zajezdni przez holownik o godzinie 22:20.

24.04. Wieczorem pomiędzy stacjami Lechicka i Kurpińskiego uszkodził się drut podjazdowy izolatora sekcyjnego, psując pantografy w 3 tramwajach (m.in. w zestawie 284+285, jadącym jako 12/1 na Sobieskiego). Napięcie wyłączono w godzinach 20:33–20:58 celem usunięcia awarii. Kursowało 5 zastępczaków na trasie Most Teatralny – Sobieskiego. PeSTka była całkowicie nieczynna przez godzinę – tramwaje kierowano objazdami.

24.04. Na r. Kaponiera doszło do kolizji 63/8 (ikarus 1519) jadącego na Śródkę z samochodem osobowym marki Łada, prowadzonym przez obywatela Ukrainy. Spowodowało to wgniecenie przedniego prawego błotnika lady oraz drobne przytarcie przedniego zderzaka autobusu. Dzięki tej kolizji, w trakcie załatwiania formalności, kierowca ikarusa spostrzegł brak tylnej szyby w hungarze. Zgubił ją najprawdopodobniej w czasie jazdy z Górczyna do Kaponiery. W związku z powyższym, autobus zjechał do zajezdni.

24.04. O godzinie 7:00 na pętli Dębiec podczas wjazdu na wewnętrzny tor wykołoiła się drugim wózkiem 9/9 (holender 866). Bimbę wstawił oczywiście Krupp, bo ktoś inny mógłby to zrobić. Ruch wznowiono o 7:35, gdy wykołojeniec zjechał na Gajową. Na wyłączonym z ruchu tramwajów odcinku, śmigaly sobie 2 autobusiki, a bimby nawracały przez zajezdnię Madalińskiego.

25.04. Aż 24 minuty trwało po południu wstrzymanie ruchu tramwajowego na pl. Wolności, gdy 12/2 (318+319) trzasnęła w tyłek „punciaka” stojącego na torowisku. Mimo że w samochodzie zbliża się tylko lampa i wgniół tył, kierująca nie chciała zjechać z torowiska.

25.04. O godzinie 4:45 na łuku torowiska skrzyżowania ulic Małopolskiej i Wołyńskiej wykołoiła się 11/1 (GT6-602) jadąca na Piątkowską. Sprawczynią wyskoczenia z szyn pierwszego i drugiego wózka oraz polamania pantografu była śruba podkładu leżąca w rowku szyny. Tramwaj został wstawiony na torowisko przez Kruppa przy wyłączonym na 17 minut napięciu w sieci. Bimbę zepchnięto na pętlę Piątkowska po półgodzinie, udrażniając ruch. Do tego czasu pozostałe tramwaje kierowano na Połabską, a na nieczynnym odcinku jeździły 4 zastęp-

czaki.

26.04. Podczas przejeżdżania zewnętrznym torem przez pętlę Połabska, na krzyżaku wykołoiła się środkowym wózkiem 102Na-34 (4/8). Na czas wstawiania tramwaju przez Kruppa (10 minut) wyłączono napięcie w sieci. Przerwa w ruchu na całej pętli trwała 27 minut. Na trasie Połabska – Wino-grady kursowały 2 zatramwaje.

26.04. O godzinie 15:30 na r. Przybyszewskiego spotkały się 6/7 (140+141) pędząca z Budziszyskiej i peugeot, który wjechał z ul. Przybyszewskiego. Kierująca autem stanęła zbyt blisko torowiska, tuż przed nadjeżdżającym tramwajem, co spowodowało przytarcie prawego boku w rejonie pierwszych drzwi w wagonie 140 oraz uszkodzenie przedniego zderzaka i reflektora samochodu. Aby nie blokować ronda, kierujący umówili się zjechać na przystanek. Kobieta jednak odjechała w nieznanym kierunku, by godzinę później powiadomić o zdarzeniu CNR.

28.04. Na ul. Reymonta, około 80 m za przystankiem Arena, doszło do potrącenia 2 pieszych przez 7/5 (GT8-656), udającą się na Ogrody. Kobiety wyszły z za żywopłotu od strony Areny. Po zbadaniu przez lekarza zostały zwolnione do domu, a tramwaj kontynuował pracę na linii. Przerwa na ww. odcinku trwała około 30 minut.

29.04. Po południu na r. Kaponiera doszło do spalania się przetwornicy w pierwszym wagonie składu 230+229 (5/9) udającego się na Górczyn. Spowodowało to unieruchomienie tramwaju i tym samym zablokowanie przejazdu przez skrzyżowanie we wszystkich kierunkach na 17 minut. Uszkodzona bimba zjechała w końcu do zajezdni. Całkowicie ruch przywrócono po 28 minutach.

Natalia Rychlewicz



Na majówkę!

Pora znów wyjść poza granice XIX-wiecznego Poznania. Przez plac za skrzyżowaniem Strzeleckiej i Krakowskiej, które właśnie przekraczamy, przebiegała wtedy wielokrotnie już wspomniana linia pruskich wałów obronnych. Ul. Krakowska stanowiła część „obwodnicy” okalającej wały po ich wewnętrznej stronie, a na osi Strzeleckiej (w tym fragmencie jezdnii, który dziś dostępny jest tylko dla tramwajów) stała trzynawowa brama z cegły, o jedynym przejeździe dla pojazdów i pieszych, zbudowana w formach angielskiego gotyku – i tym odróżniająca się od pozostałych, ponurych, monumentalnych wjazdów do miasta. Od strony miasta nad przejazdem, we wnęce umieszczona była rzeźba świętego zabijającego smoka, która po rozbiorze bramy ozdobiła fasadę szkoły przy ul. Słowackiego na Jeźcach. Przez lata sądzono, że jest to figura Św. Jerzego (i jako taką opisaliśmy ją w odc. 20), dopiero niedawne badania pozwoliły ustalić, że przedstawia ona Św. Michała Archanioła, również zasłużonego w walce z piekielnymi potworami!

Wiosną i latem każdego roku w XIX i na początku XX w. Przez bramę wędrowały „pielgrzymki” poznaniaków udających się na niedzielny wypoczynek do Dębiny, najpopularniejszych wtedy (obok Doliny

Świętojańskiej – patrz: odc.10) zielonych terenów rekreacyjnych. Łąki zaczynały się wtedy już za wałami. Strzelecka za bramą przechodziła w gruntową Drogę Dębińską, Garbary (wtedy Raczynski Strasse) kończyły się na linii fortyfikacji. Po likwidacji umocnień w tym miejscu (1908 r.) berliński architekt Stüben zaprojektował tu czworokątny plac z zielencem pośrodku i ulicami dochodzącymi do jego narożników. Droga odchodząca na wschód miała prowadzić do już wtedy projektowanego mostu (dzisiejszy most Królowej Jadwigi), a w układzie zieleni na skwerze widać było wyraźnie pas, którym mogły pobiec tory tramwajowe – pomimo, że nie istniała wtedy nawet linia w ul. Strzeleckiej! Projektu placu nie zrealizowano jednak z powodu wybuchu I Wojny Światowej i przejściu w jej efekcie miasta w ręce polskie. Zdążono jednak doprowadzić tutaj w 1911 r. linię tramwajową – dwa tory z ul. Strzeleckiej kończyły się mijanką dokładnie w miejscu, gdzie wcześniej stała brama. Linia zaspokajała potrzeby głównie weekendowych wycieczkowiczów, choć mieli oni wtedy już połączenie kolejowe do Dębiny. Na linii kolei kluczborskiej wybudowano nawet specjalnie dla nich przystanek w okolicy obecnego wiaduktu nad Dolną Wildą.

Plac, nazywany Bramą Dębińską pozostawał niezabudowany aż do... lat 90. XX stulecia. Przed II wojną światową powstały jedynie kamienice przy narożniku Strzeleckiej, Krakowskiej, Garbar i Kazimierza Wielkiego. Następny był dopiero masywny blok kamienic (z prawej strony torowiska) powstały w latach 1988–93, a ostatnie dzieła to salon samochodowy i błękitny budynek centrum handlowego Victoria, stojące w otoczeniu zieleni.

I oto stoimy na ruchliwym skrzyżowaniu Królowej Jadwigi, Drogi Dębińskiej i... no, właśnie! Garbar czy Strzeleckiej? Nawet redaktorzy lokalnych mediów przygotowujący serwisy dla kierowców nie są tego pewni. Logika podpowiada, że Garbar – jezdnie obok torów to w linii prostej przedłużenie tej ulicy. Tymczasem formalnie jest to Strzelecka, której przebieg wyznacza jadąca bimba. Żeby mętlak był jeszcze większy dodajmy, że historycznie od łuku torów (przy przystanku AWF w kierunku centrum) powinna być to Droga Dębińska!

Ulica ta została wytyczona (patrz: odc. 14) w 1820 r., a prawie 90 lat później powstało skrzyżowanie z nową aleją, będącą częścią „ringów Stübena” – ul. Królowej Jadwigi (Burggraffening). Na wschód od Drogi Dębińskiej kończyła się placem przed nieistniejącym jeszcze mostem. W latach międzywojennych otrzymał on nazwę placu Zjednoczenia – na pamiątkę połączenia się ziem

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*.

polskich podzielonych po rozbiorach.

6 czerwca 1925 r. przez krzyżówkę zaczęły jeździć tramwaje. Od mijanki Brama Dębińska wybudowano jeden tor, który po przecięciu ul. Królowej Jadwigi wchodził na zachodnie pobocze Drogi Dębińskiej (pas trawnika obok jezdni tej ulicy to pozostałość po nim) i biegł do końcowej mijanki przy ul. Jordana, gdzie właśnie oddano do użytku nowe kąpielisko na Warcie, tzw. Łazienki Miejskie. Ruch tramwajów na tej trasie utrzymywano przed II Wojną Światową tylko w okresie wiosenno-letnim. 18.07.1952 r. odgałęziła się stąd trasa na nowy most i dalej na Rataje (przy okazji dobudowano drugi tor na końcowym odcinku Strzeleckiej), a 1.11.1955 r. dotarły tu przez ul. Królowej Jadwigi bimby od strony Górnej Wildy trasą, która była pierwszym etapem linii mającej łączyć dworzec główny i targi z Ratajami, pomijając Śródmieście.

I właśnie na tę trasę powinniśmy teraz skrócić, zgodnie z marszrutą wiozącej nas dwójki. Korci jednak, aby przełożyć nieistniejącą już „wajchę” na wprost i „zaliczyć” zlikwidowany odcinek, a ponieważ podczas naszej magicznej wycieczki wszystko jest możliwe, to... jedziemy!

Carl Weyer z przyczepką ze zgrzytem wtacza się na wydzielony tor i wiezie nas wzdłuż ogrodzenia boiska sportowego należącego do Towarzystwa Gimnastycznego Sokół – najstarszej polskiej organizacji sportowej. Pierwszy klub – jak wtedy mówiono: „gniazdo” sokole – powstał w Poznaniu w 1866 r. Oprócz krzewienia wśród mieszkańców ćwiczeń cielesnych organizował też prelekcje, odczyty i koncerty o tematyce patriotycznej. Zanim jednak sokoli zbudowali w 1922 r. swój stadion z krytą, drewnianą trybuną, wildeckie błonia pomiędzy Dolną Wildą, Królowej Jadwigi i Drogą Dębińską były świadkami narodzin poznańskiej piłki nożnej. „Kopana” zaczęła dominować wśród chłopięcych zabaw na początku XX w., a łąki nad Wartą, na które wywożono piasek po zlikwidowanych fortyfikacjach były doskonałymi boiskami dla dzikich drużyn, liczących nieraz i po stu graczy! Pierwszym zorganizowanym klubem piłkarskim była założona w 1905 r. Britania, do której należeć mogli jednak tylko Niemcy, i która na „zandce” (jak gwarowo nazywano błonia) urządziła pierwsze boisko z prawdziwego zdarzenia. Polacy na swój klub musieli poczekać jeszcze dwa lata. Normania grająca na terenach obecnego dworca PKS przyjmowała w swoje szeregi wszystkich, bez względu na narodowość. Podczas jednego z meczów w Britanię sędzia usunął z boiska zawodnika Normanii za... użycie podczas gry języka polskiego! Piłkarze zeszli z placu i wystąpili z klubu zakładając nowy: Posnania, istniejący do dziś. Ale jego historia nie łączy się już z Drogą Dębińską i zajmujemy się nim innym razem.

Tymczasem krajobraz lewej strony ulicy wcale nie świadczy, że jesteśmy w dzielnicy wypoczynkowo-rekreacyjnej (przypominam: jesteśmy w latach 20.!). pierwsze posesje zajmuje tu drobny przemysł i rzemiosło. Pod numerem 3 ulokowały się trzy zakłady świadczące „usługi inżynierskie”, pod 10 Tartak Parowy i Fabryka Wyrobów z Drzewa (przede wszystkim „Fabryka Łodzi”), pod 11 Mleczarnia Sanitarna Fechnera i Usługi Przewozowe – piasek i żwir Małeckiej, a 12 zajęły: wytwórnia wyrobów blaszanych, odlewnia brązownicza oraz Fabryka Wyrobów Papierowych i Opakowań oraz Fabryka Łóżek metalowych i materacy patentowych. Podobne warsztaty i fabryczki działały także przy przecinanej teraz przez nas uliczce Bielniki.

Przy Bielnikach na chwilę przenieśmy się w lata

powojenne, żeby obejrzeć istniejącą tu do 1974 r.... zajezdnię tramwajową. No, nie do końca zajezdnię! Była to baza i warsztaty Wydziału Torów. Na teren prowadziły dwa równoległe tory odgałęziające się od naszej linii. Na nich obejrzeć można było prawdziwe muzeum. Odstawiano tu bowiem wszystkie stare – niezdatne do użytku nawet jako gospodarcze – wozy, które następnie były cięte na złom. Bazę zlikwidowano w związku z przebudową Stadionu im. 22. Lipca i nowego zagospodarowania jego otoczenia w związku z centralnymi dożynkami, które zaszczylił swą obecnością I sekretarz KC PZPR Edward Gierek.

Wracamy jednak do lat 20. i jedziemy dalej. Teraz 52 tramwaj mija chylący się ku upadkowi ogród rozrywkowy Columbia. Powstał on w 1836 r., a mieścił dom z restauracją, kręgielnię i salę taneczną z podestem dla orkiestry. Właściciele Columbi – Żurkiewicz i Latanowicz byli z zawodu rzeźnikami, więc w ogrodzie odbywały się wszystkie zabawy przedstawiciele tego cechu rzemiosła. Ale nie tylko. Pokazy gimnastyczne i festyny urządził tu poznański Sokół, m.in. w 1912 odbyła się tu „wielka zabawa lato-wa” z turniejem gry w piętówkę i wyścigami kolarskimi, a w 1925 r. na trawniku przed restauracją powstaje plac do gry w krykieta i rozpoczyna działalność pierwszy klub krykietyowy.

Podobne ogrody rozrywkowe mieściły się także na dalszym odcinku Drogi Dębińskiej: przy dzisiejszym wylocie ul. Św. Jerzego były to San Domingo i Park Wolności („Nowa Ameryka”), dalej Dolina Szwajcarska i znana z odc. 14 Villa Nova. Tylko, że tak daleko nie dojeżdżał tramwaj! Musimy zakończyć historyczną przejażdżkę na mijance przy wylocie ul. Jordana. Czekając, aż wóz silnikowy objeżdże doczepkę, przygotowując się do zmiany kierunku jazdy, wybieramy się na spacer po okolicy i... kąpiel w Warcie, w latach 20. nie grożąca jeszcze chorobą skóry.

Zaraz po włączeniu Poznania do niepodległej Polski, w mieście istniały bezpłatne kąpieliska: na Cybinie (patrz: odc. 9) i tzw. Bociance, odnodze Warty w okolicach dzisiejszej ul. Hetmańskiej (patrz: odc. 14), oraz płatne na odcinku Warty pomiędzy dzisiejszymi mostami Królowej Jadwigi i Przemysła I. Musiały one ulec likwidacji z powodu technicznych niedoskonałości: braku odpływu ścieków, zamulenia basenów, a przez to niemożności utrzymania wody w czystości. W 1924 r. Rada Miejska postanowiła wybudować nowe kąpielisko, około 800 m w górę rzeki od starego. Najpierw wykopano rów odprowadzający „zużytą” wodę, zbudowano kanalizację i wały przeciwpowodziowe, a następnie według projektu Jerzego Tuszowskiego na nadrzecznej grobli stanął 100-metrowej długości gmach z kasami, bufetem i punktem ratowniczym na parterze oraz restauracją i mieszkaniem kierownika na piętrze. Od strony piaszczystej plaży przygotowano szatnie na 2200 osób. Cała pływalnia podzielona została drewnianym parkanem na oddział męski i żeński. Podział ten, oczywisty dla purytańskich władz miasta, przeszkadzał jednak wypoczywającym. Już w pierwszym roku działalności Łazienek, parkan został spontanicznie rozebrany i obie płcie mogły razem zażywać rozkoszy kąpielowych. Próby odbudowania płotu kończyły się zawsze w ten sam sposób – potajemną rozbiórką w nocy lub obaleniem podczas zabawy. W sprawie „nieprzyzwoitych” scen w kąpieli radni interpelowali nawet do prezydenta Ratajskiego. Na wniosek Koła Księży Prefektów i Ligi Katolickiej urzędowo zabroniono kąpeli bez stroju, a wkrótce podzielono pływalnię

na trzy oddziały: męski, żeński i rodzinny (dwupłciowy) pomiędzy nimi. Kto dziwi się taką troską o morale mieszkańców niech wie, że w latach 20. Magistrat zlikwidował ławki w parku przed Operą, żeby zakochani nie mogli się na nich obściskować. Inż. Czarnecki wspomina też, jak to w poznańskim tramwaju konduktor przywoływał do porządku pewną warszawiankę, która siedząc podczas jazdy założyła sobie nogę na nogę: „Spuść pani tę girę, tu nie kabaret”. Cóż, takie czasy...

Niedaleko kąpieliska, na odcinku pomiędzy Bielnikami, a ul. Jordana powstał w 1928 r. wzdłuż Drogi Dębińskiej inny obiekt wypoczynkowy – Dzieciniec Miejski. W parku urządzono boiska i place zabaw z karuzelami, zjeżdżalnicami, basenami kąpielowymi, a w okazałym budynku ustawionym prostopadle do ulicy dzieciarnia mogła się napić gorącego mleka, przebrać, wziąć prysznic oraz bawić w gry „pokojowe” w razie niepogody. Dzieciniec, przejęty po wojnie przez Młodzieżowy Dom Kultury, istnieje do dziś.

Wsiadamy znów do tramwaju, który zakończył już manewry na mijance i udaje się do centrum. Wracając przypomnijmy historię tej trasy w skrócie. Do 31.10.1941 r. kursowała tu trójka najpierw z Jeżyc (Rynek), następnie z Grunwaldu (Kasztelanów), 1.11.1941–21.01.1945 – 10 z Jeżyc (Polna) 1.05.1946–14.11.1953 spotkać tu można linię 6 z Ostroroga, od 15.11.1953 przez rok jeździ na Dębinę 16 z Jeżyc (Dąbrowskiego / Polna), a do likwidacji trasy 24.10.1959 – 15 z Solacza, potem z Wionograd. W pierwszej połowie lat 60. rozebrano nieczynne tory pozostawiając jedynie techniczny dojazd do bazy na Bielnikach. W 1974 r. i on przestał istnieć. Do końca lat 70. o istnieniu trasy przypominał jeszcze krzyżak torowy na skrzyżowaniu Strzeleckiej, Królowej Jadwigi i Drogi Dębińskiej.

Pora na przesiadkę ze starego Carla Weyera do współczesnej stopiatki i powrót na aktualną trasę dwójki. Kolejny etap to podróż po dawnych walach wśród zieleni i obiektów sportowych.

Piotr Dutkiewicz

Źródła:

- M. Mrugańska-Banaszak *Wilda – dzielnica Poznania 1253–1939*. Wyd. Miejskie 1999.
Z. Zakrzewski *Ulicami mojego Poznania*. Zysk i s-ka 1998.
M. i L. Trzeciakowscy *W dziewiętnastowiecznym Poznaniu*. Wyd. Poznańskie 1987.

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: 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 Staschok, Marcin Stasny, Tomasz Szydłowski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki
SKŁAD I EDYCJA STRON WWW: Adam Konieczka
DRUK: GRYF-DRUK, ul. Jana Pawła II, 61-139 Poznań

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