

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 12 (12)
2 lipca 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Z kraju i ze świata

■ **Białystok (autobus).** Jak co roku w Białymstoku, wraz z rozpoczęciem wakacji, zmienił się rozkład jazdy autobusów. Wakacyjny obowiązuje od 24.06. Oprócz zmian w częstotliwości kursowania niektórych linii, zmieniono też nieco wygląd samych rozkładów. Jedną ze zmian jest zaznaczanie wybranych kursów literką w indeksie dolnym, a nie – jak dotychczas – podkreśleniem lub pochYLENIEM.

■ **Białystok (autobus).** Z powodu obchodów Dni Miasta Białegostoku w dniach 21–23 czerwca zamknięto dla ruchu Rynek Kościuszki i ul. Lipową. Autobusy linii 2, 4, 5, 7, 21, 21s kursowały w tych dniach al. Piłsudskiego.

■ **Bydgoszcz (autobus).** Zgodnie z tradycją 22.06. uruchomiono linie sezonowe: 83 LPKIW – Myślicinek (kursuje co pół godziny) i 98 Plac Kościeleckich – Janowo (trzy kursy dziennie) oraz wzmocniono dodatkowymi kursami linię 75 Osiedle Leśne – Myślicinek. Trasą dawniej linii 98 Plac Kościeleckich – Chmielniki jeżdżą, podobnie jak w zeszłym roku, autobusy PKS. Linia Prosto Ku Słońcu została uruchomiona już 18.05. (4 kursy w dni wolne). Od 16.05. do Chmielnik możemy wybrać się już w dowolny dzień tygodnia jednym z 7 kursów, a od 22.06. mamy do wyboru 11 kursów.

■ **Bydgoszcz (autobus).** W maju PKS Bydgoszcz wzbogacił się o 4 używane MANy 1.190 HOCL (9-metrowe, rok produkcji 1993 i 94). Busesy obsługują linię 301 Łęczyczka – Rekinowa. Czynności dochodzeniowo-śledcze, mające na celu ustalenie miejsca ich poprzedniego pobytu, jeszcze trwają.

■ **Bytom (autobus).** Zakupiony przez PKM Bytom z Krakowa ikarus o numerze BK162 otrzymał oznaczenie 7243.

■ **Bytom (tramwaj).** 26.06. około godziny 16:30 awarii uległa nevalgiczna zwrotnica na placu Sikorskiego. Pękła zapchana i skorodowana rura systemu odwadniającego zwrotnicy. Mimo szybkiej reakcji i dospawania przerdzewiających elementów, nie udało się uniknąć zakłóceń w ruchu.

■ **Częstochowa (autobus).** Oznakowanie pojazdów częstochowskiego MPK jest, niestety, coraz gorsze. Przed reformą zastanawiające było, czy jej wejście w życie będzie okazją do stworzenia nowych wzorów tablic. Najprawdopodobniej będą one wykonane z tworzywa sztucznego, wyklejane (nie malowane), takie same, jak w ostatnim czasie zagostiły na stałe na linii 12 (wcześniej przez dwa lata były „testowane” na liniach 12 i 27). Pomysł jest w zasadzie dobry, a doświadczenia innych miast stosujących naklejki – pozytywne. Niestety, napisy

na nowych tablicach niewłaściwie rozplanowano – numer linii jest zbyt mały, a do odczytania nazw ulic pośrednich na tablicach bocznych trzeba używać lornetki. Tymczasem w ikarusach 415 i 435 (nie wyposażonych w wyświetlacze) zaślepiono czołowe i boczne „filmy”. Stwarzały one oczywiście zawsze sporo problemu z aktualizacją ich treści, dlatego w latach 90. zdemonstrowano je w jeliczach M11 i PR110. Również teraz reforma sieci wymusiłaby spore zmiany. Pozostały zatem jedynie części filmów informujące o numerze linii. W ten sposób Częstochowa zniżyła się do poziomu miast, które chcą pasażera chcącego poznać docelowy kraniec trasy autobusu uznają za nadmiar ciekawości. W zamian jest on obdarzany (na wyświetlaczach ikarusów 412 i 415) nazwą krańca, z którego autobus kurs... rozpoczął, nawet jeżeli jest to zjazd do zajezdni! Z boku zaś zamontowano prowadnice na zwyczajne tablice. Dzięki temu nie jest już łamane prawo, zgodnie z którym autobus wykonujący przewozy regularne na linii oznaczonej numerem musi posiadać także tablice wewnętrzną. Wprawdzie dotychczas istniały uchwyty na tablicę wewnętrzną, w ostatnim czasie jednak mało kto z nich korzystał.

■ **Częstochowa (tramwaj).** Na przełomie maja i czerwca obsługa linii nocnej odbywała się z wykorzystaniem wagonu nr 613. Jak nas poinformowali pracownicy zajezdni tramwajowej, fakt ten wiąże się ze zmianą reklamy na obsługujących tę linię od 1991 roku wagonach 678 i 679. Były to ostatnie czerwone wagony w mieście, dopóki władze Wyższej Szkoły Zarządzania nie zdali sobie sprawy, że wśród pasażerów nocnych tramwajów mogą znaleźć wielu potencjalnych klientów. Upřednio kursy nocne przez kilka lat realizowały wagony 105N o numerach 644 i 645, do czasu gdy zostały przebudowane na 105Na.

■ **Elbląg (tramwaj).** 3.06., w związku z rozpoczęciem drugiego etapu remontu torowiska w ciągu ulicy Bema (odcinek Chocimska – Żeromskiego), kursowanie linii 3 zostało całkowicie zawieszono. Nie zobaczymy już więc w akcji dwukierunkowych helmutów zmieniających czoło przy ul. Żeromskiego, jak to miało miejsce w czasie remontu odcinka Żeromskiego – Saperów (pętla). Prace potrwają do końca sierpnia.

■ **Elbląg (tramwaj).** Prace torowe przy budowie trasy w ciągu ulicy Dąbka powoli zbliżają się do końca. Brakuje jeszcze tylko fragmentu torów w okolicach skrzyżowania z Obrońców Pokoju, natomiast na przeciwnym krańcu trasy (skrzyżowanie z Królewiecką) rozpoczyna się montaż sieci trakcyjnej. Po nowych torach pomykać będą dwie nowe li-

nie: 4 Ogólna – Druska i 5 Ogólna – Saperów. Częstotliwość kursowania pozostałych linii zostanie odpowiednio zmniejszona.

■ **Gdańsk (autobus).** 22.06. ZKM Gdańsk rozpoczął sezon letni. Tego lata wyjechały 3 nowe sezonowe linie autobusowe:

- 606 Dworzec Główny PKP – Brama Wyżynna – Podwałe Przedmiejskie – Elbląska – most Wantowy – Sucharskiego – Westerplatte. Linia ta ma charakter przyspieszony i pomiędzy przystankami Brama Wyżynna i Przystań Żegluga nie zatrzymuje się. Częstotliwość podstawowa to 40 minut. Linia jest obsługiwana wyłącznie przez pojazdy niskopodłogowe;

- 627 Stogi Plaża – Nowotna – most Wantowy (z powrotem: most Siennicki) – Zaroślak – Wronki – Cienista – Chelm – Witosa – Łostowicka – Nowolipie – Rakoczego – Piecki – Jaśkowa Dolina – al. Grunwaldzka – Kościuszki – Jana Pawła II – Zaspą – Czarny Dwór – Hallera – Brzeźno Plaża. Częstotliwość podstawowa to 20 minut. Na linii znajdują się dwie brygady niskopodłogowe, które będą kursować niezależnie od pogody, natomiast brygady wysokopodłogowe nie będą kursować podczas ciągłych opadów deszczu;

- 654 Stogi Plaża – Nowotna – most Wantowy (z powrotem: most Siennicki) – Trakt Św. Wojciecha – Małomiejska – Orunia Górna – Łódzka – Warszawska – Łostowicka – Nowolipie – Rakoczego – Migowo – Słowackiego – Kościuszki – Hallera – Brzeźno Plaża. Częstotliwość podstawowa to 20 minut. Na linii znajdują się, podobnie jak na 627, dwie brygady niskopodłogowe. Kursy uzależnione są od pogody jak linii 627.

Jak dotychczas (ubiegłe sezony) kursują linie autobusowe: 640 Klukowo – Radarowa – Owczarnia Wiadukt – Galaktyczna – Wysoka; 644 Oliwa Pętla Tramwajowa – Spacerowa – Karwieńska – Oliwa ZOO; 648 Brzeźno Plaża – Wczasy – Dworska – Hallera – Czarny Dwór – Obrońców Wybrzeża – Chłopska – Piastowska – Obrońców Westerplatte (pętla tramwajowa) – Spacerowa – Karwieńska – Oliwa ZOO i linia tramwajowa 63 Brzeźno Plaża – Hallera – al. Zwycięstwa – Dworzec Gł. PKP – Wały Jagiellońskie – Podwałe Przedmiejskie – Siennicka – Lenartowicza – Budzysza – Stryjewskiego – Nowotna – Stogi Plaża.

■ **Gdańsk (autobus).** O dodatkowe letnie kursy wzbogaciła się linia 126 w zamian za likwidację linii 646. W okresie letnich wakacji szkolnych nie będą kursować linie autobusowe 574 i 578 oraz tramwajowa 14. Jednocześnie ulegają likwidacji następujące linie sezonowe: 631, 632, 633, 634, 635, 636, 646. Z powodu przeniesienia letnich koncertów

z Brzeźna na plac Zebrań Ludowych nie będzie również kursować dodatkowa linia tramwajowa **23**. Na wszystkich liniach sezonowych obowiązuje taryfa jak na liniach normalnych. W dniu 22.06. wchodzi w życie nowy rozkład linii tramwajowej **4**. Zmianom ulega częstotliwość w dni świąteczne i soboty, która zostaje zmniejszona z dotychczasowych 20 minut do 40 minut. Zostaje zlikwidowany także ostatni kurs o godzinie 22:08 z Zaspły. Teraz ostatni tramwaj odjedzie o 21:40.

■ **Gdynia (autobus)**. 1.07. rozpoczęła kursowanie nowa linia autobusowa ZKM Gdynia. Jej trasa została wytyczona następująco: Gdynia Dworzec Główny PKP – 10. Lutego – Świętojańska – al. Piłsudskiego – al. Zwycięstwa – al. Wielkopolska – Chwaszczyńska – Obwodnica Trójmiasta.

■ **Gorzów (autobus)**. W tym roku ruszyły tylko dwie linie sezonowe: **K** Kamin Zalew – Kłodawa Jezioro i **Z** Myśliborska – Jezioro Nierzym.

■ **Gorzów (autobus)**. Zmiany w komunikacji podmiejskiej i miejskiej. Zawieszono wszystkie kursy oznaczone jako „wykonywane tylko w dni nauki w szkole”. Dotyczy to zwłaszcza podmiejskiej linii **116** (Śląska – Deszczno) i miejskich: **100, 101, 103, 104, 126**, którym oprócz tego zmniejszono częstotliwość kursowania. Dodano zaś kilka kursów na liniach **A i B**.

■ **Gorzów (autobus)**. W połowie lipca ma rozpocząć się remont torowiska oraz całkowita przebudowa skrzyżowania ulic Wybickiego, Chrobrego, Jagiello – tak więc będzie zamknięte jedno z większych skrzyżowań w centrum miasta. Na razie MZK nie udziela żadnych informacji dotyczących planowanych objazdów dla linii autobusowych oraz tras przejazdu komunikacji zastępczej.

■ **Grudziądz (tramwaj)**. W związku z rozpoczęciem kolejnego etapu remontu ulicy Piłsudskiego, z dniem 27.06. zawieszono kursowanie linii **1** Dworzec PKP – Tarpno.

■ **Kielce (autobus)**. Niestety, kolejny z kieleckich autobusów został wysłany na przymusowe wakacje. Ktoś rzucił butelką wypełnioną wodą w przód solarisa. Wypadek zdarzył się w miejscowości Cio-sowa w gminie Miedziana Góra. Cała przednia szyba oraz ta osłaniająca wyświetlacz musi zostać wymieniona. Koszty mogą sięgnąć od kilku do kilkunastu tysięcy złotych. Straty byłyby mniejsze, gdyby w kieleckich solarisach montowano dzielone szyby przednie – wtedy zniszczeniu uległaby tylko jedna połówka. Ponadto od dnia 24.06. na niektórych liniach w dni powszednie autobusy jeżdżą według wakacyjnego rozkładu jazdy.

■ **Kielce (autobus)**. Z powodu remontu i nowej organizacji ruchu na rondzie Giedroycia, MPK Kielce od dnia 24.06. do odwołania wprowadziło zmiany na niektórych liniach przebiegających przez ulicę Żytnią. Autobusy linii, które jeżdżą od ulicy Grunwaldzkiej a dalej z Żytniej skręcając w Paderewskiego, jeżdżą teraz objazdem: Grunwaldzka – Żelazna – Sienkiewicza – Paderewskiego i dalej według swoich tras. Dotyczy to linii **3, 9, 15, 22, 25, 36, 39, 49**. Wyznaczono im pośredni przystanek na ul. Żelaznej przy skrzyżowaniu z ul. Równą. Początkowym przystankiem linii **35**, która od niedawna kończy przy ul. Żytniej, jest tymczasowy przy Żelaznej. Potem autobusy jadą ul. Sienkiewicza, Paderewskiego i dalej po zwykłej trasie. Autobusy linii **18** również skręcają w ul. Żelazną, lecz dalej jadą prosto do dworca PKS, gdzie mają swój przystanek początkowy. Autobusy wyżej wymienionych linii jadące od strony ronda Grudzińskiego kursują normalnie przez Paderewskiego i Żytnią. Autobusy linii

34, które normalnie kończą przy Żytniej, mają pętlę przy Żelaznej i ich początkowym przystankiem jest tymczasowy przy skrzyżowaniu z Równą. Autobusy pozostałych linii, które przebiegają przez Żytnią, kursują normalnie.

■ **Łódź (autobus)**. ZKA-2 przerobiło jelicza M11 nr 2902 na autobus do przewożenia rowerów. Teraz mieści 14 pasażerów i 8 jednośladow. Kursuje od 22.06. do 30.09. po trasie linii **51A** z oznaczeniem **51R** w godzinach 11:45–19:50 w dni powszednie oraz 8:17–21:00 w soboty, niedziele i święta. Autobus zatrzymuje się tylko na wybranych przystankach i ma namiastkę obsługi konduktorskiej (jak to za starych, dobrych czasów w bimbach bywało...) – pracownik MPK sprzedaje bilety dla ludzi i pojazdów oraz mocuje bitykle do uchwyty w tyle autobusu (ostatnie drzwi są zamknięte).

■ **Łódź (tramwaj)**. Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, stopniowo przywracany jest ruch tramwajów na skrzyżowaniu Zachodnia / Legionów. 22.06. otwarto przejazd w osi ul. Legionów. W związku z czym na trasy powróciły **7 i 15** oraz **43 i 43bis** (te dwie, oczywiście, z uwzględnieniem trwających prac w Konstancynie kursować będą w wariantach: tramwaj do Zdrowia – autobus do trójkąta park Miejski – tramwaj do Lutomiarska). Zniknęły wszystkie „zetki”, natomiast **3** dojeżdża do Wycieczkowej dotychczasowym objazdem **2, 6 i 11** (... – Kościuszki – Zielona – Narutowicza – Kilińskiego – Północna – Ogrodowa – Zachodnia – ...). Na dotychczasowych trasach objazdowych pozostały: **2, 6, 11, 59, 78, 95, 96, 99, 151, 154, 155 i 157**. Trwa remont torów na Bratysławskiej od krańcówki Oszczepowa do Wróblewskiego. Jeździ się tam jednym torem przez krańcówkę! Pikanterii dodaje fakt, że jeszcze niedawno obowiązywało wewnętrzne zarządzanie MPK, że na tę krańcówkę nie wolno wpuszczać cityrunnerów. Tymczasem 1201 i 1202 jeżdżą bez zakłóceń. Mało tego, w związku z doraźnym objazdem wypadku, jeden z nich musiał 11.06. zjeżdżać do zajezdni Telefoniczna przez Kopernika, Gdańską, Zieloną i Narutowicza, zaliczając po drodze zawijas na rogu Kopernika i Gdańskiej oraz ciasny skręt w Zieloną (jak widać, można!). Remont na Bratysławskiej nie powoduje zmiany tras.

■ **Mierzęcice (autobus)**. Zbudowano nową pętlę przy skrzyżowaniu w Niwiskach. Oprócz tego wyłożono nową nawierzchnię asfaltową na pętli Mierzęcice Magazyny NŻ.

■ **Opole (bilety)**. Szykuje się zmiana cen biletów. Co ciekawe, będzie to... obniżka. Wprawdzie tylko biletów sprzedawanych przez kierowców, ale lepszy rydz niż nic. Do tej pory bilety takie kosztowały 2,6 zł (w kiosku 1,9 zł). Po obniżce cena wyniesie 2 złote. Wszystko to niejako przy okazji wprowadzania kas fiskalnych do autobusów (od 24.06. na miasto wyjechało pierwsze dwadzieścia tak wyposażonych pojazdów).

■ **Opole (rozkłady)**. Jak co roku w lipcu i sierpniu obowiązują wakacyjne rozkłady jazdy. I jak co roku są one kuriozalne. Nie są wykonywane kursy oznaczone literką „L”. Dzięki temu powstają, jakże nieprzyjemne dla pasażera, dziury w rozkładzie. Dla przykładu, linia **15** pojawia się w szczycie na przystankach co 14 minut. Jeśli mamy pecha, to możemy w wakacje czekać na piętnastkę choćby i 27 minut! Nie dziwne więc, że przy takim podejściu do pasażera, MZK ciągle traci klientów.

■ **Płock (autobus)**. 19.06. awarii uległ neoplan N4020 nr 633. Zapalił się umieszczony na dachu pojazdu klimatyzator. Tego dnia autobus obsługiwał

linię **7** do Ciechomic. Tuż przed wjazdem na most na ulicy Mostowej kierowca zorientował się, że coś pali się na dachu autobusu. Pasażerowie szybko wybiegli na zewnątrz, a dwóch z nich razem z kierowcą zaczęło gasić pożar. Niestety, kierowca wyładował w szpitalu, gdyż do jego oczu dostał się proszek z gaśnicy. Przybył na miejsce straży pożarnej pozostało tylko zabezpieczenie miejsca wypadku. Prawdopodobnie doszło do zatarcia wentylatora lub zwarcia instalacji elektrycznej.

■ **Radom (autobus)**. 11.06. Policja Państwowa wykazała się czujnością i w jednym z budynków przy ulicy Limanowskiego znalazła całkiem spory zapas materiałów wybuchowych. W związku z tym urządziła bombowy happening, zamykając od godziny 8 rano odcinek ul. Limanowskiego pomiędzy Maratońską i Dębową. Poprzez ten fragment ulicy przebiega trasa sześciu linii autobusowych. Ponieważ zamknięty odcinek pokrywa się z tym, który zamykany jest z okazji 1 listopada (znajduje się tam cmentarz), to MZDiK zastosował sprawdzony „cmentarny” wariant objazdów. Autobusy linii **1, 16, 17 i E** kursowały przez Limanowskiego, Młodzianowską, 1905. Roku i Limanowskiego, natomiast autobusy linii **10 i 11** przez Limanowskiego, Młodzianowską i 1905. Roku. Na trasach objazdu dla linii miejskich obowiązywały wszystkie stałe przystanki, a dla linii **E** przystanki 1905. Roku / Tytoniowa (w obu kierunkach) i 1905. Roku / PKS (w kierunku Dworca Linii Podmiejskich).

■ **Radom (autobus)**. W związku z remontem przejazdu kolejowego w Trabcicach, 14.06. w godzinach 8:00–16:00 oraz 19.06. w godzinach 8:00–12:00 autobusy linii **F** kursowały objazdem ulicami Poniatowskiego, Dowkonda, aleją Grzegorzowskiego, Jana Pawła II, Młodzianowską, Armii Ludowej, Witkacego i przez Sołyki do Trabcic.

■ **Radom (autobus)**. 15.06. odbyły się w okolicach zalewu na Borkach biegi uliczne, a ich trasa przebiegała, m.in., fragmentem ulicy Suchej, prowadzącej do osiedla Wośniki. Ponieważ autobusy, nawet z pasażerami w środku, nie mogły wziąć udziału w zawodach, to w czasie biegów **13 i 16** kursowały prosto ulicą Limanowskiego do przystanku Limanowskiego / Toruńska, nie wjeżdżając na Wośniki.

■ **Radom (autobus)**. Najnowszy ITS-owy MAN SG272, o którym już wspominaliśmy, został przemalowany w barwy zakładowe i dostał numer tablorowy 43 (jest to co najmniej drugie obsadzenie tego numeru), a do kompletu także reklamę. Jak donoszą obserwatorzy, na trasie pokazał się pierwszy raz 15.06.

■ **Radom (autobus)**. Jedną z pierwszych ofiar tegorocznego lata została linia **6**. MZDiK przewidział, że latem mniej ludzi będzie chciało z niej skorzystać, więc od 17.06. wprowadził nowe oznaczenia w rozkładzie jazdy tej linii. W dni powszednie trzy kursy z Malczewa i cztery z Milejowic oznaczono literką „W” (jako nie wykonywane w okresie wakacji). Co ciekawe, 21.06. były jeszcze wykonywane, ponieważ „zawieszenie wykonywania tych kursów nastąpi po opublikowaniu stosownego komunikatu” (w MZDiK powinni chyba powieścić pisać). Ponadto, wprowadzony został nowy kurs z pętli Milejowice, oznaczony literką „X” (jako wykonywany tylko w okresie wakacji – z zastrzeżeniem jak wyżej).

■ **Radom (autobus)**. Zapowiadane w jednym z poprzednich *Przystanków* wydłużenie linii **C** do największego podradomskiego zalewu w Domaniowie stało się faktem od 22.06. (W tym miejscu nasz informator pragnie złożyć samokrytykę, bo

w poprzednich informacjach z Radomia pisał, że chodzi o linię **D**, sugerując się Domaniowem.) W dni wolne od pracy cztery kursy linii **C** od przystanku Przytyk / Rynek, zamiast skrócić pod Urząd Gminy w Przytyku (pętla Przytyk), jadą dalej i zatrzymując się na uruchomionych okresowych przystankach Słowików, Domaniów I, Domaniów / Sklep dojeżdżają do pętli Domaniów / Zalew. Od przystanku Przytyk / Rynek obowiązuje taryfa jak dla III strefy podmiejskiej. Z Radomia autobusy do Domaniowa wyjeżdżają o 9:00, 11:03, 14:38 i 16:41. Powrót z wody zaplanowano na 10:03, 12:05, 15:40 i 17:42. Dla tych, którzy zostaną dłużej, pozostaje PKS, rower lub własny samochód. Ponadto, w ramach tzw. optymalizacji linii podmiejskich, MZDiK skasował jeden z wieczornych kursów linii **C**.

■ **Radom (autobus)**. Także od 22.06. zmieniały nazwę dwa przystanki na trasie linii **C**. Decyzją MZDiK przystanki Zakrzewska Wola I oraz Zakrzewska Wola II zostały przemianowane na Marianowice I oraz Marianowice II.

■ **Radom (MPK)**. 11.06. prezesem Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Radomiu Spółka z o.o. przestał być Ryszard Witecki. Został on odwołany przez Walne Zgromadzenie Wspólników Spółki. Powodem jego odwołania było dążenie Rady Nadzorczej oraz Wspólników do uspokojenia nastrojów wśród załogi MPK. Sytuacja w firmie była bardzo napięta w wyniku zaostrej się konfliktu pomiędzy Zarządem a związkami zawodowymi działającymi w MPK. Po przeprowadzonym w kwietniu wśród załogi referendum realna stała się możliwość ogłoszenia strajku, a co za tym idzie tego, że żaden z autobusów MPK nie wyjechałby na ulice Radomia. Mimo że część linii w Radomiu jest obsługiwana przez innych przewoźników, to pozycja MPK jest na tyle znacząca, że taka forma protestu spowodowałaby poważne problemy w zapewnieniu wystarczającej obsługi komunikacyjnej miasta i okolicznych gmin. Ponadto, strajk skutkowałby także dotkliwymi stratami finansowymi samego przedsiębiorstwa (niewykonane kursy, odszkodowania za niewykorzystane bilety). Mając na względzie powyższe, Zgromadzenie Wspólników wybrało „mniejsze zło” i odwołało prezesa, choć za jego kadencji spółka zaczęła wykazywać zysk. Kolejną decyzją było powołanie nowego prezesa. Został nim Witold Spoczyński, będący do tej pory zastępcą dyrektora Miejskiego Zarządu Dróg i Komunikacji w Radomiu, odpowiedzialnym właśnie za komunikację. Na swojego zastępcę do spraw techniczno-eksploatacyjnych Spoczyński rekomendował Andrzeja Żurka – byłego pracownika MPK.

■ **Szczecin (autobus)**. Kolejny darmowy autobus kursuje od 24.06. po Szczecin – obsługuje prawobrzeże i łączy Żydowce z os. Bukowym. Dziesiątą w mieście, a drugą „swoją” linię uruchomił hipermarket Real i oznaczył jako **711**. Autobus zatrzymuje się na wszystkich przystankach na trasie. To w pewien sposób rekompensuje ograniczenia, które dotknęły linię **66** – kursuje trasą Żydowce – Zdroje – Real – os. Bukowe. Linię obsługuje PKS Szczecin. Na razie są to 4 kursy (w obie strony) w ciągu dnia. Pierwszy z Żydowiec o 11:53, ostatni o 18:13. Z os. Bukowego, odpowiednio, o 11:27 i 17:47. Linia będzie jednak obserwowana i nie jest wykluczone, że jeśli korzystać z niej będzie duża liczba osób, rozkład jazdy się zmieni.

■ **Szczecin (rozkłady)**. Nastąpiły zmiany w rozkładach jazdy. Od 24.06. na swoją trasę nie wyjechały tramwaje linii numer **4** oraz autobusy **68**, **72**,

109, **D** i **E**. Nie będą one kursować aż do końca wakacji. Tramwaje linii **7** i **8** pojawiają się na przystankach co 12 minut. By ułatwić dojazd do kąpielisk, od 22.06. na linii **1** w święta pojawiają się składy, a w dni powszednie tramwaje przegubowe – obsługuje linię numer **1** w dni powszednie przejęła zajezdźnia Pogodno, mimo że zapowiadano, iż będzie to Niemierzyn. Zmiana nastąpiła dopiero 1.07. W dodatku w jej rozkładach są zjazdy na Niemierzyn, a tak naprawdę powinny być na Pogodno. Teoretycznie tramwaj powinien gonić na Niemierzyn, tam zawrócić i zjechać na Pogodno. Również na linii numer **9** przez cały tydzień jeżdżą składy. Tramwaje linii numer **1** kursują przez cały dzień na Głęboke co 12 minut (także w międzyszczytce). ZDiTM zdecydował się także na wzmocnienie linii **3** w dni świąteczne od 29.06. – na 4 z 6 brygad jeżdżą składy (105N i pochodne oraz GT6+) zamiast wagonów przegubowych, czyli tak samo, jak do tej pory w dni powszednie. Ciekawostką sezonu jest powrót (24 czerwca) po latach „zielonej” linii do kąpieliska Dzwiklicz, znanej kiedyś jako **D**, a potem **61D**. Ostatni raz autobusy **61D** kursowały w 1995 roku. Obecnie linia nazwana **D61** kursuje na trasie pl. Kościuszki – Dzwiklicz w godzinach 9–12 i 16:30–18, z dość intrygującym rozkładem: rano jest 6 kursów do pl. Kościuszki i 5 na Dzwiklicz, po południu odpowiednio 4 i 6. Linię obsługuje SPA Dąbie w dni powszedni autobusami krótkimi, a w świąteczne przegubowymi. Letnie rozkłady jazdy obowiązują autobusy linii **54**, **61**, **103**. Autobusy linii **54** kursują co 30 minut. **102** w czasie wakacji nie dojeżdża do Prywatnego Liceum w Policach, a **103** do SP 4 także w Policach. **103** kursuje w godzinach szczytu co 24 minuty, a poza nim – co 28. Zawieszona została także testowana linia **72** i na razie nie wiadomo, czy powróci po wakacjach.

■ **Szczecin (tramwaj)**. 13.06. po raz pierwszy wyjechała na trasę, a konkretnie na linię **11**, niemierzynska stopiątką o numerze taborowym 600. O przygotowaniach do wyjazdu tego wagonu informowaliśmy w poprzednich numerach.

■ **Szczecin (tramwaj)**. 24.06. po raz pierwszy po powrocie z Centralnych Warsztatów na mieście pojawił się 105Np-1035. Jeździł on solo na linii **11**. Jego brat bliźniak wciąż się nie pojawia i stoi w zajezdźni Gołęczin.

■ **Szczecin (tramwaj)**. Od niedawna po mieście jeździ niecodzienny skład 105N2k 789+788. Kursujący solo wagon 105N2k-789 otrzymał doczepkę 788, niejako w spadku po 787. Jego niecodziennosc polega na tym, że 788 jeździł w składzie z 787, który z powodu kłopotów z łożyskami znajduje się w Centralnych Warsztatach. Jest to ten sam pechowy wagon, który wcześniej stracił lewą, przednią osłonę na wózek. Nie wiadomo, kiedy nadesłana zostanie nowa i jak długo potrwa naprawa. Ciekawym zbiegiem okoliczności numerowych jest fakt, że szczeciński wagon 787 stracił osłonę na wózek, natomiast krakowski wagon o tym samym numerze 787, jako pierwsza stopiątką, otrzymał nowe osłony na wózki.

■ **Szczecin (tramwaj)**. Informacja o odstawieniu GT6-919 w zajezdni Gołęczin (opublikowana w *Przystanku* nr 10) jest już nieaktualna. Po robotach blacharskich tramwaj wyjechał z powrotem na miasto.

■ **Szczecin (tramwaj)**. Od 1.07. zmieniła się organizacja ruchu tramwajowego w stronę Pomorzana z powodu prac remontowych na wiadukcie w al. Powstańców Wlkp. (przy przystanku osobowym Szczecin Pomorzany). Zawieszony został ruch

tramwajów w al. Piastów. Tramwaje linii **11** i **12** od pl. Sprzymierzonych jadą al. Piastów, ul. Jagiellońską, al. Bohaterów Warszawy, ul. Wawrzyniaka i al. Wojska Polskiego do pl. Sprzymierzonych, skąd powracają w kierunku Dworca Niebuszewo i Ludowej. Jednocześnie na jedenastce wszedł w życie letni rozkład jazdy z 12-minutową częstotliwością. Z pl. Sprzymierzonych na Pomorzany jeździ autobus **83** z częstotliwością co 4 minuty w szczycie i co 8 poza nim.

■ **Świerklaniec (autobus)**. Jelcz M11 nr 2691 powrócił z Solca Kujawskiego po przeprowadzeniu naprawy głównej.

■ **Tarnowskie Góry (autobus)**. A. Faryś przejął obsługę linii MZKP nr **180** do Tworoga przez Wielowieś. Wcześniej linię tę obsługiwała firma Ampex.

■ **Tarnowskie Góry (autobus)**. Trwają prace przy modernizacji dworca autobusowego w Tarnowskich Górach. Już wcześniej odnowiono wiaty peronów odjazdowych, w chwili obecnej wyburzono budynek starej dyspozytorni, w miejscu której ma powstać całkiem nowy obiekt. Tymczasowo rolę dyspozytorni oraz pomieszczenia socjalnego dla kierowców pełni autobus Jelcz M11 nr 1467 z PKM Świerklaniec, pozbawiony jednak oznaczenia numeru taborowego. Kolektura biletowa PKM mieści się w samochodzie dostawczym nysa, stojącym nieopodal rzeczonego jelcza.

■ **Toruń (tramwaj)**. Zgodnie z planem, na początku czerwca linia **1** powróciła na swą stałą trasę. W czasie trwających miesiąc robót wyremontowano czterystumetrowy odcinek torów w ciągu ul. Traugutta (od skrzyżowania z Sowińskiego w kierunku centrum), a także fragment torów i zwrotnice po zachodniej stronie węzła Szosa Lubicka / Wschodnia.

■ **Warszawa (autobus)**. Są już potwierdzone informacje na temat zmienionej trasy linii **100**. Wiadomo, że w każdy weekend, począwszy od 29.06. do 1.09., piętrus ma wyjeżdżać na miasto. Ze względu na przepisy ustawy transportowej (ponadnormatywna wysokość autobusu – 4,06 m) i wymagane zezwolenia, które kosztują, piętrus nie będzie jeździł w dni powszednie. Wówczas zastąpi go jelcz M121M.

■ **Warszawa (autobus)**. 20.06. w wyniku 36-stopniowego upału około godziny 15 do asfaltu dosłownie przykleił się i ugrzązł w nim neoplan 6778 jadący jako **122/9**. Wszystko działo się na ul. Krasińskiego na przystanku Popieluszki 06. Około godziny 15:30 na miejscu pojawiła się tatra 382, która wyciągnęła wóz z dołka. O 15:40 na miejscu zjawił się Nadzór Ruchu MZA, który skierował kierowcę w dalszą drogę. Po godzinie 16:00 neoplan udał się „przejazdem technicznym” na Spartańską, gdzie o 17:00 zmienił rezerwę (3704) i dalej kursował bez większych problemów. Po neoplanie pozostało 6 wyrw, każda o głębokości co najmniej 10 cm. Podczas ratowania neoplana zostało uszkodzone podłoże jezdni, które przyklejone asfaltem do koła pojechało aż na Spartańską, gdzie zostało usunięte.

■ **Warszawa (autobus)**. W związku z kolejnym etapem realizacji budowy Trasy Siekierskiej i czasową zmianą organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Czerniakowskiej z Chełmską, od 26.06. od około godziny 22:30 do odwołania (na około 2 tygodnie), autobusy linii **107**, **141** i **611** zostały skierowane na trasy objazdowe:

- linia **107** od skrzyżowania Czerniakowska / Gagarina przez Gagarina – Belwederską – Dolną i dalej stałą trasą (tylko w kierunku pętli Metro Wila-

nowska);

- linia **141** od skrzyżowania Czerniakowska / Gagarina przez Czerniakowską – al. Witosa – Sobieskiego i dalej stałą trasą (tylko w kierunku pętli Bokserska);
- linia **611** od skrzyżowania Belwederska / Space-rowa przez Belwederską – Sobieskiego i dalej stałą trasą (tylko w kierunku pętli Sadyba).

Na trasach objazdowych obowiązują wszystkie napotkane przystanki (dla linii **611** – jako warunkowe). Dla linii **141** wznowia się funkcjonowanie przystanku Al. Witosa 03. Jednocześnie, dla zapewnienia obsługi komunikacyjnej ul. Chełmskiej, od dnia 27.06. zmieniła się trasę linii **119**. Autobusy tej linii zostały wycofane z ulic Św. Bonifacego i Sobieskiego oraz krańca Stegny i skierowane w obu kierunkach od skrzyżowania Belwederska / Chełmska, ulicami Chełmską i Bobrowiecką do krańca Kierbedzia. W związku z tym wznowione zostało funkcjonowanie przystanków Kierbedzia 01 oraz Bobrowiecka 01 i 02.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z zamknięciem dla ruchu jezdni ul. Sytej na odcinku od ul. Vogla do ul. Zaściankowej, od dnia 24.06. od około godziny 10:30 do odwołania (na około tydzień), linia **164** została podzielona na dwie linie kursujące na trasach: Wilanów – Przyczółkowa – Vogla – Syta – Metryczna – Bruzdowa – Kępa Zawadowska – Sadyba – Augustówka – Zawodzie – Kobylańska – Tuzinowa – Syta – Wał Zawadowski – Zaściankowa – Bruzdowa – Jara – Syta – Tuzinowa – Kobylańska – Zawodzie – Augustówka – Sadyba.

■ **Warszawa (autobus).** W celu poprawy obsługi komunikacyjnej osiedli Domaniewska i Modzelewskiego oraz zapewnienia bezpośredniego dojazdu do Centralnego Szpitala Klinicznego MSWiA z tych osiedli oraz z osiedla zlokalizowanego przy ul. Woronicza, od dnia 22.06. została wprowadzona korekta tras autobusów linii **107** i **524**. Linia **107** została wycofana z ul. Odyńca (na odcinku od ul. Wołoskiej do al. Niepodległości) i skierowana od skrzyżowania Wołoska / Odyńca w obu kierunkach ulicami Wołoską, Madalińskiego, al. Niepodległości, Odyńca, Puławską i dalej dotychczasową trasą. Linia **524** została wycofana z al. Wilanowskiej (na odcinku od ul. Modzelewskiego do ul. Puławskiej) oraz ul. Puławskiej (na odcinku od al. Wilanowskiej do ul. Domaniewskiej) i skierowana od skrzyżowania Modzelewskiego / al. Wilanowska w obu kierunkach ulicami Modzelewskiego, Domaniewską, Puławską i dalej bez zmian.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z rozpoczęciem robót przy budowie stacji metra A-17 Dworzec Gdański, od dnia 19.06. do odwołania (na okres kilkunastu miesięcy), przystanek Dw. Gdański 04, obowiązujący dla linii **103**, **127**, **500**, **518** i **607**, został przeniesiony do zatoki przed wiaduktem (cofnięto go o 150 m).

■ **Warszawa (autobus).** W związku z potrzebą skierowania do obsługi linii **702** w soboty i dni wolne od pracy autobusów wielkopojemnych, przy jednoczesnym braku możliwości zawracania tego typu autobusów na pętli Wawelska w Otwocku, od dnia 29.06. linia **702** w soboty i dni wolne od pracy została wycofana z pętli Wawerska i skierowana bezpośrednio z ul. Andriollego w prawo ul. Powstańców Warszawy i Armii Krajowej. Jednocześnie przystankiem krańcowym został przystanek Krucza 01 (w rejonie Urzędu Miejskiego). Odjazdy z krańca Krucza w kierunku Warszawy odbywają się po stałej trasie. Trasa i kraniec w dni powszednie pozostały bez zmian.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z rozpoczęciem wakacji i przewidywanym spadkiem wykorzystania autobusów komunikacji miejskiej, od dnia 24.06. zostało zawieszono kursowanie linii autobusowych: **118**, **178**, **301**, **302**, **307**, **308**, **322**, **326**, **327**, **356**, **384**, **394**, **401**, **404**, **413**, **415**, **416**, **445**, **460**, **E-1**, **E-2**, **E-3**, **E-4** i **E-5**. Jednocześnie zmianie uległy rozkłady 11 linii autobusowych. W wyniku wprowadzonych ograniczeń w funkcjonowaniu komunikacji, w szczycie porannym kursuje o 211 autobusów mniej, a w popołudniowym – o 185. Ponadto, na kilku liniach (np. **103**, **105** i **106**) zaczęło pojawiać się więcej wozów wielkopojemnych.

■ **Warszawa (autobus, tramwaj).** 17.06. około godz. 17:40 skład 105Na 1172+1173 linii **2** jadący na Banacha uderzył w przejeżdżający przez r. Dmowskiego autobus IK280-2726 linii **517**. Przyczyną wypadku było „przepuszczanie na hamowaniu” ww. wagonów. Trzy osoby zostały lekko ranne. Wagon 1172 wykołcił się obydwooma wózkami, które wstawiono przy pomocy dźwigu. Ponadto zniszczeniu uległ przód pojazdu – na szczęście nie są to ogromne uszkodzenia. Z wypadku gorzej wyszedł autobus, który został trafiony przed drugimi drzwiami, prosto w bak, z którego wylało się paliwo. Ponadto autobus stracił dwie szyby oraz nabawił się sporej ilości wgnieceń na karoserii. Złamana została także pierwsza oś, przez co nie wiadomo, jak go zholować do zajezdni R-11. W końcu użyto tetry nr 382. Zatrzymanie trwało około 45 minut – utknęło w nim mniej więcej 20 składów tramwajowych.

■ **Warszawa (bilety).** Podpisano umowę o przedłużeniu funkcjonowania wspólnego biletu ZTM – PKP do końca roku. Dla pasażerów nic się nie zmieni, inny będzie tylko system rozliczeń PKP z miastem.

■ **Warszawa (bilety).** Od 14.06. przestał działać punkt sprzedaży biletów komunikacji miejskiej zlokalizowany w dawnych rogatkach miejskich na pl. Unii Lubelskiej.

■ **Warszawa (metro).** Od dnia 1.07. w metrze przestały funkcjonować bramki swobodnego wejścia. Teraz wszystkie bramki otwierają się przy użyciu: Warszawskiej Karty Miejskiej, każdego rodzaju biletu z paskiem magnetycznym lub bezpłatnej wejściówki dostępnej na terenie każdej stacji metra.

■ **Warszawa (tramwaj).** 11.06. padający deszcz nie ostudził brawury kierowców. Jeden z nich powtórzył wyczyn, który zdarzył się kilka dni wcześniej. Mianowicie stracił on panowanie nad swoim autem, spadł ze skarpy i wylądował na torowisku tramwajowym na ul. Starzynskiego, blokując ruch tramwajów w stronę ronda Zgrupowania AK Radosław. Na szczęście, prowadzący pojazd doznał tylko niewielkich obrażeń.

■ **Warszawa (tramwaj).** 16.06. około godziny 23:15 na 20 minut nastąpił zanik napięcia w ciągu ul. Marszałkowskiej od „patelni” (czyli ronda Dmowskiego) do pl. Konstytucji. W wyniku tego kilka składów tramwajowych zostało unieruchomionych. Prądu nie było też w domach i na okolicznych ulicach.

■ **Warszawa (tramwaj).** 19.06. z powodu dużej ilości defektów mokotowskich stopiątek, zakład ten wystawił na **10/5** skład 13N 541+401 w barwach zakładowych! Przypomnijmy, że na linii **10** obowiązuje zakaz wypuszczania 13N. Chodzi o ul. Skierniewicką, na której z powodu hałasu rzekomo niszczą się budynki mieszkalne! Była to pierwsza trzynastka na **10** od ładnych paru lat. Miejmy nadzieję, że będą one pojawiać się na tej linii znacznie częściej!

■ **Warszawa (tramwaj).** Pomimo ostatnich doniesień, rozwalona żoliborska bulwa nr 2123 dalej stoi pod płotem i czeka na lepsze czasy. Bo, chociaż rzeczywiście na chwilę trafiła na „remontówkę”, to nikt przy niej nic nie zrobił. I w zasadzie nie wiadomo, po co ją tam w ogóle wciągnęli.

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z remontem torów na ul. Okopowej (na odcinku od ronda Zgrupowania AK Radosław do al. Solidarności) tramwaje linii **1**, **22**, **27** i **29** kursują w obu kierunkach trasą objazdową: od ronda Zgrupowania AK Radosław, al. Jana Pawła II, al. Solidarności i dalej własnymi trasami według następującego porządku:

- w okresie od 18.06. do 5.07. tylko w dni powszednie od godziny 22:35 do 4:00 dnia następnego (według stałych rozkładów jazdy z zachowaniem godzin odjazdów z przystanków końcowych),
- w dniach od 22.06. do 24.06. godzina 4:00, od 29.06. do 1.07. godzina 4:00 oraz od 6.07. do 8.07. godzina 4:00 (według specjalnych rozkładów jazdy).

Jednocześnie, w tym okresie w dni powszednie w godzinach 22:40–23:15, a w soboty i niedziele przez cały dzień jest uruchamiana zastępcza linia autobusowa **204** na trasie: rondo Zgrupowania AK Radosław (przystanek Rondo Babka 02) – Okopowa – Towarowa – rondo Daszyńskiego. W okresie od nocy 18/19.06. do nocy 7/8.07. tymczasowe przystanki Żytnia 51 i 52 oraz Powązkowska 53, uruchomione na trasie linii **204**, również obowiązują na trasach linii **608** i **612** jako na żądanie.

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z robotami torowymi w dniach od 25.06. do 7.07. przystanek tramwajowy Rondo Waszyngtona 07 dla linii **7**, **8**, **12** i **25** został przeniesiony na tymczasową wysepkę przy al. Zielenieckiej.

■ **Wrocław (rozkłady).** Od 22.06. tramwaje kursują według rozkładów wakacyjnych, czyli co 15 minut przez cały dzień roboczy, a co 20 – w świąteczny. Zawieszono zostały linie **8** i **21** oraz autobusowe **316** i **327**. Tramwajowa linia **12** została wydłużona do pętli Pilczyce, a z drugiej strony skrócona do pętli Stadion Olimpijski i kursuje obecnie tylko w dni robocze. Za to linia **16** została skierowana do Sępólna.

■ **Wrocław (tramwaj).** 18.06. około godziny 18:30 tramwaj linii **1/5** – zmodernizowany, trzydrzwiowy skład 105Na 2318+2317 – uderzył w skręcającego na stację benzynową tira. Wszystko działo się chwilę po ruszeniu z pętli Marino. Wagon 2318 wykołcił się obydwooma wózkami, ustawiając się pod kątem większym niż 45 stopni do torowiska i równoległe do tira. Tramwaj ma rozbity przód z lewej strony. Ponadto torowcy upalili elementy wózków i podwozia. Po 2-godzinnym zatrzymaniu wagon zjechał do zajezdni o własnych siłach w silnej eskorcie pojazdów MPK. Drugi wagon jechał za nim, a z przodu zwiślał mu przewód wysokiego napięcia. Pantograf co chwilę tracił kontakt z siecią – nie chciał się tak wysoko rozkładać. Ale przecież jeżdżenie ze złożonym drugim pantografem jest lepsze... TIR oberwał mniej, ale stał niezłe przechylony. Kilka osób – pasażerów tramwaju – zostało niegroźnie rannych.

Marek Drewniak, Adam Dubis, Jarosław Girstun, Remigiusz Grochowiak, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Piotr Kamiński, Wojciech Lemański, Krzysztof Lipnik, Bartosz Mazur, Magdalena Murawska, Michał Musiał, Marcin Pejski, Jakub Putyra, Olaf Skrzymowski, Mariusz Sondel, Tomasz Szydłowski, Tomasz Tokarzewski, Sławomir Zamuszek

Liberec i Jablonec nad Nysą

Liberec i Jablonec leżą stosunkowo blisko polskiej granicy. Ich atrakcyjne położenie sprawia, że oba miasta wraz z całym regionem są celem dość licznych wypraw turystycznych, również z Polski. Oba miasta leżą w dolinie Nysy, od północnej strony sąsiadują z Górami Izerskimi, od strony południowej miasta otacza pasmo Ještěd. W niniejszym artykule chciałbym przybliżyć Czytelnikom oba miasta, pokazać ich atrakcje, zarówno turystyczne, jak i komunikacyjne. Ale na początek...

Trochę historii

Pierwsze wzmianki historyczne o Libercu pochodzą już z 1352 roku. Na początku była to niewielka osada o charakterze typowo rzemieślniczokupieckim. Prawa miejskie Liberec otrzymał w roku 1577, wraz z wprowadzeniem się do niego rodziny Redernów. I od tego okresu rozpoczął się rozwój miasta. Wraz z nadaniem praw miejskich Liberec otrzymał również prawa do organizowania jarmarków. Do miasta zaczęli przyjeżdżać kupcy z całego regionu, powstawały pierwsze sklepy. Z tego okresu pochodzą też pierwsze budowle murowane (zamek, kościół św. Antoniego).

Historia Jablonca nad Nysą była zawsze i nierozdzielnie związana ze szkłem. Podobnie jak w przypadku Liberca, pierwsze wzmianki o Jabloncu pochodzą już z XIV wieku. I już z tego wieku pochodzą pierwsze informacje o kształtowaniu się przemysłu szklarskiego w tym regionie. W 1376 roku z jabloneckich manufaktur popłynęła pierwsza dostawa wyrobów szklarskich przeznaczonych dla katedry w Głogowie.

Po bujnym okresie rozkwitu przyszedł jednak czas stagnacji. Wojna trzydziestoletnia zostawiła trwałymi ślady w obu miastach, a podnoszenie się ze zniszczeń trwało dość powoli, aż do XVIII wieku. Przełom XVIII i XIX stulecia to narodziny przemysłu tekstylnego. W Libercu, a także w innych miejscowościach doliny Nysy, powstawały pierwsze fabryki, a sprowadzenie do regionu najnowszych w owych czasach maszyn i technologii pozwoliło uczynić z doliny Nysy prawdziwe zagłębie tekstylne. Początek XIX wieku to również okres przemian urbanistycznych Liberca. Z centrum miasta znikają ostatnie domy drewniane; zostają zastąpione murowanymi. W 1859 roku do miasta dociera kolej żelazna. Wszystkie te czynniki sprawiały, że Liberec z roku na rok staje się coraz silniejszym ośrodkiem gospodarczym, a z czasem i siedzibą instytucji państwowych.

Dla Jablonca z kolei wiek XVIII i XIX to lata dużego rozwoju przemysłu szklarskiego i ugruntowywania się pozycji regionu jako głównego ośrodka produkcji szkła. W tym momencie należy wspomnieć o rodzinie Riedlów, która zdominowała produkcję szkła w regionie przez cały wiek XIX, aż do lat 40. XX wieku. Fabryki należące do tej rodziny wytwarzały zarówno wyroby ozdobne, jubilerskie, jak i użytkowe. Ciekawostką może być fakt, że w odróżnieniu od pobliskiego Liberca, Jablonec dość późno otrzymał prawa miejskie. Będąc już znanym na skalę europejską ośrodkiem przemysłu szklarskiego i jubilerskiego uzyskuje on status miasta dopiero w roku 1866.

Wiek XX to dalszy rozwój obu miast i regionu.

Ponieważ II wojna światowa nie wyrządziła regionowi dużych szkód, miasta ominęły trudy związane z odbudową. Dzięki temu zarówno w Libercu, jak i w Jabloncu zachował się historyczny układ starego miasta, a także wiele zabytkowych budowli.

Czasy współczesne

Współczesny Liberec to miasto powiatowe (w Czechach powiat jest odpowiednikiem naszego województwa), zamieszkuje je ponad 100 tys. ludzi. Jest on do dziś ważnym ośrodkiem przemysłowym północnych Czech, po okresie przemian politycznych swoje filie otworzyło tu wiele firm zachodnich. Liberec jest również ośrodkiem akademickim – mieści się tu Uniwersytet Techniczny i kulturalnym – działają tu dwa teatry. Jest tu również najstarszy ogród zoologiczny na ziemiach czeskich, a także sąsiadujący z zoo ogród botaniczny.

Jablonec dzisiaj to również miasto powiatowe, liczące około 46 tys. mieszkańców. Miasto to do dziś słynie ze swoich wyrobów szklarskich i jubilerskich. Na starówce możemy spotkać wiele sklepów oferujących jabloneckie szkła, a historię produkcji wyrobów jubilerskich możemy poznać odwiedzając tamtejsze Muzeum Szkła i Biżuterii.

Bliskość gór powoduje, że region Liberca i Jablonca idealnie nadaje się do uprawiania zarówno turystyki górskiej, jak i sportów zimowych. W okolicy znajduje się wiele tras narciarskich i wyciągów, jest tu nawet skocznia narciarska.

Komunikacja miejska w Libercu i Jabloncu

- wczoraj

Liberec był dość sporym ośrodkiem miejskim już w drugiej połowie XIX wieku, pod koniec stulecia miasto liczyło około 50 tys. mieszkańców. Dlatego też w tym okresie pojawiła się koncepcja uruchomienia w mieście komunikacji szynowej. Prace przy budowie sieci rozpoczęto w maju 1897 roku i posuwały się one dość szybko. Po niespełna roku na ulicy Liberca wyjechał tramwaj elektryczny. Pierwsza linia łączyła dworzec kolejowy i centrum z północnymi rejonami miasta. Przystanek końcowy usytuowany był przy zoo. Pod koniec roku trasę przedłużono do Lidowych Sadów. Szerokość toru wynosiła 1000 mm, na odcinku dworzec kolejowy – Radnice trasa była dwutorowa, a na dalszym odcinku przebiegała po jednym torze. Kolejne lata przynosiły dalsze nowe odcinki. W roku 1899 uruchomiono linię z centrum miasta (Soukenne namesti) do Rochlic, a w roku 1904 połączenie z centrum uzyskuje Růžodol I. Ciekawostką w owym czasie był fakt, że w roku 1906, z okazji wielkiej wystawy osiągnięć narodu czeskiego i niemieckiego, wybudowano prowizoryczną jednotorową trasę, która biegła wzdłuż ulicy Husovej i łączyła centrum miasta z ówczesnymi terenami wystawowymi (dziś mieści się tam Uniwersytet Techniczny). Po zakończeniu wystawy trasę zdemontowano, a pozyskane w ten sposób szyny posłużyły do budowy drugiego toru do Lidowych Sadów. W roku 1912 tramwaj dociera do Górnego Hanychowa (Horní Hanychov). Po 1918 roku, czyli po powstaniu państwa czechosłowackiego, pojawiła się koncepcja znacznej rozbudowy sieci tramwajowej, która miała wyjść poza granice Liberca i łączyć go z pobliskimi miejscowościami podsudeckimi. Planowano na przykład budowę linii do pobliskiej Chrastawy, a także przez Jablonec do dość odległego Tanwaldu. Jednak na przeszkodzie w realizacji tych planów stanął wielki kryzys, który w latach 30. dotknął Europę i świat.

Okres ten przyniósł zaledwie kilka nowych odcinków. Przedłużono, m.in., linię z Růžodolu do przystanku U Veže na Letku, a także oddano nowy odcinek łączący centrum z trasą do Górnego Hanychowa, likwidując jednocześnie dotychczasowy odcinek biegnący ulicą Barviškovou.

Podobnie jak w przypadku Liberca, początki komunikacji szynowej w Jabloncu sięgają również końca XIX stulecia. Prace przy budowie trasy tramwajowej rozpoczęto w 1898 roku, by w roku 1900 na ulicy miasta mógł wyjechać pierwszy tramwaj. Pierwsza linia łączyła centrum miasta (Mirove namesti) z południową dzielnicą Rychnov. W dalszych latach następuje przedłużenie linii na północ, połączenie z centrum uzyskuje Rynovice, Mšeno i Janov. Trasy te były jednotorowe z mijankami, a szerokość toru, podobnie jak w Libercu, wynosiła 1000 mm. W 1928 roku następuje przebudowa układu linii w centrum miasta, w skutek czego tramwaje pojawiają się, m.in., na ul. Pocztovej (Poštovní ulice), prowadzącej do dworca kolejowego. Powstaje też nowa trasa do dzielnicy Paseky.

Po drugiej wojnie światowej udało się w części zrealizować koncepcję „wielkiej sieci”, czego owocem było połączenie Liberca i Jablonca linią tramwajową. Prace przy budowie linii ruszyły już w 1947 roku, a tramwaje regularnie zaczęły kursować w roku 1955. Linia była jednotorowa z mijankami, otrzymała ona nr 11. Była ona obsługiwana zarówno przez wozy z Liberca, jak i z Jablonca. W okresie tym tramwaje w obu miastach przeżywały swoją świetność. W 1960 roku obie sieci osiągnęły swe maksymalne długości. Kolejna dekada przyniosła jednak okres stagnacji i stopniowej likwidacji tras. W Jabloncu jako pierwsza likwidacji uległa linia do Paseky. W 1965 roku z jabloneckich tramwajów został tylko miejski odcinek jedenastki z uliczną pętlą w centrum miasta. Tym samym komunikacja tramwajowa w Jabloncu zostaje zastąpiona autobusami. W dalszych latach likwidacji ulega również i uliczna pętla, a jedenastka została skrócona do nowo wybudowanej pętli przy ul. Budovatelů. Od tego czasu linia jest obsługiwana przez zakład w Libercu.

Cięcia w trasach nie ominęły również Liberca. W latach 60. ulegają im linie do Rochlic i Růžodolu. I były to jedyne trasy, które zniknęły z mapy miasta. Na istniejących końcówkach wybudowano pętle, a na niektórych odcinkach (Viadukt – Pekarny, ul. 5 Května w centrum) dobudowano drugi tor. W centrum rozpoczęła się przebudowa sieci, której celem było wyeliminowanie ruchu tramwajowego ze starego miasta. Ostatecznie przestały one jeździć przez starówkę od roku 1984, a sieć tramwajowa w regionie przyjęła obecny kształt.

Najbardziej burzliwe dla libereckich tramwajów okazały się jednak lata 90. ubiegłego wieku. Wtedy to podjęto decyzję o przebudowie sieci z szerokości toru 1000 mm na 1435 mm. Prace rozpoczęto od przebudowy pętli na Lidowych Sadach. Pierwszy normalnotorowy odcinek prowizorycznie oddano do eksploatacji w 1992 roku. Wiódł on z Lidowych Sadów do ul. Šamankovej, a do nawracania tramwajów służył tymczasowo wybudowany trójkąt nawrotny. W 1995 roku przybyła normalnotorowy odcinek do wiaduktu (Viadukt). Tam też wybudowano nową pętlę. Tor wąski (1000 mm) pozostawiono po przebudowie na odcinku Lidove Sady – Viadukt. Jest to tzw. tor w torze (odcinek trójszynowy). Dalszą trasę normalnotorową otwierano etapami – początkowo do tymczasowego trójkąta nawrotnego przy ul. Kubelíkovéj, a później do dzisiejszej pętli Dolny Hanychov. Odcinek Viadukt – Dolny Hanychov jest już

całkowicie przebudowany na szerokość 1435 mm. Trasa do Jablonca funkcjonuje w dalszym ciągu jako wąskotorowa. Ponadto, w trakcie modernizacji sieci, dokonano w mieście dwóch ważnych inwestycji związanych z komunikacją miejską. Pierwsza to gruntowna przebudowa zajezdni tramwajowej, wraz z przystosowaniem jej do obsługi wozów o obu szerokościach wózków. Druga to wybudowanie w centrum (ul. Fügnerova), sprawiającego dość

dziele), obsługiwana jest wyłącznie pojedynczymi wagonami. Chociaż wszystkie dostępne źródła podają, że linia ta kursuje do pętli przy wiadukcie, w rzeczywistości swój kurs kończy ona na terminalu MHD.

Tabor nie odbiega od innych czeskich miast. Dominują oczywiście taty, w większości po modernizacji. Ilostan taboru tramwajowego przedstawia poniższa tabela:

typ tramwaju	numery boczne	uwagi
wagony o rozstawie osi 1000 mm		
T2R	22-27	wagony sprowadzone z Ostravy w latach 1995-1996 (odpowiednio nr: 611, 612, 636, 598, 613, 694), wagon 25 – ex-Usti n/L (nr 153)
T3	37, 42, 44-48	wagon 45 i 48 – ex-Most (numery: 221 i 226)
T3m	52, 57	
T3M	50, 51, 53, 54 56, 59, 60, 63, 64, 82, 83	wagony 82 i 83 – ex-Praga (numery 6238 i 6241)
wagony gospodarcze	213	T3 ex-Praga (nr 6582)
wagony o rozstawie osi 1435 mm		
T2R	20, 21	20 – ex-Ostrava (nr 600), 21 – ex-Ostrava (nr 594), ex-Usti n/L (nr 152)
T3	33-35, 39-41	wagony 33, 34, 39 i 40 – ex-Praga (numery odpowiednio: 6171, 6489, 6115 i 6148), wagon 35, 41 i 42 – ex-Most (numery odpowiednio: 256, 265 i 258)
T3m	38, 43, 49, 55, 58, 61, 62, 65, 66, 69, 72-75	
T3M	67, 68, 70, 71, 76-81	
RT6S	85	wagon niskopodłogowy
wagony gospodarcze	bez numeru	T2R ex-Ostrawa 640

Objaśnienia: T3M – wagony zmodernizowane wraz z wymianą osprzętu elektrycznego;

T3m – wagony zmodernizowane bez wymiany osprzętu elektrycznego.

efektywne wrażenie, nowoczesnego dworca komunikacji miejskiej (Terminal Mestske Hromadne Dopravy, w skrócie TMHD). Dworzec ten został tak zaprojektowany, że możliwe jest dogodne przesiadanie się z tramwajów do autobusów, bez konieczności pokonywania zbyt długich odcinków między przystankami. W budynku znajduje się informacja o trasach komunikacji miejskiej i punkt sprzedaży biletów.

- dzisiaj

W Libercu obecnie funkcjonuje jeden przewoźnik, obsługujący zarówno linie tramwajowe, jak i autobusowe (Dopravní Podnik města Liberce a.s.). Obecnie w mieście funkcjonują 3 linie tramwajowe i 22 autobusowe. Przebieg tras linii tramwajowych przedstawia się następująco:

- linia 2 (normalnotorowa) – Lidove Sady – Fügnerova (terminal MHD) – dworzec kolejowy (hlavni nadrazi) – Dolny Hanychov;
- linia 5 (wąskotorowa) – Viadukt – dworzec kolejowy (hlavni nadrazi) – Fügnerova (terminal MHD) – Vratislavice nad Nisou;
- linia 11 (wąskotorowa) – Fügnerova (terminal MHD) – Vratislavice nad Nisou – Prosec – Jablonec nad Nisou.

Linia nr 2 posiada w dni robocze kilkunastominutową częstotliwość kursowania. W szczycie kursuje ona co 4-6 minut, poza nim – co 10 minut. W dni wolne od pracy częstotliwość maleje do 10-12 minut. Jedenastka kursuje co 15 minut we wszystkie dni tygodnia. Obie linie obsługiwane są przez składy dwuwagonowe w dni robocze i przez solówki w dni wolne od pracy. Piątka to typowa linia szczytowa (choć wykonuje też kilka kursów w soboty i nie-

W dni robocze na trasy wyjeżdża 8 składów normalnotorowych i 8 składów wąskotorowych. W dni wolne od pracy trasy obsługują 7 pojedynczych wozów normalnotorowych i 6 wąskotorowych.

Tabor autobusowy również niczym nie wyróżnia się od innych miast Czeskiej Republiki. Dominują różne typy karos. Najnowszym nabytkiem są niskopodłogowe autobusy city bus, powstałe przy współpracy czeskiej Karosy i francuskiego Renault.

Komunikację miejską w Jabloncu obsługuje Česka Autobusova Doprava (w skrócie ČSAD – jest to odpowiednik naszego PKS). W mieście kursuje 17 linii dziennych i jedna nocna. Tabor – podobnie jak w sąsiednim Libercu – to karosy i niskopodłogowe karosa renault.

- jutro

Na przełomie poprzedniego i obecnego stulecia ponownie powróciła, zarzucona w latach 30. ubiegłego wieku, koncepcja rozszerzenia sieci na cały region. Całemu przedsięwzięciu nadano nazwę Projekt Regiotram. W ramach tego projektu tramwaje miałyby docierać do miast takich, jak: Frydlant, Josefův Důl, Železny Brod, Tanvald i Harrachov. Projekt Regiotram byłby przedsięwzięciem ponadgranicznym, gdyż tramwaje miałyby dotrzeć również do niemieckiego Zittau, a także do Szklarskiej Poręby i Jeleniej Góry. Jako trasy Regiotram wykorzystywałyby istniejące trasy kolejowe.

Oprócz Regiotramu planuje się również rozbudowę miejskiej sieci libereckich tramwajów. W pierwszej kolejności zamierza się przebudować odcinek Dolny Hanychov – Górny Hanychov na szerokość toru 1435 mm, a w dalszej perspektywie przedłużyć linię z Górnego Hanychova do stacji kolejki linowej

na Jeřted. Ponadto w planach ujęto budowę linii do osiedli Rochlice II i Zelene.

Co warto zobaczyć? Co trzeba zaliczyć?

Chociaż oba miasta leżą dość blisko granicy z Polską, skomplikowany i czasochłonny dojazd może spowodować, że jeden dzień może nie wystarczyć. Dlatego na pobyt w Dolinie Nysy polecam poświęcić 2-3 dni. Wędrówkę po Libercu proponuję rozpocząć od dworca kolejowego. Na dworcu znajduje się punkt informacji MHD, możemy się tam zapoznać z bilietami. Z dworca do centrum miasta prowadzi szeroka ulica 1-go Maja, a dojeżdżąc do centrum zajmuje około 15 minut. Wychodząc z dworca, po prawej stronie ulicy, nieco w dole rozciąga się widok na zajezdnię tramwajową. Po dojeździe do ul. Fügnerovej (terminal MHD) zalecam, aby odwiedzić punkt informacji i sprzedaży biletów. Można się tam zaopatrzyć w ciekawe pocztówki z libereckimi tramwajami, są tam w sprzedaży również karty telefoniczne z motywami komunikacyjnymi. Sam układ torów przy terminalu jest również dość ciekawy. Można tam obejrzeć spłoty szyn o obu szerokościach w miejscach, gdzie trasa wąskotorowej piątki łączy się z normalnotorową dwójką, a także rozjazdy o podwójnej szerokości szyn. Z terminalu MHD dzieli nas już tylko krok od starego miasta. Starówka liberecka mieści się na wzgórzu, a jej centralnym punktem jest plac Benesza (Benešovo namesti), przy którym znajduje się ratusz. Do placu prowadzi (dość stromo!) dwie równoległe do siebie ulice: Praska i Moskiewska. Kiedyś oboma ulicami jeździły tramwaje, czego dowodem są pozostawione na pamiętkę fragmenty szyn z napisami na nich upamiętniającymi ten fakt. Obecnie obie ulice zostały zamienione na deptaki i są głównymi ciagami handlowymi miasta. Na pierwszej z nich wart odwiedzenia jest antykwariat (mnóstwo pocztówek, również z Polski), a na drugiej znajduje się księgarnia z dość dobrze rozbudowanym działem kartograficznym (wejście od podwórza). Po zwiedzeniu starówki nastaje, niewątpliwie, czas na atrakcje komunikacyjne. Trasa dwójki do Lidowych Sądów jest dwutorowa (tor wąski w torze normalnym), cały czas wiedzie środkiem ulicy, zresztą gruntownie wyremontowanej przy okazji przebudowy linii. Owa trasa jest dość urokliwa, wiedzie przez tonące w zieleni osiedla willowe. Na jej końcu mieści się Park Kultury i Wypoczynku, w którego skład wchodzi wspomniane już zoo i ogród botaniczny. Kompleks ten jest idealnym miejscem do spacerów i urządzania pikników, a po trudach zwiedzania parku, zoo i ogrodu botanicznego można zasiąść w jednym z wielu ogródków i delektować się tym, z czego Czechy słyną najbardziej. Trasa do Dolnego Hanychova wydaje się być dużo ciekawsza. Jest zdecydowanie bardziej kręta i zaczynają się w końcu słynne libereckie podjazdy. Zabudowa wokół linii jest już mniej ciekawa. Dominują zwykłe blokowiska, od czasu do czasu pojawiają się kamienice. Bezwzględnie polecam, aby wysiąść z tramwaju przystanek przed pętlą przy ulicy Kubelíkovej i udać się w dalszą przejażdżkę autobusem nr 33 do Górnego Hanychova. Trasa ta biegnie wzdłuż starej linii tramwajowej. Na całym odcinku zachowały się jeszcze słupy trakcyjne, a w wielu miejscach spotkać możemy fragmenty szyn, a nawet mijanek. Takie widoki mogą dać nam wyobrażenie, jak mogła wyglądać trasa dwójki przed przebudową (wówczas linia nosiła numer 3). Pętla autobusu mieści się dokładnie w miejscu starej pętli tramwajowej. Po dojeździe do Górnego Hanychova polecam obo-

wiązkowo wjazd kolejką linową na Ještěd. Stacja początkowa kolejki jest oddalona od pętli o około 20 minut marszu pod górę, ale naprawdę warto zadać sobie trud podejścia. Zwłaszcza, że w nagrodę dostaniemy wspaniałe widoki Liberca i okolic. Na szczycie mieści się hotel górski o tej samej nazwie co masyw. Sama budowla jest nowoczesna i... dość specyficzna – przypomina ona iglicę o szerokiej podstawie, zwężającej się ku górze. Bryła hotelu jest widoczna niemal z każdego miejsca Liberca, stała się ona wręcz symbolem miasta. W środku, oprócz hotelu, znajdują się również kawiarnia i restauracja, ale ceny są tu wręcz kosmiczne!

Dodatkową atrakcją może być przejażdżka zabawkowym tramwajem Ringhoffer z 1929 roku (ex-Usti nad Łabą). Tramwaj kursuje w dni wolne od pracy na trasie Lidove Sady – Viadukt (oczywiście po torze wąskim). Przejazd kosztuje 20 koron, a zarówno motorniczki, jak i konduktor ubrani są w mundury z epoki. Dodatkowo każdy pasażer otrzymuje kolorową ulotkę o historii tego typu tramwaju.

Stylna już wśród miłośników jedenastka to obowiązkowy punkt programu pobytu w Liberku. Nie bez powodu linia ta jest uważana za jedną z najpiękniejszych w tej części Europy. Znajdziemy na niej wszystko, co można sobie wymarzyć, a więc i podjazdy, i mijanki, i ostre zakręty, a do tego dochodzą piękne okolice. W sporej części linia przebiega wzdłuż Nysy, dwukrotnie ją przecinając. Przez pewien fragment towarzyszyć nam będzie równoległe biegnąca linia kolejowa. Do Jablonca docieramy po około 40 minutach jazdy. A po dotarciu polecam udać się śladem dawnych linii tramwajowych. Chociaż właściwie nic po nich nie pozostało, jednak piękne pagórkowate trasy mogą dać nam wyobrażenie, jak mogła w przeszłości wyglądać jablonecka sieć. I tak, do Kokonina dojeżdżemy autobusami **1**, **10** i **13**; do Rychnova – **14**; a do Janova jedyneką (tyle tylko, że w drugą stronę). Do Paseky możemy udać się autobusami **4** i **14**; a do Mšena wspomnianą już dziesiątką. Centralnym miejscem, z którego odjeżdżają wszystkie linie to plac Dolny (Dolní namesti). Jest on położony zarówno blisko starego miasta, jak i dworca ČSAD. Starówka jablonecka może nie jest tak zachwycająca jak w Liberku, ale znajdziemy na niej dużo kafejek, gdzie po całodniowych „zaliczaniach” możemy ugasić pragnienie złocistym napojem.

Parę rad praktycznych

- jak dojechać?

Wbrew pozorom, dojazd do Liberca nie jest prosty i może zająć sporo czasu. Zalecane są dwa warianty:

- wariant I – przez Zawidów. Jeśli zdecydujemy się przekraczać granicę w Zawidowie, powinniśmy udać się do Zgorzelca, skąd podróż do Zawidowa kontynuujemy autobusem PKS. Tuż za granicą znajduje się przystanek ČSAD, skąd odjeżdżają autobusy do Frydlantu (jeśli okaże się, że na przystanku trzeba zbyt długo czekać, można próbować zatrzymać autostop). Z Frydlantu odjeżdżają bezpośrednie pociągi do Liberca.

- wariant II – przez Jakuszyce. Jest on bardziej skomplikowany, ale za to trasa, którą przemierzamy jest dużo ciekawsza. Na początku powinniśmy dostać się do Szklarskiej Poręby (autobusy odjeżdżają spod dworca PKP w Jeleniej Górze i jeżdżą częściej oraz szybciej niż pociągi). Co prawda, ze Szklarskiej Poręby do Jakuszyce kursują autobusy, ale jest ich bardzo mało. W dodat-

ku, od przystanku do przejścia granicznego trzeba jeszcze przejść pieszo dość spory kawałek. Dlatego też, zwłaszcza jeśli jedziemy większą grupą, do przejścia granicznego opłaca się pojechać taksówką. Po stronie czeskiej również znajduje się przystanek ČSAD, z którego odjeżdżają autobusy do Harrachova. Podobnie jak w wariantcie poprzednim, z uwagi na małą ilość kursów, tu również pomocny może okazać się autostop. Z Harrachova do Liberca możemy się dostać pociągiem (z przesiadką w Tanvaldzie). Jednak dworzec w Harrachovie jest dość daleko od przejścia granicznego, a w dodatku czeka nas dość ostra wspinaczka pod górę, dlatego też lepszym rozwiązaniem może okazać się kontynuowanie podróży autobusem ČSAD. Z Harrachova autobusem dojeżdżamy do Tanwaldu (dalej przesiadka na pociąg do Liberca – autobus zatrzymuje się obok dworca kolejowego), a nawet do samego Jablonca (stamtąd mamy już do wyboru: autobus, tramwaj lub pociąg). Jednak tutaj istotna uwaga – w Jabloncu zarówno dworzec autobusowy, kolejowy, jak i pętla tramwajowa znajdują się w różnych miejscach i są dość oddalone od siebie!

Istnieje jeszcze jedna możliwość. Do Harrachova, jak i do samego Liberca możemy dostać się bezpośrednio z Jeleniej Góry. Jednak autobusy kursują w wybrane dni tygodnia, często jest to tylko jeden kurs w godzinach popołudniowych. Dlatego, jeśli zdecydujemy się na taki wariant podróży, konieczne jest wcześniejsze dokładne sprawdzenie rozkładu jazdy jeleniogórskiego PKS.

- bilety na komunikację miejską

W Liberku obowiązują bilety czasowe. Są ich dwa rodzaje: 20-minutowe bez możliwości przesiadki na inną linię; kosztują: 10 Kč (normalne) i 5 Kč (ulgowy); 45-minutowe uprawniające do przesiadek (na te bilety jedziemy do Jablonca); kosztują odpowiednio 20 i 10 Kč.

W przypadku przesiadki między linią tramwajową 2 a autobusową 33, czas ważności biletu jest przedłużony o 10 minut. Przy biletach dwudziestominutowych uzyskujemy na tej trasie prawo do przesiadki. Najwygodniej jednak jest zaopatrzyć się w bilet całodzienny, który kosztuje odpowiednio 70 i 35 Kč.

W Jabloncu również mamy do czynienia z taryfą czasową. Rozróżniamy trzy rodzaje biletów:

- 20 minutowe – kosztują odpowiednio 8 i 4 Kč;
- 40 minutowe – kosztują odpowiednio 11 i 6 Kč;
- 60 minutowe – kosztują odpowiednio 14 i 7 Kč.

W Jabloncu nie ma biletów całodziennych. 1 Kč to około 12 gr.

Sebastian Staschiok

Źródła:

Praca zbiorowa *Maly atlas mestske dopravy – 2001*, wyd. Gradis Bohemia, s.r.o. 2001.

Praca zbiorowa *Elektrifikovane systemy MHD*, wyd. WOLF 2001.

Praca zbiorowa *Sto let MHD na Jablonecku*, wyd. mgr inż. Josef Karlovsky 1999.

strony internetowe DP mesta Liberce i ČSAD Jablonec nad Nisou.

Przystanek przedstawia (2)

Praga (cz. 3)

Wreszcie unowocześnienia doczekał się park taborowy. Do 1948 roku w ruchu były, co prawda, tylko autobusy przedwojennej produkcji. Stan

z 30.09.1947 r. wyglądał następująco: praga NO (nr tab. 7, 15, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 36, 38, 45), tatra 24 (nr 40, 41, 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 78–92, 104–108, 125), škoda 506N (52 i 53), škoda 506PN (93), motor VT6 (95–98), tatra 24/58 (99, 100, 119–122, 126–128, 146, 147), praga VT6 (101–103), škoda 656 (110), praga TO (113), praga TOV (114–118, 133–138, 140–145), tatra 24/67 (129, 130, 148, 149), deutz büssing (150). Ponadto były 2 autokary praga TOV i 2 tatra 24/58 bez oznaczeń taborowych i 4 przyczepki PRK6 (1–4). Dwa autobusy: tatra 24 i praga NO zniknęły w maju 1945 roku razem z Niemcami, za to w ramach rozliczeń repatriacyjnych, skierowano do Pragi dwa wozy deutz büssing. Jeden z nich przeznaczono od razu na magazyn części zamiennych, natomiast drugi jeździł do 1953 roku. W 1948 roku miasto odebrało 50 nowych pojazdów praga NDO, dzięki czemu można było wycofać z ruchu najbardziej zużyte wozy. W pierwszych miesiącach 1950 roku na ulice miasta wyjechały dwa prototypy škoda 706RLS-h i škoda 706ROL, dalecy protoplaści przyszłego *ogórka*. W 1951 roku w ruchu znalazły się 2 autobusiki praga RND oraz 13 pierwszych škoda 706RO MTZ, których to mutacje na wiele lat stworzyły wizerunek praskiej MHD. Od 1948 roku napływają do Pragi także trolejbusy tatra T400, które otrzymują ksywę Junak. Do 1951 roku dociera ich tu w sumie 69, dzięki czemu na praskich liniach obserwować można 92 szelkowszy. Trolejbus wkrótce dociera do Čakovic i na Chuchle, pojawia się też krótka linia do centrum medycznego na ulicy Bělocerkevskiej, a wydłużenie linii tramwajowej do Strašnic powoduje skrócenie linii autobusowych w tym rejonie. Nowymi liniami były tylko linia do Šarki i do Chodova, przejęte od ČSAD, czyli czeskiej wersji PKS. Wydużono nieco linię ruzynską. W 1954 roku autobusy wykonywały 7% pracy przewozowej praskiej MHD. Wciąż planuje się i buduje nowe linie trolejbusowe, nawet jeśli, jak okaże się za kilka lat, nie uruchomi się na niektórych z nich przewozów, a inwestycje zostaną wstrzymane.

Do 1956 roku z inwentarza skreślono wszystkie przedwojenne autobusy. Wzrastała liczba *ogórków*, a nawet pojawił się jeden rodzynek – turystyczna škoda 706RO CAR. Przybywały następne taty T400, dzięki czemu trolejbusy škoda Tr1 i Tr2 w 1953 roku odsprzedano do Pilzna. Liczba trolejbusów osiągnęła na koniec 1954 roku liczbę 153, z czego 135 to T400. Dla trolejbusów w 1952 roku zaadoptowano kolejną nieczynną zajezdnię tramwajową w Libni. Od marca do sierpnia tegoż roku stacjonowały tam też autobusy.

Jednak już w 1959 roku rozpoczął się powolny zmierzch trolejbusów praskich, za sprawą zamknięcia najstarszej linii Bořislavka – Baba, którą krótko zastępował „trolejbus” 51, a potem regularna linia 125. W następnym roku los ten podzieliła linia do Chuchli. Ruchy te tłumaczono koniecznością częstych przestojów w pracy na liniach biegnących w wiecznie rozkopanym mieście, gdyż autobusom można było przecież zorganizować objazd. Ponadto, linia chuchelska była awaryjną za przyczyną zamarzającej w okresie zimowym sieci, szczególnie w dolinie Weřtawy. W czasie, gdy trolejbusy z wolna opuszczały ulice miasta, autobusy przygotowywały się do boomu. Z początku nowe linie wyjechały na trakty opuszczone przez trolejbusy, jednak na przełomie lat 50. i 60. pojawiają się 3 nowe, niezależne od układu gwiazdy, linie pospieszne, które odciążają najbardziej obleganą linię tramwajową do Vysočan.

Przeglądając się rozwojowi sieci trolejbusowej, odnieść można było wrażenie, że budowa ich postępowała w miarę budowy nowych osiedli mieszkaniowych. Rychło jednak okazało się, że szelkowitzy nie dotrzymują tempa rozwoju, w przeciwieństwie do autobusów. Ba! W 1956 roku firma Tatra Smichov zaprzestała produkcji trzyosiowych trolejbusów, na rynku pozostały więc tylko pojazdy mniejsze i mniej pojemne. Cóż, jeśli na ulicach Pragi uwijało się coraz więcej pojemnych *ogórków*, a później także karos SM11. Ciekawostką był fakt, że jesienią 1952 roku na linii do Jinonic zaczęły kursować nocne trolejbusy. Jednak nikłe zainteresowanie pasażerów tą gałęzią działalności MHD sprawiło, że po 4 tygodniach wycofano się z tego pomysłu. W latach 1955–56 wycofano wszystkie trolejbusy tatra T86, do 1958 – praha TOT, na stan przyjęto co prawda 35 sztuk škód Tr8 i prototyp tatra T401 oraz zmodernizowany T400. Obydwa prototypy wycofano jednak już w 1961 roku i wówczas przedsiębiorstwo liczyło 178 pojazdów dwóch typów: tatra T400 i škoda Tr8. W autobusach też działo się wiele. Gwoli porządku zdradzę, że škody 706RTO numerowano od 201 wwyż, jednak 1.01.1954 roku zmieniono system oznakowania autobusów i numer każdego z *ogórków* obniżono o 150, a więc odpowiednio z 201 na 51, itd. W 1961 roku na stanie jest 69 wozów škoda 706RO MTZ (51–100, 108–126), 2 autokary 706RO CAR (101, 102), 82 szt. 706RTO MTZ (127–149, 195–202, od 207), 31 szt. 706RTO MEX (wersja eksportowa dla Kuby i Rumunii) (164–194), 17 jednodrzwiowych 706RTO CAR (150–163, 203–206), czyli ponad 200 autobusów. W 1955 roku zbudowano pierwszą

(wybudowaną od podstaw w tym celu) zajezdnię trolejbusową w Vršovicach. Dzięki temu pojazdy mogły opuścić tereny na Vinohradach. Do 1958 roku trolejbusy używają też stanowisk zajezdni Dejvice. Autobusy, które powoli nie mieściły się już w Dejvicach zaczęły garażować w Libni.

Ogórkowa powódz pozwoliła na rozmach w inicjowaniu nowych połączeń, więc w latach 1964–65 powstało dalszych 5, nie nawiązujących do gwiazdowego układu linii pospiesznych. Zlikwidowano stanowiska konduktorów, bilet nabyć można było u kierowcy. Z czasem ich popularność wzrosła tak dalece, że stały się bardziej przeciążone niż tramwaje, z którymi konkurowały. W okresie następnym 10 lat ich liczba wzrosła do 18. O likwidacji trolejbusów otwarcie zaczęto mówić wiosną 1965 roku. Nawet w numeracji linii autobusowych stworzono lukę od **137** do **142**, przewidzianą dla następców zlikwidowanych trajtków. W rzeczywistości likwidowane później linie **55, 56, 57, 58, 61 i 63** zostały zastąpione odpowiednio autobusami **138, 139, 140, 141, 148 i 152**. Dla wzmocnienia obsady na zlikwidowanych liniach skierowano też autobusy **128, 137 i 176**. Zmianę jakościową uwidacznia fakt, że w 1955 roku w dni powszednie uruchamiano 94 autobusy, a w 1965 już 328. Kolejna zmiana oznaczeń taborowych nastąpiła 15.08.1963 roku. Pojawiły się oznaczenia czterocyfrowe – przed numerkami *ogórków* dopisano 4, zaś nowe karosy dostały 5. Wszystkiego razem na stanie MHD było 378: škód 249 w wersji MTZ (4051–4199, 4245–4252, 4257–4308, 4310–4330, od 4412), 112 eksportowych MEX (4214–4244, 4331–4411), 16 CAR (4200–4213, 4253–4256) i autokar RTO LUX (4309).

Zakłady Škoda, mające niedawno problem ze zbytym *ogórków*, nie nadały z montażem dla chłonej wszystkie wersje praskiej komunikacji. W 1963 roku wsparto się dostawą 40 sztuk ikarusów 620 (4001–4040), które skierowano na mniej uczęszczane linie. W październiku 1965 roku do miasta dotarły dwie prototypowe karosy SM11, które wpisały się w obraz miasta lat 70. i pierwszej połowy 80. Problemy taborowe w latach 60. musiały być znaczne, skoro w latach 1965–66, obsługę linii **133, 135 i 136** przekazano ČSAD. W tym czasie park trolejbusów nie był już uzupełniany, więc stopniowo ubywało szelkowitzów. Pod koniec roku 1965 na stanie były 133 tatra T400 i 35 škód Tr8. W 1964 roku autobusy otrzymały do dyspozycji zajezdnię Libeň oraz część zajezdni trolejbusowej Vršovice. Dodam, że w tym czasie wiele autobusów z braku miejsca w zajezdniach nocowało pod gołym niebem, gdzie organizowano prowizoryczne tereny postojowe. W miarę adaptowania do użytku autobusów baz trolejbusowych i budowania nowych zajezdni, sytuacja poprawiała się i likwidowano parkingi przy Voctářovej, Jawie, a wkrótce kolejne. W połowie lat 60. zmieniła się koncepcja komunikacji nocnej. W 1966 roku zlikwidowano dwie linie, które dublowały trasę tramwaju, w następnym roku uruchomiono linię na Novodvorską, w 1970 roku nocni docierały także na Prosek. Warto dodać, że burzliwie rozwijały się linie rekreacyjne. W 1967 roku kursowała największa liczba „sezonówek” w historii miasta.

(ciąg dalszy nastąpi)

Marcin Łańko

Nowinki z Pyrogradu

Między przystankami

● **22 na 30-lecie.** 22 czerwca odbyły się oficjalne obchody 30-lecia Maltańskiej Kolei Dziecięcej. Do imprezy przyłączył się także KMPS uruchamiając specjalną linię nr **22**. Jej trasa wiodła z Zawad przez r. Śródkę, Wyszyńskiego, pl. Wielkopolski, Fredry, Roosevelta, r. Kaponiera, Zwierzyniecką, Kraszewskiego do Rynku Jeżyckiego, skąd przez Dąbrowskiego tramwaj udawał się z powrotem na Zawady. Linię obsługiwały: 13N-115, za którego sterami zasiadł Piotr Dutkiewicz i skład N+ND 2602+2456, który poprowadził Ryszard Szrama. Tramwaje jeździły co pół godziny od 10:30 do 18:00, zatrzymując się na każdym przystanku. Po częściowo frekwencja była spora, a po południu zmniejszyła się. Zasada „nie ma świętowania bez zatrzymania” sprawdziła się i tym razem, bowiem w trakcie kursu eNki z Zawad o godzinie 13:00 zepsuły się drzwi w doczepce, którą trzeba było zastawić w zajezdni przy ul. Gajowej. Później eNka jeździła solo. Pogoda dopisała, szczególnie podziękowania należą się przede wszystkim motorniczym, a także konduktorom.

● **Komunikacja miejską nad Małtę.** Jak każdego roku, tak i obecnie MPK Poznań ułatwiło miłośnikom plenerowych spektakli teatralnych dojazd nad Małtę. Od 25 do 29 czerwca kursował do-

datkowy teatralny tramwaj i autobus. Tramwaj (w sile czterech składów z S1) kursował po następującej trasie: r. Kaponiera – Św. Marcin – Towarowa – Królowej Jadwigi – r. Rataje – Jana Pawła II – r. Śródkę – Warszawska – Miłostowo (powrót: ... – Królowej Jadwigi – most Dworcowy – r. Kaponiera). Częstotliwość wynosiła 15 minut; odjazdy z Kaponiera odbywały się w godzinach 23:00–1:30, z Miłostowa: 23:30–2:00. Cztery ostatnie kursy przez Kaponierę, Grunwaldzką, Reymonta i Hetmańską docierały do zajezdni przy Głogowskiej. Autobus łączył natomiast r. Śródkę z przeciwnym brzegiem jeziora, czyli skrzyżowaniem Majakowskiego i Chartowa. Odjeżdżał ze śródeckiego ronda co 15 minut w godzinach 23:00–1:45, zaś z Chartowa pomiędzy 23:10–1:55. Ponadto, z okazji festiwalu, po mieście uwijał się jelicz ogórek w barwach KSK z całoburtowym napisem Małtobus. Jeździł on od przejazdu kolejowego na skrzyżowaniu ul. Majakowskiego ze Szwajcarską przez Jana Pawła II, r. Śródkę, Estkowskiego, Solną, al. Niepodległości do Izby Rzemieślniczej. Kursy odbywał co godzinę i cieszył się sporym zainteresowaniem pasażerów.

● **Przetarg na myjnię.** Wystużoną myjnię autobusową z zajezdni A1 zamierza sprzedać poznański przewoźnik. Otwarcie ofert kupna nastąpi 2.07.

● **Latem rzadziej.** Podpoznańska gmina Tarnowo Podgórne, będąca właścicielem spółki TP BUS, wprowadziła na lipiec i sierpień letni rozkład jazdy na liniach **01 i 02**.

● **Nowa linia nr 50.** Od 6 lipca do końca sierpnia w soboty, niedziele i święta kursować będzie linia **50** na trasie r. Śródkę – Warszawska – Krańcowa – Nowe ZOO. Obsługa: 1 wóz z wydziału A1, częstotliwość co 30 minut. Pierwszy kurs ze Śródky będzie miał miejsce o godzinie 8:45, ostatni

o 18:45. Przypomnijmy, że malownicza, śródleśna pętla przy nowym ZOO opuszczona była od roku 1991, gdy zlikwidowano linię przyspieszoną **402**, która zastąpiła dawniejszą linię sezonową **Z**. Rodzi się jednak pytanie: po co stworzono linię, która dubluje w każdym szczególe trasę Małtanki?

● **Zasilenia nad jeziora.** Od 1.07. zajezdnia Kacza uruchamia dwa dodatkowe autobusy na linii **95** we wszystkie dni tygodnia. Do końca wakacji nad Rusałkę, do Kiekrza i Strzeszynka kursować będą w sumie cztery wozy na linii **95**.

● **Znormalniał.** Już przeszło tydzień z normalnym (zamiast połówkowym) pantografem jeździ głogowski zestaw 224+223.

● **Autobusy na ul. św. Michała.** Budowa trasy Nowe Zawady nabrała rumieńców. Dotychczasowy przebieg prac nie spowodował dotąd żadnych komunikacyjnych perturbacji. Jednak nadszedł czas na włączenie tej ulicy w istniejący układ komunikacyjny Zawad i Głównej. Dlatego od 22.06. na około trzy tygodnie rozpoczął funkcjonowanie objazd w kierunku Śródky następującymi ulicami: Główna – św. Michała – Warszawska. Po wymienionej trasie jeżdżą autobusy linii **70, 72, 73, 85, N37** z MPK Poznań, **S2** swarzędzkiego Wiraż-Busu oraz **10, 11, 12, 22 i 23** z Transkomo Czerwonak. Na trasie objazdu funkcjonują dwa tymczasowe przystanki na ul. św. Michała (za krzyżówką z Główną i przy skrzyżowaniu z Małachowskiego).

● **91/64.** Upalne popołudnie 20.06. u wielu poznaniaków powodowało zaburzenia percepcji wszelkich bodźców. Jednak pojawienie się na wyświetlaczach MANa 1047 w roli **64/9** linii **91** z kierunkiem Os. Batorego nie było efektem porażenia słonecznego, lecz awarii wyświetlacza. Na pohybel wyświetlaczowi i jako ukłon ku starym czasom, za

przednią szybą zatknięta była tablica z relacją linii 64, lecz mimo to, niemalże na każdym przystanku pasażerowie masowo generowali zapytania: „To dokąd pan jedzie?”

● **Pracowita rezerwa.** Dzielnicy zemu 1576 21.06. rano kursował jako 83, po południu uwracał na 63, a następnie, o 19:25 widziany był na linii 67, gdy jechał Garbarami.

● **Po remontach.** Po naprawach głównych wykonanych w Solcu Kujawskim pojawiły się na poznających ulicach jelicze 1125, 1126 i 1402. Po raz pierwszy wymieniono siedzenia na te znane z tramwajów po NG. Powrócił także z NG z Biskupic ikarus 260-1729. 29.06. na linię 52 wyjechał wykłepany wypadkowy N4016-1307 – przód wozu błyszczy się świeżym lakierem. Na jazdy próbne wyruszył także skład 242+241, przybyły do miasta po NG wykonanej w MZNT w Łodzi, by już 29.06. spędzić dzień na linii 11. Aż miło było popatrzeć na nowiutki licznik, wskazujący zaledwie 80 przejechanych kilometrów. Skład ma barwy zakładowe, nowe fotele, pudło z małymi klapkami dachowymi, przetwornice statyczne i (niestety) wózek bez podwójnego odsprężynowania.

● **Taborowe ciekawostki.** 19.06. jako 51/1 ujeżdżał MAN NL202-1017. Zaś 21.06. naczelnicy Przystanku z wrażenia o mało nie spadł z roweru po wyprzedzeniu zemuna 1572 na dziesiątej brygadzie linii 51 i DAFa 1211 na 60/2. Podobnego szoku 3 dni później doznała nasza jedyna współpracowniczka, jadąc późnym wieczorem przegubowym MANem 1095 na linii 64. 27.06. na linii 56/1 do Lubonia zawitał przegubowy MAN NG312 o numerze 1082. 28.06. na linii 67/1 jeździł SU18-1382 i tego samego dnia N4020-1358 na 60/3.

● **Jednych ubywa, innych przybywa.** Z autobusów nr 1571 i 1584, stojących przy płocie zajezdni A1, wymontowane zostały kasowniki. Zapewne więc busy te są przygotowane do kasacji. Tak samo jest z autobusem nr 1397, który stoi na tyłach zajezdni i również ma wymontowane kasowniki. Ponadto, tył autobusu jest już dość mocno nadszarpięty przez rdzę. Natomiast w zajezdni A3 pojawił się MAN NL223 o numerze taborowym 1051.

Tomasz Albrecht, Adam Białas, Rafał Bręczewski, Piotr Buczkowski, Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka, Michał Kryg, Grzegorz Narkiewicz, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz, Jakub Torenc

Magazyn 995

17.06. O godzinie 5:25 na skrzyżowaniu Pułaskiego i Przepadku pewna mazda nie ustąpiła pierwszeństwa żukowi, który w celu uniknięcia zderzenia zjechał z jezdni, najjeżdżając na krawężnik. To spowodowało jego przewrócenie się na prawy bok na torowisko tramwajowe, które zostało zablokowane w obie strony na 40 minut. Musieli interweniować strażacy, gdyż z totalnie rozbitego pojazdu zaczął wyciekać gaz LPG. Na koła ustawił go MPKowski Star i następnie ściągnął z torów. Podsumowując: 8 tramwajów zostało zablokowanych, resztę kierowano na Piątkowską. Na nieczynnym odcinku jeździły 3 tramwaje.

17.06. Wydzielone torowisko tramwajowe przy skrzyżowaniu ulic Grunwaldzkiej i Jawomickiej stało się ładowiskiem dla volkswagena busa, który zablokował oba tory. Po 20 minutach wyciągnął go MPKowski star. Utknęło 8 tramwajów.

17.06. Jeszcze się chyba nigdy nie zdarzyło tak, że

dwa duże psy zmusiły do wyjazdu rezerwę czynną (był to ikarus 1157). Przebiegając przez ul. Szczepankowo (za ul. Poprzeczną) wpadły one pod koła jadącego do Sptawia jelicza 1408 linii 54/1. W pojeździe zbił się przedni lewy reflektor, co zmusiło go do ewakuacji na Pustą.

17.06. Nasz klubowy kolega, Grzegorz Jakubowski, zjeżdżając z pętli Połabska na S3 zestawem 336+337 (4/12) rozprawił się po drodze z BMW 316, które nie raczyło ustąpić mu pierwszeństwa przejazdu na pl. Ratajskiego. Spowodowało to 20-minutowe wstrzymanie. Zdrapaniu uległ lakier tramwaju, a zniszczeniu przód „beemki”.

19.06. Do zagadkowego zdarzenia doszło w południe na przystanku Rynek Łazarski. Z ruszającego helmuta 667 (8/3) wypadły dwie dziewczyny, które nie zdążyły wsiąść. Zdarzenia nie zauważyła motorniczka i kontynuowała jazdę w kierunku Górczyna. Jedna niedoszła pasażerka została zabrana przez pogotowie ratunkowe.

19.06. Aktu dywersji na ul. Hetmańskiej (przy Traugutta) wieczorem dokonał forteczański skład 302+303, obsługujący 1/8. Łamiąc pantograf pogiął podpórki sieci przy słupie i zerwał 7 linek pionowych tak, że Krupp musiał go wyciągnąć. Przez trzy kwadransy był wyłączony prąd w sieci, a ruch całkowicie przywrócono dopiero po godzinie. Kursowały 2 zatramwaje, a pozostałe tramwaje kierowano objazdami.

19.06. Na środku skrzyżowania Piastowskiej i Dolnej Wilcy zablokowały się hamulce drugiej osi w 76/4 („ekologiczny” ikarus nr 1632) jadącym na os. Dębina. W godzinach 17:08–19:40 pojazd blokowało skrzyżowanie, więc wozy linii 71 i 76 przejeżdżały tędy w asyście NN. Po odblokowaniu uszkodzonych hamulców przez pracowników pogotowia technicznego, ekolog zjechał na Kacza.

19.06. Wjeżdżający na pętlę Dębiec zestaw 220+219 (10/7) wykoleił się na zwrotnicy. Po wstawieniu przez Kruppa zjechał do zajezdni. Pętla była nieczynna przez 35 minut.

20.06. Skręcający z ul. Jaškowiaka w lewo w ul. Morasko mercedes dostał w mordkę od pszczołki 1267, frunącej jako 88/1 na Morasko. Autobus musiano odholować do zajezdni, gdyż – oprócz zderzaka, wlotu chłodnicy i poszycia po lewej stronie – zniszczył się układ centralnego smarowania. W samochodzie pogiął się cały przód.

21.06. O godzinie 8:31 na przystanku Szylinga

w MANie 1022 (69/9) kierującym się na os. Kopernika zasiał starszy mężczyzna. Pozostali pasażerowie wynieśli go z pojazdu w celu przeprowadzenia reanimacji. Gdy przyjechało pogotowie, człowiek już nie żył. 25 minut po godzinie dziewiątej autobus zjechał z zajezdni na dezynfekcję. Do czasu zabrania zwłok, czyli do godziny 10:00, pozostałe autobusy nie wjeżdżały do zatoki.

21.06. O godzinie 20:10 opuszczający r. Starołęka w kierunku Zawad helmut 651 (7/1) zderzył się z liwskim tirem, podążającym ul. Hetmańską w stronę 28. Czerwiec. Pogotowie do szpitala przewiozło troje pasażerów tramwaju, w którym wykolejeniu uległ pierwszy wózek, zbiła się przednia szyba i dość mocno pogiął przód. Interweniował Krupp. Przymusowa przerwa trwała 3 kwadransy, po których tramwaj został zholowany na S2. W tym czasie z r. Rataje na r. Starołęka kursowały 2 zatramwaje. Dodajmy, że w naczepie tira rozdarła się plandeka i uszkodziło koło.

22.06. 18 minut trwało wstrzymanie na skrzyżowaniu Hetmańskiej i 28. Czerwca, gdy 1/8 (zestaw 224+223) udająca się na Ogrody połamała pantograf nad pierwszym wagonem. Następnie motorniczka zjechała nią do zajezdni.

23.06. O godzinie 18:10 na trasie PST (na wysokości ul. Norwida) nieznanymi sprawcami rzuconym kamieniem w przejeżdżającą 12/2 (tatra nr 401), podążającą na Sobieskiego. W wyniku tego zbiła się czółowa szyba, kalecząc przy okazji motorniczego. Tramwaj skierowano na Sobieskiego o 18:45, a w zamian uruchomiono rezerwę. Do tego czasu bimby kierowano objazdem. Przeszło półtorej godziny później RT6N1 zjechała na S3.

24.06. 15-minutowe wstrzymanie na skrzyżowaniu Bukowskiej i Roosevelta spowodował jadący w kierunku Górczyna skład 186+185 (14/2), który połamał pantograf. Do zajezdni zjechał przy wykorzystaniu drugiego. Odkorkowywanie okolicy trwało dalsze 20 minut.

25.06. GT8-658 zjeżdżał z 7/3 (z pętli Zawady) na Madalinę. O godzinie 23:01 na ul. Hetmańskiej, około 100 m przed Drogą Dębińską, przejeżdżający z jezdni północnej na południową dźwig potraktował go jak puszkę konserwy, skutkiem czego w bimbie zbiły się szyby w pierwszym i drugim członie, wyrwane zostały drugie drzwi i rozdarte poszycie boczne na tej samej długości. Dźwig po odbiciu się od tramwaju skasował barierki po prawej stronie

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
tramwaje					
115+116	Rexona	srebrno-czerwony	-	barwy MPK	-
124+123	Netia	biało-niebiesko-czerwony	-	barwy MPK	-
168+167	-	barwy MPK	Samsung	niebieski	-
184+183	-	barwy MPK	Samsung	niebieski	-
242+241	WBK	zielono-pomarań.	-	barwy MPK	po NG
302+303	-	barwy MPK	TNT	biało-pomarańcz.	-
614	Actus	różowo-biały	-	barwy MPK	-
681	reklama niemiecka	niebieski	-	biały	-
autobusy					
1358	Euronit	zielony	-	barwy MPK	-
1413	WTL	biały	-	biały	podkład po poprzedniej reklamie
1537	Brapol	niebieski	-	barwy MPK	-

opracował Łukasz Nowicki

jezdni i uszkodził skrzynkę energetyczną. Oczywiście rozbiciu uległa w nim kabina kierowcy, uszkodził się układ kierowniczy i hamulcowy. Przerwa trwała 50 minut. Tramwaj zjechał w silnej eskorcie pojazdów ZSR do zajezdni.

26.06. Około godziny 22 na ul. Głogowskiej przy Rynku Łazarskim awarii uległa rura wodociągowa. Ogromne ilości H₂O uniemożliwiły przejazd wszelkim pojazdom i podmyły remontowane torowisko. Zatrzmawia skierowano od Kaponierzy Głogowską, Niegolewskich, Dmowskiego, Hetmańską i Kasprzaka. Powrót odbywał się Chociszewskiego, Ka-

sprzaka, Głogowską, Hetmańską, Dmowskiego, Mateckiego, Gąsiorowskich, Głogowską z powrotem do Kaponierzy. Po 60 minutach Głogowska stała się przejezdna w kierunku centrum. Autobusy nocne i następnie dzienne kierowano przez Głogowską, Berwińskiego, Matejki, Sczanieckiej, Głogowską, a dalej po zwykłych trasach.

26.06. O godzinie 17:25 na przejściu dla pieszych skrzyżowania Hetmańskiej i Arciszewskiego pod jadącą na Ogrody 1/6 (276+277) dostał się 12-letni rowerzysta. Do podniesienia tramwaju użyto specjalnego dźwignika. Pogotowie odwoziło chłopca

z ciężkimi obrażeniami do szpitala. Wstrzymanie ruchu trwało godzinę. Wtenczas kursowały 4 zatrzmawaj w kierunku Starołęki i Górczyna.

27.06. Po południu 10 metrów przed łukiem wjazdowym pętli Górczyn wykołowała się 14/2 (zestaw 230+229). Z torów wyskoczyła ostatnia oś drugiego wagonu. Pętla była nieprzejezdna przez 17 minut, czyli do czasu, gdy Krupp wstawił wykołająca na szyny. W tym czasie koleddy nieszczęślika zawracali przez zajezdnię S1. Sprawcą zamieszania okazał się oberwany klocek hamulca szynowego.

Natalia Rychlewicz, Adam Konieczka

Ile kolizji jeszcze?

Każda ulica i budowla drogowa ma określoną żywotność. O tym, że sprawność techniczna wiaduktów w ciągu ulicy Hetmańskiej ma się ku końcowi, wiadomo było od dawna. Dla kierowców odczuwalne były uskoki na szczelinach dylatacyjnych, dla pasażerów tramwajów – nierówne, wybożone torowisko. Wreszcie, dla osób przechodzących chodnikami pod wiaduktami uciążliwa była woda deszczowa spływająca ze zgoła dziwnych miejsc konstrukcji.

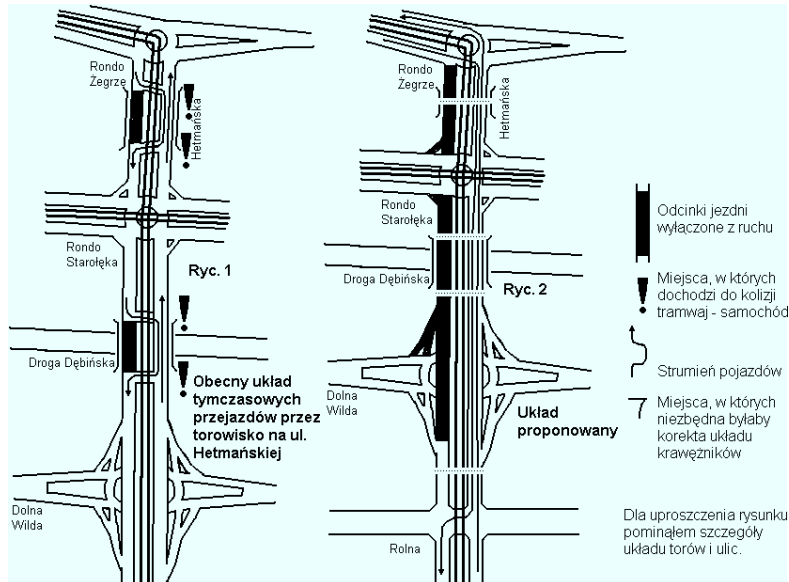
Wreszcie zapadła decyzja o remoncie kapitalnym wiaduktu między rondami Żegrze i Starołęka (przy os. Armii Krajowej) i remoncie nawierzchni wiaduktu nad Droga Dębińska. Najpierw wyremontowano torowisko tramwajowe na wiadukcie pomiędzy rondami. Jednakże, kiedy ponad pół roku temu wytyczono dwa tymczasowe przejazdy przez torowisko tramwajowe na ulicy Hetmańskiej, pomiędzy rondami i zamknięto jedną nitkę wiaduktu dla ruchu samochodowego, cały ruch aut kierując przez tory tramwajowe na drugą nitkę, w środowisku miłośniczym pojawiło się pytanie: kiedy dojdzie na którymś ze wspomnianych tymczasowych przejazdów do wypadku z udziałem tramwaju i samochodu? Na odpowiedź nie trzeba było długo czekać. 17 stycznia o godzinie 16:36 doszło do zderzenia wagonu GT6-609, obsługującego 11/5 i wyładowanej ziarnem ciężarówką škoda liaz. Efekty: dziewięć osób rannych, skasowany tramwaj i zniszczona przyczepa ciężarówką. Do następnego wypadku doszło w tym samym miejscu 13 lutego. Wówczas miało miejsce zderzenie citroena berlingo i składu 160+159, który jechał jako siódma brygada piątki. I tym razem, na szczęście, nikt nie zginął, ale dwoje pasażerów citroena zostało poważnie rannych. Do bilansu strat należy w tym przypadku doliczyć zniszczony przód i lewy bok wagonu 160 (ślady po tym zdarzeniu widoczne są do dzisiaj – wagon po lewej stronie nie ma reklamy), zniszczony izolator sekcyjny i skasowany, pocięty przez strażaków samochód. Bliższy opis obu tych zdarzeń znajdują Czytelnicy w dziale *Magazyn 995* numerów 1 i 3 *Przystanku*. Zupełnie pomijam w tej chwili kwestię pierwszeństwa przejazdu i unikam przypisywania komukolwiek winy za spowodowanie opisywanych wypadków. Nie jest to moim celem. Te dwa zdarzenia udowodniły naocznie, że takie rozwiązanie objazdu jest niezwykle ryzykowne.

Jakież jednak było moje zdziwienie, gdy przez trzy czerwcowe noce obserwowałem prace przy konstruowaniu identycznych przejazdów kilometr dalej – na wiadukcie ul. Hetmańskiej nad Dolną Wildą. Przejazdy powstały, ruch poprowadzono objazdem. Teraz na odcinku od ronda Żegrze do ulicy Rolnej kierowcy jadący z osiedli GTR w stronę centrum przejeżdżają cztery razy przez tory tramwajo-

we (nie licząc ronda Starołęka), dwukrotnie dzieląc się jedną nitką jezdni z kierowcami zjazdowymi w kierunku Rataj. Późnym wtorkowym wieczorem, 25 czerwca, zderzyły się wagon GT8-658 i ciężki dźwиг samochodowy. Informacją z ostatniej chwili jest wiadomość o kolejnym zderzeniu, które miało miejsce wieczorem w piątek, 28 czerwca – tym razem na feralnym przejeździe kolizji z TIRem uległ „diabelski” helmut 666 (opis zdarzenia w następnym numerze *Przystanku*).

Te cztery zdarzenia spowodowały, że zacząłem się zastanawiać, czy nie można było rozwiązać tymczasowych objazdów inaczej. Podstawowym założeniem mojego rozumowania stało się to, aby samochody i tramwaje krzyżowały się tylko w tych samych miejscach, w których krzyżują się podczas normalnej organizacji ruchu. Oto moje wnioski. Mianowicie, można by zamknąć dla ruchu kołowego całą północną nitkę ulicy Hetmańskiej, od ronda Żegrze do ulicy Rolnej, a samochody skierować na nitkę południową, odwracając częściowo ruch na rondach Żegrze i Starołęka. Samochody wracałyby na właściwą nitkę na skrzyżowaniu z Rolną. Przed dziesięcioma laty istniała taka organizacja ruchu w trakcie remontu ronda Kaponiera. Samochody jeździły wówczas po Kaponierze „pod prąd”. Nie jest to więc rozwiązanie niemożliwe. Należałoby równocześnie zaokrąglić kilka krawężników na wspomnianych rondach tak, aby możliwe stało się skręcanie w nietypowych miejscach. Myślę, że ogólna ilość asfaltu potrzebnego do stworzenia takich objazdów nie różniłaby się od ilości zużytej na wykonane przejazdy. Dodatkowo, łatwo można by zmienić organizację ruchu po zakończeniu remontu jednej nitki i rozpoczęciu naprawy drugiej. Moje rozwiązanie byłoby również skuteczne na ograniczonym odcinku – na przykład tylko pomiędzy rondami Żegrze i Starołęka. Szczegóły mojego pomysłu ilustruje rysunek.

Niebagatelne są również poniesione w wyniku zaistniałych zdarzeń koszty – zarówno cierpienia osób rannych, jak i zniszczone tramwaje oraz samochody, koszty akcji ratowniczych i uruchomienia komu-



nikacji zastępczej, wstrzymania ruchu, itp.

Sądzę, że proponowane przeze mnie rozwiązanie wyeliminowałoby niebezpieczne miejsca krzyżowania się ruchu tramwajów i samochodów, koncentrując natomiast ryzyko na, i tak niebezpiecznych (z powodu nieuwagi kierowców samochodów), rondach. Niewątpliwie, minusem sugerowanego rozwiązania byłby brak możliwości zjazdu z ul. Hetmańskiej na jezdnię prowadzącą do ronda na dwupięściowym skrzyżowaniu z Dolną Wildą, ale jest to pewna nieunikniona cena takiego projektu.

Tomasz Albrecht

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, Jacek Kalicki, Michał Kamiński, Rafał Lamch, Wojciech Lemański, Krzysztof Lipnik, Mariusz Madej, Michał Musiał, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Marcin Pejski, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz, Ołaf Skrzymowski, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschiok, 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.