

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 9 (9)

21 maja 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Z kraju i ze świata

■ **Białystok (autobus).** Jak co roku, z okazji jubileuszu autobusy wykonujące ostatnie kursy są zapchane do granic możliwości. ZOKM, celem poprawy humoru żakom, od czwartku 16.05. do soboty 18.05. do obsługi przeciążonych kursów przeznaczał po dwie brygady na kurs. Sugerowano nawet wprowadzenie komunikacji nocnej na te dni, ale na to ZOKM już się nie zgodził.

■ **Białystok (autobus).** 21.05. trasa linii 5 została przedłużona. Teraz pętla jest na ulicy Towarowej (tam gdzie znajduje się końcówka 8 i przystanek 22). Poprzednio autobusy linii 5 zwracały na Mieszka I.

■ **Bydgoszcz (tramwaj).** Jedyną ciekawostką mijających dni było objawienie się solówki 229. Nie ma w tym nic nadzwyczajnego, bo przecież jeździły też rozłączone ze składów 273 i 336, ale 229 do niedawna był solówką, a od jakiegoś czasu jeździł z 252.

■ **Bytom (autobus).** Miejscowy PKM wyposażył ikarusy 7213 i 7214 w wyświetlacze i kasowniki nowej generacji firmy R&G.

■ **Bytom (tramwaj).** 12.05. w godzinach popołudniowych, wskutek uderzenia pioruna, diabli wzięli „górną sieć” na linii tramwajowej 19. Zatrzymanie trwało kilka godzin.

■ **Chicago (autobus).** Od poniedziałku 13.05. godziny 9:00 do piątku 24.05. godziny 16:00 autobusy linii 82 (Kimball / Homan) z powodu budowy wiaduktu zostają skierowane na następujący objazd: w kierunku północnym: Kimball, Belmont, Kedzie, Addison i dalej stałą trasą. W kierunku południowym: Kimball, Addison, Kedzie, Belmont i dalej stałą trasą.

■ **Chicago (autobus, rower).** Od 17.05. Chicago Transit Authority (CTA, Chicagowski Zarząd Transportu) rozszerzyło swój program *Bike and Ride* („Podróżuj rowerem i komunikacją miejską”) o kolejne linie autobusowe. Wieszaki na rowery zostały zamontowane na przednich ścianach, pod szybami wozów obsługujących linie nr 65 (Grand Avenue) i nr 75 (ul. 74. i 75.) Pozostałe linie „rowerowe” to 72 (North Avenue), i 63 (ul. 63.) obsługujące plażę przy North Avenue i ul. 63. Na wieszaki można założyć dwa rowery. Założenie i zabezpieczenie jednego jednoślada zabiera około 30 sekund. CTA planuje założyć wieszaki na kolejnych autobusach do końca 2002 r. Rozszerzenie programu zbiegło się również z rozpoczęciem programu miejskiego *Bike Chicago 2002* („Chicago – jeźdź rowerem 2002”). Zniesione też zostały niektóre restrykcje na przewożenie rowerów kolejką miejską.

Zakaz ten obowiązuje teraz w godzinach 7–9 i 16–18 od poniedziałku do piątku oraz podczas specjalnych imprez, takich jak Święto Niepodległości USA, gdy pociągi muszą przewieźć większą liczbę pasażerów. Przedtem zakaz przewożenia rowerów kolejką obowiązywał przez 6 godzin szczytowych. W czasie weekendu nie obowiązują żadne restrykcje czasowe. Większość stacji kolejki CTA posiada parkingi dla rowerów. 20 stacji ma nawet parkingi wewnątrz budynków dla lepszego zabezpieczenia. Jak twierdzi przewodnicząca CTA, Valerie B. Jarret: „Popieramy przyjazny dla środowiska środek transportu, a entuzjazm dwóch kółek zapewniamy tani i łatwy dostęp do naszych autobusów i pociągów, aby mogli korzystać z różnych atrakcji na terenie Chicago i okolic.” Według dyrektora CTA, Franka Kruesi: „Poprzez rozszerzenie programu *Bike and Ride* staramy się pomóc burmistrzowi Daley’emu w uczynieniu z Chicago najbardziej przyjaznego rowerom miasta w USA. Program oferuje dogodną alternatywę dla rowerzystów, którzy muszą zmagać się z pogodą, dużym natężeniem ruchu i innymi czynnikami uniemożliwiającymi podróż rowerem. Program zachęca również do korzystania z różnych rodzajów transportu i ponadto redukuje potrzebę używania samochodów w zatłoczonych rejonach.” Wszyscy podróżujący z rowerami są zwolnieni od dodatkowej opłaty w autobusach i pociągach kolejki miejskiej (opłata normalna 1,50 USD). Dzieci poniżej lat 12 nie mogą samotnie podróżować z rowerem. Młodzież w wieku od lat 12 do 17 musi podróżować w towarzystwie dorosłych. Program *Bike and Ride* powstał przy współpracy CTA, Chicagoland Bicycle Federation Program (Program Chicagowskiego Związku Rowerowego) i działającego przy CTA Komitetu Doradczego Dla Inwalidów Amerykańskich (Americans with Disabilities Act Advisory Committee).

■ **Częstochowa (autobus).** Przez dwa tygodnie rozkłady jazdy częstochowskich autobusów będą tajne. Wiąże się to z akcją informacyjną na temat wprowadzanej reformy, w związku z którą o tyle wcześniej zostaną rozwieszone nowe rozkłady. Przez ten czas prawdopodobnie niedostępne będą stare, jeszcze obowiązujące.

■ **Jarosław (autobus).** To chyba początek końca ZKM Jarosław. Na początku roku wycofano z ruchu wszystkie DABY 1200. Nikt jednak nie myśli o zakupie nowych wozów. Ponadto, zlikwidowano linie 9 i 16. Dziewiątkę zastąpiła kolejna mutacja jezdynki, która łączy Jarosław z Pawłosiowem na trzy sposoby: przez Szczytniańską, Tywnię i właśnie przez Strzelecką. 16 zastąpiło częściowe pokomplikowanie trójki, jednak połączenie z Boratynem za-

pewniają już tylko dodatkowe brygady PKS. Linia 6 kursuje jedynie w dni robocze do godziny 17, natomiast w dni wolne od pracy i wieczorem do Tuchemp kieruje się co druga zerówka. Większość linii kursuje praktycznie tylko w godzinach szczytu. Od 26 kwietnia zawieszono kursy 1, 5, 7, 12 i 13 w niedziele i święta, a także kilka pozycji 4, 11 i 12 w sobotnim rozkładzie jazdy. Charakterystyczne dla tego miasta jest zjawisko, gdy między godzinami 6.05–6.10, 14.05–14.10, 22.05–22.10 z pętli PZZ odjeżdża 11 linii, niestety, wożących powietrze. Zakłady pracy rozmieszczone wzdłuż ich tras znacznie zreorganizowały na sposób zwierzęco-kapitalistyczny (czytaj: zredukowały) zatrudnienie, a przejazd autobusem miejskim kosztuje 1,70 zł. Trzeba wiedzieć, że tropem wspomnianych linii (na odcinku miejskim) wyruszają autosany H9 firmy SSP i UP S. Gliniak do Tryńczy, DUT-PO A. Baj do Chodaczowa oraz pojazdy firmy Auto-Tadex Hand-Tour do Jodłówki i Kramarówki, które zabiorą każdego chętnego za 50 groszy w granicach miasta. Jako ciekawostkę dodajmy, że w kwestii egzotycznego taboru zawsze można było liczyć na tę ostatnią firmę. Po krótkiej fascynacji H9 i H10 (które to nadal pojawiają się na trasie), pomysłowy Tadeusz z Jodłówki woził chłoporobotników TAMem, ikarusem 256, później setrą, a ostatnio przebił wszystko i wszystkich, wprowadzając do ruchu piętrowego neoplana SHD316.

■ **Kraków (tramwaj).** 20.05. tuż przed godziną 18 doszło do bliskiego spotkania wagonu GT6-187 z bliżej nie określonej marki ciężarówką. Całe wydarzenie miało miejsce na skrzyżowaniu Alei Trzech Wieszców z ul. 3 Maja. Tramwaj linii 15 prawdopodobnie (trwają jeszcze ustalenia) opuścił skrzyżowanie na czerwonym świetle. Kierowca ciężarówki postanowił sprawdzić wytrzymałość prawie 40-letniego wagonu GT6 i – mając zielone światło – ruszył. Uderzył w jego bok, wgniatając go trochę, a sam za karę pozbył się kawałka przodu. Przy okazji ucierpiały jeszcze dwa inne autobusy. Tramwaj ten był jedynym zachowanym w malowaniu bratniej Krakowowi Norymbergii. Czy MPK zdecyduje się na naprawę tego wagonu (a miał on w przyszłości stać się wagonem muzealnym)? Pożyjemy – zobaczymy.

■ **Kraków (tramwaj).** Wreszcie, po długich przepychankach związanych z rozstrzygnięciem przetargu, rusza remont torowiska tramwajowego w ul. Mikołajczyka, Piasta Kołodziejka (os. Piastów) oraz Srebrnych Orłów (Mistrzejowice). Jak poinformowało MPK, od 11.05. rozpoczęły się prace na tych torowiskach. W związku z tym, nastąpiły zmiany w przebiegu tras linii 9, 10, 14, 16, 20, 21, i tak:

linia 9 od r. Kocmyrzowskiego jedzie przez ul. Andersa – pl. Centralny – al. Solidarności – HTS do zajezdni Nowa Huta (w dni robocze w godzinach szczytu dojeżdża do Walcowni), natomiast trasy 10, 14, 16, 20, 21 skrócono do pętli Bieńczyce. Linia 17 została zawieszona. MPK uruchomiło zastępcze linie autobusowe 301 i 302. Linia 301 jedzie trasą: Bieńczyce – Mikołajczyka – Srebrnych Orłów – Mistrzejowice; linia 302: Bieńczyce – Mikołajczyka – Piasta Kołodzieja – os. Piastów. Ciekawostką jest wykorzystanie pętli rezerwowej Bieńczyce przez 5 linii tramwajowych. Przez okres remontu będzie to pętla z największą liczbą linii kończących trasę na jednej końcówce.

■ **Lublin (autobus).** Z nieznanych powodów wydłuża się termin włączenia do ruchu miejskiego dwóch „nowych” autobusów w Miejskiej Komunikacji Prywatnej. W dniu 22.04., na corocznym badaniu technicznym pojazdów prywatnych, których w Lublinie jest około 100, przewoźnik Makro s.c. pokazał swój najnowszy nabytek, 12-letniego MANA NL202, który swoje wcześniejsze wojaże odbywał w Niemczech, a przez ostatni miesiąc kursował na linii podmiejskiej Lublin – Świdnik. Kilkanaście minut później pojawienie się kolejnego autobusu wywołało zrozumiałe zaskoczenie u wszystkich obecnych przy badaniu technicznym. Owym pojazdem był niedawno zakupiony w Niemczech najnowszy autobus firmy Syl-Trans – Den Oudsten B90. Obaj przewoźnicy zapowiadają wkrótce następne zakupy używanych pojazdów niskopodłogowych, które mają stanowić nową jakość w lubelskiej komunikacji prywatnej, dziś obsługiwanej jedynie przez leciwe jelicze M11, ikarusy 260, dwie karosy B731 i jednego jelicza PR110M.

■ **Lublin (autobus).** Od 6.05. linię mikrobusową 73 przejęło MPK Lublin, gdyż wcześniejszy przewoźnik, obsługujący linię mercedesem 207D, nie chciał się zgodzić na wymianę busa na większy. Ponieważ MPK nie posiada minibusów, na linii 73 pojawił się Iveco 45-10, wynajmowany od Lubelskiej Korporacji Komunikacyjnej.

■ **Radom, Poznań, Reutlingen, Waiblingen (autobus).** Miejski przewoźnicy z dwóch pierwszych miast użyczyli swoje autobusy w celach testowych przewoźnikom z dwóch kolejnych. Reutlinger Stadtverkehrsgesellschaft Hogenmüller & Kull w Reutlingen oraz Omnibusverkehr Ruoff GmbH (Connex) w Waiblingen testowały bolechowskie produkty w postaci poznańskiego SU18-1376 i radomskiego U12-857.

■ **Szczecin (autobus).** Zakupów czas. Na ten rok nabycie kilku krótkich 12-metrowców planuje SPA Klonowica, zaś na dniach przetarg na dostawę pięciu 15-metrowców ogłosi SPPK. W zamian do (ś)cięcia pójda jelicze M11 i ikarusy 280.

■ **Szczecin (autobus).** Od 1 maja na linii 79 w dni świąteczne znów kursują 2 brygady, dając w sumie 40-minutową częstotliwość kursowania.

■ **Szczecin (autobus).** Na początku maja (według daty obowiązywania rozkładu był to 1.05., według informacji prasowych – 6.05.) uruchomiono kolejną bezpłatną linię autobusową. Co godzinę z osiedla Zawadzkiego do Geanta odjeżdża autobus linii 708, która obsługiwana jest przez PKS Gryfice. 1 maja zmieniła się też trasa pierwszego szczecińskiego „darmobusa” – linii 701, która znów kursuje przez ul. 26 Kwietnia. Natomiast na linii 702, obsługiwanej przez Mittel-West-Europa, pojawił się niedawno ex-berliński (nr 3525) piętnus, zarejestrowany w Jaworznie.

■ **Szczecin (autobus, tramwaj).** ZDiTM za-

skoczył zniemacka objazdem – z powodu przebudowy jezdnii pod wiaduktem kolejowym przy Dworcu Głównym, od 11 do 19 maja linia 3 jeździła przez Nabrzeże Wieleckie i Wyszyńskiego, a linie 61, 75 i 81 Bulwarem Piastowskim. Ostatecznie zniknęła też pod asfalterm zabytkowa, brukowa nawierzchnia fragmentu ul. Nowej.

■ **Szczecin (tramwaj).** W czeluściach zajezdni Niemierzyn helmut 511 szykuje się pod zainik, a GT6-903 i B4-951 zostały planowo zdematerializowane wraz z helmutem 502. Po przeszkoleniu motorowych na pojazdy generacji stopiętej, planowane jest skreślenie obu doczep. Na Pogodnie dokonywana jest przekładka wagonu 105N-600 w pudło pozostałe po wagonie 105N-1040. Podobna operacja wykonywana jest także w Centralnych Warsztatach, gdzie w pudło poddanego modernizacji wagonu 105Na-759 przekłada się części ze 105N-710, uszkodzonego w kolizji z pługiem.

■ **Świerklaniec (autobus).** Jelcz M11-2692 przeszedł naprawę główną w KZNS Solec Kujawski.

■ **Utrecht (autobus).** Kilka tygodni temu zaprezentowano dwuprzegubowy autobus van hool AGG300 przeznaczony dla tego holenderskiego miasta. Jest to pierwszy z serii 27 pojazdów, a pozostałe mają być dostarczone do końca bieżącego roku. AGG300 to prawdziwy tasemiec – od zderzaka do zderzaka mierzy ni mniej, ni więcej, tylko 24,785 metra! Dzięki umieszczeniu silnika w pierwszym członie pomiędzy osiami (po lewej stronie), charakteryzuje się niską podłogą na całej długości. Potrafi pomieścić (według zachodnich standardów) do 180 pasażerów. Ciekawe, jak to monstrum będzie się sprawdzać w codziennej eksploatacji?

■ **Warszawa (autobus).** W związku ze zmniejszeniem wykorzystania przez pasażerów linii 406, a także planowanymi pracami drogowymi w ul. Krasińskiego przy skrzyżowaniu z ul. Powązkowską (co uniemożliwi funkcjonowanie przystanku Elbląska 04), od dnia 16.05. autobusy tej linii zostały wycofane z ulic: Krasińskiego, Broniewskiego oraz odcinka al. Jana Pawła II między pl. Grunwaldzkim a rondem Zgrupowania AK Radosław (dawniej Babka) i skierowane od skrzyżowania Powązkowska / Krasińskiego ulicami: Powązkowską – Dziką – al. Jana Pawła II (powrót: al. Jana Pawła II – rondo Zgrupowania AK Radosław – Okopowa – Powązkowska) i dalej stałą trasą. Na zmienionym odcinku trasy linii 406 obowiązują następujące przystanki: Elbląska 01, Powązkowska 01 i 02. Oczywiście, nie obyło się bez ograniczania liczby kursów przez zdjęcie z linii jednej brygady w szczytce porannym i dwóch w szczytce popołudniowym. Przy okazji warto zaznaczyć, że po okresie 1,5 miesiąca linia 406 powróciła na swoją stałą trasę wzdłuż ulicy Powązkowskiej, a więc przez syjący się wiadukt nad linią kolejową. Stało się to możliwe dzięki stopniowemu wycofywaniu z obsługi tej linii wozów wielkopojemnych i zastępowaniu ich solówkami.

■ **Warszawa (autobus).** W uzupełnieniu informacji z poprzedniego numeru *Przystanku* o uruchomieniu linii 206, należy wyjaśnić, że takie a nie inne oznaczenie tej linii wymusiła pośrednio nowa ustawa o transporcie drogowym. Przewiduje ona przyznawanie licencji na przewozy wyłącznie przedsiębiorstwom komunikacyjnym, a Zarząd Transportu Miejskiego, który w Warszawie organizuje i nadzoruje komunikację miejską, jest specjalnie powołaną do tego celu jednostką budżetową miasta i formalnie nie jest przedsiębiorstwem komunikacyjnym. W związku z zaistniałą sytuacją, od

momentu wejścia w życie nowej ustawy, ZTM stracił prawo uruchamiania nowych linii. W sytuacjach awaryjnych może jedynie uruchomić linię korzystając z przyznaných numerów zatramwajów z przedziału 201–206, na które uzyskał stosowne zezwolenia. Właśnie taką furtkę w przepisach ZTM skwapliwie wykorzystał, nadając nowemu połączeniu z Ursynowa Pld. do pl. Unii Lubelskiej numer 206. Jednak na dłuższą metę obecny stan prawny może spowodować paraliż komunikacji miejskiej w stolicy, stąd przed władzami miasta pojawił się nowy problem: szybkie dostosowanie pod względem organizacyjno-prawnym wszystkich przedsiębiorstw związanych z komunikacją miejską. Na koniec należy zaznaczyć, że powstanie nowych wariantów tras linii podmiejskich 704 i 803 (o których była mowa w *Przystanku* nr 8), to także konsekwencja wejścia w życie nowej ustawy. Według zamierzeń na tych trasach miały pojawić się nowe linie oznaczone 80x.

■ **Warszawa (autobus).** Z okazji obchodów Dni Berlina w Warszawie (9–10 maja) Berliner Verkehrsbetriebe-BVG zaprezentowały autobus piętnus marki MAN SD200 (rok produkcji 1974). Autobus ten charakteryzuje się brakiem stałego dachu nad górnym pokładem (ochronę przed deszczem stanowi brezentowa plandeka). Piętnus odjeżdżał o pełnych godzinach między 10:00 a 15:00 spod Sali Kongresowej przy Pałacu Kultury i Nauki na przejazdki w kierunku Starego Miasta. Oczywiście, przejazd był bezpłatny.

■ **Warszawa (autobus).** Od 18.05. autobusy linii 160 i 192 mają dodatkowy przystanek przy pl. Zamkowym (na trasie W-Z). Tak więc teraz będą stawały przy tym placu dwa razy: najpierw na Krakowskim Przedmieściu, a potem po zjechaniu na dół, praktycznie w tym samym miejscu.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z zakończeniem remontu wiaduktu kolejowego w ul. Globusowej, od 16.05. została przywrócona trasa linii 189 obowiązująca przed remontem i przebiegająca bezpośrednio ul. Globusową. Jednocześnie linię tę wycofano z ulic: Populamej, Techników, Cegielnianej, Sympatycznej i Wałowickiej. Pozwoliło to skrócić czas przejazdu o 4–11 minut, w zależności od pory i rodzaju dnia. Przy okazji dokonano także cięcia w rozkładzie tej linii, zmniejszając częstotliwość kursowania w godzinach szczytu. Tak na marginesie, należy zadać pytanie: kiedy można spodziewać się końca tych niekorzystnych zmian?

■ **Warszawa (autobus).** W związku z wymianą torów na skrzyżowaniu Chodkiewicza / Rakowiecka, w dniach od 10.05. godzina 22:00 do 15.05. godzina 6:00, autobusy linii 192 i 604 jadące w kierunku Dworca Centralnego zostały skierowane na trasę objazdową od skrzyżowania Rakowiecka / Chodkiewicza ul. Rakowiecką – al. Niepodległości i dalej bez zmian. Przebieg tras w kierunku przeciwnym nie zmienił się.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z modernizacją nawierzchni jezdni ul. Sytej, na odcinku od ul. Zaściankowej do ul. Jarej, od dnia 14.05. od około godziny 9:30 do odwołania (na okres około 4 tygodni), autobusy linii 164 zostały skierowane na trasę objazdową, która od skrzyżowania ulic: Syta / Zaściankowa przebiega w obu kierunkach ulicami: Zaściankową – Bruzdową – Jara (dalej bez zmian). Na czas trwania objazdu zawieszono funkcjonowanie przystanków Zaściankowa 01 i 02 oraz Jara 01 i 02. W zamian na trasie objazdu uruchomiono przystanki zastępcze przy skrzyżowaniach ul. Zaściankowej i Sytej oraz ul. Sytej i Jarej.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z budową kanalizacji ściekowej w ul. Chełmżyńskiej, od dnia 26.04. od godziny 21:00 do odwołania (na okres około 3 miesięcy) autobusy linii **145, 327, 445 i 605** zostały skierowane na poniższe trasy objazdowe (w obu kierunkach):

- linie **145 i 445:** ... – Chełmżyńska – Strażacka – Żołnierska – Marsa – ... (z wycofaniem z ul. Chełmżyńskiej na odcinku od ul. Strażackiej do ul. Marsa);
- linie **327 i 605:** ... – Strażacka – Żołnierska – Marsa – ... (z wycofaniem z ul. Strażackiej na odcinku od ul. Żołnierskiej do ul. Chełmżyńskiej oraz z ul. Chełmżyńskiej na odcinku od ul. Strażackiej do ul. Marsa).

Na trasach objazdu dla linii **145, 327 i 605** obowiązują wszystkie przystanki (dla linii **605** jako warunkowe). Autobusy linii **445** na objeździe w kierunku Żerania FSO zatrzymują się tylko na ul. Marsa na przystanku Okularowa 02. Na czas trwania objazdu czasowo skasowane zostały przystanki: Raflii 01 i 02, Szymańskiego 01 i 02, Oraczy 01 i 02, Gontarska 01 i 02 oraz Strażacka 03 i 04.

■ **Warszawa (metro).** 14.05. około godziny 17:35 na stacji Ursynów zmarł człowiek (najprawdopodobniej przyczyną śmiertelnego zejścia był zawał serca). Na szczęście w nieszczęściu stało się to na peronie i ruch pociągów nie był utrudniony. Jednak widok denata przykrytego czarną folią raczej nie napawał pasażerów optymizmem.

■ **Warszawa (nowa pętla).** Po wielotygodniowych przygotowaniach w sobotę 18 maja Zarząd Transportu Miejskiego uruchomił nową pętlę autobusową przy Dworcu Centralnym. Znajduje się ona po północnej stronie hali dworca na poziomie „0”, czyli na wysokości hali kasowej. Nowy kraniec składa się z trzech rzędów stanowisk, gdzie rzędy drugi i trzeci zostały wyposażone w długie wiaty. Na nową pętlę przeniesiono linie **131, 500, 525 i 700** z dotychczasowej pętli na poziomie „-1”, a także linie **102, 505 i 510**, które do tej pory miały swoje przystanki końcowe wzdłuż ul. Emilii Plater. W ciągu najbliższych dwóch tygodni ma zostać zainstalowany specjalny podnośnik dla osób niepełnosprawnych, które mogłyby wjeżdżać z poziomu „-1” do hali dworca i dalej bez przeszkód udać się do autobusu. Inwestorem całego przedsięwzięcia jest firma ING Red Estate, która na terenie między hotelem Holiday Inn a budynkiem dworca niedługo rozpocznie budowę kompleksu biurowo-rozrywkowy Złote Tarasy. Ponadto linie **160 i 460**, które do tej pory zwracały na pętli przy Dw. Centralnym na poziomie „-1”, zostały przeniesione na kraniec Dw. Centralny 20 na ul. Emilii Plater (dotychczasowy kraniec linii **505 i 510**). Przy okazji zmiany lokalizacji przystanków krańcowych nie obyło się bez ukrytych cięć w rozkładach. Nieznaczne zmniejszenie częstotliwości kursowania nastąpiło na liniach **102, 460, 500, 510 i 525**. Z kolei, z rozkładów linii **131 i 160** zniknęły osobne rozkłady dla sobót, co w przypadku linii **131** wyjątkowo oznacza trzymiunowe zwiększenie częstotliwości kursowania.

■ **Warszawa (objazd).** W związku z paradą zorganizowaną przez Fundację im. Roberta Schumana, w dniu 11 maja dla ruchu kołowego zamknięte były ulice: Krakowskie Przedmieście od ul. Miodowej do ul. Świętokrzyskiej mniej więcej w godzinach 12:00–14:30, Nowy Świat od ul. Świętokrzyskiej do ronda de Gaulle'a od około 9:00 do 19:00. W związku z powyższym, autobusy linii **100, 106, 111, 116, 122, 160, 174, 175, 180, 192, 195, 503 i 518** skierowano na trasy objazdowe przebiegające,

w dużym uproszczeniu, ciągiem ul. Marszałkowskiej.

■ **Warszawa (przetarg).** Władze miasta ogłosiły, że szukają firmy, która opracowałaby „Analizę możliwości wprowadzenia autobusów na wybrane torowiska tramwajowe”. Analiza ma dać odpowiedź na pytanie, czy takie działania w ogóle mają sens? Jeśli tak, to gdzie to byłoby możliwe i w jaki sposób należy przebudować torowiska? W Warszawie temat wprowadzenia autobusów na torowiska tramwajowe powraca co kilka miesięcy. Niestety, specyfika warszawskiej sieci tramwajowej, która w większości jest oddzielona od ruchu drogowego (na szczęście!), bardzo utrudnia ewentualne wprowadzenie takiego rozwiązania. Przede wszystkim wiązałoby się to z dużymi kosztami przystosowania torowisk do poruszania się po nich autobusów miejskich. Poza tym, duży ruch autobusów i tramwajów (wiele linii, ich znaczna częstotliwość) na niektórych ciągach komunikacyjnych (np. na ul. Marszałkowskiej – między pl. Bankowym a pl. Konstytucji, czy w Al. Jerozolimskich – między rondem de Gaulle'a a pl. Zawiszy) raczej wyklucza sens podejmowania takich działań. Jedyne miejsce, które mogłoby mieć sens, to Trasa W-Z na odcinku od ul. Targowej do pl. Bankowego. Obecnie na tym odcinku istnieją dwa pasy ruchu w każdym kierunku, przy czym na wewnętrznych pasach przebiega torowisko tramwajowe. W związku z tym, jest to jedno z niewielu miejsc, gdzie tramwaje grzęzną w korkach. Pomysł zakładał wydzielenie wewnętrznych pasów tylko dla komunikacji miejskiej (tramwaje i autobusy) oraz pozostawienie dla pozostałych użytkowników pasów zewnętrznych. Jednak lobby samochodowe, za którym opowiada się Zarząd Dróg Miejskich, sceptycznie traktuje pomysł takiego rozwiązania. Należy mieć nadzieję, że przeprowadzona analiza w sposób kompleksowy wykaże zasadność wprowadzenia takiego rozwiązania oraz ewentualnie wskaże miejsca do jego wprowadzenia, a co najważniejsze: rozwieje wszelkie wątpliwości w tej sprawie.

■ **Warszawa (przystanek).** W związku z dużym wykorzystaniem przez pasażerów przystanku Łopuszańska 03, obowiązującego dla linii **129 i 189**, od 16.05 zmienił się jego charakter z warunkowego na stały.

■ **Warszawa (rozkłady).** 1 maja przyniósł kolejne rozszady w rozkładach jazdy autobusów. Niestety, większość zmian spowodowała zmniejszenie częstotliwości kursowania wybranych linii, ale znalazło się kilka wyjątków od reguły. Szczegóły tych zmian przedstawiają się następująco:

- z linii **120** wycofano jedną brygadę całodzienną w dni powszednie, a w zamian uruchomiono jedną brygadę szczytową. Z kolei, w soboty, niedziele i święta wycofano jedną brygadę-maraton;
- z linii **125** wycofano dwie brygady całodziennie w dni powszednie, zastępując je dwoma brygadami szczytowymi porannymi; jednocześnie wycofano dwie brygady szczytowe w szczycie popołudniowym oraz jedną brygadę całodzienną w soboty, niedziele i święta;
- w rozkładzie linii **174** dołożono dwie brygady całodziennie w soboty, niedziele i święta;
- w rozkładzie linii **191** dołożono jedną brygadę-maraton w dni powszednie;
- w rozkładzie linii **504** dołożono jedną brygadę całodzienną w soboty, niedziele i święta;
- z linii **520** wycofano jedną brygadę całodzienną w dni powszednie zastępując ją jedną brygadą szczytową poranną; jednocześnie wycofano jedną brygadę szczytową w szczycie popołudnio-

wym;

- z linii **521** wycofano po jednej brygadzie całodzienną w dni powszednie oraz w soboty, niedziele i święta;
- w rozkładzie linii **525** przekształcono w dni powszednie jedną brygadę szczytową w brygadę – maraton oraz dołożono jedną brygadę całodzienną w soboty, niedziele i święta;

Ponadto:

- od 2.05. w rozkładzie linii **705** dołożono w dni powszednie jedną brygadę szczytową w szczycie porannym;
- od 4.05. z rozkładu linii **111** usunięto oddzielny rozkład sobotni (wycofanie dwóch brygad-maratonów). W tej chwili w soboty, niedziele i święta obowiązuje dotychczasowy rozkład niedzielno-święteczny;
- od 6.05. w rozkładzie linii **159** dołożono cztery brygady szczytowe w dni powszednie, odzyskane ze zlikwidowanej linii **359** (patrz: *Przystanek* nr 8).

W sumie, z rozkładów zniknęło 7 brygad całodziennych, które zastąpiono brygadami szczytowymi (w większości w szczycie porannym). Taka sama liczba brygad wypadła z rozkładów sobotnich. Natomiast w niedziele i święta ubyło 5 brygad. Oprócz tego, od 1.05. z obsługi linii **101** w soboty, niedziele i święta wycofano trzy jelcze M120 firmy Connex. Zastąpiły je autobusy z zajezdni MZA Stalowa. Odzyskane autobusy Connexu zostały skierowane do obsługi w dni wolne od pracy linii **146** (dwie brygady) i **147** (jedna brygada). Dodatkowo Connex objął jeszcze jedną brygadę na linii **147**. Po wprowadzeniu nowego rozkładu jazdy dla linii **504**, zsynchronizowano z nim rozkład linii **505**. Poza tym, na początku maja nowe rozkłady jazdy wprowadzono na liniach: **362, 503** (wydłużenie czasu przejazdu o około 2–5 minut), **509** (wydłużenie czasu przejazdu o około 5–9 minut), **518, 711, 722 i E-3**. Z początkiem maja została ograniczona świąteczna liczba brygad obsługiwanych przez PPKS Grodzisk Mazowiecki. W sumie ubyło 7 brygad: cztery na linii **106** (zastąpione przez autobusy MZA z zajezdni Redutowa), dwie na linii **129** (zastąpione przez MZA Kleszczowa) oraz jedna na linii **179** (w związku ze zmianą trasy, a co za tym idzie, zmniejszoną liczbą wozów wysyłanych na tę linię). W dni powszednie dwa jelcze M120 z PKS przeszły z obsługi linii **148** na **179**.

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z pracami torowymi, od dnia 11.05. (sobota) godziny 0:00 do 13.05. (poniedziałek) godziny 4:00, był wyłączony ruch tramwajowy na ciągu ulic: Rakowiecka – Chodkiewicza – Wołoska (na odcinku od pętli Rakowiecka-SGGW do skrzyżowania ulic Woronicza / Wołoska). W czasie wyłączenia ruchu tramwaje linii **10, 17 i 33** były kierowane na trasy zastępcze:

- **10 i 17:** ... – al. Niepodległości – Nowowiejska – Marszałkowska – Puławska – Woronicza – Wołoska – ...;
- **33:** ... – al. Niepodległości – Nowowiejska – Marszałkowska – Puławska – ...;
- jednocześnie uruchomiono zastępczą linię autobusową **205** na trasie: Spartańska – Woronicza – Wołoska – Chodkiewicza – Rakowiecka – al. Niepodległości – Chałubińskiego – al. Jana Pawła II – r. ONZ – al. Jana Pawła II – Dw. Centralny (postój na przystanku Dw. Centralny 27) – al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – al. Niepodległości – Batorego – Chodkiewicza – Wołoska – Woronicza – Spartańska.

■ **Warszawa (tramwaj).** W dniach 18–19.05. tramwaje jeździły krócej. W weekend prowadzone

były prace torowe na ul. Pstrowskiego (przed pętlą Huta). W związku z tym, tramwaje linii **6, 15, 17** oraz **27** kursowały do ul. Encyklopedycznej. I teraz niespodzianka: zawracały na terenie zajezdni Żoliborz po wykonaniu solidnego oberka wokół całego zakładu. Uruchomiono zatramwaje linii **203** na trasie Huta – Kasprowicza – Przy Agorze – Marymoncka – Pstrowskiego – Huta.

■ **Warszawa (tramwaj).** W dniach 9–10.05., podobnie jak w ubiegłym roku, na zlecenie Rexony została uruchomiona tramwajowa linia maturalna **Rexona**. Tramwaje kursowały na trasie okrężnej: Potocka – Słowackiego – Popiełuszki – al. Jana Pawła II – rondo Zgrupowania AK Radostaw (dawnej Babka) – al. Jana Pawła II – r. ONZ – al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – al. Niepodległości – Rakowiecka – Wołoska – Woronicza – Puławska – pl. Unii Lubelskiej – Marszałkowska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – Mickiewicza – pl. Wilsona – Słowackiego – Potocka. Linie obsługiwały 4 składy tramwajowe rodziny 105N (1194+1195, 1312+1311, 1406+1405 i 1408+1407) w dwóch wersjach malowania reklamowego Rexony. Prze-

jazd tą linią był bezpłatny.

■ **Warszawa (wyścig kolarski).** Po 11 latach Wyścig Pokoju znów zawitał do Warszawy. W dniach 17 i 18 maja na ulicach stolicy rozegrano dwa etapy tej imprezy. Oczywiście, spowodowało to ogromne utrudnienia w ruchu. W piątek 17.05. na kilka godzin zostały wyłączone z ruchu główne arterie miasta: ul. Górczewska, al. Prymasa Tysiąclecia i al. Armii Krajowej (w stronę mostu Grota-Roweckiego), zachodnia jezdnia Wistostrady oraz kilka ulic w Śródmieściu (m.in. Krakowskie Przedmieście). Ponadto, na wielu ulicach przecinających trasę wyścigu na czas przejazdu był wstrzymywany ruch pojazdów. W związku z tym, 4 linie tramwajowe (**8, 10, 26 i 46**) oraz aż 57 autobusowych (**105, 106, 109, 112, 113, 116, 118, 122, 125, 128, 129, 149, 150, 154, 155, 156, 159, 160, 167, 171, 174, 175, 180, 184, 185, 186, 189, 190, 192, 195, 303, 307, 318, 356, 384, 394, 407, 408, 410, 413, 460, 503, 506, 507, 508, 510, 518, 522, 523, 524, 712, 714, 719, E-1, E-2, E-3 i E-4**) zostało skierowanych przez nadzór ruchu na różne – często bardzo oryginalne – trasy objazdowe. Niestety, wywołało to duże zamieszanie wśród pasażerów, którzy często

nie byli zorientowani, gdzie mieli szukać autobusu swojej linii. Poza tym, sytuację pogorszyły powstałe w wielu miejscach korki. Z kolei w sobotę 18.05 zostały zamknięte dla ruchu: zachodnia jezdnia Wistostrady, ulice Karowa, Browarna, Kruczkowskiego, Rozbrat, Myśliwiecka, Agrykola, Sobieskiego (wschodnia połowa jezdni), Karowa, Krakowskie Przedmieście, Zakroczyńska, Wenedów oraz Al. Ujazdowskie (wschodnia połowa jezdni). Tak jak dzień wcześniej, wiele linii autobusowych trafiło na objazdy. Były to linie: **102, 107, 108, 116, 118, 119, 122, 128, 130, 131, 150, 155, 159, 160, 162, 167, 171, 172, 174, 175, 178, 180, 185, 192, 195, 407, 503, 506, 509, 513, 518, 519 i 522**. Ponadto, na wielu ulicach przecinających trasę wyścigu wystąpiły kilkuminutowe wstrzymania ruchu na czas przejazdu peletonu. W tym dniu zostało zawieszona kursowanie linii turystycznej **100**.

Marek Drewniak, Adam Dubis, Remigiusz Grochowiak, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Rafał Lamch, Marcin Łańko, Bartosz Mazur, Olaf Skrzymowski, Marcin Stiasny, Rafał Tarnawski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki, Witold Wróblewski

75-lecie miejskiej komunikacji autobusowej w Krakowie

W dniu 20.04. odbyły się uroczystości związane z 75-leciem uruchomienia miejskiej komunikacji autobusowej w Krakowie. Organizatorem obchodów było Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie, a głównym miejscem uroczystości stała się zajezdnia przy ul. św. Wawrzyńca na krakowskim Kazimierzu (obecnie Muzeum Inżynierii Miejskiej). W halach muzeum zaprezentowano również materiały historyczne związane z rozwojem krakowskiej komunikacji autobusowej, a na samej ul. św. Wawrzyńca MPK pokazano praktycznie cały tabor autobusowy jaki dzisiaj wyjeżdża na trasy: jelicze M120, M121MB, M181MB, scanie 113CLL i ALB, scanie OmniCity, MANa NG313 oraz autosana H6. Brakowało tylko MANa NG242 oraz jelicza M182MB.

Głównym punktem programu jednak stał się pokaz odrestaurowanego jelicza mex (nr 341) wraz z doczepą P01 (nr 608). O godzinie 10:45 miała miejsce oficjalna prezentacja zabytkowego pojazdu. Jelcz (nie bez problemów) przy dźwiękach orkiestry zakładowej MPK wjechał na teren muzeum od strony ul. Dajwór. Dodatkową atrakcją tego dnia stała się również możliwość przejażdżki ogorkiem na specjalnie uruchomionej tylko w tym dniu linii nr **300**. Trasa przejazdu wiodła z zajezdni przez Krakowską, Podzamcze, Franciszkańską, Grodzką do Rynku Głównego. Tutaj nasz weteran miał chwilę oddechu przy Kościele Mariackim, a następnie ruszał w drogę powrotną, robiąc rundę dookoła Rynku, następnie Grodzką, Starowiślną do zajezdni przy ul. św. Wawrzyńca (kółko ca. 2900 m). Jelczyk kursował w godzinach 13–15 co 60 minut, z tym że do 13 zdążył wykonać parę kursów ponad plan. Zainteresowanie zarówno ze strony mieszkańców jak i turystów było bardzo duże. Autobus pokonywał trasę wypełniony praktycznie w 100%. Na trasie przejazdu gromadzili się licznie miłośnicy takich okazji, którzy nie żalowali swoich aparatów fotograficznych ani kamer.

Dla uświetnienia obchodów organizatorzy uruchomili również specjalną linię tramwajową nr **0**, na której tradycyjnie można było zobaczyć takie wagony jak: 102N-203, SN1-37 (Graz), SN2+PN2 87+530 (Sanok). Linię poprowadzono również (a jakże) tradycyjną trasą: św. Wawrzyńca – pl. Wszystkich Św. – Podwale – Basztowa – Poczta Gł. – Starowiślna – św. Wawrzyńca (dł. trasy ca. 5370 m). Ciekawskim i żądnym wrażeń zapaleńcom klimatów komunikacyjnych dano możliwość zwiedzania z przewodnikiem (w postaci mistrza lub kierownika) wszystkich krakowskich zajezdni tramwajowych i autobusowych. I w tym momencie można mieć tylko jedną uwagę do organizatorów: obchody trwały tylko jeden dzień. Ciężko było pogodzić jazdę ogółem i grażówką z odkrywaniem tajemnic zajezdni MPK, gdyż, po prostu, było zbyt mało czasu. Szkoda, że w niedzielę nie było takiej możliwości.

Reasumując, należy się duży ukłon w kierunku organizatorów za miłe wrażenia i niesamowite (dla niektórych) przeżycia z okazji jubileuszu 75-lecia miejskiej komunikacji autobusowej w Krakowie.

Krzysztof Utracki

Od zera do autobusu

W tym roku koncertem Volvo obchodzi 75. urodziny. W ramach obchodów tej uroczystości zaplanowano również zwiedzanie fabryki dla osób zainteresowanych autobusami.

Najpierw dziesięciu miłośników, którzy jako pierwsi zadzwonili pod wskazany numer telefonu, zaproszono do sali konferencyjnej, gdzie pokrótce przedstawiono historię koncernu, a także jego obecny kształt. Zapoznano nas z historią wrocławskiej fabryki, która obecnie jest jedynym miejscem produkcji autobusów i trolejbusów miejskich serii volvo 7000 (zaprojektowanych w Polsce) oraz międzymiastowego modelu volvo 8700.

Następnie wyszliśmy z biurowca i zaczęliśmy zwiedzać halę produkcyjną. Oczywiście, ta część wycieczki była najciekawsza. W hali znajdują się cztery linie produkcyjne, obecnie na dwóch produkowany jest typ 7000, a na dwóch typ 8700, niemniej jednak zmiana rodzaju produkcji jest łatwa.

Na krótszych ciągach produkowane są podwozia

na eksport – m.in. pod double-deckery firmy Alexander z Azji. Volvo otrzymało zamówienie na 219 podwozi pod takie autobusy dla Hongkongu. Z takimi „gołymi” podwoziami wiąże się pewna historia. Otóż w trakcie pamiętnej powodzi we Wrocławiu, kiedy konieczna była ewakuacja fabryki, jeździły one przez cały Wrocław na suchy plac pod Ikeą.

Wrocławskie Centrum Przemysłowe Volvo należy do jednego z niewielu zakładów, w których produkcja autobusu jest kompletna, czyli zaczyna się od ramy. Następnie wykonywane jest podwozie, montowany silnik i budowana kratownica – właśnie w takiej kolejności.

Co ciekawe, oddzielnie produkowane są dachy – najpierw robi się sam szkielet, który jest wykonywany tam gdzie kratownice, a następnie jest on uzbrajany na specjalnych obrótnicach na antresoli. Jedynie ostatnie fazy – położenie nań warstwy aluminium bądź tworzywa sztucznego (w zależności od życzenia zamawiającego) oraz malowanie są wykonywane na dachu połączonym z autobusem.

Następnie nadwozie jest obkładane blachami, środek autobusu sklejką, a potem wykładzinami. Zdziwiło mnie, jak wcześniej montowane są systemy informacji pasażerskiej. Po zamontowaniu wszystkich blach, wewnętrznych wykładzin, okładzin oraz szyb bocznych, a także po pierwszym uruchomieniu silnika, autobus trafia do lakierni, gdzie jest malowany specjalną metodą „mokre na mokre”.

Po lakierowaniu wykonywany jest montaż całej reszty – przegubu, kłap w dachu, siedzeń dla pasażerów, itp. Warto dodać, że konstrukcja autobusów produkowanych we Wrocławiu jest bardzo elastyczna i pozwala na zaspokojenie wymogów różnych przewoźników – np. można zamówić volvo 7000 z, jakże przydatnymi przy braku klimatyzacji, przesuwającymi oknami. I tutaj nasunęła mi się taka refleksja, że większości naszych polskich przewoźników chyba nie chce się po prostu pomyśleć i przejrzeć listy opcji oferowanych przez fabryki autobusów.

Następnie zaproszono nas do dużo mniejszej hali testów, do której trafiają wszystkie autobusy, jak również podwozia eksportowe. Przeprowadza się tam, m.in., testy na specjalnych rolkach oraz

sprawdza szczelność. Zwłaszcza ten drugi proces wyglądał ciekawie – volvo 7000 dla MPK Łódź wjechało do specjalnej hali, gdzie przez pół godziny było poddawane wymyślnemu namaczaniu.

Całość procesu produkcji we wrocławskiej fabryce wywarła na mnie bardzo dobre wrażenie – w halach było czysto i tętniły one życiem, natomiast kosze na śmieci były ustawiane po kilka, na różnego rodzaju odpady.

W momencie zwiedzania, na liniach „7000” dominowały właśnie autobusy dla Łodzi, zaś spośród „8700” najwięcej było niskowejściowców dla szwedzkiego Swebusa, aczkolwiek było również kilka szwajcarskich Postbusów oraz mnóstwo innych pojazdów.

Na placu szczególną uwagę zwracały napędzane gazem volvo 7000A dla Nantes, a także volvo 7000 dla Aachen i Hamm, holenderskiego regionalnego Syntusa i kilku innych przewoźników z całego świata. Generalnie wszystkie opuszczają Polskę kompletnie – nawet z zainstalowanymi systemami informacji pasażerskiej.

Tutaj warto napisać kilka słów o ofercie Volvo: autobusy 7000 są oferowane również z napędem gazowym, a także jako trolejbusy z osprzętem Kiepe (7000T i 7000AT), zaś gama pojazdów serii 8700 jest również bardzo szeroka i obejmuje autobusy o różnych długościach, również na platformie TX (wtedy można wybierać między silnikami „na zwisie” i między osiami). Dostępny jest również lokalny niskowejściowiec, w którym wejścia przez pierwsze i drugie drzwi nie utrudniają schody.

Na rynku polskim oferowane są także turystyczne autobusy 9700 i 9900, które przyjeżdżają, odpowiednio, z dawnych zakładów Carrus w Finlandii i dawnej fabryki Drogmoeller w Niemczech (zresztą, flagowiec 9900 jest rozwinięciem konstrukcji znanego z linii Polskiego Expressu Warszawa – Wrocław autobusu B12-600).

Jednym słowem, dzięki Volvo autobusy zrobione w Polsce jeżdżą po całej Europie, a sądząc po wyglądzie fabryki – wstydu nam nie przynoszą.

Michał Wolański, SSKS Warszawa

Ikarusy 263 w Chebziu

Jednym z podwykonawców Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach jest Prywatne Przedsiębiorstwo Usługowo-Produkcyjne w Rudzie Śląskiej. Jego siedziba zlokalizowana jest w pobliżu kulturowej pętli Chebzie, po drugiej stronie torów kolejowych. Budynek zajezdni jest stary, zbudowany z czerwonej cegły.

Właścicielem rzeczonoego przedsiębiorstwa jest pan Henryk Zagozda. Zwyczajowo, pośród miłośników używa się nazwiska właściciela zamiast oficjalnej nazwy firmy. Jednak słowo „Zagozda” używane jest znacznie szerzej, bowiem stało się wręcz przysłowiowym określeniem wszystkiego, co w komunikacji miejskiej najgorsze. Różnego typu wynalazki taborowe, czy holowanie autobusu na miękkim holu, to w większości już przeszłość, jednak łaska przylgnęła...

Do dziś niewiele już zostało owych rumaków, z których każdy był inny, ale bez wątpienia niektórym warto się bliżej przyjrzeć. Jedną z największych ciekawostek taborowych w posiadaniu pana Zagozdy są ikarusy 263.

Autobus ikarus 263.01 był przeznaczony na rynek Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Był przystosowany do ruchu regionalnego, nie zaś do komunikacji miejskiej. Cechą charakterystyczną tego mo-

delu były drzwi na przednim i tylnym pomoście, podczas gdy w Niemczech wręcz króluje ustawienie drzwi z przodu i w środku autobusu. Autobus wyposażony jest w standardowy, najbardziej typowy dla ikarusów silnik RABA-MAN D2156.

Omawiany typ ma długość około 12 metrów, jest zatem dłuższy od standardowej 260-tki. Za przednimi i tylnymi drzwiami posiada dodatkowo małe szybki, po przeciwej stronie długość również jest skompensowana dodatkowymi oknami.

Bliższe szczegóły dotyczące obu posiadanych przez PUP ikarusów 263 znajdują się w tabeli:

typ	nr rejestracyjny	nr w LVB	rok prod.	nr podwozia	malowanie
IK263.01	SRS A346	55	1990	0111	żółto-
IK263.01	SRS A516	54	1990	0108	czerw.

Trzeba też wiedzieć, że oba te autobusy nie trafiły do Rudy Śląskiej bezpośrednio z Lipska. W końcu lat dziewięćdziesiątych Leipziger Verkehrsbetrieb odsprzedał je małej firmie z pobliskiej miejscowości Taucha i dopiero stamtąd trafiły na Górny Śląsk.

Nie jest do końca wyjaśniona kwestia przebudowy autobusów i dostosowania ich do ruchu miejskiego. W chwili obecnej oba wozy posiadają troje drzwi, bowiem w środkowej części zamontowano dodatkowe. Gdzie tego dokonano? – pewności nie ma.

Jest bardzo prawdopodobne, iż autobus nr SRS A346 został przebudowany już w Rudzie Śląskiej. Jeszcze przed wprowadzeniem go do eksploatacji, dokonano we własnym zakresie naprawy głównej. Wyremontowano wszelkie urządzenia i dokonano nawet prac blacharskich, co jest w śląskich warunkach dużym sukcesem. Niewykluczone, iż właśnie podczas tej naprawy autobus przestał być regionalnym i stał się miejskim – tak wskazuje logika.

Zupełnie odmiennie przedstawia się sprawa z drugim ikarusem. Ten pojazd, dla odmiany, prawdopodobnie już na terenie wschodnich landów obdarzony został środkowymi drzwiami. Zainstalowane wyświetlacze niemieckiej firmy Gorba wskazują na przeprowadzenie modyfikacji jeszcze w byłym NRD. Nie wydaje się, by w warsztatach na Chebziu dokonywano tak dalece idących przeróbek bez demontażu wyświetlaczy, zaś nie montowano by ich na powrót, gdyż, i tak, nie są używane. Ponadto, na niemiecki montaż wskazuje bardzo nietypowe umiejscowienie tylnego wyświetlacza, który nie jest umieszczony pod sufitem, lecz przy dolnej krawędzi tylnej szyby.

Reasumując, obok wielu innych ciekawostek taborowych w GOP, jeżdżą także dwa ikarusy 263. Smaczku dodaje fakt, że są przerobione z autobusów przeznaczonych do komunikacji regionalnej i to, najprawdopodobniej, w różnych warsztatach. Ich ogólny widok psują jedynie szpetne prostokątne przednie światła. Tym niemniej naprawdę warto zobaczyć te autobusy, bo to unikaty w naszym kraju.

Bartosz Mazur, KMTM Chorzów Batory
Ps. Bardzo dziękuję wszystkim, którzy przyczynili się do powstania tego tekstu.

Wielkie zamieszanie z powodu wyścigu

19 maja odbył się w Częstochowie wyścig kolarski o puchar Prezydenta Miasta, którego trasa oczywiście przebiegała przez samo centrum miasta, czyli przez Aleje NMP. Już w połowie tygodnia

na przystankach pojawiły się informacje o zmianach w trasach autobusów, podobnie zresztą, jak w internecie. Na pierwszy rzut oka opis wydawał się dość dokładny, jednak głębsza analiza mogła przeciętnego pasażera doprowadzić co najwyżej do rozstroju nerwowego i niczego więcej. O ile zmiany tras autobusów linii **12, 13, 18, 21, 26, 27, 28, 50** (kierunek Kłobuck) i **61** były dość standardowe i dziwić nie powinny, to reszta stanowiła układ iście turystyczny i w dodatku zawierający błędy. Mianowicie, na skrzyżowaniu ulic Kościuszki, Wolności i II alei NMP dopuszczono ruch prostopadle do alei NMP oraz prawoskręty z Wolności w II aleję i z II alei w Kościuszki. W związku z tym, linie **14** i **17** w kierunku Aniolowa miały kursować bez zmian. Moje pierwsze skojarzenie było takie, że przeciwieństwo linii **22** w kierunku Rolniczej korzysta dokładnie z tej samej trasy. Na e-mailowe zapytanie skierowane do Studium Ruchu otrzymałem podziękowanie za zwrócenie uwagi na błąd w druku i zapewnienie, że **22** oczywiście w tym kierunku pojedzie bez zmian. Dziwnym trafem nie dopatrzyłem się na „normalnej” trasie kursu około godziny 14:25, ale może „wypadł” lub zapomniano zmienić mapki objazdów dla kierowców, bo po co sobie robić kłopot?

Jeśli linia **22** była błędem drukarskim, to dlaczego, przykładem innych okoliczności objazdowych, nie puszczono trasą przez Sobieskiego – Wolności linii **11, 15, 23**? Chyba tylko po to, żeby „ułatwić” dojazd z dzielnicy Trzech Wieszczów do centrum. Podobnie, w stronę Sobieskiego, mogłyby jechać **15, 22, 25** przez Wolności i Sobieskiego, skoro mogła bez zmian kursować linia **50** w kierunku Focha.

W informacji o objazdach dostrzegłem jeszcze jedną sporą gafę drukarską, mianowicie wśród autobusów, które miały podlegać objazdom, pojawiła się linia **18bis**. Linia ta, owszem, istniała jak kilka innych bisów, ale dość dawno i obecnie jest to po prostu linia **18** oznaczona w rozkładzie literką „B”, podobnie jak na wyświetlaczach elektronicznych autobusów. Nigdzie na tablicach autobusowych nie znajdziemy już **18bis**. O tym, że autobus jedzie na Bursztynową dowiemy się tylko z żółtej tabliczki z napisem BURSZTYNOWA. Na podobnej zasadzie kursują **13, 19, 28** do Walcowni Blach Grubych oraz **11** do Koksowni, no i bardzo rzadko **14** z napisem RZĄSAWA PKP. W wypadku tej ostatniej wprowadzenie dla takich kursów nazwy z bismem narobiłoby niezłego mętliku, gdyż linia **14bis** już egzystuje na innych zasadach. Ale coś za coś. Jest **18bis**, a nie ma **3**. Niby to linia do marketu – bezpłatna, ale jednak kursuje i obsługują ją dwa przeguby MPK. Tradycyjnie, jadąc z Focha al. Jana Pawła zajeżdżały na plac Daszyńskiego po to, aby chwilę później powrócić do al. Jana Pawła. W stronę powrotną analogicznie. Być może szefostwo MPK doszło do wniosku, że stali klienci wiedzą, gdzie szukać autobusów. Ostatecznie przeciwieństwo jest jeszcze firma taksówkowa, która na dojazdy do i z marketu ma specjalne zniżki. A MPK co ma dostać, to i tak dostanie za tę bezpłatną linię od włodarzy sklepu.

Tyle komentarza co do samych planów objazdów. Jeszcze trochę faktów. Zakładano, że objazdy wystąpią w godzinach 8–16. Specjalnie wybrałem się w podróż z Tysiąclecia do dzielnicy Trzech Wieszczów około 16:05. I tu, jak z resztą się spodziewałem, był totalny bałagan. Odjeżdżające prawie o tej samej godzinie z al. AK (Montex) autobusy linii **15, 22, 25** pojechały w różny sposób. Otóż **15** i **25** objazdem mimo tego, że gołym okiem można było stwierdzić, że drogi do al. NMP są wszystkie już

dawno otwarte dla ruchu. Pochwały godny jest natomiast kierowca autobusu linii **22**, który zgodnie z instrukcją pojechał już normalną trasą i nie woził powietrza. Najzabawniejszy był zabłąkany autobus linii **18**, który uparcie pojechał objazdem al. Jana Pawła około 16:15, chwilę wcześniej przejeżdżając

obok odblokowanej dla ruchu III al. NMP. Dość zabawnie wyglądali ludzie, którzy na skrzyżowaniach ganiłi na czerwonych światłach między przystankami, albo czekali „do skutku”. Nie zauważyłem żadnego wozu MPK na wlotach w ulicę prowadzącą do zamkniętych Alej, milczało też CB Radio

i telefony komórkowe, w które wyposażeni są kierowcy. Kursująca tego dnia jako nieliczna bez objazdów linia **16** cieszyła się jeszcze większym niż zwykle powodzeniem. Niestety obsługiwana była, jak na złość, najmniejszymi autobusami.

Janusz Karlikowski

Nowinki z Pyrogradu

Między przystankami

● **30-lecie MKD.** Z okazji obchodów 30-lecia Maltańskiej Kolei Dziecięcej, 22.06. KMPS uruchomi specjalną linię tramwajową **22** na trasie: Zawady – Gwarna, obsługiwaną historycznym zestawem N+ND oraz wagonem 13N, dowożącą chętnych z miasta. Będą obowiązywać bilety linii turystycznej.

● **Rezerwy.** 13.05. na linii **2** jeździł sobie holender 871 a dzień później jego kolega 868 obsługiwał **2/8**.

● **Kolejny remont – kolejne objazdy.** Od poniedziałku 13.05. do niedzieli 26.05. trwa remont torowiska na skrzyżowaniu ulic Garbary / Małe Garbary / Estkowskiego. W związku z prowadzonymi pracami, tramwaje skierowano następującymi objazdami:

- linia nr **1**: Ogrody – Dąbrowskiego – Fredry – Gwarna – Św. Marcin – Marcinkowskiego – Podgórna – (powrót: ... – Podgórna – Marcinkowskiego – pl. Wolności – 27 Grudnia – Fredry – ...) Strzelecka – Królowej Jadwigi – r. Rataje – Jana Pawła II – Trasa Kórnicka – ... – Junikowo;
- linia nr **4**: Połabska – ... – plac Wielkopolski.
- linia nr **7**: Ogrody – ... – r. Śródką – Warszawska – Miłostowo.
- linia nr **8**: Górczyn – ... – plac Wielkopolski.

Na czas remontu uruchomiono także dodatkową linię tramwajową nr **16** na trasie Zawady – r. Śródką – r. Rataje – r. Staroleka – Staroleka. Ponadto, na wyłączonym z ruchu tramwajowego odcinku od r. Śródką do placu Wielkopolskiego kursują autobusy **Za tramwaj** po trasie: Śródką Dworzec – Wyszyńskiego – Estkowskiego – Małe Garbary – Solna – Marcinkowskiego – 23 Lutego – plac Wielkopolski – Solna – Małe Garbary – Estkowskiego – Wyszyńskiego – Śródką Dworzec. Utrudnienia w ruchu samochodowym spowodowały także zmianę tras autobusów linii nr **74** i **90**, jadących w kierunku Winiograd oraz **N33** jadących w kierunku Miłostowa. Wozny te skierowano objazdem ulicami Mostową,

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**.

Chwaliszewo do ulicy Estkowskiego. Dla tego kierunku przystanek Wielka przeniesiono z ulicy Garbary na ulicę Mostową.

● **Dziękujemy.** Serdeczne podziękowania składamy kierowcy niezidentyfikowanego MANa, który obsługiwał 9.05. jedną z brygad linii **A**. Już ruszył z przystanku Gwarna, zamierzając skręcić w Św. Marcin w stronę r. Kaponiera, lecz gdy dostrzegł dobiegającą pasażerkę, zatrzymał pojazd i wpuścił ją do środka. Całe szczęście, że takich sympatycznych gestów spotyka się coraz więcej.

● **Zastłyszane.** Przed kilkoma dniami do tramwaju linii **9**, jadącego wieczorem przez centrum, wsiadł niezidentyfikowany osobnik płci męskiej, strojny w suknię plugawą. Zajął miejsce siedzące, po czym zapalił papierosa. Wywołało to zdecydowaną reakcję motorniczego, który wybiegł z kabiny z gaśnicą, krzyżując: „Zgasić ci tego ćmika?” Propozycja została odrzucona; palacz skromnie zgasił papierosa.

● **1512 po NG.** 21.05. został zauważony ikarus 1512 po NG. Jeździł na **Za tramwaju**. Odremontowany jest w podobny sposób jak ekologii (posiada listwy i żółtą atrapę) z tym, że na przedzie ma jeszcze nietypową czarną listwę. Oczywiście, posiada pikselowe wyświetlacze zewnętrzne.

● **Powrót na trasę.** Po wykonanej w ZNA Biskupice naprawie wypadkowej, do ruchu liniowego powrócił ikarus 280-1537. Większa część nadwozia błyszczy świeżym lakierem, a tylna ściana pojazdu zyskała czarne listwy znane z autobusów poddanych NG tamże. Ciekawostką jest zachowanie w autobusie zielonego malowania wewnętrznych powierzchni drzwi.

● **Żółte felgi.** Spora ilość autobusów z zajezdni przy ul. Warszawskiej zyskała w ostatnich dniach żółty lakier na felgach.

● **Autobusem na Juwenalia.** W środę 15.05. z okazji Juwenaliów uruchomiona została specjalna linia autobusowa **Juwenalia 2002**. Obsługiwał ją Wydział Autobusowy A1. Busy jeździły w godzinach 14:00–4:00 z następującą częstotliwością: co 25 minut w godzinach 14:00–18:00, co 15 minut pomiędzy 18:00 a 23:00 i co 20 minut w godzinach 23:00–4:00. Trasa wiodła następującymi ulicami: Zagonowa – Słowiańska – Wojska Polskiego – Niestachowska – Przybyszewskiego – Marceleńska – Polna – Bukowska – Św. Marcin – al. Niepodległości – Królowej Jadwigi – Jana Pawła II – Kórnicka – Piotrowo – Berdychowo – Majakowskiego – Chartowo (nawrót przy Statoil). Przystanki były zlokalizowane jedynie przy akademikach i uczelniach. Przejazd był bezpłatny. Na linii zauważyliśmy, m.in., trzy zemony i ikarusa 260.

● **Już normalny.** W zestawie 140+141 wymieniono kierunkowskazy. Stare, historyczne zostały zastąpione nowymi, okrągłymi, takimi samymi jak w modernizowanych wagonach generacji 105N.

● **Połówkowce atakują.** Gdy 2 maja widzieliśmy zjeżdżający „po słowacku” na S1 zestaw 180+179, nabraliśmy obaw, że zniknie jedyny półtowkowy pantograf w Poznaniu. Na szczęście, tak się nie stało. Nadto okazało się, że odbieraki typu OTK2 otrzymały pierwsze wozny zestawów 92+91 i 224+223 (oba jeżdżą z podniesionymi pierwszymi

pantografami).

● **Wróciły do ZNT.** Na Gajową wróciły naprawione pudła wagonów 158 i 127. Trwa dyskusja, by przenumerować ten skład na 104”+103”, tak by numery stopiatek były po kolei, a ponadto w przyszłości wagon H-2033 mógł otrzymać swój oryginalny numer 158.

● **Reklamacja.** Do ZNT wrócił historyczny zestaw N+ND. Poprawiane będzie, m.in., działanie hamulca ręcznego i solenoidowego oraz nastawnicy.

● **Więci z Madaliny.** Doczepka 1811 jest już całkowicie wybebeszona i czeka na pocięcie. Oprócz tego trwają prace przy ratowaniu GT8-670. W chwili obecnej wagon ma wyciętą mordkę. Ponadto, 15.05. na S2 objawił się frankfurcki N-804, który w Poznaniu otrzymał numer 682.

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

Magazyn 995

01.05. W Święto Pracy na skrzyżowaniu Al. Niepodległości i Nowowiejskiego kierujący BMW skręcając w lewo z al. Niepodległości nie ustąpił pierwszeństwa **68/7** (MAN 1030) pędzącemu z Podolan. W wyniku wypadku ranni zostali pasażerka autobusu i kierowca przemieszłego BMW. Po 65 minutach holownik zaciągnął autobus z rozbitym przodem (zbite obie przednie szyby i uszkodzone pierwsze drzwi) na Kaczą.

01.05. Wieczorem na pętli Stomil połamała pantograf w pierwszym wagonie rezerwa za piątkę (206+205). Uszkodzony tramwaj po 37 minutach zholował na S1 holownik. Jedną piątkę skierowano przez Starolekę.

03.05. Na 10 minut został zatrzymany ruch na skrzyżowaniu ulic Garbary i Grobla. Stały autobusy linii **74** i **90**. Spowodowane to było przemarszem grupy ludzi świętującej uchwalenie konstytucji 3 Maja.

06.05. Po południu nietrzeźwy pasażer helmuta 614 (**9/6**), jadącego ul. Podgórną w stronę Strzeleckiej, uznał jazdę za zbyt głośną i... otworzył ręcznie czwarte drzwi, przez które następnie wypadł. Motorniczy widząc w lusterku wypadającego człowieka, awaryjnie zatrzymał bimbe. „Miłośnika ciszy” do szpitala zabrało na sygnale (z pewnością głośnym) pogotowie. Zdarzenie to spowodowało 21-minutowe wstrzymanie w jednym kierunku.

06.05. Na ul. 28 Czerwca przy Szpitalu Ortopedycznym doszło do półgodzinnego postoju spowodowanego rozłączeniem jazdy w wagonie 210 (skład 210+209, brygada **2/5**). Tramwaj na Głogowską zepchnął holender 876 (**9/10**).

07.05. O godzinie 13:25 na stacji Kurpińskiego zaczęły się bić 3 osoby. Bójka następnie przeniosła się do wnętrza **12/2** (tatra nr 403) jadącej na Sobieskiego. W czasie ww. incydentu jeden z uczestników rzucił do wnętrza tramwaju 5 kamieni, powodując rozbicie uchylnej szyby z prawej strony i dwóch kloszy. Sprawcy zbiegli przed przyjazdem policji. Przerwa w kursowaniu trwała do 13:50. Na-

stępnie bimba zjechała na Forteczna.

07.05. Na pętli Miłostowo podczas wjazdu z przystanku końcowego na wewnętrzny tor 6/4 (188+187) zahaczyła lusterkiem o stojącą na zewnątrz torze 8/2 (GT8-666) powodując w niej zbiecie ostatniej bocznej lewej szyby. Helmut, oczywiście, zjechał do zajezdni, a stopiątką pozostała na linii.

08.05. O godzinie 14:45 na przejściu dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Bukowskiej i Roosevelta doszło do potrącenia pieszego. Mężczyzna szedł w stronę MTP rozmawiając przez komórkę. Chcąc uniknąć spotkania trzeciego stopnia z tramwajem jadącym w kierunku Kaponiery, cofnął się i został potrącony przez 15/2 (105N/2-400) jadącą z Sobieskiego. Poszkodowanego zabrano pogotowie. Przerwa trwała do godziny 15:03, a na zablokowanym odcinku stało 8 tramwajów.

09.05. Po południu na skrzyżowaniu ul. Głogowskiej i Kotowo miała miejsce kolizja autobusu linii 56/2 (Ikarus 1145) udającego się do Żabikowa i samochodu ciężarowego marki MAN. Autobus wykonywał manewr skrętu w lewo w ul. Kotowo, a samochód jechał ul. Głogowską w kierunku Komornik. Ikarus doznał przytarcia i wgniecenia tylnego narożnika z prawej strony oraz zderzaka. MAN miał uszkodzony lewy przedni narożnik. Przerwa w kursowaniu autobusu trwała około 2 godzin, poczym powrócił na linię. Do tej pory kursy za niego wykonywała rezerwa.

11.05. Wieczorem na skrzyżowaniu ulic Grunwaldzkiej i Wojskowej na brak rozruchu zachorowała glizda obsługująca 15/5. Uszkodzoną bimbę na S1 zepchnęła 6/2 (148+149). Przerwa trwała 13 minut.

11.05. O wpół do pierwszej na ul. Podwałe połamała sobie pantograf 11/3 (228+227) jadąca w kierunku Piątkowskiej. Przy okazji wykrzywił się wysięgnik na słupie trakcyjnym. Przerwa w ruchu bimba trwała do 13:15. 7 i 11 kierowano w tym czasie na Miłostowo.

11.05. Była godzina 17:42. Na ul. Koszalińskiej (na wysokości Szkoły Rolniczej) zaszła reakcja domino: słup energetyczny obalił się na drzewo, a to z kolei na jezdnię. Spowodowało to wstrzymanie ruchu kołowego w obu kierunkach. O 18:20 wprowadzono objazd dla linii 64 i 95 ulicami Podolańska, Lutycka, Szczawnicka, Druskiennicka, Zakopiańska Biskupińska i Koszalińska. 10 minut później autobusy tych linii oraz linii 60 zostały zablokowane na skrzyżowaniu Zakopiańskiej i Kartuskiej. Przyczyną tego było zderzenie trzech pojazdów, w którym śmierć poniosła jedna osoba. Powstały korek uniemożliwił wycofanie dwóch autobusów linii 60, jednego 64 i jednego 95. O godzinie 19:00 uruchomiono objazd objazdu prowadzący ulicami Koszalińska, Gołęcińska, Lutycka i Podolańska. Na ul. Koszalińskiej ruch przywrócono dopiero o godzinie 20:20. Do tego

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
tramwaje					
115+116	-	barwy MPK	Rexona	srebro-czerwony	-
120+119	Netia 1055	biało-czerwono-niebieski	-	żółto-pomarańczowy	podkład pod reklamę
148+149	Peugeot	biało-niebieski	Inter Cars	niebiesko-biały	-
156+157	Kupiec Poznański	biały	Kupiec Poznański	niebiesko-biały	reklama naklejana
174+173	-	barwy MPK	Rexona	biało-zielony	-
260+259	Hit	czerwono-biało-niebieski	-	barwy MPK	po NG
338+339	Polifarb Dębica	biały	-	barwy MPK	-
680	-	-	-	żółty	oryginalne niemieckie malowanie
autobusy					
1211	Oriflame	niebieski	-	barwy MPK	-
1401	Heros Life	żółto-niebieski	-	barwy MPK	-
1407	WTL	biały	-	biały	podkład po poprzedniej reklamie
1512	Farby z Jeżem	żółty	-	barwy MPK	po NG

opracował Łukasz Nowicki

czasu każdą z ww. linii wzmocniono jedną rezerwą.
12.05. O godzinie 13:25 na krzyżówce Zamenhofs i Obrzycy kierujący BMW jadąc ul. Zamenhofs w kierunku r. Rataje, podczas zawracania, wjechał bezpośrednio pod maskę wozu 296+297. Była to 13/8 prowadzona przez Łowcę Masek w kierunku Junikowa. W wyniku wypadku ciężko ranne zostały 2 osoby jadące samochodem. „Buma” pozbyła się przodu i lewej strony; pogięciu uległ nawet dach. O 14:10 tramwaj z rozbitym przodem i podrapanym prawym bokiem zjechał na S3. Do tego czasu tramwaje kierowano przez GTR, a na odcinku r. Rataje – r. Starołęka kursował zatramwaj.
13.05. O godzinie 12:06 nad r. Kaponiera został uszkodzony drut jezdny, co wiązało się ze zmianą tras niektórych linii. I tak: od 12:43 do 13:03 tramwaje od Mostu Teatralnego kierowane były ulicami Fredry – Gwarna – Św. Marcin, a linia 2 ze Św. Marcina skręcała w prawo w Roosevelta, a następnie w lewo w Dąbrowskiego. Pozostałe kierunki były przejezdne i na nich ruch odbywał się bez zakłóceń.
14.05. Wieczorem na stacji Serbska doszło do bójki, w której udział wzięło około 10 osób. Jeden z jej uczestników, po uderzeniu butem w głowę, wpadł na bok drugiego wagonu 14/5 (skład 120+119) jadącej w kierunku Górczyna. Następnie osunął się na torowisko. Z urazem głowy pogotowie zabrano go do szpitala. Ruch był wstrzymany przez 25 minut.
14.05. O godzinie 18:38 na pętli Budziszyska składzik 150+151 (6/6) zaczął wjeżdżać na wewnętrzny tor, a miał wjechać na środkowy. W związku z tym tramwaj chciano wycofać, lecz

manewr ten spowodował wykolejenie całego drugiego wozu na zwrotnicy. Wstawił go na tory Krupp przy wyłączonym o 18:56 napięciu na pętli i ul. Grunwaldzkiej. Po dokonaniu przełączeń w podstacji, o 19:14 na ul. Grunwaldzkiej włączono zasilanie. Na pętli ruch wznowiono dopiero o 19:35. Tramwaje linii 6 i 15 kierowano do tego czasu do Junikowa. Pechową bimbę skierowano do zajezdni, gdzie stwierdzono uszkodzenie gniazda sterowania.

15.05. W południe na skrzyżowaniu ulic Głogowskiej i Sczanieckiej 5/1 (146+147) zaatakowała 8/3 (holender 879) stojąca na przystanku. Obydwa tramwaje udawały się w stronę Górczyna. Wagon 146 nabawił się wgniecen na przedniej ścianie, natomiast w holendrze lekko ucierpiało poszycie tylnej ściany. Tramwaje skierowały się na pętlę Górczyn, skąd po godzinie powróciły na trasy.

16.05. Po południu na ul. Roosevelta (przy wjeździe na PST) na tył stojącej 12/1 (336+337) udającej się w stronę Sobieskiego najechała 3/1 (1G-866) udająca się na Wilczak. Przerwa w ruchu trwała 8 minut. Oba tramwaje skierowano do pętli Sobieskiego, a następnie wróciły na swoje trasy.

17.05. W południe przed r. Kaponiera od strony ul. Bukowskiej na stojącej 8/4 (GT8-658) najechała 15/4 (190+189) kierująca się na Sobieskiego. Stopiątkę z oberwanym przednim zderzakiem zepchnęła na S1 12/5 (290+291), natomiast helmut z wgniecionym tyłkiem i zbitą tylną lewą szybą udał się na Madalińskiego. Przerwa w ruchu trwała kwadrans.

Natalia Rychlewicz



Sport na wałach

Wioząca nas dwójka skręciła już w ul. Królowej Jadwigi. Znajdujemy się teraz na środku dwupasmowej alei z dwoma rzędami drzew rosnącymi pomiędzy jezdniami a torowiskiem. Prawa strona

drogi, dziś zabudowana, to teren po XIX-wiecznych wałach obronnych okalających Poznań. Wzdłuż nich przebiegały dwa ciągi dróg: po stronie wewnętrznej (dzisiejsze ulice: Kościuszki, Krakowska, Kazimierza Wielkiego) i zewnętrznej (obecne: al. Niepodległości i Królowej Jadwigi). Kiedy na początku XX wieku zniesiono wały, zewnętrzny pierścień uliczny przekształcił się – zgodnie z planami architekta Stübena – w pas ringów okalających śródmieście. Przy nich miały powstawać najokazalsze budowle, a dla podkreślenia reprezentacyjnego ich charakteru otrzymały nazwy pochodzące od ty-

tułów pruskich dostojników: był i Kaiserring (ring cesarski), i Königsring (królewski), Kurfürsten-, Margrafen- i Burggrafening. Naszemu odcinkowi pomiędzy Strzelecką a Półwiejską patrolowali burgrafowie. Po odzyskaniu niepodległości Polacy utrzymali „monarchistyczny” charakter arterii, nadając ulicom imiona naszych władców. Królowa Jadwiga otrzymała „w opiekę” część na wschód od Półwiejskiej, a w czasach PRL zastępował ją Julian Marchlewski.

Ruszając z przystanku patrzymy w lewo. Aż do lat 30. XX wieku zajmowały ten obszar jedynie łąki,

bagna i nieużytki; środkiem nich płynął mocno zanieczyszczony, wręcz cuchnący strumień nazywany potocznie „rowem austriackim”. Prawdopodobnie był on pozostałością dawnej rzeczki płynącej z okolic dzisiejszej ul. Matejki wzdłuż ul. Kanałowej (stąd jej nazwa), przecinającej obecne tory kolejowe, Wildę i kierującej się do Warty. Nazwę zawdzięczał temu, że w latach 1866–67 do prac przy jego regulacji zatrudniono jeńców z wojny prusko-austriackiej. Błonia wokół niego stały się świadkami narodzin poznańskiej piłki nożnej, a w 1922 r. stanął tu stadion, na którym trenowali (czyli po poznańsku: ibowali się, od niemieckiego üben – ćwiczyć) druhowie z Towarzystwa Gimnastycznego Sokół (patrz: odc. 32). W latach 30. urządzono także park sportowy z boiskami położonymi wzdłuż Wałów Jadwigi, wytyczono i zazieleniono ul. Olimpijską i Maratońską oraz zagospodarowano otoczenie Stadionu Miejskiego, do którego zaraz dojeżdżamy.

Na razie jednak oglądamy jednopiętrowy, znacznie przeszklony budynek rektoratu Akademii Wychowania Fizycznego, zbudowany w latach 1966–72 według projektu Marka Leykama (twórcy m.in. Okraślaka). Sama uczelnia sięga korzeniami znacznie dalej, bo roku 1919, kiedy na Wydziale Filozoficznym Uniwersytetu Poznańskiego utworzono Katedrę Higieny Szkolnej i Teorii Wychowania Fizycznego. Po wojnie Studium Wychowania Fizycznego przekształcono – razem z Wydziałem Lekarskim – w Akademię Lekarską (dziś Medyczną). Samodzielność Wyższa Szkoła Wychowania Fizycznego uzyskała w 1950 r., od 1973 jest Akademią, a od 1982 – nosi imię dra Eugeniusza Piaseckiego. Jednak za najstarszą uczelnię sportową w Polsce uważa się AWF na warszawskich Bielanach, która powstała w 1938 r. A nieprawda! Nie w 1938, tylko w 1921, i w dodatku w... Poznaniu! Założył ją w poznańskich koszarach przy ul. Marceilińskiej ppłk Walerian Sikorski, absolwent Królewskiego Instytutu Gimnastycznego w Sztokholmie. Centralna Szkoła Wojskowa Gimnastyki i Sportu miała kształcić instruktorów, nauczycieli wf i trenerów dla wojska. Uczelnia zyskała dużą renomę w świecie: boksu i sztuk walki uczył w niej sam sławny Feliks Stamm, po wojnie trener znakomitych polskich bokserów, mistrzów olimpijskich i świata (amatorskich). Lekkoatletów trenował Fin Harald Handwargh, twórca sukcesów legendy długich dystansów – Paavo Nurmiego. W 1926 r. nowy komendant placówki, ppłk W. Osmólski, z przyczyn politycznych przeniósł uczelnię do stolicy.

Za budynkiem Akademii widzimy boisko lekkoatletyczne. To jeden z elementów wspomnianego „parku sportowego”. Dziś już nieczynne, pozbawione urządzeń sportowych i ławek na trybunach, oczekuje na inwestora, który je zagospodaruje. Nieciekawym widok, więc obejrzymy się w prawo. Obok najstarszej przy ul. Królowej Jadwigi kamienicy, pochodzącej z pierwszego dziesięciolecia XX wieku, odchodzi w bok krótka ul. Karmelicka. Przed wojną zwana Placem Karmelickim, gdyż rzeczywistość jej szerokość – razem ze sporym skwerem – niewiele ustępuje długości. Nazwy wyjaśnić nie trzeba – jej perspektywę zamyka okazały kościół Karmelitów p.w. Bożego Ciała (patrz: odc. 31). Drugi okazały budynek przy Karmelickiej to gmach VI L.O. im. Ignacego Jana Paderewskiego (popularny „Paderek”), przed wojną będący siedzibą prywatnego niemieckiego gimnazjum im. Schillera. Na samym placu w latach 20. i 30. odbywały się coroczne konkursy na najlepiej utrzymanego konia dorożkar-

skiego. Organizowało je Towarzystwo Opieki nad Zwierzętami, a w jury zasiadali, m.in., aktualny dyrektor ZOO, profesorowie Uniwersytetu Poznańskiego czy przedstawiciele władz miasta.

I znów kierujemy wzrok na lewo. W perspektywie mijanej właśnie ul. Maratońskiej widać już ziemne trybuny stadionu im. Edmunda Szyca. Obiekt ten powstał, jak wiele innych w Poznaniu, w związku z Powszechną Wystawą Krajową (PeWuKa) w 1929 r., zgodnie z koncepcją radcy Sylwestra Pajzdarskiego. Stadion miał żelbetonową trybunę główną, przykrytą również betonowym dachem. Niestety, popełniono błędy przy projektowaniu i budowie konstrukcji. Wybrano metodę fundamentowania na palach, zupełnie nie nadającą się na podmokłe, wildecko-dębińskie grunty. Dodatkowo budując „na wyścigi”, aby tylko zdążyć na otwarcie wystawy, dopuszczono się licznych zaniedbań. W dniu otwarcia wystawy chętnych do obejrzenia popisów artystycznych i sportowych było więcej niż miejsc. Wykorzystując zamieszanie, na stadion obliczony dla 80 tys. widzów dostało się około 120 tys. ludzi! Staba konstrukcja trybuny zaczęła pękać! Kierownik Policji Budowlanej, inż. Zaus rozstawił swoich ludzi pod trybuną – mieli dokładnie obserwować zachowanie belek. O możliwości katastrofy powiadomiono też goszczącego na imprezie prezydenta RP, Ignacego Mościckiego. Żeby nie wzbudzać paniki, prezydent dotrwał do przerwy w zawodach i dopiero wtedy opuścił zagrożony obiekt. Ale choć konstrukcja rysowała się coraz bardziej, trybuna szczęśliwie wytrzymała. Po zakończeniu PeWuKi powołano komisję urzędu miasta dla zbadania przyczyn wypadku. Znalaziono liczne błędy konstrukcyjne, ale nie potrafiono wytłumaczyć, dlaczego trybuna nadal pęka, choć stadion jest już zamknięty dla publiczności? Ekspertyzy użytego betonu nie wykazały wad materiałowych. Zagadkę pomógł rozwiązać pewien robotnik, który – zwolniony z pracy w stawiającej stadion firmie Hoffmann – opowiedział naczelnikowi wydziału budownictwa, inż. Czarneckiemu, o oszustwach na budowie. Zdradził, że próbki badane przez komisję betonu zostały podmienione! Opowiedział, jak oszukiwano niedoświadczonego kierownika budowy (stadion był jego pierwszym zadaniem zaraz po złożeniu egzaminów w Szkole Budownictwa przy Łąkowej). Otóż: zamiast zabetonowywać przewidziane projektem 8-metrowe pale fundamentowe, wiercono grunt na 3 m, wsypano trochę żwiru i pokazywano kierownikowi, że już osiągnięto twardy grunt i można lać beton, na co ten niedoświadczony budowlaniec się godził! Sprawa sądowa przeciwko firmie Hoffmann ciągnęła się latami i ostatecznie zakończyła się umorzeniem. Sąd żądał dowodów, a odkopanie wszystkich pali byłoby droższe niż zburzenie stadionu i budowa nowego. Do II wojny światowej trybuna stadionu nie była już dostępna dla widzów. W czasie okupacji stadion był jednym z oddziałów obozu karno-śledczego dla ludności żydowskiej. Egzekucje upamiętnia obelisk w postaci bloku kamiennego z płaskorzeźbą żydowskiego świecznika rytualnego. Odsłonięto go w 1983 r., w 40 rocznicę wybuchu powstania w Getcie Warszawskim, a w 1988 dobudowano ogrodzenie z łańcuchów.

Po wojnie znów wrócił do sport. W latach 50. betonowe trybuny zamieniono na wały ziemne, a sam obiekt otrzymał imię 22 Lipca. W 1974 r., z okazji centralnych dożynek odbywających się w Poznaniu z udziałem E. Gierka, dobudowano pawilon prasowy oraz bramę wjazdową od strony wschodniej. Bramę tę wykorzystywali także kolarze, gdyż na

stadionie urządzano finisze etapów popularnego Wyścigu Pokoju, a oglądało je zwykle ponad 50 tys. kibiców. Rekordową widownię miał też mecz piłkarski decydujący o awansie do I ligi z udziałem Lecha Poznań i Zawiszy Bydgoszcz. 60 tys. osób fetowało w 1972 r. powrót lubianego w Wielkopolsce „Kolejorza”, po 9 latach nieobecności, do futbolowej ekstraklasy. Później już nigdy nie przychodziły tu takie tłumy. Obiekt administrowany przez zakłady Cegielskiego (zakład patronacki Klubu Sportowego Warta) zaczął podupadać. W 1990 r. zmieniono jego nazwę – patronem został Edmund Szyca, jeden z założycieli Warty. Pod koniec XX wieku klub sprzedał niepotrzebny stadion duńskiej firmie, która chciała wybudować tutaj centrum handlowe. Pomysł zablokowały władze miasta, gdyż kłócił się z planem zagospodarowania terenu, przeznaczanego na sport, rekreację i rozrywkę. W 2001 r. zapadła decyzja o rozbiórce. Rozpocząć się ona powinna niebawem, gdyż ruina grozi zawaleniem.

Również boisko hokejowe znalazło nabywcę. Na miejscu bezużytecznego placu (w hokeja gra się dziś prawie wyłącznie na sztucznej trawie) oglądamy nowoczesny gmach Multikina, pierwszego w Polsce (choć już nie jedyne) kompleksu kinowego o ośmiu salach projekcyjnych. Warto dodać, że po otwarciu placówki ilość miejsc w kinach w mieście zwiększyła się dwukrotnie.

Przystanek Półwiejska! Znów się zatrzymujemy przed kolejną zmianą kierunku jazdy. Przy następnym spotkaniu obejrzymy sobie skrzyżowanie, na którym torów było kiedyś więcej, a jeszcze wcześniej stała kolejna z miejskich bram. Potem wjeżdżamy na jedną z najstarszych tras tramwajowych w Poznaniu i zaczniemy zwiedzać dzielnicę Wilda. A może... Łazarz? To całkiem możliwe... Do zobaczenia na trasie!

Piotr Dutkiewicz

Źródła:

Z. Zakrzewski *Przechadzki po Poznaniu lat międzywojennych*. Urząd Miasta Poznania, Wydział Kultury 1974.

Poznań od A do Z pod red. W. Łęckiego i P. Maluskiewicza. Kurpisz 1998.

M. Januszkiewicz, A. Pleskaczyński *I haj viva! Poznanci*. Kruszona 2001.

W. Czarnecki *To był też mój Poznań*. Wyd. Poznańskie 1987.

E. Goliński *Pomniki Poznania*. Quadra 2001.

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 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.