

# PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik  
miłośników komunikacji

nr 10 (10)  
4 czerwca 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

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

## Z kraju i ze świata

■ **Białystok (autobus).** W związku z zamknięciem dla ruchu Rynku Kościuszki od 15:00 31 maja do 22:00 2 czerwca autobusy, których trasa przebiega ulicą Lipową (**2, 4, 5, 7, 21, 21s**), kursowały al. Piłsudskiego.

■ **Białystok (autobus).** Z bliżej nieznaných powodów z pojazdów KPK (głównie MANów) poznikały kolorowe naklejki „KPK BIAŁYSTOK” umieszczone z tyłu nad numerem taborowym i z przodu pod tym numerem; natomiast te z boku pozostały. Teraz w miejscu gdzie były, pozostał ślad i wygląda to nieciekawie.

■ **Bydgoszcz (autobus).** 22.05. rozpoczął się kolejny etap budowy węzła zachodniego (połączenie ulic Zygmunta Augusta i Zaświat). W związku z zamknięciem dla ruchu części ul. Zygmunta Augusta, autobusy linii **62** kończą bieg przy dworcu PKP.

■ **Bytom (autobus).** PKM Bytom nabył kolejne dwa ikarusy 280. Pochodzą z Włocławka i były ostatnimi autobusami przegubowymi w tym mieście. W Bytomiu ex-631 to 7240 a, najprawdopodobniej, 7239 to „brakujący” włocławski 630.

■ **Bytom (autobus).** W PUH Delta pojawił się kolejny autobus jelcz M11 rodem z Jastrzębia – ma nr 240.

■ **Chorzów (autobus).** Firma Usługi Przewozowe Henryk Polak, świadcząca usługi na rzecz KZK GOP, przeprowadzała testy autobusu MAN SL263. Prawdopodobnie jest to ten, który już był testowany przez kilka GOPowskich firm.

■ **Częstochowa (autobus).** Z dniem 27 kwietnia zamknięto – z przyczyn bezpieczeństwa ruchu drogowego – przejazd przez pas zieleni ulicy Katowickiej w miejscowości Wrzosowa. Brak lewoskrętu spowodował konieczność wydłużenia o ponad 4 kilometry trasy linii **65** i **70** w kierunku Poczesnej. Dojeżdżają one teraz aż do mostu przy hipermarkecie w Nowej Wsi, na nim zawracają i we Wrzosowej skręcają w prawo.

■ **Częstochowa (autobus).** Znane są już dzięki lokalnej prasie częstotliwości poszczególnych linii autobusowych po reformie. Jak należało wnioskować z ostatecznego kształtu projektu (który nie zakłada istotniejszych zmian tras, wprowadzając jednak spore oszczędności taborowe), reforma będzie po prostu kolejnym sporym cięciem rozkładów jazdy. Wprawdzie bezboleśnie udało się zaoszczędzić kilka autobusów na zamianie tras linii **15, 16** i **22**, ale głównie dlatego, że **22** przejmie częstotliwość (i numer) dotychczasowej linii **22**, a nie **15**. Tymczasem na Mirowie, Rakowie i Zawodziu częstotli-

wości w godzinach szczytu zakłada się tak bardzo niskie, że aż niepasujące do poszczególnych linii. Rekompensować ten fakt ma ścisła koordynacja rozkładów (np. linii **13** i **28**), co istotnie ograniczy ujemne skutki, ale do koordynacji nie trzeba było aż tak wielkiego przedsięwzięcia. Ciekawe, że wysoka częstotliwością wciąż cieszyć się będzie linia **16**, która przez ostatnią dekadę przeobraziła się z trzecioplanowej w podstawową. Oby tylko skrócenie nie odebrało jej prestiżu i popytu. Częstochowa przestanie też być jednym z najbardziej zacofanych miast poprzez wykazywanie w rozkładach kursów niskopodłogowych. Zgodnie jednak z oczywistą obawą, pojawiają się one także na najważniejszych liniach, a że są to wozy o minimalnej pojemności...

■ **Częstochowa (autobus).** Nieprzekazanie kierowcom autobusów zmienionych rozkładów spowodowało, że mimo zmian nadal jeżdżą według starych – odmiennych niż przystankowe. Ten obyczaj stał się, niestety, w częstochowskim MPK nałogiem. Oto 27 kwietnia zmienił się – poprzez likwidację nocnych zjazdów z Nierady – rozkład linii **68**. Przy okazji poprawiono poprzedni błąd, związany z niewłaściwym oznaczeniem na przystankach kursu zawieszono w wakacje, ale wygenerowano nową pomyłkę: kierowcy nie otrzymali szansy dowiedzenia się o opóźnieniu odjazdu z Nierady w rozkładzie sobotnim z 11:35 na 11:40. W efekcie do Częstochowy przybywają 10 minut przed czasem (drugie 5 minut „uzbierane” na trasie to reguła) i nawet o tym nie wiedzą.

■ **Gdańsk (tramwaj).** Dotychczas 3x105Na obsługiwały linie **6, 8** oraz zdarzały się na liniach **2, 12, 15** i czasem na popołudniowym dodatku linii **14**. Pomimo spodziewanych cięć, z przyczyn eksploatacyjnych zostanie 12 potrójnych składów (8 w zajezdni Wrzeszcz i 4 w zajezdni Nowy Port). Reszta zostanie, bądź już została, przepięta na dwuskłady. Nie ma jeszcze decyzji, czy zmiany te będą ostateczne – jest możliwość, aby pod koniec roku część podwójniaków ponownie stała się potrójniakami. W Nowym Porcie rozczepione zostaną 1369+1370+1384 i 1385+1386+1387, które już wcześniej były rozłączone; we Wrzeszczu od rozczepu uchronione zostaną zapewne 1364+1365+1366 i 1371+1372+1373, ale to jeszcze może ulec zmianie.

■ **Katowice (nauka).** Plan zajęć z przedmiotu transport komunalny na Akademii Ekonomicznej w Katowicach przewiduje od najbliższego rocznika adeptów redukcję liczby godzin o 15 w ciągu semestr.

■ **Katowice (tramwaj).** Dnia 28 maja przeprowadzono prace przy wyciszaniu torowiska na od-

cinu Dąb Kościół – Wesołe Miasteczko.

■ **Kielce (autobus).** W dniu 22 maja na kieleckim Słowiku miał miejsce wypadek, w którym brał udział autobus miejski. Kierowca samochodu dostawczego marki Lublin zamierzał wyprzedzić tira z prawej strony, lecz, niestety, nie zauważył autobusu, który stał na przystanku i najechał na jego tył. Jeden pasażer lublina zginął, trzej pozostali odnieśli niewielkie obrażenia, a kierowca bardzo ciężkie. Autobus, który ucierpiał to neoplan N4016td-309. Jak nam wiadomo, cały tył neosia został skasowany. Poza tym efekt zderzenia byłby niemalże identyczny, jak gdyby lublin wjechał prosto w ścianę. Autobusy tej marki posiadają hamulec przystankowy, który automatycznie włącza się po otwarciu drzwi. Jego siła jest porównywalna z hamulcem ręcznym. Po wypadku stwierdzono, że autobus w ogóle się nie przesunął. Neoplan najprawdopodobniej przez półtora miesiąca nie wyjedzie na trasę. W tym zdarzeniu bardzo ucierpiał silnik, do którego części trzeba sprowadzać z Niemiec, a to, niestety, musi trochę potrwać.

■ **Kraków (tramwaj).** 29 maja około godziny 11 skład 861+862 linii **13/06** na ul. Teliży potarcił przechodnia. Mimo pomocy kilku ekip pogotowia ratunkowego, mężczyzny nie udało się uratować. Tramwaj odholowano do zajezdni Podgórze w celu przeprowadzenia ekspertyzy. Przerwa w ruchu trwała około 40 minut, a w tym czasie linie **3, 9, 13, 23** zawracały na pętlę Prokocim.

■ **Kraków (tramwaj).** 20 maja tuż przed godziną 18 doszło do bliskiego spotkania wagonu GT6-187 z bliżej nie określonej marki ciężarówką. Całe zdarzenie miało miejsce na skrzyżowaniu Alei Trzech Wieszczów i ul. 3 Maja. Tramwaj linii **15** prawdopodobnie (trwają jeszcze ustalenia) opuścił skrzyżowanie na czerwonym sygnale świetlnym. Kierowca ciężarówki postanowił sprawdzić wytrzymałość prawie 40-letniego wagonu GT6 i, mając światło zielone, ruszył. Uderzył w bok wagonu wgniatając go trochę. Jego samochód za karę pozabawił się kawałka przodu. Przy okazji ucierpiał jeszcze dwa inne auta osobowe. Wagon GT6-187 był jedynym zachowanym w malowaniu bratniego miasta Krakowa – Norymbergi.

■ **Kraków (tramwaj).** W Krakowie sezon remontowy trwa w pełni:

- od 31.05. do 2.06. remontowano torowisko na odcinku Dietla – Poczta Główna. W związku z tym tramwaje linii **3, 13, 24** jeździły zmienionymi trasami: od Limanowskiego przez Rynek Podgórski – Krakowską – Stradom – Gertrudy do Poczty Główny i dalej po swoich trasach; linia **19** dołączała do nich na skrzyżowaniu Dietla / Krakowska

/ Stradom i jeździła jak wyżej; linia 7 od r. Kotlarskiego przez ul. Powstania Warszawskiego – r. Mogiłskie – Dworzec Główny – Westerplatte do Poczty Głównej i dalej po swojej trasie;

- od 1.06. przynajmniej do końca sierpnia zamknięty dla ruchu tramwajowego jest odcinek ul. Piłsudskiego do Cichego Kąca. W związku z tym tramwaje linii 15 z Pleszowa do Podwala jadą bez zmian, a następnie przez Zwierzyniecką, Kościuszki do Salwatoru; linia 18 z Łagiewnik do Filharmonii kursuje bez zmian, a następnie przez Podwałę, Bagatela, Basztową, Dworzec Główny, Westerplatte, Gertrudy dalej do Łagiewnik. Autobusy kursują następująco: linia 103 przez most Dębnicki z omińczeniem mostu Grunwaldzkiego, ul. Stradom i ul. Straszewskiego; linia 124 z Ruczaju do al. Krasinskiego bez zmian, a następnie przez Aleje Trzech Wieszczów, Warszawską, pl. Matejki, Basztową, Dworzec Główny i dalej jak obecnie (powrót: Dworzec Główny – Pawia – Ogrodowa – Warszawska – Aleje Trzech Wieszczów); linia 152 do al. Focha bez zmian, a następnie przez Aleje Trzech Wieszczów – Warszawską – pl. Matejki – Basztową – Dworzec Główny i dalej jak obecnie (powrót: Dworzec Główny – Pawia – Ogrodowa – Warszawska – Aleje Trzech Wieszczów).

■ **Lublin (autobus).** W ruchu są już dwa niskopodłogowe autobusy Miejskiej Komunikacji Prywatnej. Den Oudsten B90 pojawił się 23 maja, a 3 czerwca MAN NL202. Oba skierowane zostały do obsługi linii 57, jednej z najbardziej obciążonych tras w mieście.

■ **Lublin (autobus).** 30 minibusów iveco turbo daily A45.10 Lubelskiej Korporacji Komunikacyjnej otrzymało nowe lubelskie tablice rejestracyjne. Busesy obsługujące kilka linii podmiejskich do tej pory miały warszawskie numery zaczynające się na WXX. Zmiana związana jest z upłynięciem terminu leasingu, jakim były objęte.

■ **Łódź (tramwaj).** Skrzyżowanie Zachodnia / Legionów jest aktualnie remontowane, co owocuje rozlicznymi objazdami tramwajowymi i autobusowymi. W wyniku tegoż nastąpiły takie oto ciekawe zdarzenia: pierwszy raz funkcjonują 2 zastępcze linie tramwajowe Z1 i Z2. Ta druga posiada mieszaną obsługę, gdyż spotyka się na niej pojazdy MPK Łódź i Tramwajów Podmiejskich, co stanowi podwójny ewenement (po pierwsze: obsługa przez dwa przedsiębiorstwa; po drugie TP obsługują linię miejską). Na quasi-deptakowym odcinku ul. Piotrkowskiej (od Próchnika do placu Wolności) pierwszy raz pojawiły się liniowe autobusy (objazdy linii 95, 96, 99 i nocnych). Zmieniły się trasy tramwajowych zjazdów do zajezdni, w wyniku czego pierwszy raz od wielu lat można zaobserwować 803N na Kilińskiego.

■ **Olkusz (autobus).** W miejscowym PKM na testach przebywa autobus MAN SL263 o numerze 209 z PKM Jastrzębie.

■ **Płock (autobus).** Od 25.05. zmieniła się trasa linii nr 3. Teraz, zamiast jechać Wyszogrodzką, skręca w ulicę Czwartaków. KM Płock zapowiadała tę zmianę na 1.05., ale prace remontowe na skrzyżowaniu Wyszogrodzkiej z Jana Pawła II nie pozwoliły na wcześniejsze wprowadzenie zmiany. Od 1.06. również linia nr 17 zmieniła swoją trasę, jadąc

teraz na Podolszyce z pominięciem Dworca PKP. Na parkingu Auchana wydzielono przystanek i tam właśnie 17 kończy bieg. Aby mieszkańcy Płocka (i nie tylko, bo 17 jeździ do odległego Brudzenia) oswoili się ze zmianą, a przy okazji mogli swoim pociechom na Dzień Dziecka kupić prezent, KM Płock wspólnie z Auchanem zawiadomiła, że w tym pięknym dniu pasażerowie mogą korzystać z tej linii bezpłatnie.

■ **Płock (autobus).** W Dzień Dziecka w al. Piłsudskiego doszło do groźnego wypadku. A wszystko prawdopodobnie przez kierowcę autobusu komunikacji miejskiej. Po godzinie 10 wyjeżdżał właśnie z ul. Wyszogrodzkiej w Piłsudskiego. Gwałtownie zjeżdżając na lewy pas wystraszyl jadącego za nim golfa, którego kierowca odbił w lewo i czółowo zderzył się z nadjeżdżającym z naprzeciwka polonezem. Obydwa samochody zarzuciło i wpadły na jadącego od strony Podolszcyc fiata uno. Na te wszystkie pojazdy najechał jeszcze wielki autobus Polskiego Expressu. Tak przynajmniej ustaliła policja, bo kierowca autobusu miejskiego nie czekał na rozwój wypadków i... odjechał.

■ **Radom (autobus).** Pod koniec kwietnia pojawiły się dwa ikarusy 260.04, błyszczące świeżym lakierem i próbnymi tablicami rejestracyjnymi, o nieznanym numerze taborowym. Zapewne są to podmiary za któreś z obecnie jeżdżących.

■ **Radom (autobus).** W połowie maja pojawił się MAN SG272 o numerze taborowym 36, pochodzący z początku lat 90. ubiegłego stulecia. Jest to już co najmniej drugie obsadzenie numeru 36. Zapowiadane są dalsze zakupy tego typu autobusów, gdyż pan Michalczewski kocha MANy w każdej postaci. Informacja z ostatniej chwili: w hali ITS widziany był kolejny MAN SG272. 30 maja bus nie był jeszcze przemalowany i prezentował się w pomarańczowo-żółto-białych barwach. Jego numer taborowy także, póki co, nie jest znany.

■ **Radom (autobus).** Pojawiły się pierwsze skutki przedłużającego się konfliktu pomiędzy Zarządem a związkami zawodowymi działającymi w radomskim MPK. 24 maja Zarząd Miasta poparł wniosek Rady Nadzorczej przedsiębiorstwa i podjął decyzję o odwołaniu Zarządu (z pewnością prezesa Ryszarda Witeckiego, nie wiadomo jeszcze, czy odwołani będą także wiceprezesi). Stanie się to 11 czerwca podczas zgromadzenia wspólników spółki. Oficjalnie powodem odwołania prezesa jest „dobro społeczne” i potrzeba uspokojenia napiętej sytuacji w firmie. Władze miasta uznały, że w chwili obecnej i tak niemożliwa byłaby współpraca zarządu z załogą, więc „jedyną słuszną” decyzją może być odwołanie kierownictwa. Szerzej o konflikcie w MPK postaramy się napisać po 11 czerwca, gdy znany będzie następca prezesa.

■ **Radom (autobus).** 25 maja, z powodu modernizacji skrzyżowania ulic Chrobrego, Akademickiej i Rapackiego, zamknięta była ulica Rapackiego. Skutkiem tego był objazd, którym kursowały autobusy linii 3. Jego trasa wiodła ulicami Chrobrego, Daszyńskiego i Paderewskiego.

■ **Radom (autobus).** Także 25 maja, w związku z ingresem biskupa Zygmunta Zimowskiego, zamknięte były ulice Sienkiewicza, Mickiewicza oraz Narutowicza. W godzinach od 15:00 do 20:00 autobusy komunikacji miejskiej kursowały następującymi objazdami:

- linie 1, 3, 10, 14, 15: 25 Czerwca, Waryńskiego, Traugutta;
- linia 2: Traugutta, Żeromskiego (powrót Wałowa, Lekarska, Tochtermana), Reja, Okulickiego;

- linia 5: 25 Czerwca, Waryńskiego, Traugutta, Żeromskiego (powrót Wałowa, Lekarska, Tochtermana), Reja, Okulickiego;
- linia 23 i F: Traugutta, Żeromskiego (powrót Wałowa, Lekarska, Tochtermana), Reja, Mireckiego;
- linia 27: 25 Czerwca, Waryńskiego, Traugutta, Żeromskiego (powrót Wałowa, Lekarska, Tochtermana), Reja, Mireckiego.

Ponadto, nieczynne były przystanki Mickiewicza / Katedra, Sienkiewicza / Katedra, Narutowicza / Kościuszki i Narutowicza / Podwalna. Dla linii 1, 3, 5, 10, 14, 15, 27 uruchomiono tymczasowe przystanki Waryńskiego / Prusa w obu kierunkach. Na pozostałych trasach objazdowych obowiązywały wszystkie przystanki dla linii miejskich oraz przystanki Traugutta / Piłsudskiego dla linii podmiejskiej F. Szczególnie smakowity był objazd przez Waryńskiego, gdyż normalnie żadna linia tamtędy nie jeździ. Poza tym, przez zamknięcie ul. Narutowicza (w założeniach miały tam parkować autokary dowożące gości i planowane 100 tys. wiernych; w rzeczywistości stały tylko trzy) na swoje dawne trasy z wczesnych lat osiemdziesiątych wróciły linie 2, 5, 23 i F.

■ **Radom (autobus).** W związku z awarią kanalizacji 27.05. w godzinach wieczornych zamknięto odcinek ul. Królowej Jadwigi między ul. Sobieskiego a pętlą Osiedle Michałów. Przez dwa dni trasy linii 3, 7, 24 i 101 przebiegały ulicą Mieszka I. Busy zwracały na skrzyżowaniu z ul. Piastowską, a ich postój wyznaczony był na przystanku Mieszka I / Piastowska (w kierunku centrum). Godziny odjazdów z tego przystanku były identyczne, jak godziny odjazdów z pętli Osiedle Michałów.

■ **Radom (autobus).** Od godziny 8:00 15 maja do 17 maja włącznie oraz od godziny 8:00 28 maja do 29 maja włącznie zamknięty był fragment ul. Klwateckiej. W związku z tym, autobusy linii 21 kursowały ulicami Warszawską, Ofiar Firleja i Barlickiego do przystanku Warszawska / Barlickiego wyznaczonego na przystanek końcowy. Kursy wariantowe do pętli Wincentów były wykonywane dotychczasową trasą, natomiast w przeciwnym kierunku bezpośrednio ulicą Warszawską z pominięciem ulic Klwateckiej, Błędowskiej i Trzebińskiego. Odjazdy z pętli Wincentów były opóźnione o 4 minuty, a z pętli Warszawska / Barlickiego o 1 minutę.

■ **Radom (autobus).** W Boże Ciało (30 maja) autobusy kursowały objazdami lub oczekiwały na trasach do momentu zakończenia procesji. Objazdów było sporo, lecz dotyczyły tylko jednostkowych kursów.

■ **Radom (autobus).** Radomskie MPK straciło 105 tys. złotych, które – zamiast na dokapitalizowanie miejskiego przewoźnika – zostały przeznaczone na podniesienie udziałów gminy w lokalnej rozgłośni Radio Radom. Decyzję tę podjęła na ostatniej sesji Rada Miejska głosami radnych z SLD. Gmina jest większościowym udziałowcem radia i aby być nim nadal, musiała znaleźć pieniądze. Znalazła je w szufladce z napisem MPK i radośnie przeniosła do szufladki o nazwie Radio Radom. Prezydent Włodarczyk z rozbrajającą szczerością stwierdził, że zabrał pieniądze MPK, bo firma miała w I kwartale wypracowany zysk.

■ **Radom (autobus).** Lato się zbliża, więc MZDiK dojrzał do tego, aby zwiększyć częstotliwość linii podmiejskiej J, którą dojechać można z Radomia do zalewu w Siczkach. Od 1 czerwca w dni powszednie dołożono cztery dodatkowe kursy. W dni wolne od pracy dodatkowych kursów będzie już 8. Niestety, hojność MZDiK zakończy się praw-

dopodobnie po wakacjach. Chyba, że wrzesień też będzie ciepły. Ponadto, na uruchomienie komunikacji czeka drugi podradomski zalew – w Domaniowie. W zeszłym roku MZDIK i gmina Przytyk nie zdążyli i wydłużone kursy linii **D** miały okazję zaistnieć tylko przez dwa weekendy sierpnia. Czy w tym roku autobusy linii **D** wcześniej dojadą do Domaniowa? Mamy taką nadzieję i z niecierpliwością czekamy na decyzję MZDIK.

■ **Radom (autobus).** Od 3 czerwca, w związku z postulatami władz gminy Zakrzew, trasa linii **26** została przedłużona do Dąbrówki Nagórnej W. Na nowej pętli autobusy pojawiają się dwukrotnie tylko w dni powszednie. Rano odjazd o godzinie 6:03 i po południu o 16:15. W związku z korektą trasy, uległ zmianie rozkład jazdy linii **26** w dni powszednie. Ponadto, linia **26** jest od 3.06. obsługiwana wyłącznie przez autobusy niskopodłogowe.

■ **Szczecin (autobus, tramwaj).** Już po raz drugi, od 2 czerwca, w Szczecinie z inicjatywy Szczecińskiego Towarzystwa Miłośników Komunikacji Miejskiej ruszyły Turystyczna Linia Tramwajowa **0** i Turystyczne Linie Autobusowe **50** i **100**. W porównaniu z zeszłym rokiem, trasa linii **0** uległa niewielkim zmianom i prowadzi obecnie od Bramy Portowej przez pl. Rodła, pl. Sprzymierzonych, Bohaterów Warszawy, Piłsudskiego, Matejki, Stocznę, Wały Chrobrego, Kolumba, Pomorzany, Chmielewskiego do Bramy Portowej. Obsługa: Bremen nr 144 (rok prod. 1926), N-167 (rok prod. 1954), 4N-216 (dwukierunkowy, rok prod. 1956), 4N+4ND nr 293+343 (lata prod. 1961 i 1958). Z Bramy Portowej odjeżdża również jelicz 272 linii **50**. Początek przy Bramie Portowej, trasa wiedzie przez Wały Chrobrego, pl. Rodła, pl. Grunwaldzki, Jasne Błonia, pętlę Kołłątaja, Słowackiego, Zaleskiego, al. Wojska Polskiego, Wawrzyniaka, Mickiewicza, Traugutta, uliczkami Pogodna do Monte Cassino, pl. Odrodzenia, pl. Rodła, al. Jedności Narodowej, Bramę Portową, Nową, Nabrzeże Wielekie, most Długi, Celną, Bytomską, Energetyków, most Długi do Bramy Portowej. Linia **100** to wyjazdy na trasę linii **50** (Police Rynek – Brama Portowa) i zjazdy do Polic.

■ **Szczecin (tramwaj).** Od pewnego czasu jako solówka objawia się wagon 105Na/Ng-745, którego doczepa nr 746 odpoczywa w zajezdni Pogodno. Natomiast z powodu uszkodzenia wózków wagonu 105Np-1036, jego brat nr 1035 także kursuje solo, najczęściej na brygadach szczytowych linii **11**.

■ **Szczecin (tramwaj).** W poprzednim numerze była mowa o przekładce wagonu 105N-1040 z zajezdni Gołęcin na 105N-600 (ex-672) z zajezdni Niemierzyn. Przekładka już została wykonana. Nowa sześćsetka jest już na Niemierzynie. Wyraźnie widać, że pudło jest z wagonu 1040 – w odróżnieniu od starego ma gniazda sterowania jak 105Na, blachę między światłami i szafę z bezpiecznikami, a nie małą skrzyneczkę. Poprzedni wagon nr 600 (ex-672) był ostatnią stopiątką bez blachy między światłami.

■ **Szczecin (tramwaj).** We wtorek 28 maja po południu na pl. Hołdu Pruskiego nieoczekiwanie przewrócił się, prawdopodobnie ze starości, słup trakcyjny. W Szczecinie niektóre mają już po 50–60 lat. Przy okazji stwierdzono, że około 150–200 słupów kwalifikuje się do natychmiastowej wymiany. Ruch przywrócono dopiero 1 czerwca rano. Przez ten czas odcinek od ul. Matejki do pl. Żołnierza został pozbawiony tramwajów. Linie **1** i **4** skierowano zastępczo do Stoczni Szczecińskiej. Niesamowitą gratką dla miłośników było to, że tramwaje wyposa-

żone w elektroniczne tablice wyświetlają napis „1 Stocznia Szcz.”. Linia **1** kursowała do Stoczni w latach 70. i 80. – do czasu jej zlikwidowania.

■ **Szczecin (tramwaj).** Wycyfywanie tramwajów GT6 nabiera tempa. W zajezdni Gołęcin odstawił się wagony 901, 904, 907 i 911, niektóre zostały już mocno zdekompletowane. Ostatnio dołączył do nich jeszcze 919 po wykojeniu i uderzeniu w słup. Zajezdnia Niemierzyn na razie utrzymuje 7 sztuk GT6 i 2 doczepy. Planowane jest skreślenie obu doczep, natomiast wycyfywanie helmutów jest przewidziane tylko w przypadku ciężkich uszkodzeń.

■ **Toruń (tramwaj).** W związku z remontem torowiska na skrzyżowaniu Lubicka / Wschodnia oraz w ciągu ul. Traugutta od 9.05. do 5.06. linia **1** kursuje objazdem przez ul. Uniwersytecką, Kościuszki i Wschodnią. Kursowanie linii **4** jest zawieszono.

■ **Warszawa (autobus).** Kilka dni temu reklam „prawie całopojazdowych” (przednia i tylna ściana są nadal czerwono-żółte) nabawiły się dwa ikarusy z T-10 Ostrobramska: 2557 i 2593. Nie byłoby może w tym nic nadzwyczajnego, gdyby nie to, że reklamy Centrum Handlowego King Cross mają paskudny, różowo-fioletowy kolor. Pojazdy wywołują ból oczu, przy którym chowają się tramwajowe reklamy Różowej Pantery.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z zorganizowanym VII Piknikiem Lotniczym na terenie lotniska w Góraszce koło Wiązowny, tak jak w latach ubiegłych, w dniach 25–26.05. w ramowych godzinach 7:00–20:00 zostały uruchomione „przewozy wahadłowe autobusami oznakowanymi numerem 200” na trasie: (Warszawa) pl. Bankowy – Marszałkowska – r. Dmowskiego – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Waryńskiego – r. Jazdy Polskiej – al. Armii Ludowej – most Łazienkowski – al. Stanów Zjednoczonych – r. Wiatraczna – Grochowska – Płowiecka – Br. Czecha – (Wesoła) Trakt Brzeski – szosa lubelska – (Majdan) szosa lubelska – (Góraszka) szosa lubelska – Wiązowna. Autobusy zatrzymywały się na wybranych przystankach: Pl. Bankowy, Centrum, Pl. Konstytucji, Metro Politechnika, Pl. Na Rozdrożu, Saska, Wiatraczna, Pl. Szembeka, Płowiecka, Kajki (wszystkie na terenie Warszawy), Szosa Lubelska (w Wesołej), Góraszka, Wiązowna. W autobusach oznaczonych numerem **200** obowiązywały bilety: normalne za 2,40 zł i ulgowe za 1,20 zł niezależnie od ilości przejechanych przystanków. Niestety, w tym roku bilety okresowe były nieważne, lecz mimo to chętnych do kasowania biletów jednorazowych było raczej niewiele, gdyż o tym informowała tylko niewielka notka w rozkładzie jazdy. Obsługę zapewniło 20 brygad ze wszystkich siedmiu zajezdni należących do Miejskich Zakładów Autobusowych. W ciągu dwóch dni najwięcej pojawiło się ikarusów 280 (przeważały w wersji z automatyczną skrzynią biegów), ale można było zaobserwować także kilka MANów NG 313, a nawet dwa neoplany N4020td i jednego jelicza M181M. Przy okazji, warto zwrócić uwagę na oficjalne sformułowanie użyte w komunikacie ZTM, zacytowane powyżej. Jest kolejny przykład, w jaki sposób poradzono sobie z nową ustawą o transporcie drogowym. Formalnie nie była to linia, a jedynie przewozy wahadłowe, choć w porównaniu z rokiem ubiegłym, pod względem zasad funkcjonowania i obsługi nic się nie zmieniło. Obowiązywała identyczna trasa z tymi samymi przystankami oraz podobna taryfa (tzn. miejska na całej długości trasy). Tak jak rok temu, pasażerowie mogli wsiadać i wysiadać na każdym z przystanków ujętych

w rozkładzie. Autobusy kursowały bez szczegółowego rozkładu jazdy, a o odjazdach z obu krańców decydował Nadzór Ruchu, analizując frekwencję (w praktyce częstotliwość wynosiła w granicach 8–15 minut). Smaczku całej sprawie dodał fakt, że w kasetach bocznych znajdowały się tablice używane w ubiegłym roku z przebiegiem trasy i wyszczególnionymi przystankami (tzw. koraliki), na których oprócz numeru linii znajdował się napis „linia przyspieszona”.

■ **Warszawa (autobus).** 27.05. około godziny 10:30 na rogu ul. Bronisława Czecha i Kajki kierowca jadący subaru stracił panowanie nad kierownicą i wjechał w wiatę przystanku autobusowego Kajki 01, niszcząc ją dokumentnie. Ponadto staranował barierkę i ranit – na szczęście lekko – dwie osoby. Policja bada przyczyny wypadku – na razie wiadomo, że prowadzący był trzeźwy.

■ **Warszawa (duże ilości wody).** 28.05. nastąpiła powódź w metrze, ponieważ około południa nad Warszawą przeszła straszna ulewa. Zaowocowało to m.in.: zalaniem Mokotowa i jednej z jego głównych arterii – ul. Puławskiej, gdzie wysiadły sygnalizacje świetlne na większości skrzyżowań oraz metra, które kursowało na skróconej trasie Ratusz – Wilanowska. Dalej stacje były pozalawane. Najgorzej było na Imielinie i Stokosach, gdzie wybijająca ze studzienek woda zaczęła sphywać na perony. Początkowo metra dojeżdżało jeszcze do Kabat, nie zatrzymując się na tych dwóch stacjach. Po południu stacje wysuszono i przywrócono kursowanie pociągów na całej linii aż do Kabat. W czasie przeprawy w ruchu kursowało kilkanaście autobusów zastępczych, tzw. eMek. I jeszcze ciekawostka: na stacji Wilanowska do powstrzymania napływającej wody użyto, m.in., drzwi antyatomowych, mających chronić ludzi w czasie ataku nuklearnego!

■ **Warszawa (metro).** Z dniem 1.07. na dobre zamkną się wszystkie bramki broniące wstępu na stacje stołecznego metra, a otwierać się będą tylko na widok Warszawskiej Karty Miejskiej lub biletu z paskiem magnetycznym. Obecnie po kilka bramek na każdej stacji stoi otworem (opatrzone są napisami „swobodnie przejście”), a podyktowane jest to troską o pasażerów posługujących się papierowymi biletami okresowymi, które używane do otwierania bramek ulegałyby szybkiemu zniszczeniu. Stan taki miał trwać dopóty, dopóki Warszawska Karta Miejska nie stanie się dobrem powszechnie dostępnym. Jak widać, ZTM uznał, że liczba punktów dystrybucji i ładowania WKM jest już wystarczająca (około 400 w Warszawie i okolicach) i wreszcie nowoczesny system biletowy w metrze może spełniać swoje zadanie.

■ **Warszawa (tramwaj).** Od maja Tramwaje Warszawskie zaczęły na taborze naklejać nowe cyferki. Są one czarnego koloru z czerwonymi cieniami lub na odwrót. Dotychczas stosowano żółte cyferki. Do tej pory naklejki z czarnymi cyframi i czerwonymi cieniami dostały wozy: jako pierwszy 1387 (po wypadku; jego brat bliźniak 1383 zachował dotychczasowy kolor numeru taborowego) i 1470+1469, zaś 366+218 i 1280+1279 – czerwone cyferki z czarnymi cieniami.

■ **Warszawa (tramwaj).** Około 20.05. skład wolskich tyrstorów 105N2k 2016+2017 dostał pantografy takie, jak mają bulwy i stoszesnastki, czyli stemmany typu Fb700.

■ **Warszawa (tramwaj).** 27–28.05.2002 r. na linii **15** zarejestrowano mokotowską naukę jazdy 13N 412+269. Prawdopodobnie chodzi o „wykreślenie” przez nią kilometrów, ponieważ jest przewi-

dziana w tym roku do remontu, a – jak wiadomo – wagon idący do NG musi mieć odpowiedni przebieg. Zresztą R-3 postąpiło podobnie jak niegdyś R-4 ze swoją nauką jazdy 449+482, która obecnie jeździ już normalnie liniowo. W związku z tym, że do końca tego roku (i prawdopodobnie także przez kilka miesięcy przyszłego) w Warszawie nie będą organizowane kursy dla motorniczych, Tramwaje Warszawskie postanowiły przywrócić do ruchu wszystkie wagony służące dotychczas jako nauki jazdy. Do tej pory na liniach zaobserwowano składy: 412+269 z R-3 i 1228+1227 z R-2. A szykowane są jeszcze: 628+455 z R-4, 1186+1187 z R-3, 1093+1094 z R-1, 1190+1191 z R-4 oraz tyrystor 2012+2013 z R-1. Z tym ostatnim może być jednak problem (ostateczna decyzja jeszcze nie zapadła), gdyż w czasie jazdy jako „L” z wagonu zniknęło sporo elementów. I teraz przydałby mu się jakiś remoncik. Wszystkie składy są, oczywiście, w barwach zakładowych.

■ **Warszawa (tramwaj).** Jeżeli gdzieś w Polsce pali się tramwaj, to na 90% jest to Warszawa. Tym razem – 28.05.2002 r. – zapalił się jadący w stronę Żoliborza tramwaj 13N 548+549 na rondzie ONZ. Tylko dzięki przytomności umysłu motorniczego nikt nie został ranny. Ponieważ prowadzący

pojazd, widząc dym, natychmiast wypuścił pasażerów. Po chwili na miejsce zdarzenia dotarły jednostki straży pożarnej, które w 35 minut uporały się z ogniem. Tyle właśnie trwało zatrzymanie, w którym utknęło 26 składów. Stały one prawie aż do Dworca Centralnego. Zdarzenie to dodatkowo bardzo utrudniło i tak już dosyć sparaliżowaną komunikację w mieście. Dodajmy, że 548+549 już wrócił do ruchu.

■ **Warszawa (tramwaj).** ZTM pozytywnie ocenił działanie kamer zainstalowanych na próbę w kilku składach tramwajowych. Teraz miejscy urzędnicy zastanawiają się, jak sfinansować zakup większej ilości tych urządzeń. Ponadto kamery mają być też zainstalowane w autobusach.

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z pracami torowymi na pl. Narutowicza, ZTM wprowadził następujące zmiany w kursowaniu tramwajów: w dniach od 23.05. godziny 4:00 do 3.06. godziny 4:00 dla linii **44** jako krańcowy obowiązywał przystanek Pl. Narutowicza 14 (tor techniczny) zamiast przystanku Pl. Narutowicza 11. Z kolei od 25.05. godziny 0:00 do 27.05. godziny 4:00 tory wraz z przystankami Pl. Narutowicza 11, 12, 14 były wyłączone z eksploatacji. W tym czasie tramwaje linii **32** kursowały na trasie wydłużonej ulicami Grójecką

i Banacha do pętli Banacha (wspólny tor z linią **2**). Natomiast od 1.06. godziny 0:00 do 3.06. br. godziny 4:00 dla linii **32** jako krańcowy obowiązywał przystanek Pl. Narutowicza 14 zamiast przystanku Pl. Narutowicza 12.

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z zakończeniem robót torowych na pętli Banacha, od dnia 26.05. od około godziny 20:00 została przywrócona stała lokalizacja przystanków krańcowych dla linii **2**, **20**, **29** i **47**. Jednocześnie utrzymano funkcjonowanie tymczasowego przystanku dla wsiadających przy wyjeździe z pętli.

■ **Wrocław (tramwaj).** Stodwójka nr 2025 po bohaterskim, acz przegranym pojedynku z tirem odchodzi do Krainy Wiecznego Kursowania. Na pociąg pojawiły się dwa następne składy z wychylonymi drzwiami: 2222+2223 i 2230+2231, a niebawem będzie trzeci – 2546+2547.

**Adam Dubis, Jarosław Girstun, Remigiusz Grochowiak, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński, Rafał Lamch, Krzysztof Lipnik, Bartosz Mazur, Michał Musiał, Jakub Putyra, Mariusz Sondel, Tomasz Szydłowski, Rafał Tarnawski, Krzysztof Utracki, Sławomir Zamuszeko**

## Paradoksy górnośląskiej komunikacji – odc. 2

Tym razem chciałbym się skupić na dwóch zagadnieniach. Jedno z nich to „reprezentacyjny ekspres” do lotniska w Pyrzowicach, a drugie to uruchomienie od 1 maja linii tramwajowej nr **32**. Tematy te nie są pierwszej świeżości, dlatego też postaram się spojrzeć na nie z perspektywy.

Linia przyspieszona o numerze **885** kursowała z Katowic do lotniska w Pyrzowicach. Stan taki utrzymywał się przez kilka dobrych lat. Aż w 2001 roku pojawił się problem, gdyż gminy nie za bardzo chciały płacić za kilometry wykonywane przez tę linię, a i najtańszy przewoźnik nie należał do najsuwnięjszych – linię tą obsługiwało Prywatne Przedsiębiorstwo Usługowo-Produkcyjne z Rudy Śląskiej (właściciel – H. Zagozda). Linia nr **885** została zawieszona z dniem 1 listopada 2001 roku. W związku z tym powstał dosyć interesujący paradoks, mianowicie lotnisko nie miało połączenia z centrum aglomeracji katowickiej. Problem ten został nagłośniony przez media i stosunkowo szybko znalazło się jego rozwiązanie. Od 1 grudnia 2001 roku uruchomiona została prywatna linia minibusowa (zwana potem „reprezentacyjnym ekspresem”), kursująca z Katowic do lotniska w Pyrzowicach, z rozkładem dopasowanym do godzin przylotów i odlotów samolotów. Rozkład był dosyć ambitny, jeśli idzie o ilość kursów (zamiast dotychczasowych czterech było kilkanaście), minibus zatrzymywał się na trasie tylko na najważniejszych dla tej relacji przystankach, tak więc można powiedzieć, że znalaziono rozwiązanie idealne. Oczywiście, jego cena była odpowiednio wyższa, w związku z wzrostem komfortu podróży (tak określano efekty cenowe wprowadzonego rozwiązania): w granicach jednej gminy bilet kosztował 2 zł, w granicach dwóch gmin – 3 zł, a na całej trasie – 4 zł. Nie obowiązywały ulgi. Niestety, pasażerowie nie przyzwyczaili się do nowej linii i „reprezentacyjny ekspres” świecił pustkami, a zauważenie tam więcej, niż jednego lub dwóch pasażerów można było nazywać interesują-

cym wydarzeniem. Zatem 16 stycznia br. dokonano korekty trasy i rozkładu. Skomunikowania (jako rzecz rzadko występująca na obszarze działania KZK GOP) z odlotami i przylotami samolotów zostały zlikwidowane, by nie stanowić odstępstwa od przyjętej reguły. Trasa uległa też niewielkiej korekcie. W efekcie na terenie Sosnowca „reprezentacyjny ekspres” zatrzymuje się na wszystkich przystankach autobusowych, pokrywając się z trasą tramwaju linii **21**, a linia ta na całej trasie ma w tej chwili 24 przystanki (czyli o kilka więcej, niż dotychczasowa linia nr **885**). Ciekawostką jest też obowiązująca taryfa. Nie jestem w stanie stwierdzić, czy pojawiła się ona od razu po wprowadzeniu nowego rozkładu, czy są to dalsze działania w celu pozyskania pasażerów. W każdym razie utrzymane zostały zasady: jedna gmina – 2 zł, dwie gminy – 3 zł, cała trasa – 4 zł, ale wprowadzone zostały dwa wyjątki: za przejazd z Katowic do Sosnowca płacimy 1,50 zł, a za przejazd z Sosnowca do Będzina – 2 zł. Cóż, nie ma to jak jasny, przejrzysty, logiczny i zrozumiały dla pasażera system opłat za przejazd. A co pełni funkcję kasy fiskalnej? Oczywiście, kieszeń kierowcy.

Drugim zagadnieniem jest zmiana w komunikacji tramwajowej wprowadzona przez KZK GOP od 1 maja br., a raczej powstała od tego dnia efemeryda w postaci jednokierunkowej linii tramwajowej nr **32** kursującej na trasie Czeladź Pętla – Gołonóg Podstacja. Jest to o tyle interesujące, że powrót trasą Gołonóg Podstacja – Czeladź Pętla wykonywany jest już jako linia tramwajowa nr **22**. Tak samo oznaczone są kursy na trasie Czeladź Pętla – Huta Katowice i Huta Katowice – Czeladź Pętla, a także wyjazdy na linię i zjazdy z linii. Efektem tego jest dezorientacja pasażerów i pogorszenie czytelności całego układu komunikacyjnego, a dla motorowych – konieczność zmiany otablicowania na każdej końcówce, chyba że mają szczęście do wagonów wyposażonych w elektroniczne wyświetlacze. Patrząc na zmiany wprowadzone od 1 kwietnia br. można było domniemać, że nie da się wymyślić bardziej absurdalnych rozwiązań. Okazuje się jednak, że po raz kolejny nie został doceniony lokalny

organizator komunikacji... Aczkolwiek linia nr **32** nie pojawiła się bez przyczyny – konieczne było przywrócenie drugich wagonów na linii tramwajowej nr **9**.

Wprowadzane obecnie przez KZK GOP zmiany, polegające na zwiększeniu na niektórych liniach oferty przewozowej, to nic więcej jak jedynie naprawianie popełnionych wcześniej błędów i przywracanie stanu poprzedniego (w tym przypadku za stan wyjściowy należałoby przyjąć stan ze stycznia br.). Niestety, w wielu przypadkach nie przywrócono nawet stanu poprzedniego, a pozytywne zmiany kompensowane są szeregiem ocenianych pejoratywnie.

**Andrzej Soczówka**

**Listy do redakcji**

## Piotrków Trybunalski – sprostowanie

Chciałbym sprostować informację zamieszczoną w 8 numerze *Przystanku*. Chodzi o wiadomość z Piotrkowa Trybunalskiego o uruchomieniu linii **13**. Otóż linia **13** została uruchomiona 3 września 2001 r., a nie w marcu 2002 r. Linia ta została utworzona z części międzyszczotyowych kursów linii **3**. Początkowo jej trasa przebiegała ulicami: Słowackiego – al. Armii Krajowej – Wojska Polskiego – Polskiej Organizacji Wojskowej – Słowackiego – pl. Kościuszki – al. 3 Maja – al. Kopernika – Sulejowską – Wyzwolenia – Wolborską – Wolborska / Leśników (kursy przedpołudniowe) albo: – Wolborską – Rakowską – Rakowska (Szpital Wojewódzki – kursy popołudniowe). Od 11 marca 2002 r. 1 kurs przedpołudniowy (z ul. Wolborskiej) skierowano do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego przy ul. Dworskiej (podobnie jak 2 kursy linii **3**). Jednak z powodu zbyt małej frekwencji kursy te zostaną wkrótce zlikwidowane. Swoją drogą, ciekawe dla czego informacja o kursach do WORD zamieszczona jest tylko na kilku przystankach? Na pętli WORD nie ma nawet rozkładu **13**, a na rozkładzie **3** nie ma kursów do WORD. Obecnie trasa linii **13** wy-

## Składy 105N2k/2000 Tramwajów Warszawskich

l.p.	numery taborowe	numery fabryczne	malo-wanie	zaj-ezd-nia	data dostawy	data wpisania na stan	przesunięto	skreślono	uw-agi
1	2074+2075	60A+59B	normalne	R-1	25.03.2001	27.03.2001	1116+1117 R-1→R-4	452 i 660 (R-4)	a)
2	2076+2077	62A+61B	normalne	R-1	28.03.2001	28.03.2001	1106+1107 R-1→R-4	744+596 (R-4)	
3	2078+2079	64A+63B	falki	R-1	30.03.2001	30.03.2001	1132+1133 R-1→R-4	616+585 (R-4)	b)
4	2080+2081	72A+71B	normalne	R-1	30.04.2001	01.05.2001	1199+1161 R-1→R-4	604+705 (R-4)	
5	2082+2083	76A+75B	normalne	R-4	26.05.2001	26.05.2001	-	624"+723 (R-4)	
6	2084+2085	74A+73B	normalne	R-1	04.06.2001	04.06.2001	1108+1109 R-1→R-4	557+764 (R-4)	
7	2086+2087	78A+77B	normalne	R-1	21.06.2001	21.06.2001	1120+1121 R-1→R-4	348 i 445 (R-4)	
8	2088+2089	80A+79B	normalne	R-1	23.06.2001	23.06.2001	1130+1131 R-1→R-4	444 i 703 (R-4)	
9	2090+2091	82A+81B	normalne	R-1	26.06.2001	26.06.2001	1150+1151 R-1→R-3	420+551 (R-3)	
10	2092+2093	92A+91B	falki	R-1	03.08.2001	03.08.2001	-	1020 i 1096 (R-1)	
11	2094+2095	94A+93B	falki	R-1	06.08.2001	06.08.2001	1124+1125 R-1→R-4	441+497 (R-4)	
12	2096+2097	96A+95B	falki	R-1	08.08.2001	08.08.2001	1180+1181 R-1→R-4	464"+572 (R-4)	
13	2098+2099	98A+97B	falki	R-1	13.08.2001	13.08.2001	1112+1113 R-1→R-4	399 i 426 (R-4)	
14	2100+2101	100A+99B	falki	R-1	16.08.2001	16.08.2001	2004+2003 R-1→R-4	654"+741 (R-4)	c)
15	2102+2103	102A+101B	falki	R-1	30.08.2001	30.08.2001	2002+2001 R-1→R-4	442 i 759 (R-4)	
16	2104+2105	104A+103B	falki	R-4	01.09.2001	01.09.2001	-	682+775 (R-4)	
17	2106+2107	106A+105B	falki	R-4	19.09.2001	19.09.2001	-	575 i 648" (R-4)	
18	2108+2109	108A+107B	falki	R-4	24.09.2001	24.09.2001	-	422+495 (R-4)	
19	2110+2111	110A+109B	falki	R-4	29.09.2001	29.09.2001	-	439+637 (R-4)	d)
20	2112+2113	112A+111B	falki	R-4	06.10.2001	06.10.2001	-	532+533 (R-4)	e)
21	2114+2115	114A+113B	falki	R-4	15.10.2001	15.10.2001	-	651+652" (R-4)	
22	2116+2117	116A+115B	falki	R-4	20.10.2001	20.10.2001	-	554+555 (R-4)	
23	2118+2119	118A+117B	falki	R-4	26.10.2001	26.10.2001	-	552+433 (R-4)	
24	2120+2121	120A+119B	falki	R-4	10.11.2001	10.11.2001	-	570+571 (R-4)	f)
25	2122+2123	122A+121B	falki	R-4	13.11.2001	13.11.2001	-	547+529 (R-4)	g)
26	2124+2125	124A+123B	falki	R-4	24.11.2001	24.11.2001	-	802+801 (R-4)	
27	2126+2127	126A+125B	falki	R-4	01.12.2001	01.12.2001	-	777+778 (R-4)	
28	2128+2129	128A+127B	falki	R-4	07.12.2001	07.12.2001	-	260+261 (R-4)	
29	2130+2131	130A+129B	falki	R-4	11.12.2001	11.12.2001	-	477+469 (R-4)	
30	2132+2133	132A+131B	falki	R-1	14.12.2001	14.12.2001	-	1008" i 1029 (R-1)	
31	2134+2135	134A+133B	falki	R-1	18.12.2001	19.12.2001	-	1073 i 1088 (R-1)	

### Uwagi:

- a) 30.08.2001 r. w wyniku kolizji ze składem 1073+1063 przy pętli Al. Zieleniecka, zniszczeniu uległ przód wagonu 2074. Z powodu kłopotów z ubezpieczeniem, remont wagonu rozpoczął się dopiero 5.02. br. Z początkiem kwietnia skład wrócił do ruchu z nowym przodem. Rozbity przód wstawiono „na próbę” do kasacyjnego wagonu 105Na-1008”;
- b) 27.06.2001 r. wagon 2078 uczestniczył w prezentacji na R-3 niskopodłogowej doczepy 4NBWE produkcji Cegielskiego. Z powodu niedostosowania obręczy doczepy do warszawskich torów, przejechał z nią tylko około 50 metrów;
- c) 5.12.2001 r. na skrzyżowaniu al. Solidarności i ul. Żelaznej skład uderzył w trzy samochody osobowe. Po kilkudniowej naprawie tramwaj wrócił do ruchu;
- d) fizycznie skasowano 417", a 439 przenie-numerowano na 417";
- e) fizycznie skasowano 321' i 468', a 532 i 533 przenie-numerowano odpowiednio na 321" i 468". 7.12.2001 r. na pl. Narutowicza w bok wagonu 2113 uderzył cofający skład 732+731. Wóz miał zarysowany cały bok, ale wkrótce powrócił do ruchu;
- f) 17.11.2001 r. przy pl. Zawiszy w wyniku poślizgu bulwy doszło do kolizji ze składem 2044+2045. Po doraźnych naprawach tramwaj wrócił do ruchu;
- g) 14.01.2002 r. na r. Babka skład zderzył się czołowo z 1434+1433. Poważnie rozbity został przód pierwszego wozu. Obecnie skład stoi pod plandeką na Żoliborzu.

oprac. Krzysztof Lipnik, KMKM w Warszawie

### Przystanek przedstawia

## Praga (cz. 2)

Nie eksploatowano już żadnego autobusu napędzanego klasycznym paliwem. Linie zmieniły stopniowo swój przebieg tak, aby w 1943 roku łączyć już tylko koszary, lotniska i inne tajemne obiekty. Jedynym nabytkiem były w 1944 roku 4 przyczepy sodomka PRK6. Znów całe dzielnice – Troja, Bohnice, Libuš zostały odcięte od centrum, a ich mieszkańcy zmuszeni byli dochodzić do tramwaju niekiedy po kilka kilometrów. Ostatnie lata wojny przyniosły, co prawda, dwie rachityczne linie do Hostivařa i do Kačerova, ale to kiepska pociecha. Wiosną 1945 roku 15 autobusów kursowało na 6 liniach: **A** do Zaběhlic, **E** do cmentarza Ďablice, **G** do Hostivařa, **I** do Ruzyni, **P** do Krč'a i **R** do Sedlca. Od 11 marca autobusy nie kursowały w niedzielę. Podobnie trolejbusy na linię **K** od sierpnia 1943 r., a na **W** od marca 1945 r. nie wyjeżdżały w dni wolne od pracy. 5 maja 1945 r. wybuchło Praskie Powstanie i komunikacja miejska na kilka dni przestała kursować w ogóle.

### Po wojnie

Po wycofaniu się Niemców przez długi czas tabor znajdował się w tak opłakanym stanie, że prowadzenie regularnych linii graniczyło z niemożliwością. Kolejne były uruchamiane w miarę, gdy kolejnym autobusom przywracano sprawność. Od 25 sierpnia 1946 roku autobusy kursowały także w niedzielę, na początek na linii do ZOO. Przedwojenny rozkład jazdy osiągnięto w roku 1952, a ilostan taboru odtworzono dopiero w 1960 roku. Eksperymenty z alternatywnymi paliwami w okresie wojny praktycznie sparaliżowały praski tabor w pierwszych latach po wojnie. W koncepcjach rozwoju praskiej komunikacji starano się uniknąć powrotu autobusów do centrum, a przez kilka lat zachowana była praktyka polegająca na przedłużaniu linii z peryferyjnych pętli tramwajowych do bardziej odległych dzielnic, a nawet daleko poza granice miasta. Linie, które łączyłyby poszczególne promienie gwiazdy nie istniały. Innymi słowy, aby przemieścić się pomiędzy sąsiadującymi ze sobą dzielnicami, trzeba było jechać przez centrum. W 1949 roku jako pierwsza linia Starašnice – Vysočany przełamała tę tradycję. Połą-

czenie uzyskały wówczas także Čimice i Hlubočepy, dodatkową linię poprowadzono do Hostivařa, potem przedłużono ją od drugiej strony do Strašnic.

Kiedy komunikacja autobusowa wylizywała się z wojennych ran, trolejbusy przeżywały rozkwit. Plany rozwoju sieci praskich trolejbusów snuł już okupant, śmiałe koncepcje pojawiły się także po wojnie, zakładając budowę 17 linii i dwóch nowych zajezdni w Vršovicach i Kbely. Część tego planu rzeczywiście zrealizowano – trasa Florenc – Bubeneč z odgałęzieniem do Świętego Macieja została zbudowana szybko, ale komunikacji na niej nigdy nie uruchomiono. W 1951 roku powstało połączenie Smichov – Vclavske Nam.; trolejbusem zastąpiono przedwojenną linię autobusową do sationu Strahov, linię z Jungmannovo Nam. z centrum przez Vinohrady do Vršovic. Powstała linia Štěpanska – Pankrac, oraz odgałęzienie Vinohrady – Vysočany przez Žižkov i Krejcarek. Żeby było ciekawiej, przewożono pasażerów na tej ostatniej linii tylko na odcinku Vysočany – Ohrada, pozostałą część trasy trolejbusy wykorzystywały tylko po to, by zjechać do zajezdni w Vinohradach. Obiekt ten przewidywano

zaadaptowano po byłej zajezdni, którą tramwaje opuściły w 1934 roku. Unifikowano taryfy, które dotąd różniły się na poszczególnych liniach autobusowych. 14 grudnia 1947 roku wprowadzono jednolitą taryfę dla podróżujących tramwajem i trolejbusem. Tego też dnia zmieniono oznaczenia linii trolejbusowych, które zamiast liter nazywano teraz liczbami – od 51 wzwyż. Do jednolitej taryfy autobusy dołączyły w sylwestra 1951 roku i również wiązało się to ze zmianą oznaczeń. Linie ponumerowano od 101 wzwyż w ten sposób, że linia będąca przedłużeniem tramwaju 1 otrzymywała numer 101, 105 była przedłużeniem piątki, itd.

Od tej zasady istniały wyjątki, jako, że niektóre li-

nie tramwajowe były okrężnymi i nie opuszczały centrum miasta, jak 2. Do systemu nie nawiązywały ponadto linie 106, 118 i 120. Linia 110 zaczęła kursować dopiero w połowie roku 1952, jako kontynuacja 10. Tak więc, od 31.12.1951 r. autobusy wyruszały na następujące trasy:

101 (ex-A) Vršovice – Zaběhlice – Hostivař;

102 (ex-C) Kobylisy – Bohnice;

103 (ex-E) Kobylisy – Ďabllice – Čakovice;

104 (ex-H) Zlichov – Na Srpečku – Hlubočepy;

105 (ex-S) Hlubočepy – Barrandov;

106 (ex-Č) Kobylisy – Čimice;

107 (ex-R) Podbaba – Suchdol;

108 (ex-I) Divoka Šarka – Ruzyně;

109 (ex-D) Hrdlořezy – Dolní Počernice;

111 (ex-G) Nove Strašnice – Dolní Měcholupy;

112 (ex-J) Pelc-Tyrolka – Troja ZOO;

113 (ex-B) Kačerov – Pisnice;

114 (ex-U) Kačerov – Kunratice;

115 (ex-P) Vysočany – Nove Strašnice;

116 (ex-K) Nove Strašnice – Hostivař;

117 (ex-X) Braník – Komořany;

118 (ex-M) Zahradní Město – Hostivař;

119 (ex-F) Nový Hloubětín – Kbely;

120 (ex-O) Libeň – Prosek – Čakovice;

121 (ex-L) Braník – Lhotka.

(ciąg dalszy nastąpi)

**Marcin Łańko**

## Nowinki z Pyrogradu

### Między przystankami

● **Pechowa pokrywa.** Do tragedii o mało nie doszło 22.05. Tego dnia w N4016-1317 jadącym jako A/1 ulicą Inflancką w kierunku os. Kopernika, w momencie wjazdu na przejście dla pieszych na skrzyżowaniu z Piłsudskiego, urwała się wewnętrzna pokrywa zamykająca wyświetlacz czołowy. Kłapa ta spadła na deskę rozdzielczą, zasłaniając widoczność kierowcy. Zanim prowadzący zatrzymał pojazd, przez moment pozbawiony był widoczności. Strach pomyśleć, co mogłoby się stać, gdyby na przejściu znalazł się pieszy...

● **Letni rozkład.** Od 24 czerwca obowiązywać będzie letni rozkład jazdy. Tramwaje, które teraz kursują z 10-minutową częstotliwością, pojedą co 12 minut, a autobusy jeżdżące obecnie co 12 minut – co kwadrans. Szczegóły postaramy się podać w następnym numerze, jednak już jest pewne, że linia D zostanie przemianowana wreszcie na 16.

● **Paskudztwo informacyjne.** Mija już dobrych kilka, jeśli nie kilkanaście miesięcy od wprowadzenia przedmiotowej innowacji, jednak wciąż gotuje się w nas na widok tablic „Zjazd do zajezdni” i „Wagon uszkodzony”, w które wyposażono stare wagony 105Na (sprzed remontu wagonu 224) na Głogowskiej. Chodzi o wykonane z czarnego plastiku i namalowane od starego szablonu pomarańczowoburą farbą napisy. Informacja ta, wsadzona w stary kaseton ze świetłówką, jest absolutnie niewidoczna wieczorem i nocą. Prawdopodobnie autora pomysłu zafascynowały tablice systemu łódzkiego, wprowadzane w wagonach po remoncie od wozu nr 224. Jednak te są ładne, gustowne, wyraźne, w konkretnych kolorach i – co najważniejsze – podświetlane ultrafioletem! Z chęci standaryzacji tablic urodził się typowy wydziałowy potworek, owoc bezmyślności projektanta.

● **Archiwum pod kołderką.** Podczas remontu skrzyżowania Estkowskiego / Garbary natknięto się na kilkanaście metrów szyn z dawnej linii garbarskiej, położonych w najprawdziwszym bruku. Sensacyjne znalezisko szybko zaasfaltowano, by miłośnicy przypadkiem nie zaczęli domagać się ekspozycji ww. torów.

● **Bileciki do kontroli!** 31 maja był ostatnim dniem, w którym kontrolę biletów w pojazdach MPK

Poznań Sp. z o.o. sprawowali pracownicy firmy Konsol. Od 1 czerwca obowiązki te przejęli kontrolerzy MPK, z których część pracuje po cywilnemu, a część w mundurach bliźniaczo podobnych do tych, które noszą pracownicy Nadzoru Ruchu. Ponadto, pracownicy Nadzoru Ruchu również uprawnieni są, jak dawniej, do kontroli biletów. Kontrolerzy posiadają przy osobie legitymację ze zdjęciem, hologramem i podpisem dyrektora MPK Poznań. Tło legitymacji jest zielono-żółte, w odróżnieniu od zielonych legitymacji Konsolu. Regulamin kontroli nie zmienił się. Kontrola nadal przeprowadzana jest w zespołach minimum dwuosobowych, po uprzednim zablokowaniu kasowników, z wyjątkiem doczep w tramwajach, w których nie ma technicznej możliwości zablokowania kasowników. Podstawą odwołania się od decyzji kontrolera jest posiadanie blankietu mandatu. Szczegółowy regulamin kontroli biletów dostępny jest na internetowej stronie naszego Wielkiego Brata pod adresem [www.mpk.poznan.pl](http://www.mpk.poznan.pl). Równocześnie przypominamy, że próba przeprowadzenia kontroli przez pracowników firmy Konsol od 1 czerwca jest oszustwem, a pobranie przez nich jakiegokolwiek opłaty jest wyłudzeniem. W takiej sytuacji należy wezwać policję (tel. 997) lub Nadzór Ruchu (tel. 995).

● **Następny w kolejce.** W czerwcu do remontu trafi wagon historyczny 102N-1. Po nim szanse na dokończenie naprawy ma sanocka ND-436.

● **Dojechały.** Wszystkie „nowe” helmuty są już w Poznaniu. Tegoroczna dostawa opiewała na dwa GT6, cztery GT8 i pięć doczep B4. Wszystkie doczepki pocięto już na złom po wymontowaniu cennych części zamiennych. Z wagonów silnikowych na razie jeździ tylko GT8-680, choć prawie gotowe do jazdy z pasażerami są też GT8-679, 681 i 682. Pełna lista z danymi dotyczącymi tych wagonów znajdzie się w *Przystanku* tuż po wyjeździe ostatniego wozu na linię.

● **GT8 mix.** Wagon 670 jest w trakcie naprawy powypadkowej w związku z czym przeszczepiono mu mordkę od starego wagonu 606. Niestety, 670 nie będzie dwuślupkiem, bo już wycięto dziurę w miejscu gdzie są dwa reflektory – zastąpi je jedno oko, którym wagon – niczym mitologiczny Cyklop – będzie gapił się na poznaniaków.

● **Specjalnie bezpłatna?** Na wyświetlaczach HITobusów pojawia się napis „HIT Hipermarket / Linia specjalna”. Czy wobec tego pasażerowie tej linii, jak przystało na supermarketową – bezpłatnej, mają, zgodnie z przepisem: „Na liniach pośpiesznych i specjalnych obowiązuje 2x opłata normalna” kasować podwójne bilety?

● **Przegląd neoplanów.** Od pewnego czasu o godzinie 21:40 w niedziele i święta na pętli Szarych Szeregów dochodzi do autobusowego miste-

rium. O wpół do dziesiątej wieczorem podejżdza nieoświetlony, nieotablicowany, piętnastometrowy i trzysiosowy N4020, a po chwili liniowy N4016 jako druga brygada linii 78. Kiedy kierowca deskorolki mocuje się w swoim pojeździe z tablicą przebiegu linii wziętą z N4016, podejżdza kolejny neoplan – pszczołka jako 83. Po chwili dwunastometrowiec udaje się na spoczynek, a trzysiosowiec podejmuje pracę jako 78/2.

● **Gadatliwy ikarus.** Od 28 maja ikarus 280-1514 zapowiada przystanki. Tego dnia kursujący jako 87/1 pojazd wzbudzał swym zachowaniem ogólne zdziwienie podróżujących na Morasko studentów. Jest to pierwszy ikarus generacji 280.26, który posiada sprawny moduł informacji słownej.

● **Cudowne rozmnożenie.** 4 czerwca ikarus 280-1554 jeździł otablicowany jako 53/2. Podejrzewano początkowo letnie zasilenie tej działkowej linii, ale sprawa wyjaśniła się po zerknięciu w grafik służby: autobus ten kursuje rano jako 58/2, a następnie zmienia tablice i jeździ jako 53/1. Kierowca najwyraźniej zapomniał przełożyć tabliczki z numerem brygady.

● **Drobiażdżki.** 28 maja jako 65/1 jeździł N4016-1330, podobnie duży wóz – 1301 – obsługiwał tę brygadę w poniedziałek 3 czerwca. 28 maja jako A/6 jeździł N4009-1260. Ponieważ bus przyjechał mocno spóźniony, a okna i dach były pozamykane z powodu deszczu, więc ludzie podróżowali bardzo „zzipowani” w zaduchu i upale. Taki wóz widzieliśmy czwarty raz w ciągu paru dni. Czyżby więc wracał koszar pszczołek na A?

● **Poznań Motor Show 2002.** Niestety nie było to show. Były pustawe pawilony, w piątek wycieczki szkolne udawały tłumy zwiedzających. Po decyzji koncernu Fiat o wycofaniu się z wystawiania, inni producenci i importerzy aut (również autobusów) zrezygnowali z udziału w tegorocznym PMS. Nie widziano także żadnego wystawcy z branży szynowej. Najbliżsi wątkom komunikacji miejskiej byli producenci siedzeń: Astromal, Kiel i Ster. Był auto-

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*.

bus prezentacyjny firmy MAN. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej powiedziało „nie” dla PMS 2002. Sugeruje ono organizowanie takiej ogólnopolskiej imprezy co dwa lata i skrócenie czasu jej trwania.

● **Objazdy.** 25 maja przywrócono ruch samochodowy i autobusowy na remontowanym odcinku ul. Estkowskiego, natomiast dwa dni później na swoje trasy powróciły tramwaje linii **1, 4 i 8**. Równocześnie przegubowce polskiej konstrukcji opuściły tymczasową linię **16** wracając na macierzystą linię **4**. Jednakże tego lata dzieje się wiele na poznańskich torowiskach i już 3 czerwca rozpoczął się kolejny remont newralgicznej trasy tramwajowej, który potrwa do 26.06. Ekipy drogowców i torowców modernizują odcinek Świętego Marcina od Kaponiera do al. Niepodległości. W związku z tym zmianie uległy trasy linii tramwajowych i autobusowych. I tak:

- linia nr **2** z Ogrodów jedzie ul. Dąbrowskiego do mostu Teatralnego i ul. Fredry dojeżdża do Gwamej, skąd po lewoskręcie w Św. Marcin kontynuuje podróż po zwykłej trasie. Wracając na Ogrody jedzie ul. 27 Grudnia prosto we Fredry i Dąbrowskiego;
- linia nr **3** z Wilczaka dojeżdża do ul. Roosevelta, którą jedzie prosto, na Kaponierze skręca w prawo i po tradycyjnej trasie dwójki dojeżdża do Ogrodów, skąd wraca w ten sam sposób na Wilczak;
- linia nr **5** kieruje się z Górczyna prosto do mostu Teatralnego, przez który dojeżdża do Fredry i Gwamej. Dalej jedzie po stałej trasie. Na Górczynie wraca analogicznie;
- linia nr **9** jedzie z Piątkowskiej do ul. Roosevelta i nią aż do mostu Dworcowego, a następnie Towarową, Królowej Jadwigi, Górna Wilda i dalej na Dębiec. Powrót na Piątkowską następuje w ten sam sposób. Dla dziewiątki (i, nie wiedzieć dlaczego, w kierunku Dębca również dla dwójki) na Górnej Wildzie przy Niedziałkowskiego zlokalizowano przystanek tymczasowy tak, aby zrekomensować pasażerom utratę możliwości przesiadki przy Multikinie na przystanku Półwiejska;
- linia nr **13** jadąc z Junikowa omija zamknięty fragment torowiska kierując się przez ul. Roosevelta do mostu Teatralnego i dalej przez Fredry i Gwamę do Św. Marcina, którym podąża w kierunku Starołęki. Powrót trzynastki następuje bez zmian po zwykłej trasie;
- nocna linia **N21** kursuje z os. Jana III Sobieskiego trasą PST do Roosevelta, gdzie wykonuje prawoskręt w ul. Dąbrowskiego, a następnie skręca w Kraszewskiego i Zwierzyniecką dojeżdża do r. Kaponiera, skąd udaje się na os. Sobieskiego;
- autobusy nocne **N34, N35, N40 i N42**, które zwykle wyjeżdżają z ulicy Dworcowej na ulicę Św. Marcin w kierunku r. Kaponiera dokonują nawrotu za wysepką tramwajową, teraz udają się w dół ulicy i zwracają na skrzyżowaniu z aleją Niepodległości. Dobrym zwyczajem bilety trasowane okresowo zachowują swoją ważność na trasach objazdów.

Nie ma szczęścia do swojej stałej trasy tramwajowa linia turystyczna **0**, która już trzeci kursuje objazdem. Jej obecna trasa to: Zeylanda (Stare ZOO) – Zwierzyniecka – Kraszewskiego – Dąbrowskiego – most Teatralny – Fredry – Gwama – Św. Marcin – al. Marcinkowskiego – Podgórna – Strzelecka – Królowej Jadwigi – most Dworcowy – Głogowska – Hetmańska – 28 Czerwca – Pamiętkowa – zajezdnia Madalińskiego – Hetmańska – 28 Czerwca –

## Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
<b>tramwaje</b>					
98+97	-	żółto-pomarańczowy	Pop Idea	żółto-pomarańczowy	-
120+119	-	żółto-pomarańczowy	Pop Idea	żółto-pomarańczowy	-
142+143	Netia 1055	biało-czerwono-niebieski	TNT	biało-pomarańczowy	-
160+159	Netia 1055	biało-czerwono-niebieski	-	barwy MPK	-
168+167	Netia 1055	biało-czerwono-niebieski	-	barwy MPK	-
176+175	Netia 1055	biało-czerwono-niebieski	TNT	biało-pomarańczowy	-
286+287	Radio 93,5 Klasyka FM	pomarańczowo-czarny	-	barwy MPK	-
603	-	barwy MPK	Bratniak – Centrum turystyki	zielono-żółty	reklama naklejana na barwy MPK
605	Howell	czerwony	-	barwy MPK	-
879	Gazeta Poznańska	żółto-czerwony	-	barwy MPK	-
<b>autobusy</b>					
1512	Farby z Jeżem	żółty	-	barwy MPK	po NG

opracował Łukasz Nowicki

Górna Wilda – Królowej Jadwigi – Zamenhofs – Hetmańska – Żegrze – Chartowo – Kórnicka – Jana Pawła II – Wyszyńskiego – Estkowskiego – Małe Garbary – pl. Wielkopolski – 23 Lutego – Mielżyńskiego – Fredry – most Teatralny – Roosevelta – r. Kaponiera – Zeylanda (Stare ZOO). Obowiązujące przystanki to: Zeylanda (Stare ZOO), Al. Marcinkowskiego, Park Wilsona, Pamiętkowa, Rondo Śródką, Katedra, Plac Wielkopolski, Zeylanda (Stare ZOO). Godziny odjazdów zerówki z przystanku początkowego nie zmieniły się, a więc Poznań z pokładu zabytkowego składu tramwajowego N+ND zwiedzać można w każdą niedzielę o godzinie 10:00 i 12:00, przy czym poczekamy na ewentualnych „spóźnialskich”, którzy będą zmierzać do pojazdu od strony ulicy Towarowej. Bilety, jak zwykle, sprzedaje i dziurkuje konduktor.

● **Boże Ciało.** Kolejny długi majowy weekend przyniósł nieco zmian w funkcjonowaniu poznańskiej komunikacji miejskiej. W czwartek 30 maja obowiązywał świąteczny rozkład jazdy. Z kościoła Bożego Ciała, zlokalizowanego przy ul. Krakowskiej, przeszła procesja eucharystyczna, której trasa wiodła do katedry następującymi ulicami: Krakowską, Garbarami, Wielką, Chwaliszewem i mostem Chrobrego. W godzinach 10:00–13:00 autobusy linii **74** jeździły w kierunku os. Orła Białego objazdem, kierując się od Garbar przez Estkowskiego, Wyszyńskiego, r. Śródką, Jana Pawła II do r. Rataje i dalej po stałej trasie. W kierunku os. Sobieskiego ruch odbywał się po zwykłej trasie, jednakże wstrzymany był chwilowo w momencie napotkania procesji. Autobusy linii **90** dojeżdżały w czasie procesji tylko do Dworca Garbary, skąd wracały na os. Sobieskiego. Autobusy linii pospieszej **A** kursowały po trasie dawnej linii **C** – objazdem przez al. Niepodległości i Królowej Jadwigi. Dodatkowo zdarzały się lokalne opóźnienia w ruchu autobusów na trasach parafialnych procesji. W piątek 31 maja pojazdy poznańskiego MPK kursowały według sobotniego rozkładu jazdy, a frekwencja w nich była znacząco mniejsza.

● **Wiaty czy słupy ogłoszeniowe?** Dziesiątki

warstw niechlujnie nalepianych ogłoszeń o wątpliwej estetyce to zwykły widok na szybach wiat przystankowych w Poznaniu. Władze MPK umieściły swego czasu na szybach naklejkę z podaniem konkretnego artykułu z Kodeksu Wykroczeń, na mocy którego można ścigać takich naklejjaczy. Wyznaczono także jedną z szyb jako miejsce na tego typu ozdoby. Nic to jednak nie pomogło i wobec notorycznego zaklejania wiat wymyślono nowy sposób walki z naklejjaczami. Obecnie powierzchnia każdej wiaty traktowana jest jak potencjalnie wynajmowana powierzchnia reklamowa. Oznacza to, że teraz każde nielegalnie naklejone ogłoszenie można traktować jak kradzież usługi i dochodzić odpowiedniej należności od osoby, która je tam umieściła. Pozostaje nam tylko przyklasnąć pomysłowi i z niecierpliwością oczekiwać konkretnych kar.

**Tomasz Albrecht, Adam Biały, Piotr Buczkowski, Krzysztof Dostatni, Anna Erdmann, Tomasz Gieżyński, Remigiusz Grochowiak, Justyna Młodzikowska, Tomasz Simon, Maciej Rudzki, Radosław Schmidt**

## Magazyn 995

**19.05.** Na r. Starołęka o godzinie 10:56 strajk generalny ogłosiła nastawnica wagonu 102Na-40. Nie zrobiło to jednak żadnego wrażenia na załodze pogotowia technicznego, która dokonała przełączeń w wagonie, co umożliwiło zepchnięcie go na S3 przez zestaw 308+309 (**13/5**).

**20.05.** Na skrzyżowaniu ulic Wojska Polskiego i Niestachowskiej zderzyły się **64/3** (MAN nr 1037) pędzący na Kaczą i renault laguna, które skręcało z ul. Wojska Polskiego w lewo w Niestachowską. Jedna osoba z niewielkimi obrażeniami została zabrana do szpitala. Autobus z połamany przednim poszyciem po lewej stronie udał się do zajezdni. Autko doznało uszkodzeń przedniego zderzaka.

**21.05.** W pierwszym wozie jadącej na Stomil **5/1** (132+133) wystąpił brak ładowania. Stało się to na przystanku Kórnicka. Po 10 minutach tramwaj strowany z drugiego wozu zjechał na Głogowską.

**21.05.** O godzinie 14:30 na przystanek Rondo Kaponiera wturlał się helmut 605 obsługujący 9/6. Jego motorniczy poprosił pasażerów o wezwanie pogotowia, gdyż źle się poczuł. Po 4 minutach przyjechała „erka”, która po kolejnych 6 minutach zabrała go do szpitala. Na miejscu zdarzenia błyskawicznie znaleźli się pracownicy NN, którzy bardzo sprawnie zaczęli wycofywać wjeżdżające na Kaponierę tramwaje, dzięki czemu uniknięto paraliżu komunikacyjnego. Dwa z nich (linii **2** i **13**) skierowano przez most Teatralny. W międzyczasie na sygnale przybył Star 2150, którego pracownicy mieli sprowadzić GT6 do zajezdni. Przez całe 6 minut udało im się przejechać tym wozem kilkadziesiąt centymetrów, by zatrzymać się około 10 cm przed izolatorem sekcyjnym. Na szczęście po kolejnej minucie tramwaj bez większych komplikacji, w asyście „śmięciarki” 2150, zjechał na S2. Regulowanie ruchem na rondzie trwało do godziny 15:00.

**22.05.** W godzinach 4:44–5:04 (zamiast, jak planowano: 2:00–3:00) wyłączono napięcie w sieci przed HCP. Było to spowodowane wjazdem na teren zakładu ogromniastego ładunku – skrzyni korbowej o wysokości transportowej 520 cm. W związku z tym pracownicy pogotowia sieciowego musieli unieść trakcję. Bimby kursowały objazdami.

**22.05.** O godzinie 5:15 wjeżdżająca na PST **15/4** (184+183) spowodowała wstrzymanie pękniętym drażnikiem pantografu. W wyniku ww. zdarzenia w godzinach 5:28–5:33 wyłączono napięcie sieci, natomiast wcześniej, aby udroźnić ruch, 2 tramwaje zamiast na PST skierowano objazdem na pętlę Połabska. **15** zjechała o własnych siłach na S1.

**22.05.** O godzinie 11:10 na wysokości ul. Norwida nastąpiło wstrzymanie ruchu PST w obu kierunkach z powodu pęknięcia izolatora oddzielającego słup trakcyjny od poprzeczki, do której przymocowany jest drut jezdnny. Naprawa wymagała sprowadzenia z Gajowej specjalnego wózka szynowego. Przerwa trwała do 11:50. Poprzeczkę zerwała przejeżdżająca **15/5** (148+149), która następnie o godzinie 12:15, podczas jazdy z Budziszyskiej, na Szyma-

nowskiego połamala pantograf w drugim wozie. Było to również przyczyną zerwania laski sieci trakcyjnej oraz uszkodzenia linki odciągowej. Ruch wznowiono o godzinie 13:18, natomiast wcześniej jeździły 2 zastępczaki. Pechowy skład udał się do zajezdni wykorzystując tylko pierwszy pantograf.

**22.05.** O godzinie 11:50 jadący ul. Piątkowską od ul. Juraszów mercedes sprinter, skręcając w lewo na skrzyżowaniu z Serbską, nie ustąpił pierwszeństwa **78/2** (MAN nr 1044) „lecaćemu” z Portu Lotniczego. W wyniku zderzenia ranny został pasażer MANa, który siedział na wysokości trzecich drzwi. O 13:50 autobus ze zbitą prawą przednią szybą i połamany prawym zderzakiem poturlał się na Kaczą. „Mesio” oberwał z prawej strony. Pozostałe kursy za 1044 wykonał jego brat o imieniu 1037.

**22.05.** Przed skrzyżowaniem ulic Kościuszki i Św. Marcin zapaliła się instalacja elektryczna w tylnej części holendra 851, wybierającego się jako na **3/2** na Wilczak. Po 12 minutach zestaw 210+209 (**5/2**) zepchnął go.

**22.05.** Wieczorem na skrzyżowaniu ul. Sianowskiej i Leśnowolskiej zablokowane zostały autobusy: **86/2** (ikarus 1170) jadący w kierunku Kiekrza i **86/1** (również ikarus, nr 1173) udający się na Ogrody. 20-minutowe wstrzymanie było spowodowane zderzeniem się opla corsy z citroenem berlingo. W wyniku wypadku ranna została jedna osoba, którą następnie pogotowie zabrało do szpitala.

**23.05.** O godzinie 16:30 motorniczy **5/3** przejeżdżając przez pętlę Górczyn zauważył, że dwóch młodych mężczyzn wychodzi przez okna drugiego wozu składu 236+235 (**5/2**) stojącego na pętli. Jeden z nich uciekł, a drugi wdrapał się na dach wozu 236 i nie chciał zejść. Pracownik wezwanego pogotowia tramwajowego sprowadził go na ziemię. Następnie zainteresowała się nim policja. Śladów dewastacji składu 236+235 nie stwierdzono.

**23.05.** Po południu na przystanku Os. Tysiąclecia wstrzymanie spowodował uszkodzony wyłącznik nadmiarowy w **11/6** (GT8-680) jadącej z Zawad. Przerwa trwała aż 24 minuty, a helmuta po przela-

zeniach skierowano na Madalińskiego.

**24.05.** O godzinie 6:05 na skrzyżowaniu Kolejowej i Hetmańskiej zatrzymanie ruchu tramwajowego spowodowała wadliwie działająca sygnalizacja świetlna. Od godziny 6:15 do 6:40 ruchem sterowali pracownicy NN.

**25.05.** W stojącym na pętli Os. Kwiatowe jelczu 1414 (**N31/2**) nieznany sprawca wybił boczną szybę za pierwsze drzwi. Zmusiło to autobus do zjechania do zajezdni.

**25.05.** Na ul. Solnej przy Szkole Muzycznej jadący środkowym pasem w kierunku al. Niepodległości opel rekord trzasnął w prawe tylne naroże i prawy bok **51/6** (deskorolka 1359) zmierzającego na Dworzec Główny. Jego kierowca zbiegł z miejsca zdarzenia. Następnie, po około 40 minutach, przyszedł na miejsce kolizji i oświadczył, że autobus zjechał mu drogę. W autobusie uszkodził się tył; przód samochodu został kompletnie rozbity.

**27.05.** Na kwadrans **1/3** (304+305) zablokowała pętlę Junikowo, kiedy to wykołoiła się pierwszym wózkiem drugiego wagonu podczas cofania z toru zewnętrznej aby umożliwić prawidłowe ustawienie pociągów. Stało się to na odcinku między krzyżakiem a zwrotnicą wjazdową. Obyło się bez pomocy będącego na miejscu zdarzenia Kruppa, ponieważ tramwaj sam wskoczył w torowisko, po czym udał się do zajezdni. **1** i **13** kierowane były do tego czasu do Budziszyskiej.

**27.05.** Wieczorem na ul. 28 Czerwca przed ul. Krzyżową jadący sobie polonez truck przytulił się lewą stroną do boku **10/8** (GT8-674) udającej się na Połabską. Następnie przeleciał na drugą stronę ulicy łamiąc znak drogowy oraz zrywając kosz na śmieci zawieszony na nim. W końcu zatrzymał się na przedzie środy felicy stojącej grzecznie na chodniku. W wyniku tej reakcji nieszczęsny polonez stracił przód. Helmut z przytartą blachą z prawej strony za pierwszymi drzwiami, które również zostały uszkodzone, udał się na Madalinę. Ruch wznowiono po 20 minutach.

**Natalia Rychlewicz, Adam Konieczka**

## Trasy awaryjne

Nasze miasto nie jest zbyt bogate w trasy objazdowe i awaryjne. Znaczenie potencjalnej możliwości skierowania tramwajów na inne trasy doceniono już na początku lat 90. Odtąd wiele modernizowanych skrzyżowań jest doposażanych w dodatkowe łuki umożliwiającej zjazd w kierunku nie wykorzystywane w ruchu liniowym. Wbudowano je na węzle przy moście Teatralnym oraz na skrzyżowaniu ul. 28 Czerwca i Hetmańskiej. Lecz czy dobrze gospodarujemy co mamy? Takie pytania nasuwają się przy obserwacji choćby placu Wielkopolskiego. Normą są tam parkujące na torowisku samochody, a przed ostatnimi świętami Bożego Narodzenia wyjątkowo obrodziły choinki – rozstawiono je tak, że zablokowały tor awaryjnej pętli. Zresztą tramwaj i tak nie przejechałby tamtędy, bo szefowie choinkowego interesu postawili płot w poprzek toru. Pozornie nic wielkiego się nie stało, ale nie mamy w Poznaniu nadmiaru tras objazdowych i pętli awaryjnych. Dlatego nie można z góry „odpuszczać” przejeżdżności torów, nie tylko na placu Wielkopolskim! Aż dziwne, że nikt z władz MPK nie przywiązuje wagi do utrzymywania w sprawności i przejeżdżności tych nielicznych rozjazdów nie używanych w ruchu liniowym. Czy ich mniej lub bardziej regularne oczyszczenie stanowi aż taki problem?

Czy nie można uporać się z pojazdami namiętnie parkującymi na torowisku na placu Wielkopolskim? Aż się prosi, aby na przykład wagony gospodarcze ze Starołęki na Gajową jeździły przez ulicę Towarową. Koszt żaden, a torowisko „przejechane”. Może nawet warto kilka razy w tygodniu zrobić jazdę próbną tramwajem z Gajowej na plac Wielkopolski. Kierowcy szybko odzwyczailiby się od blokowania torowisk. A jeżeli nawet taki kurs generowałby koszty, to miasto mogłoby mieć ekstra dochód z wywożenia pojazdów stojących na torach tramwajowych. Motorowi też zwracaliby większą uwagę na położenie zwrotnic. Że co? Że dzisiaj i teraz plac Wielkopolski nie jest potrzebny? Ale przecież nigdy nie wiadomo, co się wydarzy. Może znowu ktoś „podłoży bombę” na Śródcę? Pamiętajmy o starych porzekadłach: o przezornym, co zawsze jest ubezpieczony, a także o tej studni, którą za późno kopać, jak już się pali... To, że w grudniu nie było sytuacji awaryjnej i związanej z tym potrzeby skorzystania z pętli na placu Wielkopolskim nie znaczy, że zawsze będziemy mieć takie szczęście. W Nowym Jorku przed 11 września nikt nie spodziewał się ataku terrorystów. Jednak zachowanie i utrzymywanie różnych połączeń awaryjnych umożliwiło w miarę szybkie „podniesienie się” systemu kolei miejskich. I choć (mam nadzieję) nie grozi nam atak jumbo jeta na most Chrobrego, to istnieją inne real-

ne zagrożenia i dlatego powinny być zachowywane w stanie czynnym wszelkie posiadane torowiska rezerwowe.

**Marek Malczewski**

### 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, Tomasz Gieżyński  
STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Krzysztof Dostatni, 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 Staschiok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracik  
SKŁAD I EDYCJA STRON WWW: Adam Konieczka  
DRUK: GRYF-DRUK, ul. Jana Pawła II, 61-139 Poznań

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