

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 13 (13)
16 lipca 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Z kraju i ze świata

■ **Bremen (tramwaj).** W ubiegłym tygodniu przeprowadzono poważne prace remontowe na torowisku w ulicy Obernstrasse. Tramwaje linii 2 i 3 jeździły trasą przez Westerstrasse, zaś linia 3S została na okres tygodnia zawieszona.

■ **Bytom (autobus).** Zakupiony przez PKM Bytom ikarus o numerze BK162 otrzymał na Śląsku numer 7243. Jego pierwotny numer pochodził z systemu numeracji stosowanego w jednym tylko mieście, stąd co bystrzejsi czytelnicy i tak wiedzą, że macierzystym miastem ikarusa był Kraków.

■ **Częstochowa (MZDiT).** Z dniem 1 czerwca w Częstochowie powstał Miejski Zarząd Dróg i Transportu. W najbliższym czasie nowa instytucja przejmie zadania jednostek, które w ostatnich kilku latach skompromitowały się, dając się mocno we znaki mieszkańcom miasta poruszającym się po jego terenie za pomocą komunikacji miejskiej, własnych samochodów, rowerów, jak również pieszo. Chodzi tu oczywiście o układające „doskonale skoordynowane” rozkłady jazdy (które zazwyczaj nie docierały do kierowców) Dział Organizacji Ruchu MPK Sp. z o.o. oraz Zarząd Dróg Miejskich, odpowiedzialny za wykonane niezgodnie z instrukcjami technicznymi i niewłaściwie oznakowane ścieżki dla rowerów, znikające zielone strzałki oraz pseudonowoczesne sygnalizacje świetlne z przyciskami, zmuszające pieszych i rowerzystów do przeczekiwania kilku cykli (w tym na pasie rozdzielającym dwie jezdnie), zanim komputer raczy przyjąć do wiadomości zgłoszoną przez nich chęć przejścia.

■ **Częstochowa (tramwaj).** Na trasę powrócił wyremontowany skład 689+683 (rok produkcji 1984). Podobnie, jak w poprzednio zmodernizowanych składach, wewnątrz cieszy oko stwarzając wrażenie spokoju kolorystyką (jasnożółte poręcze i czarne uchwyty siedzeń). Podobnie jednak, jak w poprzednio wyremontowanym składzie 638+636 (bohaterze zamieszania z niewłaściwym doborem reklam – szczegóły: <http://csi.km.w.interia.pl/kroniki/gru01.htm>), odstąpiono od montażu nowych siedzeń w trzech rzędach. Ciekawostką natomiast stanowi fakt, że mimo otrzymania nowych płytów drzwiowych, wagony 689 i 683 są pierwszymi od dłuższego czasu, w których nie wymieniono napędu drzwi. Warto przypomnieć, że wymiany dokonano, m.in., we wszystkich składach z lat 1988–90, czyli wagonach z zakresu numeracyjnego 601–615.

■ **GOP (autobus).** Od 29.06. przestała kursować linia prywatna „reprezentacyjny ekspres” z Katowic do Pyrzowic. Kursowała kilka razy w ciągu dnia od 1.12.2001 r. Z uwagi na specyfikę, zo-

stała szerzej opisana w artykule „Paradoksy górnośląskiej komunikacji – odc. 2”. Przewoźnik z Żor zrezygnował, ponieważ interes okazał się nieopłacalny. Pasażerów było zbyt mało. Wcześniej – od marca 1995 r. do listopada 2001 r. – na tej trasie kursował przyspieszony autobus ZKZ GOP numer 885. Jak twierdzi ZKZ GOP, utrzymywanie linii 885 było nieopłacalne, ponieważ korzystali z niej jedynie mieszkańcy Psar, Mierzęcic i Ożarówic podróżujący tylko kilka przystanków, a na lotnisko autobus przyjeżdżał pusty i odjeżdżał pusty (*Dziennik Zachodni*, 5.07.2002 r.). W ten oto sposób zawieszono zostało jedyne połączenie lotniska w Pyrzowicach ze stolicą województwa śląskiego.

■ **GOP (autobus).** Na okres wakacji (od 1.07. do 31.08.) Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach wprowadził następujące ograniczenia: według odrębnych, wakacyjnych rozkładów jazdy o zmniejszonej częstotliwości w dni robocze kursują linie autobusowe nr 24, 77, 91, 99, 111, 160, 604, 644, 657, 673, 721, 722, 805, 820 (ograniczenia również w soboty i niedziele), 830 (ograniczenia również w soboty i niedziele), 912, 952, 953. Zawieszono zostały niektóre kursy w dni robocze na liniach autobusowych nr 0, 2, 14, 15, 20, 35 (także w soboty), 42, 50, 51, 61, 81, 96, 104 (także w soboty i niedziele), 107 (także w soboty) 109, 110, 127, 139, 144, 146, 154, 183, 186, 187, 188, 196, 197, 198, 200 i 215 (także w soboty i niedziele), 227, 230, 255, 615, 619, 623, 677, 688 (tylko w soboty i niedziele), 708, 801, 804, 812, 821, 823, 831, 850 (także w soboty), 911, 974, 998 i N-24 (także w soboty i niedziele). Całkowicie zostało zawieszono kursowanie w dni robocze linii autobusowych nr 108, 141, 162, 209, 220, 235, 257, 618, 648, 693, 802, 818, 932 oraz w soboty i niedziele linii nr 107, 190, 669, 801. Uruchomione zostały dodatkowe kursy lub linie oraz wydłużono trasy do niektórych ośrodków rekreacyjnych: 221 (Zalew Sosina w Jaworznie-Szczakowej), 232 (ośrodek Radoszowy w Kochłowicach; kursuje tylko w dni wolne od pracy), 650 (Jeziro Czechowice w Gliwicach-Czechowicach) i 735 (Zbiornik Chechto-Nakło w gminie Świerklaniec).

■ **GOP (tramwaj).** W komunikacji tramwajowej wprowadzone zostały ograniczenia wyłącznie w dni robocze: dla pociągów 96, 133 i 410 zmieniono typ taboru z 2x105N na 1x105N. Zawieszono kursowanie linii 41bis (pociągi 4107, 4108 i 4109) i część kursów na linii nr 23 (nie kursuje pociąg 233) oraz 28 (zawieszono część kursów dla pociągów 281 i 284). Linia nr 30 kursuje według wakacyjnego rozkładu jazdy.

■ **Kielce (autobus).** Związkowcy z MPK Kielce

obawiają się grupowych zwolnień. Przewidują, że pracę może stracić około 200 osób. Jest to spowodowane tym, że dochody, przyrównując analogiczny okres roku ubiegłego są mniejsze o mniej więcej 3 miliony złotych. Tymczasem kierowcy mogą na razie spać spokojnie – przy 190 autobusach liczba 370 kierowców jest liczbą optymalną i nie ma potrzeby – ani chyba nawet możliwości – zwalniać ich. Ponadto, związkowcy z kieleckiego MPK i PKS mają pretensje do władz wojewódzkich, że wydają koncesje prywatnym przewoźnikom. Związkowcy sprzeciwiają się także akceptacji przez Urząd Marszałkowski (który ustawowo stoi na straży cnoty rozkładów jazdy) rozkładów jazdy godzących w interesy PKS i MPK – prywatni przewoźnicy tak koordynują odjazdy, aby ich autobusy zabierały ludzi z przystanków na przystawki pięć minut przed odjazdem autobusu MPK czy PKS. W niedługim czasie planuje się akcję protestacyjną polegającą na utrudnieniach ruchu w Kielcach i na terenie województwa. Czyżby chcieli blokować drogi? *Przystanek* przypomina, że akcja protestacyjna w formie blokad, czy chociażby strajku okupacyjnego, uderzy w pierwszej kolejności w pasażerów, po drugie w MPK i PKS nie mających wpływu na wojewodę, a po trzecie przyniesie nieplanowane zyski przewoźnikom prywatnym, którzy nie pozwalają rozwinąć się związkom zawodowym u siebie.

■ **Kielce (autobus).** Pod koniec czerwca MPK Kielce Sp. z o.o. uruchomiło nową linię autobusową oznaczoną literą Z. Kursuje ona w okresie wakacji w słoneczne dni wolne od pracy nad zalew w podkieleckiej miejscowości Cedzyna. Miejska końcówka tej linii znajduje się przy ulicy Żytniej, natomiast przystanek nad drugim końcu trasy, oznaczony jako Cedzyna Parking, znajduje się – jak sama nazwa wskazuje – w Cedzynie. Autobusy na linii Z kursują z około 50-minutową częstotliwością w godzinach od 9 do 17. Na linii obowiązują wyłącznie bilety w cenie 2 zł kupione u kierowcy; wszelkie ulgi i uprawnienia do bezpłatnej jazdy są nieważne. *Przystanek* pyta, czy również te poselskie?

■ **Kraków (autobus).** Z dniem 22.06. ruszyła nowa linia autobusowa o oznaczeniu 177/477. Osobliwy numer wynika z jej dwukierunkowości i z czyjejś zapewne nadmiernej fantazji. Linia 177 krąży zgodnie z ruchem wskazówek zegara startując z Nowego Kleparza ulicami: 29. Listopada, Kuźnicy Kołatajowskiej, Dożynkową, Mickiewicza, Opolską, Prądnicką wracając na Nowy Kleparz, a tą samą trasą (w przeciwnym kierunku) jadą autobusy linii 477. Linia, czy może linie, kursują w godzinach szczytu od poniedziałku do soboty.

■ **Kraków (rozkłady jazdy).** Miejskie Przed-

siećbiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie informuje, że na okres wakacji zawieszono zostały linie **118, 428, 439 i 511** oraz że obowiązuje rozkład wakacyjny w komunikacji tramwajowej i autobusowej.

■ **Kraków (tramwaj).** Aktualne informacje na poniższy temat zamieszczamy w następnej notatce. Te, w zasadzie zdezaktualizowane informacje drukujemy dla ciekawostki. A więc... Sezon ogórkowo-remontowy w pełni. MPK S.A. obwieściło, że od dnia 22.06. trwa: II etap remontu torowiska w ul. Mikołajczyka do Mistrzejowic i os. Piastów; dalsze prace torowe w rejonie ul. Piłsudskiego oraz remont torowiska na moście Powstańców Śląskich. W związku z tym linie tramwajowe kursują po zmodernizowanych trasach:

- **2** Cmentarz Rakowicki – Lubicz – Dworzec Gł. – Westerplatte – Franciszkańska – Zwierzyniecka – Salwator;
- **3** Bieżanów Nowy – Wielicka – Limanowskiego – Krakowska – Dietla – Poczta Gł. – Dworzec Gł. – Basztowa – Długa – Krowodrza Górka;
- **8** Borek Fałęcki – Wadowicka – Kalwaryjska – Krakowska – Poczta Gł. – Dworzec Gł. – Basztowa – Karmelicka – Bronowice Nowe;
- **9** Bieżanów Nowy – Wielicka – Limanowskiego – Krakowska – Dietla – Grzegorzewska – rondo Mogiłskie – Mogiłska – al. Jana Pawła II – Bieńczycka – al. Andersa – pl. Centralny – al. Solidarności – CA HTS – Mrozowa – Walcownia;
- **10** Łagiewniki – Kalwaryjska – Krakowska – Stradomska – Westerplatte – Dworzec Gł. – Lubicz – Mogiłska – al. Jana Pawła II – r. Czyżyńskie – Bieńczycka – r. Kocmyrzowskie – al. Andersa – pl. Centralny – al. Solidarności – Ujastek – Mrozowa – Walcownia;
- **11** Cmentarz Rakowicki – Lubicz – r. Mogiłskie – r. Grzegorzewska – Starowiślna – Dajwór;
- **13** Bieżanów Nowy – Wielicka – Limanowskiego – Krakowska – Stradomska – Św. Gertrudy – Poczta Gł. – Dworzec Gł. – Basztowa – Karmelicka – Bronowice Nowe;
- **14** Bronowice – r. Kocmyrzowskie – Andersa – al. Jana Pawła II – Ptaszyckiego – Kopiec Wandy;
- **15** Salwator – pl. Wszystkich Św. – Dworzec Gł. – Lubicz – Mogiłska – al. Jana Pawła II – pl. Centralny – al. Jana Pawła II – Ptaszyckiego – Igołomska – Pleszów;
- **24** Kurdwanów – Wielicka – Limanowskiego – Krakowska – Dietla – Poczta Gł. – Dworzec Gł. – Basztowa – Karmelicka – Bronowice.

Linie **7, 16, 17, 18, 20 i 21** nie kursują, jednak – żeby nikomu nie było smutno – uruchomiono dodatkowe linie tramwajowe:

- **30** Pleszów – Igołomska – Ptaszyckiego – al. Jana Pawła II – pl. Centralny – al. Andersa – r. Kocmyrzowskie – Kocmyrzowska – Ujastek – CA HTS – Igołomska – Pleszów;
- **31** Pleszów – Igołomska – CA HTS – Ujastek – Kocmyrzowska – r. Kocmyrzowskie – al. Andersa – pl. Centralny – al. Jana Pawła II – Ptaszyckiego – Igołomska – Pleszów;
- **37** Dąbie – al. Pokoju – r. Mogiłskie – Lubicz – Dworzec Gł. – Basztowa – Długa – Kamienna – Krowodrza Górka;
- **38** Łagiewniki – Kapelańska – Dietla – Stradomska – Św. Gertrudy – Starowiślna – Dajwór.

Linie autobusowe **301 i 302** zostały przedłużone do r. Kocmyrzowskiego, zaś linia **303** kursuje bez zmian.

■ **Kraków (tramwaj).** Po remoncie... Powyżej podajemy informacje, które obiegiły świat w związku z remontem krakowskiego torowiska tramwajowego

w ciągu ulic Mikołajczyka, Srebrnych Orłów do Mistrzejowic oraz do os. Piastów. Teraz, z perspektywy kilku tygodni od rozpoczęcia naprawy, możemy z pewnego dystansu przyjrzeć się kończącemu się remontowi. Oprócz torowiska wymieniono całą podbudowę i rozjazdy. Jeździć się będzie więc szybko i cicho. Również nawierzchnia przejazdów przez torowiska została całkowicie wymieniona – czyli po prostu wylana na nowo. W związku z tym remontem przez ponad miesiąc mieliśmy okazję zobaczyć tramwaje na awaryjnej pętli Bieńczyce. Do widoku zawierających na tej pętli składów 105Na, T4+B4 oraz GT6 brakowało jedynie wagonów generacji 102N i N – ale te zobaczymy już tylko w muzeum lub na okazjonalnych przejazdach. Przez drugi miesiąc remontu (II etap) całkowicie wyłączono komunikację tramwajową od r. Kocmyrzowskiego do Bieńczyce, pojawiła się też okazja do zaliczenia przejazdu linią **30** lub **31** przejazdem na wprost Kocmyrzowska / Łowińskiego (ostatnio liniowo używany przez starą linię **14**, zlikwidowaną na początku lat 90.). Malowniczo położony węzeł torowy (pętla) Kopiec Wandy stał się końcówką dla linii **14**. Pętla ta nie jest używana liniowo od mniej więcej połowy lat 70., kiedy kursowała tam linia **20bis**.

■ **Kraków (tramwaj).** W weekend 13–14 lipca, z powodu robót torowo-drogowych, wstrzymano był ruch tramwajowy w ul. Limanowskiego. W związku z tym w Krakowie przez 2 dni funkcjonowały dwie sieci tramwajowe. Zmiany nastąpiły w trasach przejazdu następujących linii (generalnie do Korony bez zmian):

- **3, 9 i 13** do zajezdni Podgórze ul. Kalwaryjską, Wadowicką i Rzemieślniczą (wyjazd na trasę przez pętlę Łagiewniki);
- **6 i 24** ul. Kalwaryjską, Wadowicką do Łagiewnik. Uruchomiono 2 tramwajowe linie (tymczasowe):
- **33** Dworcowa – Wielicka – Bieżanów Nowy;
- **34** Dworcowa – Wielicka – Witoska – Kurdwanów oraz linię autobusową **313** na trasie Dworcowa – Wielicka – Limanowskiego – Rynek Podgórski. Przez weekend zawieszona była linia **38**.

■ **Kraków (tramwaj).** 5.07. rozładowano w zajezdni Nowa Huta dostarczone prosto z Norymbergi wagony GT6 (343, 344, 346, 347, 354) i B4 (1531, 1536, 1573, 1572). Niebawem podamy, w jakiej konfiguracji wagony te wyjadą na miasto.

■ **Łódź (tramwaj).** Od 3.06. trwa wymiana torowiska na węgierską na ul. 19. Stycznia (od Kopernika do pl. Kościuszki) w Konstantynowie Łódzkim. Na odcinku pozbawionym komunikacji tramwajowej (Łódź, Brus – Konstantynów, Park Miejski) kursują autobusy zastępcze obsługiwane przez PKS. Podobnie jak rok temu, na trasie Konstantynów – Lutomiersk kursują GT6 (nocujące na trójkacie manewrowym w Konstantynowie). Planowany termin zakończenia robót wyznaczony został na 18.08.

■ **Łódź (tramwaj).** Od 14.06. trwa remont torowiska na ul. Bratysławskiej, od Wróblewskiego do awaryjnej pętli tramwajowej przy al. Waltera-Janke. W trakcie trwania naprawy ruch tramwajowy odbywa się po jednym torze. Przez pierwsze dwa tygodnie wymieniono tor w kierunku centrum. 29.06. miało miejsce przełożenie zjazdów międzytorowych (w celu przełączenia ruchu na wyremontowany tor). W związku z tym tramwaje linii **10, 12 i 14**, jadące w kierunku Retkini od węzła przy Dworcu Łódź Kaliska kierowane były al. Włókniarzy, Limanowskiego do awaryjnej pętli Żabieniec. Ze względu na brak ruchu tramwajowego na Retkini, uruchomiona zo-

stała linia autobusowa **Z-1** na trasie: Dworzec Łódź Kaliska – al. Włókniarzy – al. Bandurskiego – Maratońska – Wileńska – Bratysławska – al. Wyszyńskiego – Wyszyńskiego (Popieluszki) – al. Wyszyńskiego – Bratysławska – Wileńska – al. Bandurskiego – al. Włókniarzy – Dworzec Łódź Kaliska. Od 30.06. ruch odbywa się po torze południowym. Z powodu remontu zmieniono lokalizację przystanków Bratysławska-Wróblewskiego. Przystanek w kierunku południowym został przesunięty kilkadziesiąt metrów na północ, zaś przystanek w kierunku północnym został przeniesiony na pętlę Bratysławska. Równolegle prowadzone są dwa inne remonty łódzkiej trasy W-Z, oba na al. Mickiewicza: od 1.07. trwa wymiana toru północnego na odcinku Łąkowa – al. Włókniarzy (zjazdy międzytorowe ułożono tuż za kładką dla pieszych na zachód od Łąkowej i kilkadziesiąt metrów przed al. Włókniarzy), a od 10.07. wymieniany jest tor północny przy Centralu (zjazdy międzytorowe na al. Piłsudskiego przed Piotrkowską oraz na al. Mickiewicza między al. Kościuszki a Wólcząską, ponadto przystanki Central zostały przeniesione do skrzyżowania z Wólcząską). W obu przypadkach ruch tramwajowy odbywa się po torze południowym. Tak więc jadąc na Retkinię tramwajem linii **10** lub **14** trzy razy przejeździemy po torze niewłaściwym.

■ **Radom (autobus).** Po dokonanych pod koniec czerwca obserwacjach możemy stwierdzić, że zakupy używanych autobusów na dwóch przegubowych MANach w wersji średniopodłogowej (nr 36 i 43) prawdopodobnie w ITS-ie się nie kończą. W podradomskim Mleczkowie, gdzie pan Michał Czewski, właściciel ITS-u, ma także coś na kształt bazy i warsztatu remontowego, dostrzeżony został trzeci przegubek. MAN drugiej generacji (niestety nie udało się ustalić, czy nisko- czy też średniopodłogowy), jeszcze na niemieckich numerach stoi sobie grzecznie za płotem i czeka. Nie wiadomo tylko, czy zostanie on następcą przechodzonych ikarusów, czy też posłuży za magazyn części zamiennych do pozostałych pięciu przegubowych MANów ITS-u.

■ **Radom (rozkłady).** Zgodnie z „wielowiekową” tradycją, w okresie wakacyjnym MZDiK pociąg rozkłady jazdy. Cała operacja wykonana została w dwóch turach. Pierwsza nastąpiła 24 czerwca. Wakacyjne rozkłady jazdy zaczęły obowiązywać na liniach **2, 3, 5, 8, 11, 13, 14, 15 i 17**. W dni powszednie autobusy kursują z następującą częstotliwością: w godzinach 5:00–16:30 co 20 minut, w godzinach 16:30–21:00 co 30 minut, w godzinach 21:00–23:00 co 40 minut. Ponadto, na liniach **6, 26, A, B i D** autobusy nie wykonują kursów oznaczonych na rozkładach jazdy literą W (jako niewykonanych w okresie wakacji). Druga część wakacyjnych cięć nastąpiła pod koniec tego samego tygodnia. Od 29.06. wakacje zaczęły się także dla linii **1, 4, 7, 9 i 23**. W dni powszednie **1, 4 i 23** kursują następująco: w godzinach 5:00–16:30 co 20 minut, w godzinach 16:30–21:00 co 30 minut, w godzinach 21:00–23:00 co 40 minut. Linie pierwszej kategorii – **7 i 9** – kursują w sposób następujący: 5:00–6:30 co 20 minut, 6:30–19:00 co 10 minut, 19:00–21:00 co 15 minut, 21:00–23:00 co 20 minut. W dni wolne od pracy **9** wszystkimi kursami dojeżdża tylko do os. Gołębiów.

■ **Szczecin (autobus).** Na linii **703** do HITa regularnie pojawia się jelicz 120M-1404 w stosownej reklamie. Powstała paradoksalna sytuacja, że nowszym autobusem można jeździć za darmo, a na innych liniach płaci się za jazdę jeliczem M11.

■ **Szczecin (autobus).** Dość ciekawą minę musieli mieć pasażerowie SzPAKowego ikarusa 280-1191, który 8 lipca obsługiwał linię **83** w relacji pl. Sprzymierzonych – Pomorzany. Pikselowy wyświetlacz z przodu był zdemontowany, a za szybę wtknięta była tablica z poprawnym numerem **83**, natomiast na pikselach z tyłu autobusu objawił się wyraźny numer **58**. Prościej demontować niż naprawiać?

■ **Szczecin (tramwaj).** Szczecińskie bulwy ogarnęła ostatnio mania przełączania – od początku lipca jeździ skład 1054+1053, czyli odwrotnie niż zazwyczaj. Po siedmimiesięcznym pobycie w satorium Gołęczin, do ruchu powrócił helmut o numerze 911. Wagony 901 i 907 są w stanie agonalnym. Wagony GT6 z Niemierzyna mają letnią przezwę; można je spotkać w zasadzie tylko w składach z doczepami na linii **3**. Spowodowane jest to tymczasowym przejściem w całości linii **11** przez Gołęczin. Sypiące się coraz bardziej stodwójki jeżdżą obecnie na linii **1** (przejętej na dni powszednie przez Niemierzyn) oraz na **3** i **12**.

■ **Szczecin (tramwaj).** Z okazji koncertu Joe Cockera oraz obchodów Dni Morza uruchomiona została dodatkowa komunikacja. 5.07. wieczorem na ul. Twardowskiego ustawił się rząd ikarusów 280, oznakowanych jako linie **61, 107, A, B** i **C** w relacji Stadion – (odpowiednio:) Podjuchy, Police os. Chemik, Os. Bukowe, Os. Słoneczne, Dąbie Osiedle. Jeden skład tramwajowy (oznakowany jako linia **7**) stał na skrajcu w Wawrzyniaku w Mickiewicza, pozostałe (siódemki na normalnej trasie, piątki na trasie wydłużonej do Goławia oraz dwie rezerwy, jadące do Dworca Niebuszewo) oczekiwały na pętli Krzekowo. Z powodu ciasnoty na pętli, jeden skład wysłano na tor dojazdowy do Centralnych Warsztatów. Poza dodatkami, w tę noc zastąpiono kursujące na części linii nocnych autosany H6 pojazdami większymi. Na sobotę 6.07. zaplanowano największe atrakcje obchodów Dni Morza, w tym – tradycyjnie przyciągający największe tłumy – pokaz fajerwerków. Szczecinianie zdążyli się już przyzwyczaić, że od czasu likwidacji nocnej komunikacji tramwajowej nie ma co liczyć na miejski transport zbiorowy, ale w tym roku ZDITM sprawił miłą niespodziankę. Po zakończeniu dziennych kursów, na swoich trasach pozostały po dwa składy z linii **6, 7** i **8**, które do zajezdni zjechały około godziny 3. Gwoli ścisłości, linia numer **6** odjeżdżała z Goławia o 22:55, 23:30, 1:00 i 1:15, a z Pomorzana o 0:00, 0:20, 1:45 i 2:15; linia numer **7** wykonała dodatkowe kursy z Basenu Górnicego o godzinach 23:52, 0:10, 1:20 i 1:52, a z Krzekowa o 22:52, 23:35, 0:40 i 0:52. **8** z Basenu Górnicego wyjeżdżała o 23:02, 23:55, 0:20 i 1:55, zaś z Gumińnic o 22:55, 23:43, 0:55 i 1:00. Specjalne autobusy wyjechały na linie: **61** (dodatkowy **61** z Wyszynskiego odjechał o 23:10, 23:30, 23:55, 0:30 i 1:00), **75** (dodatki odjechały z Wyszynskiego o 0:00, 0:05, 0:20, 1:10 i 1:40), **107** (dodatkowe autobusy z pl. Rodła odjechały o 23:50, 0:00, 0:20, 1:20 i 1:40), **A, B** i **C**. Wzmocniono także linie nocne (widziano m.in. ikarusa na **503** i **510** oraz zemu na **502**. Ponadto, nocni linii **506** jeździli z Pomorzana objazdem przez Trasę Zamkową, pl. Hołdu Pruskiego, ul. Matejki, Dubois i dalej swoją trasą. Zgodnie z tradycją, już po południu 6.07., SPPK podmieniło swoje MANy z linii **101** i **107** na jelicze M11 i ikarusa. W dniach 6 i 7 lipca linia **6** kursowała typowym objazdem przez Wyszynskiego, pl. Żołnierza Polskiego, Matejki i Dubois. 7.07. inaczej jeździły też linie turystyczne – obie z pominięciem Wałów

Chrobrego: zerówka zamiast przez Jana z Kolna, jechała przez Matejki i Nową; natomiast objazd pięćdziesiątki sprawiał wrażenie bycia zrozumianym tylko przez swojego autora.

■ **Szczecin (tramwaj).** Rozłączone w kwietniu składy 105N 671+658 oraz 105Na 732+739 zostały z powrotem połączone. Powodem tego jest konieczność obsługi linii **1** i **9** składami dwuwagowymi. Pozostałe solówki z Pogodna (czyli 668, 702, 716, 749, 752, 754, 762, 763 i 790) mają wakacje. W zajezdni Pogodno uznano, że nie ma potrzeby ich łączenia, gdyż posiadana ilość składów w zupełności wystarcza do obsługi linii (szczególnie po letnich cięciach linii **7** i **8**). Na podobne wakacje Niemierzyn wysłał solówkę 600, która na dobrą sprawę nie ma w ogóle zastosowania na liniach obsługiwanych przez tę zajezdnię. Do końca czerwca kursowała na linii **11**, ale na okres zamknięcia trasy na Pomorzany obsługę linii **11** w całości przejęła zajezdnia Gołęczin.

■ **Tychy (autobus, trolejbus).** Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach na okres wakacji (od 1.07. do 31.08.) zmniejszył częstotliwość kursowania autobusów i trolejbusów na następujących liniach: **A, B, E, E-1, E-2, G, W, 1, 8, 14, 21, 29, 33, 36, 45, 51, 65, 69, 75, 82, 137, 161, 262, 268, 291, 400, 605, 620, 655, 686** i **696**. Od dnia 24.06. do 31.08. zawieszono zostało kursowanie linii: **Sz** i **56**, a od dnia 1.07. do dnia 30.09. – linii **E-2**. Od dnia 24.06. na okres wakacji została uruchomiona linia autobusowa **Pw** (przejazd tą linią jest bezpłatny dla dzieci i młodzieży do lat 18).

■ **Warszawa (autobus).** Od 5.07. od około godziny 21:00 do odwołania (na około 2 miesiące) została zamknięta dla ruchu północna jezdnia al. Witosa. Ruch w kierunku ul. Sobieskiego odbywa się południową jezdnią al. Witosa. Przystanek Al. Witosa 03 dla linii **141** został przeniesiony na ul. Czerniakowską przed al. Witosa.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z robotami drogowymi na prawym pasie północnej jezdni ul. Połczyńskiej, od ul. Powstańców Śląskich do ul. Szelińskiej, od dnia 5.07. godziny 22:00 do 8.07. godziny 5:00, ruch odbywał się lewym pasem. W związku z tym przystanek Tkaczy 02 był czasowo skasowany, a przystanek Szelińska 02 dla linii **713** był przeniesiony na prowizoryczną wysepkę za skrzyżowaniem z ul. Szelińską, a dla linii **105, 125** i **408** – na istniejący przystanek linii **112** Szelińska 04.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z robotami asfaltowymi na wschodniej jezdni ul. Pułkowej od węzła Włostroda / Marymoncka / Pułkowa w kierunku ul. Wóycickiego, od dnia 5.07. godziny 22:00 do 8.07. godziny 5:00 ruch odbywał się jednym pasem ruchu, a przystanek linii **181** Muzealna 02 był czasowo cofnięty o 40 m na prowizoryczną wysepkę.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z robotami torowymi oraz kolejnym etapem prac drogowych, od dnia 8.07. od około godziny 21:00 do odwołania (na około 4 tygodnie) został zamknięty przejazd z ul. Waryńskiego w ul. Goworka. W tym czasie autobusy linii **131, 407, 410, 519, 522** i **611** zostały skierowane na trasę objazdową od skrzyżowania Waryńskiego / Batorego / Boya-Zeleńskiego ulicami: Boya-Zeleńskiego – pl. Unii Lubelskiej – Klonowa – Spacerowa i dalej stałymi trasami. Na trasie objazdowej obowiązuje przystanek Pl. Unii Lubelskiej 08 (na ul. Boya-Zeleńskiego). W kierunku przeciwnym trasy ww. linii nie uległy zmianie. Jednocześnie uległa zmianie trasa linii **167** w kierunku

krańca Nowe Bemowo. Autobusy tej linii zostały skierowane na trasę objazdową od skrzyżowania Spacerowa / Klonowa ulicami: Klonowa – pl. Unii Lubelskiej – Boya-Zeleńskiego – Waryńskiego – Puławska – Rakowiecka i dalej stałą trasą. Na trasie objazdowej obowiązuje przystanek Pl. Unii Lubelskiej 01 (w zatoce na ul. Waryńskiego). Trasa w kierunku przeciwnym nie uległa zmianie. Z uwagi na zmianę funkcji jezdni zachodniej ul. Puławskiej, pomiędzy pl. Unii Lubelskiej a ul. Waryńskiego z przelotowej na lokalną, od dnia 8.07. od około godziny 21:00 trasa linii **122** w kierunku krańca Spartańska została na stałe zmieniona i przebiega od pl. Unii Lubelskiej ulicami: Boya-Zeleńskiego – Waryńskiego – Puławską i dalej bez zmian. Zamiast przystanku Pl. Unii Lubelskiej 03 na trasie linii **122** obowiązuje przystanek Pl. Unii Lubelskiej 01 (w zatoce na ul. Waryńskiego). Jednocześnie przystanek Pl. Unii Lubelskiej 01 został przeniesiony w docelową lokalizację za skrzyżowanie z ul. Batorego do wybudowanej zatoki.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z remontem torowiska na ul. Kaliskiego, od 12.07. od około godziny 20:00 do 15.07. około godziny 6:00 autobusy linii **105, 109, 149** i **601** zostały skierowane na poniższe trasy objazdowe:

- linie **105, 109** i **601** od skrzyżowania Kaliskiego / Kocjana – Kocjana – Kartezjusza – Archimedes – Kaliskiego i dalej własnymi trasami w kierunku pętli Chomiczówka (linia **105**) i Stare Bemowo (linie **109** i **601**). Na trasie objazdowej uruchomiono dodatkowy przystanek na ul. Kartezjusza za ul. Kocjana;

- linie **105, 109** i **601** od skrzyżowania Kaliskiego / Gąsiorowskiego przez Gąsiorowskiego – Kartezjusza – Kocjana – Kaliskiego i dalej własnymi trasami w kierunku pętli Dworzec Centralny (linie **105** i **109**) i PKP Rembertów (linia **601**). Na trasie objazdowej uruchomiono dodatkowe przystanki na ul. Kartezjusza za ul. Archimedes – przed ul. Kocjana;

- linia **149** od skrzyżowania Kocjana / Kartezjusza przez Kartezjusza – Archimedes – Kaliskiego i dalej własną trasą w kierunku pętli Cmentarz Wolski. Na trasie objazdowej uruchomiono dodatkowy przystanek na ul. Kartezjusza za ul. Kocjana;

- linia **149** od skrzyżowania Kaliskiego / Gąsiorowskiego przez Gąsiorowskiego – Kartezjusza – Kocjana i dalej własną trasą w kierunku pętli Groty. Na trasie objazdowej uruchomiono dodatkowe przystanki na ul. Kartezjusza za ul. Archimedes – przed ul. Kocjana;

■ **Warszawa (autobus).** W związku z remontem nawierzchni południowej jezdni ul. Hynka, na odcinku od ul. Radarowej do ul. Żwirki i Wigury, od dnia 12.07. od około godziny 22:00 do odwołania (przewidywany termin zakończenia prac to 14.07.), autobusy linii **189** jadące w kierunku Sadyby zostały skierowane na trasę objazdową od skrzyżowania Łopuszańska / Hynka / al. Krakowska ulicami: al. Krakowską – 17. Stycznia – Żwirki i Wigury i dalej bez zmian. Trasa w kierunku przeciwnym nie zmieniła się.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z zawieszeniem kursowania linii **118**, od dnia 29.06. na trasie linii **506** zostały uruchomione przystanki na żądanie KS Spółnia 01 i 02, obowiązujące tylko w soboty, niedziele i święta. W związku z powyższym trasa linii **506** w węźle Włostroda / Krasińskiego przebiega jezdniami dolnymi Włostrody, zamiast jezdniami na wiaduktach.

■ **Warszawa (autobus).** Od dnia 1.07. na trasie linii **717** w Piastowie zostały uruchomione dodatkowe przystanki Norwida 01 i 02.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z zakończeniem remontu jezdni ul. Sytej, od dnia 2.07. została przywrócona stała trasa linii **164** (Sadyba – Wilanów).

■ **Warszawa (autobus).** W związku z egzaminami wstępnymi do Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego (SGGW) przy ul. Nowoursynowskiej w dniach 2–4.07. została zasilona linia **193**. Do jej obsługi skierowano pięć dodatkowych brygad, tzw. wtyczek, z zajezdni Woronicza, które kursowały w przybliżeniu w godzinach 7:00–13:00. Wyjątek stanowiła piąta brygada, która wyjeżdżała na trasę tylko w godzinach 7:00–9:00. Dzięki tym wzmocnieniom autobusy tej linii kursowały do godziny 9:00 z częstotliwością co 5–7 minut, a po godzinie 9:00 co 8–9 minut. Przy okazji warto zaznaczyć, że jeszcze w ubiegłym roku w okresie egzaminów do SGGW była uruchomiona linia zwykła **200**, która kursowała na trasie Metro Wilanowska – Ursynów Płd. Wówczas jednak nie kursowała linia **193**, a w rejon SGGW dojeżdżała linia przyspieszona **515**, która miała inną trasę niż obecnie (Huta – Natolin Płn.). Przy tak długiej trasie, przez całą Warszawę z północy na południe, dołożenie kilku dodatkowych brygad miało się za celem. W okresie egzaminów niezbędne jest zwiększenie częstotliwości tylko na odcinku od stacji metra Wilanowska do SGGW. W związku z tym bardziej optymalne było uruchomienie specjalnej linii dowozowej.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z prowadzeniem robót asfaltowych na jezdni wschodniej ul. Wał Miedzeszyński (na odcinku Wersalska – Narodowa), od dnia 3.07. od około godziny 22:00 do odwołania (na około 4 tygodnie) nastąpiło przeniesienie ruchu na jezdnię zachodnią. W związku z tym przystanki autobusowe linii **146** i **147** w kierunku południowym zostały przeniesione do zatok docelowych przy jezdni zachodniej, natomiast przystanki w kierunku północnym – na tymczasowe wysypki na pasie dzielącym jezdnie.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z robotami drogowymi na ul. Łazurowej przy ul. Dywizjonu 303, od dnia 5.07. od około godziny 10:00 do odwołania nastąpiło zwężenie jezdni na długości około 300 m (po wschodniej stronie). W związku z tym, przystanek Spółdzielnia SPES 02 dla linii **105**, **109**, **113** i **601** został przeniesiony o 100 m do przodu (w kierunku ul. Radiowej) na prowizoryczną wysypkę.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z remontem torowiska przy wlocie al. Zelenieckiej, na r. Waszyngtona od dnia 5.07. od około godziny 20:00 do 8.07. około godziny 8:00 autobusy linii **102**, **111**, **117**, **123**, **138**, **146**, **147**, **158**, **303**, **509**, **517**, **521**, **602**, **605** i **610** zostały skierowane na poniższe trasy objazdowe:

- linia **102** od skrzyżowania Waszyngtona / al. Zeleniecka – al. Zeleniecką, Targową, Sokołą, mostem Świętokrzyskim i dalej bez zmian (tylko w kierunku pętli Dw. Centralny);

- linie **111** i **303** od skrzyżowania Saska / Zwycięzców – Zwycięzców, Wałem Miedzeszyńskim, Wybrzeżem Szczecińskim, wjazdem północnym (od strony stadionu) w al. Poniatowskiego i dalej bez zmian (tylko w kierunku pętli – odpowiednio: Esperanto i Huta);

- linia **117** od r. Waszyngtona – zawrotka na rondzie w ul. Francuską (bez zatrzymywania na przystanku Obronców 01), a następnie: Zwycięzców, Wałem Miedzeszyńskim, Wybrzeżem

Szczecińskim, wjazdem północnym (od strony stadionu) w al. Poniatowskiego i dalej bez zmian (tylko w kierunku pętli Wilanów);

- linie **123**, **138**, **146** i **147** od skrzyżowania Targowa / Zamoyskiego – Zamoyskiego, Sokoła, Wybrzeżem Szczecińskim, Wałem Miedzeszyńskim, wjazdem południowym w al. Poniatowskiego w kierunku r. Waszyngtona i dalej bez zmian (tylko w kierunku pętli – odpowiednio: Dw. Wschodni (Lubelska), Rakowiecka-Kościół, Falenica, Wiśniowa Góra);

- linie **158**, **521** i **605** od r. Waszyngtona – Francuską, Zwycięzców, Wałem Miedzeszyńskim, Wybrzeżem Szczecińskim, wjazdem północnym (od strony stadionu) w al. Poniatowskiego i dalej bez zmian (tylko w kierunku pętli – odpowiednio: Emili Plater, Szczęśliwice, Os. Górczewska);

- linie **509**, **517** i **602** od skrzyżowania Targowa / Zamoyskiego – Zamoyskiego, Sokoła, Wybrzeżem Szczecińskim, wjazdem północnym (od strony stadionu) w al. Poniatowskiego i dalej bez zmian (tylko w kierunku pętli – odpowiednio: Metro Politechnika, Ursus-Niedźwiadek, Dworzec Centralny);

- linia **610** od skrzyżowania Egipska / Ateńska – Saska, Zwycięzców, Wałem Miedzeszyńskim, Wybrzeżem Szczecińskim, wjazdem północnym (od strony stadionu) w al. Poniatowskiego i dalej bez zmian (tylko w kierunku Os. Górczewska).

Trasy tych linii w kierunku przeciwnym pozostały bez zmian. Na czas trwania robót zostały uruchomione przystanki zastępcze: w al. Poniatowskiego przed wjazdem na most – Rondo Waszyngtona 51; przy ul. Francuskiej po zjeździe z r. Waszyngtona – Rondo Waszyngtona 53; przy ul. Zwycięzców za skrzyżowaniem z ul. Saską (w kierunku Centrum); przy ul. Targowej w rejonie wiaduktu kolejowego (w kierunku al. Zelenieckiej). Na trasach objazdowych dla linii zwykłych obowiązywały wszystkie napotkane przystanki (z wyjątkiem przystanku tymczasowego przy ul. Francuskiej dla linii **138**, **146** i **147**), dla linii przyspieszonych **509** i **517** tylko ww. przystanki zastępcze przy ul. Targowej i al. Poniatowskiego, a dla linii **521** tylko ww. przystanki zastępcze przy ul. Francuskiej i al. Poniatowskiego.

■ **Warszawa (tramwaj).** Po autobusach przyszedł czas na tramwaje. Od dnia 1.07. na czas wakacji zawieszono kursowanie linii: **19**, **21**, **44**, **46** i **47**. Ponadto, wprowadzono wakacyjne rozkłady jazdy dla linii: **2**, **4**, **15**, **16**, **18**, **23**, **26**, **33**, **35** i **36**. Od tej pory w dzień powszedni wyjeżdża na miasto o 68 brygad mniej niż w ciągu roku szkolnego, a w dni świąteczne – o 8 mniej. W związku ze zmianami rozkładów nastąpiły pewne przetasowania w obsłudze niektórych linii. Na linii **2** trzy brygady szczytowe w dzień powszedni przejęła zajezdnia R-2 Praga, która do tej pory obsługiwała tylko jedną brygadę całodzienną. Z kolei na linii **9** aż dziewięć brygad całodziennych w dzień powszedni i dwie w dzień świąteczny przeszło do zakładu R-3 Mokotów. W następstwie tego w dzień powszedni na tej linii można zobaczyć tylko na jednej brygadzie szczytowej skład z R-1 Wola. Ponadto na liniach **15** i **35** króluje zakład R-4 Żoliborz. Na linii **15** w dzień powszedni kursują tylko dwie brygady całodziennie z R-3 Mokotów. Natomiast na **35** zarówno w dzień powszedni, jak i świąteczny objawia się tylko jeden rodzynek z R-3 Mokotów. Największą ciekawostką jest pojawienie się w dzień powszedni składów z zajezdni R-1 Wola na liniach **18** i **36**. Na osiemnastce można zobaczyć trzy, a na **36** dwie brygady szczytowe z tej zajezdni. Ponadto na linii **18** przez

okres wakacji nie ujrzemy żadnego składu z R-4.

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z pracami torowymi w dniach od 13.07. godziny 0:00 do 15.07. godziny 4:00 był wyłączony ruch tramwajowy w ciągu ulic Dywizjonu 303 – Kaliskiego na odcinku od rozjazdu Dywizjonu 303 / Radiowa do pętli Boernerowo. W tym czasie tramwaje linii **20** kursowały na trasie zastępczej: Banacha – Grójecka – pl. Narutowicza – Grójecka – pl. Zawiszy – Towarowa – al. Solidarności – Wolska – Młynarska – Obozowa – Dywizjonu 303 – Radiowa – Powstańców Śląskich – Nowe Bemowo.

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z remontem torów, w dniach od 6.07. godzina 0:00 do 8.07. godzina 4:00 wyłączony był ruch tramwajowy w al. Zelenieckiej. W czasie wyłączenia ruchu tramwaje linii **7**, **8**, **12**, **25** oraz **T** kursowały od r. Waszyngtona trasą objazdową:

- linie **7**, **25** i **T** Waszyngtona, r. Wiatraczna, Grochowska, Zamoyskiego, Targowa i dalej bez zmian (linie **7** i **25** – w obu kierunkach, a **T** – tylko w kierunku opisanym powyżej, ponieważ jest to linia okrężna);

- linie **8** i **12** Waszyngtona do pętli Wiatraczna na r. Wiatraczna (jako przystanek krańcowy obowiązywał przystanek Wiatraczna 06, tor pierwszy – bez postoju).

W czasie przejazdu przez pętlę na r. Wiatraczna obowiązywał przystanek:

- Wiatraczna 06 – tor pierwszy (dla kierunku z ul. Waszyngtona w stronę ul. Grochowskiej);

- Wiatraczna 13 – tor czwarty (dla kierunku z ul. Grochowskiej w stronę ul. Waszyngtona).

Kursowanie tramwajów linii **7**, **8**, **12**, **25** i **T** odbywało się według specjalnych rozkładów jazdy.

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z remontem torowiska, od dnia 1.07. do odwołania (na około 1 miesiąc) wyłączono ruch tramwajowy w ciągu ulic: Marszałkowska – Puławska, na odcinku od pl. Zbawiciela do ul. Woronicza. W czasie wyłączenia ruchu tramwaje linii **4**, **18** i **35** kursują w obu kierunkach trasami objazdowymi:

- linie **4** i **35** od pl. Zbawiciela Nowowiejską, pl. Politechniki, Nowowiejską, al. Niepodległości, Rakowiecką, Chodkiewicza, Wołoską, Woronicza, Puławską i dalej bez zmian;

- linia **18** od pl. Zbawiciela: Nowowiejską, pl. Politechniki, Nowowiejską, al. Niepodległości, Rakowiecką, Chodkiewicza, Wołoską i dalej bez zmian.

Kursowanie tramwajów linii **4**, **18** i **35** odbywa się według specjalnych rozkładów jazdy. W celu zapewnienia obsługi komunikacyjnej wyłączonego odcinka na czas remontu, trasa linii **206** jest wydłużona od pl. Unii Lubelskiej Marszałkowską – pl. Zbawiciela – Marszałkowską do pl. Konstytucji. Przystanek końcowy (Pl. Konstytucji 51) jest zlokalizowany na jezdni w kierunku Mokotowa za przystankiem Pl. Konstytucji 01 dla linii przejeżdżających przez plac w tym samym kierunku (powrót: pl. Konstytucji – Waryńskiego – r. Jazdy Polskiej – Waryńskiego – Puławska). Ponadto w tym okresie linia kursuje również w soboty i dni świąteczne. Poza tym na trasach linii **505** i **524** uruchomiono dodatkowe przystanki: Bukowińska 01 i 02, Malczewskiego 01 i 02, Morskie Oko 01 i 02.

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z pracami przy budowie stacji metra Dworzec Gdański, od dnia 1.07. do odwołania (na około 3 miesiące), został wyłączony ruch tramwajowy na ul. Stomińskiego na odcinku od r. Zgrupowania AK Radostaw do ul. Międzyparkowej. W związku z tym kursowanie

linii 1 zostało zawieszono.

■ **Warszawa (tramwaj).** Od mniej więcej dwóch miesięcy w zajezdni R-4 trwa „remont” za- bytkowego 13N-795. Wagon dostał nowy lakier oraz wymieniono mu pantograf na nowy. Pomalowano go również wewnątrz.

■ **Warszawa (tramwaj).** W sobotę 29.06. za- inaugurowano kursy turystycznej linii tramwajowej oznaczonej literką T. Pierwszego dnia jeździły wa- gony Lw-541 oraz skład eNek 4N_J+4ND₁ 838+1811. W niedzielę eNki także wyjechały na li- nię, a Lw zostało podmienione przez N₃-674.

■ **Warszawa (tramwaj).** Ostatnimi czasy prze- prowadzono kilka remontów pętli tramwajowych. W związku z powstałymi utrudnieniami ZTM zorga- nizował za nimi tymczasowe przystanki zbiorcze. Jednak, ku zdziwieniu niektórych, po zakończeniu remontów przystanków tych nie usunęto. ZTM tłumaczy swoją decyzję tym, że ludzie stojący na takim przystanku nie muszą biegać na poszczególne wysepki i czytać rozkładów, tylko wsiadają w pierw- szy tramwaj, który ruszy z pętli. A przystanki takie pojawiły się przy pętlach Gocławek oraz Banacha.

■ **Warszawa (tramwaj).** W połowie czerwca praski wóz 105Na-1257 ze składu 1258+1257 stracił tylne gniazda sterowania wielokrotnego. Związane to było z remontem powypadkowym, który wa- gon ten przeszedł w zajezdni R-2 Praga. Miejmy nadzieję, że zajezdnia nie pójdzie za ciosem, po- nieważ tak okaleczonych wagonów nie będzie można połączyć w trójskład.

■ **Warszawa (tramwaj).** 29.06. doszło do wy- padku na ul. Puławskiej (róg Dolnej). Około godziny 11:10 rozpędzony skład 105Nf 1450+1449 linii 4 uderzył w nieprawidłowo zawracające dostawcze iveco na dolnośląskich numerach rejestracyjnych. Siła uderzenia była ogromna – tramwaj wpełznął samochód na najbliższy słup trakcyjny, który się przewrócił, uszkadzając przy okazji trakcję na od- cinku kilkuset metrów. Z rozbitego baku wylała się benzyna. Ku przerażeniu przechodniów zaowoco- wało to po chwili pożarem, ponieważ na ziemi leża- ła już zerwana trakcja elektryczna! Na szczęście, z ogniem dość szybko się uporano. Gorzej było z usunięciem zmasakrowanego samochodu (m.in. spadła z niego „buda”), który na ponad 3 godziny zablokował ruch tramwajowy na tej trasie. Na szczęście nikomu nic się nie stało. Po wypadku tramwaj miał rozbity przód, zarysowane i powgniatane blachy oraz powybijane szyby. Samochód nadawał się tylko na złom. Dodatkowo uszkodzona trakcja spowodowała połamanie pantografów w dwóch składach, które znalazły się akurat nieda- leko miejsca kraksy. W składzie 105Na 1102+1103 linii 18 poleciały oba patyki (jeden potem prowizo- rycznie naprawiono), a w składzie 105Na 1156+1157 linii 35 złamaniu uległ pierwszy panto- graf. Ponadto, skład 1450+1449 do zajezdni R-3 Mokotów nie zjechał o własnych siłach – zaciągnęła go tam po torowisku „autobusowa” tatra 382.

■ **Warszawa (tramwaj).** Tego samego dnia o godzinie 21:20 wagon 116Na/2-3029 linii 2 wyko- leił się na skrócie z ul. Krzywickiego w Nowowiej- ską. Po prostu wyjechał on z torowiska na „kwadra- towych łukach”. Nikomu nic się nie stało, ale wkole- janie nieszczęśnika trwało ponad godzinę. W tym czasie tramwaje linii 2, 15 oraz 36 kursowały objazdami. Po zdarzeniu na asfalcie ulicy zostały wyraźne ślady po wykolejeńcu.

■ **Warszawa (tramwaj).** Pod koniec czerwca w Warszawie przybył kolejny skład z nowymi cyfer- kami. Jest to mokotowski 1152+1153. Ma on czer-

wone cyferki z czarnymi cieniami.

■ **Warszawa (tramwaj).** 2.07. zmodernizowa- ne do pudel trzydrzwiowych oraz układu IGBT wa- gony 1392+1391 (ex-105Nb/e) zostały przeniesione z R-3 Mokotów na R-1 Wola. W zamian z R-1 na R- 3 powędrował skład 105Na 1274+1273. Tak wiec Mokotów na pewno się „ucieszy”, bo skład ten sprawia sporo problemów (m.in. dlatego ostatnio pozbyła się go R-2 Praga).

■ **Warszawa (tramwaj).** 3.07. o godzinie 8:25 Alejami Jeruzolimskimi od strony centrum przez pl. Zawiszy przejechał TIR, który zgarnia swoją górną skrajnią sieć z całego skrzyżowania. Resztki trakcji spadają na jezdnię, tramwaje stają we wszystkich kierunkach. Zapowiada się megawstrzymanie. Po chwili na miejscu zjawiają się ekipy sieciowców (3 samochody Motraks 3PS oraz dwa marki WUKo) i zaczynają naprawę licznie pozrywanych odcigów oraz strasznie zniszczonej sieci na samym pl. Zawiszy. Do tego sieć jest uszkodzona na ul. Towarowej na odcinku pl. Zawiszy – Srebrna i nawet w Al. Jeruzolimskich widoczne są usterki. Po chwili w zatrzymaniu z trzech kierunków stoi już około 30 składów. Jeden z nich (13N 751+701 linii 29) blokuje po części przejazd przez plac. Od strony pl. Narutowicza tkwi 12 pociągów (stoją do ul. Niemcewi- cza), resztę objazdami kieruje ręcznie ekspedycja z pl. Narutowicza. Od strony ronda Daszyńskiego stoi 10 składów (z przerwami prawie do samego ronda). Od strony pl. Starynkiewicza w Alejach stoi 7 skła- dów. Na pozbawionym napięcia odcinku do r. Dmowskiego zatrzymanych jest około 40 pociągów. Na szczęście, około godziny 9:20, po przejściowych trudnościach zostaje otworzona zwrotnica oraz udrożniony przejazd przez parking samochodowy na pl. Starynkiewicza, gdzie tramwaje są zawraca- ne. Ogólnie rano komunikacja tramwajowa była to- talnie sparaliżowana (linie pojawiały się na różnych dziwnych trasach). Tworzyły się także ogromne korki w centrum z powodu naprawy sieci. Zatrzy- manie trwało ponad 210 minut, a normalny ruch przywrócono około godziny 11:40.

■ **Warszawa (tramwaj).** Trwają prace przy budowie Trasy Siekierkowskiej. W związku z tym przebudowywane jest również skrzyżowanie ulic Czerniakowskiej i Chełmskiej. Na początku lipca odkopano tam stare torowisko tramwajowe. Znale- zisko jest o tyle sensacyjne, że ujawniono pozosta- łości przedwojennego trójkąta manewrowego o na- zwie Wojtówka, eksploatowanego od 1942 r. do 1.08.1944 r. Bardzo dobrze widoczne są łuki (od strony Wilanowa) w ul. Chełmską, o których nikt nie miał pojęcia, że jeszcze mogły się zachować! Oczywiście torowisko jest szerokie (1525 mm). W niedługim czasie powinna zostać odkopana także zwrotnica. Miłośnicy, aparaty w dłoń!

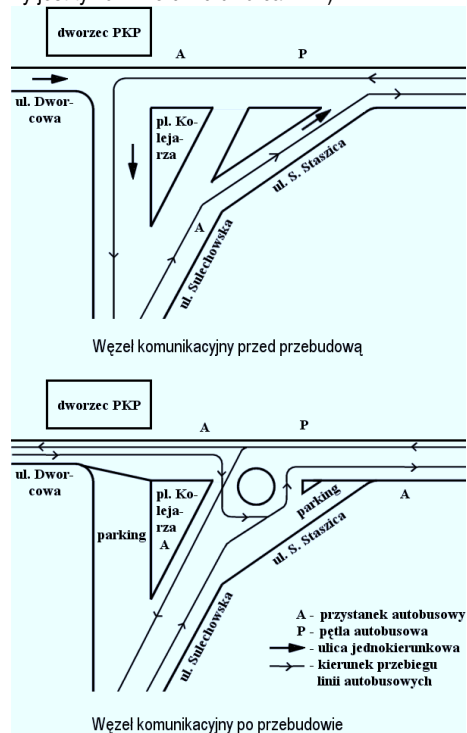
■ **Warszawa (wypadek).** 23.06. przed południem w al. Waszyngtona (na skrzyżowaniu z ul. Kinową) doszło do potrącenia pieszej, która wtargnęła na jezdnię na czerwonym świetle. Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego, gdyby nie fakt, że po- trącającym był polonez Nadzoru Ruchu TW. Jego kierowca próbował jeszcze uciekać na torowisko, jednak zderzenie było już nieuniknione. Kobietę w stanie krytycznym przewieziono do szpitala, gdzie wkrótce zmarła. Rozbity poważnie samochód spowodował zatrzymanie w ruchu tramwajowym.

■ **Wrocław (MPK).** Miejski przewoźnik z okazji lata wyposażył motorowych i kierowców w granato- we koszulki polo z napisem „MPK sp. z o.o. Wro- cław”. Nowy ubiór prezentuje się znacznie bardziej estetycznie od zeszłorocznych T-shirtów.

■ **Wrocław (sprostowanie).** Część informacji dotyczących letnich rozkładów jazdy okazała się, niestety, nieprawdziwa, za co przepraszamy. Tramwaje kursują w dni wolne co 30 minut do go- dziny 9; później osiągają tradycyjną, dwudziestomi- nutową częstotliwość. Natomiast linia 16 kursuje częściowo zmienioną trasą (Park Południowy – ... – Pl. Grunwaldzki – Most Szczytnicki – Różyckiego – Paderewskiego – Mickiewicza – Wróblewskiego – Hala Ludowa) tylko w dni wolne do około godziny 20. Wieczorem jeździ stałą trasą.

■ **Wrocław, Gdańsk (tramwaj).** Gdańskie stopiatki znajdują się w końcowej fazie remontu. Mają już za sobą malowanie (zewnątrzne i we- wnętrzne), obecnie są w nich montowane okna i drzwi. Dwa wozy w ciągu najbliższych dni będą gotowe do jazdy. Na warsztat trafiły natomiast dwa wrocławskie składy: 105N 2254+2255 i 105Na 2378+2377, a zestaw 2546+2547 po zakończonej NG pojawił się 9.07. na linii 22. Jest to trzeci w tym roku zestaw z drzwiami systemu IFE.

■ **Zielona Góra (autobus).** W związku z pla- nowaną modernizacją układu ulic w śródmieściu, trwa przebudowa węzła komunikacyjnego wokół dworca PKP. Węzeł ten, wraz z ul. Dworcową, ma w przyszłości stać się fragmentem nowo projekto- wanej ul. Aglomeracyjnej, mającej połączyć zachodnie rejonu tzw. Dzielnicy Przemysłowej, osiedla Zacisze i Leśne z osiedlami Pomorskim, Śląskim i Starym Kisielinem oraz z mającą odciążyć dość zatłoczoną ul. Bohaterów Westerplatte. A ponieważ koło dworca zbiega się spora ilość linii autobusowych, zmienia się także przebieg linii i układ przy- stanków komunikacji miejskiej. Ponadto, autobusy linii 5 i 6 zostały skierowane ulicą Dworcową, a koło dworca PKS pojawił się nowy przystanek autobu- sowy dla tych linii (niestety, przystanek umieszco- ny jest tylko w kierunku dworca PKP).



Wojciech Gašior, Jarosław Girstun, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński, Adam Kołacz, Rafał Lamch, Krzysztof Lipnik, Bartosz Mazur, Magdalena Murawska, Michał Musiał, Olaf Skrzymowski, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschiok, Jan Szulew, Tomasz Szydłowski, Krzysztof Utracki

Malowanie zakładowe – czy rzeczywiście jednolite?

Do lat 90. w całej Polsce autobusy i tramwaje malowane były na kolor czerwony, czerwono-kremowy lub czerwono-biały. Wyjątkiem były, m.in., tramwaje poznańskie, wrocławskie i krakowskie. Później większość przedsiębiorstw komunikacyjnych zaczęło wprowadzać własne malowanie swoich pojazdów. Ma to na celu wyróżnienie się wśród innych przedsiębiorstw i miast. Dlatego dziś możemy oglądać tramwaje w różnych kolorach, pomijając oczywiście reklamy. Kraków i Wrocław mają tramwaje niebieskie, Poznań – zielono-żółte, Warszawa i Łódź – czerwono-żółte, Częstochowa, Bydgoszcz i Toruń pozostały przy kolorze czerwonym, natomiast po Gdańsku i Gorzowie Wlkp. kursują tramwaje kremowo-czerwone, ale w układzie barw nieco odmiennym od tradycyjnego.

Malowanie zakładowe powinno być identyczne na wszystkich pojazdach, podobnie jest z kolorem i czcionką numerów taborowych. W przypadku szczecińskich tramwajów często tak nie jest. W tym artykule postaram się zwrócić uwagę na różnorodność malowania zakładowego tramwajów.

Do 1995 r. tramwaje w Szczecinie były malowane na czerwono, a powyżej dolnej linii okien – na kremowo. Numery boczne były żółte z czarnymi cieniami, później całe żółte. Stosowano czcionkę, która do dziś obowiązuje na tramwajach bydgoskich i krakowskich. Obecne malowanie zakładowe, nazywane przez miłośników także miejskim, jest następujące: pudło białe, z wyjątkiem czerwonego tyłu, na fartuchu 3 czerwone i 4 niebieskie pasy. Pierwszy niebieski pas jest umieszczony bezpośrednio nad listwą biegnącą wzdłuż wagonu, zaś listwa jest pierwszym czerwonym pasem. Numery boczne są w kolorze niebieskim (z przodu i boków wagonu) lub żółtym (z tyłu wagonu). Obowiązująca czcionka to Times New Roman.

Pierwszym tramwajem w malowaniu zakładowym, który pojawił się w 1995 r. na ulicach miasta, był wagon 105Na-749 (inne źródła podają, że był to skład 757+755). Stopniowo przemalowywane były kolejne wagony, zazwyczaj podczas remontów. Ostatnie czerwone wagony zniknęły z ulic miasta w 2000 r. Były to wagony 105Na-745 i 746, poddane modernizacji na wagony trzydziwowe. Obecnie jedynymi czerwonymi tramwajami są wagony historyczne typu N, 4N i 4ND, a także skład historyczny w ruchu liniowym 105N 720+701.

Różnice w malowaniu zakładowym najbardziej widoczne są na drzwiach wagonów oraz w czcionce i kolorze numerów bocznych. Początkowo drzwi malowane były podobnie jak reszta wagonu, a więc w takie same pasy. Czasem jednak zdarzało się, że brakowało czerwonych pasów, a było jedynie niebieskie tło. Było to pewnego rodzaju ułatwienie pracy, wprowadzone przez samych malarzy. Najczęściej zdarzało się to po zamalowaniu reklamy. Pierwsze zmodernizowane stopiatki przyniosły nową wersję malowania drzwi, mianowicie w całości na biało. Podobnie są malowane drzwi nowych wagonów 105N2k. Obecnie drzwi pozostają białe po zamalowaniu reklamy, natomiast po remontach wykonywanych w Centralnych Warsztatach pojawiają się na nich czerwono-niebieskie pasy.

Nie zawsze też zgadza się ilość pasów. Na dwóch składach 105Na (748+747 i 750+735) z Po-

godna brakuje górnego niebieskiego pasa. Dodatkowo skład 105Na 748+747 ma tyły wagonów w kolorze białym. Skład 105Na 1003+1004 z Golecina ma tylko jeden czerwony pas na listwie nad fartuchem. Z kolei helmuty mają tylko dwa czerwone pasy, zaś GT6-905 nie ma ich w ogóle.

Różnorodność czcionek i kolorów numerów taborowych na wagonach może każdego przyprawić o zawrót głowy. Numery taborowe są naklejane lub malowane z wykorzystaniem szablonów. Szczególnie w przypadku numerów malowanych można zaobserwować całą gamę twórczości malarskiej. Kolory numerów są przeróżne. Na białym tle można zobaczyć numery czerwone (głównie na wagonach z Niemierzyna), niebieskie i czarne. Z tyłu wagonu zaś numery są białe, żółte, niebieskie lub czarne. Ewenementem w tej dziedzinie jest wagon 105N/Na-1038, który ma numer niebieski w białym prostokącie. Wynika to z faktu, że kiedyś cały skład 1037+1038 był pomalowany na biało z niebieskimi numerami. W momencie, gdy wagon 1037 dostał reklamę, jego doczepę postanowiono przemalować na barwy zakładowe. Aby jednak zbytnio się nie trudzić, pomalowano tył na czerwono pozostawiając obramowanie numeru.

Co ciekawe, zdarza się często, że numery taborowe z boku są w innym kolorze niż z przodu, a nawet bywają wykonane inną czcionką. Podstawowa czcionka to Times New Roman, ale zdarza się także Arial (identyczna jak w Gdańsku) oraz podobna do PL Palm Springs. Ta ostatnia jest wręcz znienawidzona przez miłośników, gdyż numery są bardzo słabo widoczne. Spośród używanych czcionek tylko Times New Roman może być w wersji malowanej i naklejanej, pozostałe są tylko naklejane i tylko w kolorze czarnym.

Dość ciekawe jest także rozmieszczenie numerów na wagonie. Na wagonach GT6 numery umieszczone są na zderzakach oraz na przegubie. Stodwójki mają numery pomiędzy oknem a przegubem, czasem na przegubie. Natomiast na stopiatkach numery obserwowano w przeróżnych miejscach: na burcie przed pierwszymi drzwiami, nad pierwszym wózkiem, nad drugim wózkiem, za czwartymi drzwiami oraz pośrodku. Standardowo numery powinny być umieszczone nad pierwszym wózkiem z prawej strony i nad drugim wózkiem z lewej.

Powyższe rozważania obrazują 4 zdjęciami (tylko w wersji internetowej) oraz tabelą (na następnej stronie).

Jak widać, różnorodność malowania zakładowego w Szczecinie przerasta wszelkie wyobrażenia. Sposób często jest charakterystyczny tylko dla danego wagonu lub składu.

Dodam na koniec, że aktualnie w Szczecinie jest 218 wagonów tramwajowych, z czego 118 jest w malowaniu zakładowym (54%), 2 mają umieszczoną reklamę na malowaniu zakładowym, 2 są czerwono-kremowe, 2 są w oryginalnym malowaniu z Frankfurtu (doczepy do GT6) a 94 wozi na sobie reklamy.

Jacek Kalicki

Zabytkowym tramwajem po Warszawie

Jak już informowano na łamach *Przystanku*, 29 czerwca zainaugurowano kursowanie tramwajowej linii turystycznej T w Warszawie. Pierwszego dnia na trasę wyjechały wagony: Lw-541 – na pierwszą

brygadę oraz skład 4N₁ + 4ND₁ 838+1811 – na drugą.

Tramwaje tej linii kursują w każdą sobotę, niedzielę i święto do 1 września br. włącznie. W bieżącym sezonie trasa uległa pewnym modyfikacjom w stosunku do ubiegłego. Jej dokładny przebieg wygląda następująco: pl. Narutowicza – Grójecka – pl. Zawiszy – Al. Jerolimskie – r. Dmowski – Al. Jerolimskie – rondo de Gaulle'a – Al. Jerolimskie – wiadukt mostu Poniatowskiego – most Poniatowskiego – al. Poniatowskiego – r. Waszyngtona – al. Zieleniecka – Targowa – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – al. Jana Pawła II – Stawki – Andersa – pl. Bankowy – Marszałkowska – r. Dmowski – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – pl. Zbawiciela – Nowowiejska – pl. Politechniki – Nowowiejska – Krzywickiego – Filtrowa – pl. Narutowicza.

Tramwaje zatrzymują się na wszystkich przystankach. Na trasie przejazdu, jak przystało na linię turystyczną, można zobaczyć wiele charakterystycznych dla Warszawy i godnych polecenia miejsc. Nie pozostaje nic innego, jak zaprosić na przejażdżkę zabytkowym tramwajem.

Tramwaje linii T wyruszają z pętli zlokalizowanej na pl. Narutowicza w dzielnicy Ochota. Jest to jeden z nielicznych warszawskich placów z zachowaną przedwojenną zabudową. Pętla tramwajowa znajduje się na skwerze, na środku placu, w pobliżu wschodniej jezdni prowadzącej w kierunku centrum miasta. Tramwaje linii turystycznej odjeżdżają z toru piątego, najbliższy budynek ekspedycji Tramwajów Warszawskich. Przed wejściem do tramwaju warto zwrócić uwagę na gmach akademika Politechniki Warszawskiej, który znajduje się po południowej stronie placu (stojąc na przystanku linii T, należy patrzeć w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy). Po zajęciu miejsca w wagonie spoglądamy do przodu w kierunku jazdy. Wówczas naszym oczom ukazują się kamienica wybudowana w 1929 roku przez PKO.

Zbliża się czas odjazdu. Wagon z niewielką prędkością rusza z przystanku i wjeżdża na rozjazd, aby po chwili skręcić w lewo. W tym momencie zza drzew porastających skwer na środku placu wyłania się charakterystyczna sylwetka kościoła pod wezwaniem NMP Niepokalanej. Uważni obserwatorzy mogą zauważyć ślady po uszkodzeniach wojennych na ceglanych ścianach kościoła.

Po chwili tramwaj pokonuje skręt w prawo, wjeżdżając na trasę tramwajową wzdłuż ul. Grójeckiej – głównej arterii Ochoty. W momencie wjazdu w tę ulicę warto spojrzeć w lewą stronę. W pobliżu rozjazdów, pomiędzy torami, stoi ostatni dwuramienny rurowy słup trakcyjny z wysięgnikami Siemens. Jadąc dalej ulicą Grójecką, po jej obu stronach możemy podziwiać kilkanaście przedwojennych budynków mieszkalnych. Oglądając zwartą zabudowę tej ulicy dojeżdżamy do pierwszego przystanku na trasie – Daleka. Niedługo po odjeździe z niego, po prawej stronie widzimy budynek hotelu Jan III Sobieski z charakterystyczną, różnokolorową elewacją. W tym momencie tramwaj, pokonując łuk w prawo, dojeżdża do pl. Zawiszy.

Jest to główny węzeł komunikacyjny na pograniczu dzielnic Śródmieście i Ochota. W prawo od placu odchodzi ul. Raszynska, prowadząca w kierunku Międzynarodowego Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie im. F. Chopina, z kolei w lewo – ul. Towarowa, przy której, w niedalekiej perspektywie, po lewej stronie widać budynek dawnego dworca ko-

l.p.	wersja malowania zakładowego	drzwi		numer taborowy			wagony malowane w ten sposób	
		białe	brak czerwonych pasów	czcionka	kolor z przodu i boków wagonu	kolor z tyłu wagonu		sposób umieszczenia
1	podstawowa	-	-	Times New Roman (TNR)	niebieski	żółty	naklejany	590–593, 601, 617, 658, 663, 684, 689, 716, 761, 765, 1010, 1015, 1029, 1030, 1041, 1042, 1051, 1052
2	podstawowa	tak	-	TNR	niebieski	żółty	naklejany	596–600, 608, 610, 619, 620, 691, 745, 746, 755, 757–759, 779, 780, 1001, 1002, 1005, 1006
3	podstawowa	tak	-	TNR	niebieski	niebieski	naklejany	690, 783–790, 1008, 1053–1058
4	podstawowa	tak	-	TNR	niebieski i czerwony	niebieski	malowany	622
5	podstawowa	-	tak	TNR	niebieski	niebieski	naklejany	668, 754, 1038*
6	podstawowa	-	tak	TNR	niebieski	niebieski	malowany	639, 651, 738, 741, 744, 751, 752, 1021, 1022
7	podstawowa	-	tak	TNR	czarny	czarny	malowany	762, 763, 773, 774
8	podstawowa	-	tak	TNR	czarny	biały	malowany	1009
9	podstawowa	-	tak	TNR	czarny lub czerwony	czarny	malowany	594, 595
10	podstawowa	-	tak	TNR	niebieski i czerwony	niebieski	malowany	630
11	podstawowa	-	-	TNR	czarny	czarny	malowany	606
12	podstawowa	-	-	TNR	niebieski	niebieski	malowany	688, 705, 710
13	podstawowa	-	-	TNR	niebieski	biały	malowany	629
14	podstawowa	-	-	TNR	niebieski i czerwony	niebieski	malowany	624
15	podstawowa	-	-	Arial	czarny	czarny	naklejany	632, 652, 656, 695, 1047, 1048
16	podstawowa	tak	-	Arial	czarny	czarny	naklejany	733, 734, 1049, 1050
17	podstawowa	-	tak	Arial	czarny	czarny	naklejany	677, 698
18	podstawowa	-	-	Palm Springs	czarny	czarny	naklejany	605, 640, 685, 696, 702, 767**, 768
19	podstawowa	-	-	Palm Springs, TNR	czarny	żółty	naklejany	712, 719
20	bez czerwonych pasów	tak	-	TNR	niebieski	niebieski	malowany	905
21	1 czerwony pas	-	-	TNR	niebieski	biały	malowany	1003, 1004
22	2 czerwone pasy	tak	-	TNR	niebieski	żółty	naklejany	904, 906, 915
23	bez górnego niebieskiego pasa	tak	-	TNR	niebieski	niebieski	malowany	735, 750
24	bez górnego niebieskiego pasa, z białym tyłem	tak	-	TNR	niebieski	niebieski	malowany	747, 748

* – numer z tyłu wagonu 1038 jest w białej ramce;

** – boczne numery wagonu 767 jest malowany czcionką Times New Roman;

Wagon GT6-901 jest mocno zdekompletowany w zajezdni Gołęczin.

lejewego Warszawa Główna. Obecnie znajduje się w nim Muzeum Kolejnictwa. Z okien tramwaju można zobaczyć ekspozycję lokomotyw znajdującą się przy peronach byłego dworca.

Nasz zabytkowy pojazd przejeżdża prosto przez plac i wjeżdża w Aleje Jeruzolimskie. Tuż za placem zatrzymujemy się na kolejnym przystanku Pl. Zawiszy. Wówczas po prawej stronie nie sposób zauważyć wieżowca Reform Plaza, który swoim wyglądem wzbudza wiele kontrowersji wśród mieszkańców stolicy. Właśnie z powodu swojej białej elewacji z niebieskimi wstawkami jest nazywany łazienką lub wręcz „toi-toi-em”.

Po odjeździe z przystanku jedziemy cały czas prosto wzdłuż Alej Jeruzolimskich. Po lewej stronie w zagłębieniu wzdłuż Alej przebiega linia kolejowa łącząca dworce Warszawa Zachodnia i Warszawa Wschodnia, zwana linią średnicową. W ten sposób dojeżdżamy do kolejnego przystanku – Pl. Starynkiewicza, który zlokalizowany jest tuż przed skrzyżowaniem Alej Jeruzolimskich z ulicą Żelazną i placem Starynkiewicza. Na rogu Alej i placu Starynkiewicza, a więc po prawej stronie patrząc z okien wagonu, ma swoją siedzibę redakcja dziennika *Rzeczpospolita*. Na samym placu do dzisiejszego dnia znajduje się pętla tramwajowa. Obecnie jest

ona używana tylko w sytuacjach awaryjnych. Na tej pętli rozpoczyna się także większość imprez tramwajowych organizowanych przez Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej.

Po przejechaniu tego skrzyżowania tramwaj w dalszym ciągu przemierza Aleje Jeruzolimskie. Po lewej stronie nie ujrzymy już w zagłębieniu żadnego pociągu, ponieważ od skrzyżowania z ul. Żelazną tory kolejowe są schowane w tunelu. W przeszłości planowano zabudowanie tego terenu budynkami o lekkiej konstrukcji. Do dzisiaj na odcinku pomiędzy ul. Żelazną a al. Jana Pawła II nad linią kolejową zbudowano jeden budynek tego typu, a na pozostałym wolnym terenie znajduje się parking samochodowy.

W ten sposób zbliżamy się do następnego skrzyżowania, tym razem Alej z al. Jana Pawła II i ul. Chałubińskiego. Tuż za nim zatrzymujemy się na następnym przystanku, noszącym nazwę Dw. Centralny. Po lewej stronie widzimy halę kasową dworca Warszawa Centralna. Z kolei po przeciwnej stronie naszą uwagę zwraca wieżowiec, w którym znajduje się hotel należący do amerykańskiej sieci Marriott.

Po chwili postoju jedziemy dalej. Po minięciu kolejnego skrzyżowania (z ul. Emilii Plater) naszym oczom ukazuje się charakterystyczna sylwetka Pałacu Kultury i Nauki (PKiN), który jest darem narodu radzieckiego dla polskiego. Jego budowa zakończyła się w 1955 roku. Obecnie jest on siedzibą wielu instytucji publicznych i firm – m.in. Muzeum Techniki, Muzeum Ewolucji PAN, Teatru Dramatycznego, Teatru Studio, Teatru Lalka, Kinoteki. Z XXX piętra Pałacu można podziwiać panoramę Warszawy.

Na wysokości PKiN po przeciwnej stronie zachował się fragment przedwojennej zwartej zabudowy, którą tworzy kilka kamienic. Ostatnim budynkiem w tym ciągu jest Hotel Polonia. Niestety, w tej chwili znajduje się on w remoncie, a całą fasadę przykrywa reklama. W ten sposób dojeżdżamy do r. Dmowskiego. To tutaj krzyżują się dwie główne ulice miasta – Al. Jeruzolimskie i ul. Marszałkowska. Oczywiście przed samym rondem tramwaj zatrzymuje się na kolejnym przystanku – tym razem Centrum. W pobliżu ronda znajduje się stacja metra Centrum.

Nasz tramwaj rusza w dalszą drogę. Tuż za rondem po prawej stronie jest widoczny żółty wieżowiec Hotelu Forum, który został zbudowany na początku lat siedemdziesiątych przez firmę budowlaną ze Szwecji. Po przeciwnej stronie ulicy stoi charakterystyczny budynek w kształcie rotundy, w którym swoją siedzibę ma jeden z oddziałów banku PKO BP S.A. Dzięki swojemu oryginalnemu kształtowi warszawiacy i przyjeźdźni bardzo często obierają go na miejsce spotkań.

Wróćmy jednak do naszej podróży. W dalszym ciągu jedziemy Alejami. Jednak znacząco zmienia się charakter zabudowy. Teraz podążamy wzdłuż powojennych budynków z lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych. Kolejny przystanek, przy skrzyżowaniu z ul. Kruczą, nosi nazwę DH Smyk – od domu towarowego o tej samej nazwie. Następnym skrzyżowaniem na naszej trasie jest rondo de Gaulle'a. Od niego odchodzi ul. Nowy Świat – najbardziej reprezentacyjna ulica Warszawy. Jako ciekawostkę historyczną należy potraktować fakt, że do 1944 roku tą ulicą kursowały tramwaje.

Przy ul. Nowy Świat nasz tramwaj ma kolejny przystanek. Po prawej stronie ulicy warto zwrócić uwagę na przedwojenny budynek Banku Gospo-

darstwa Krajowego. Tuż za rondem po tej samej stronie ulicy stoi gmach Centrum Finansowo-Giełdowego, gdzie jeszcze kilkanaście miesięcy temu swoją siedzibę miała Giełda Papierów Wartościowych, a do 1989 roku – Komitet Centralny PZPR.

Następny w kolejności budynek to siedziba Muzeum Narodowego i Muzeum Wojska Polskiego, które można poznać po ekspozycji plenerowej różnego rodzaju samolotów, czołgów, dział itp.

Po minięciu tego ostatniego budynku kończą się Aleje Jerozolimskie. Ich przedłużeniem jest najpierw wiadukt, a następnie most Poniatowskiego. Uwagę podróżujących zwracają charakterystyczne wieżycy na przyczółkach obiektu. Wiadukt przebiega nad rzeką położoną częścią Warszawy – Powiślem. Właśnie pod tym wiaduktem do roku 1961 mieściła się jedna z zajezdni tramwajowych. Most wraz z wiaduktem są historycznie najstarszymi obiektami tego typu w Warszawie. W swojej historii oba obiekty były dwukrotnie niszczone (ostatni raz pod koniec II wojny światowej). Jednak zawsze były odbudowane w swojej pierwotnej wersji. Przed wjazdem na sam most jeszcze zatrzymujemy się na chwilę na przystanku Most Poniatowskiego i wjeżdżamy na właściwy most. Pod nami przepływa królowa polskich rzek – Wisła. W oddali po prawej stronie widzimy most Łazienkowski, zaś po lewej – most kolejowy linii średnicowej, a tuż za nim – most Świętokrzyski (pierwszy most podwieszany w stolicy). Po zjeździe z mostu wjeżdżamy w al. Poniatowskiego. Po jej prawej stronie znajduje się jeden z ładniejszych rejonów miasta – willowe osiedle Saska Kępa. Jego specyficzna zabudowa i klimat powodują, że na tym osiedlu mieszka wiele osób z kręgu kultury i sztuki. Z kolei po lewej stronie widzimy Stadion Dziesięciolecia, na którym od ponad dziesięć lat funkcjonuje, nie przydający Warszawie chwały, największy bazar, zwany szumnie Jarmarkiem Europa. W ten sposób dojeżdżamy do przystanku Rondo Waszyngtona zlokalizowanego przed rondem o tej samej nazwie. Po odjeździe z przystanku tramwaj skręca (z charakterystycznym zgrzytem) w lewo w al. Zieleniecka. Jest to bardzo specyficzna aleja, ponieważ po obu jej stronach nie ma żadnych zabudowań. Po jej prawej stronie rozciąga się park Skaryszewski im. I. Paderewskiego z jeziorkiem Kamionkowskim, zaś po lewej stronie – Stadion Dziesięciolecia. Zbliżając się do kolejnego przystanku (Al. Zieleniecka), w oddali po prawej stronie są widoczne budynki fabryki E. Wedel. Przy sprzyjającym wietrze możemy poczuć w powietrzu zapach czekolady. Na wysokości samego przystanku po prawej stronie, przy samej alei, widoczny jest niezbyt atrakcyjny architektonicznie budynek Teatru Powszechnego. Po przeciwnej stronie w oddali znajduje się dworzec PKS Warszawa Stadion.

Po odjeździe z przystanku tramwaj dojeżdża do skrzyżowania z ulicą Zamoyskiego, na którym skręca w lewo. Wjeżdżamy w rejon Starej Pragi. Po obu stronach ulicy stoją w większości stare kamienice jeszcze z końca XIX wieku. Po chwili przejeżdżamy pod wiaduktem linii kolejowej. Z nim rozpoczyna się ulica Targowa – główna ulica Pragi. Tuż za wiaduktem w prawo odchodzi ulica Kijowska, która prowadzi do dworca kolejowego Warszawa Wschodnia. Tuż za tym skrzyżowaniem zatrzymujemy się na przystanku Kijowska. Po krótkim postoju jedziemy dalej wzdłuż ul. Targowej. W końcu dojeżdżamy do przystanku Ząbkowska. Na wysokości tego przystanku po prawej stronie znajduje się słynny bazar Różycycki, który praktycznie

w niezmienionej formie istnieje od zakończenia II wojny. Zaraz za przystankiem w prawo odchodzi ul. Ząbkowska, przy której stoi kilkanaście przedwojennych kamienic – systematycznie odzyskujących wygląd sprzed wielu lat.

My jedziemy nadal prosto ul. Targową. W niedługim czasie docieramy do kolejnego przystanku – Dw. Wileński, tuż przed skrzyżowaniem z arterią wylotową na Białystok – al. Solidarności. Nazwa tego przystanku pochodzi od dworca kolejowego Warszawa Wileńska, z którego odjeżdżają pociągi podmiejskie do Tuszczu. Obecnie perony stacji przystania niedawno otworzone Centrum Handlowe „Wileńska” (po prawej stronie ul. Targowej).

Po odjeździe z przystanku na wspomnianym skrzyżowaniu skręcamy w lewo, w al. Solidarności. Zaraz po skręceniu po prawej stronie widzimy sylwetkę cerkwi Św. Marii Magdaleny. Mniej więcej po przeciwnej stronie alei znajduje się najstarsze praskie liceum ogólnokształcące im. Władysława IV, mieszczące się w zabytkowym budynku z 1905 roku. Jadąc dalej zwracamy uwagę na znajdujący się po prawej stronie wybieg z niedźwiedziami brunatnymi. Jest to jedyna w swoim rodzaju wizytówka i reklama warszawskiego ZOO, które położone jest o parę minut drogi przez przylegający do wybiegu park Praski.

Po chwili zatrzymujemy się na kolejnym przystanku, który nosi nazwę właśnie Park Praski. Patrząc w lewo, widzimy neogotycką katedrę praską pod wezwaniem Św. Floriana.

Nasz tramwaj rusza dalej. W tym momencie rozpoczyna podjazd na most Śląsko-Dąbrowski, który został zbudowany w 1949 roku na ocalałych filarach zniszczonego w czasie wojny mostu Kierbedzia. Przejeżdżając przez most, po prawej stronie widzimy w oddali dwupoziomowy most Gdański, na wprost – panoramę Starego Miasta, a po lewej stronie, wspomniany już wcześniej, most Świętokrzyski i panoramę Powiśla. Oczywiście pod mostem przepływa rzeka Wisła.

Po zjeździe z mostu tramwaj pokonuje łuk w prawo (w tym momencie po lewej stronie ukazuje się nam osiedle Mariensztat wraz z rynkiem) i po chwili zatrzymuje się na przystanku Pl. Zamkowy. Po prawej stronie widzimy górujący Zamek Królewski. Na tym przystanku muszą wysiąść wszyscy Ci, którzy chcą zobaczyć warszawską Starówkę. My jedziemy dalej. Tramwaj przejeżdża przez tunel pod pl. Zamkowym, na którym stoi Kolumna Zygmunta III Wazy. Po wyjeździe z tunelu, po lewej stronie widzimy pomnik Nike. Po kilkuset metrach aleja rozdziela się na dwie jezdnie, oddzielne dla dwóch kierunków jazdy. Powodem takiej organizacji ruchu jest Pałac Przebendowskich – obecnie siedziba Muzeum Ruchów Niepodległościowych i Społecznych. Pod koniec lat czterdziestych XX wieku, kiedy wytyczano aleję Solidarności (w tamtym okresie nosiła nazwę al. Świerczewskiego) podjęto decyzję o zachowaniu tego pałacu. Po minięciu pałacu jezdnie znowu łączą się w jedną. W ten sposób zatrzymujemy się na przystanku Metro Ratusz, z którego można się przesiąść do podziemnej kolejki. W czasie postoju na przystanku warto zwrócić uwagę na niewielki budynek pomiędzy torami tramwajowymi. Jest to dawny źródł miejski, zwany potocznie Grubą Kaską. Po lewej stronie alei wznosi się kolejny warszawski wieżowiec, nazywany z racji swojej elewacji Błękitnym Wieżowcem.

Ruszamy w dalszą podróż. Zaraz za przystankiem przecinamy skrzyżowanie alei z ul. Andersa i pl. Bankowym. Jadąc w dalszym ciągu aleją Soli-

darności, po prawej stronie mijamy kościół ewangelicko-reformowany, a następnie kościół Narodzenia NMP. W ten sposób dojeżdżamy do przystanku Kino Femina. Jego nazwa pochodzi od kina o tej samej nazwie, które znajduje się naprzeciw przystanku. Jest to pierwsze kino typu multiplex, które powstało w Warszawie na początku lat dziewięćdziesiątych.

Po ruszeniu z przystanku tramwaj skręca w prawo w aleję Jana Pawła II. Niestety przy tej alei nie ma zbyt wielu interesujących budynków. Cała zabudowa pochodzi z lat powojennych – pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, ale także – z lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. W ten sposób zatrzymujemy się na przystanku Nowolipki. Niedługo po odjeździe z niego warto spojrzeć w prawo, gdzie przy skrzyżowaniu z ul. Pawią, widzimy budynek niewiele wystający ponad poziom ulicy a przed nim charakterystyczne uschnięte drzewo. Jest to Muzeum Więzienia „Pawiak”, które mieści się w ocalałych po wojnie piwnicach budynku. W czasie wojny stało się ono miejscem kaźni wielu mieszkańców Warszawy.

Bez większych atrakcji za oknami mijamy przystanek Anielewicza i dojeżdżamy do przystanku Stawki, przy ulicy o tej samej nazwie. Na tym skrzyżowaniu nasz tramwaj skręca w prawo, właśnie w ulicę Stawki. Po lewej stronie warto zwrócić uwagę na Umschlagplatz – miejsce deportacji Żydów do obozów zagłady w czasie II wojny światowej. Kolejnym przystankiem na trasie jest Dzika. W dalszym ciągu jedziemy ul. Stawki. Także po lewej stronie widzimy Oddział ds. Przewozów (R-5) i Utrzymania Taboru (T-5) Miejskich Zakładów Autobusowych, a lakonicznie mówiąc, jedną z sześciu warszawskich zajezdni autobusowych, należących do MZA (siódma filia zajezdni Woronicza znajduje się w Piasecznie). W ten sposób znaleźliśmy się na przystanku Muranowska przy skrzyżowaniu ulic: Stawki, Muranowska i Andersa. Po lewej stronie widać następnego wieżowiec – Intraco, który stoi w miejscu dawnej zajezdni tramwajowej Muranów. Na tym skrzyżowaniu skręcamy w prawo w ul. Andersa. W momencie skrętu po lewej stronie widzimy pomnik Poległym i Pomordowanym na Wschodzie, w formie wagonu kolejowego z wieloma krzyżami oraz podkładami kolejowymi z wypisanymi miejscami straceń Polaków.

Zanim dojedziemy do kolejnego przystanku (Muranów), po obu stronach ulicy obserwujemy typową zabudowę z lat pięćdziesiątych XX wieku. Jadąc pomiędzy przystankami Muranów a Metro Ratusz, po prawej stronie warto spojrzeć na Pałac Mostowskich, w którym obecnie swoją siedzibę ma Komenda Główna Policji. Po przeciwnej stronie znajduje się Ogród Krasińskich, a w pobliżu stacji metra Ratusz – Arsenał, a przy nim odcinki szerokiego (1525 mm) torowiska tramwajowego przy ul. Bohaterów Getta. Po odjeździe z tego przystanku przecinamy al. Solidarności, którą już wcześniej jechaliśmy i wjeżdżamy na pl. Bankowy. Po lewej stronie mijamy wcześniej opisywany Błękitny Wieżowiec. Po prawej stronie warto zwrócić uwagę na kompleks budynków, w który znajduje się Urząd Miasta Stołecznego Warszawy (Ratusz), niektóre wydziały Urzędu Wojewódzkiego oraz Muzeum Porczyńskich – Galeria im. Jana Pawła II. Po odjeździe z przystanku na placu wjeżdżamy w ul. Marszałkowską. Po lewej stronie mijamy Ogród Saski z Grobem Nieznanego Żołnierza. W ten sposób po dwóch minutach znajdujemy się na przystanku Królewska, przy skrzyżowaniu z ulicą noszącą taką samą na-

zwę. Po odjeździe z przystanku tramwaj pokonuje łuk w prawo i jedzie dalej ulicą Marszałkowską. Po prawej stronie, w głębi za pawilonami handlowymi widać przedwojenny budynek, w którym mieściła się przed wojną PAST-a. No i znajdujemy się na przystanku Metro Świętokrzyska przy skrzyżowaniu z ulicą Świętokrzyską. Nasz tramwaj jedzie cały czas prosto. Po lewej stronie ulicy widoczne są zabudowania tzw. Ściany Wschodniej. Na pierwszym planie widoczne są domy towarowe Galerii Centrum. Po prawej stronie widzimy górujący nad całą okolicą PKiN. W ciągu dwóch minut zatrzymujemy się na kolejnym przystanku Centrum. Po krótkim postoju przejeżdżamy przez r. Dmowskiego i jedziemy w dalszym ciągu ul. Marszałkowską. Kolejny przystanek na trasie przejazdu nosi nazwę Hoża. Po odjeździe warto spojrzeć w lewo. Spośród powojennej zabudowy wyróżnia się jedyna zachowana przedwojenna kamienica. Jest to budynek w stylu neogotyckim. W minionym roku zakończono jego restaurację. Po chwili zatrzymujemy się na przystanku Pl. Konstytucji. Po minutowym postoju ruszamy w dalszą drogę. Mijamy skrzyżowanie z ul. Piękną, a następnie wjeżdżamy na plac Konstytucji. Zabudowa placu i przylegających ulic tworzy Marszałkowską Dzielnicę Mieszkaniową (MDM) – typowy przykład architektury epoki socrealizmu. Tuż za placem ponownie wjeżdżamy w ul. Marszałkowską, aby po chwili zatrzymać się na kolejnym przystanku Pl. Zbawiciela. Chwilę później dojeżdżamy do samego placu, na którym nasz tramwaj skręca w prawo w ul. Nowowiejską. W trakcie tego manewru warto spojrzeć według okna po lewej stronie wagonu. Naszym oczom ukazuje się Kościół p.w. Św. Zbawiciela z początku XX wieku. Jest jeden z piękniejszych kościołów w Warszawie.

Wracając do naszej przejażdżki, tuż za zakretem tramwaj zatrzymuje się na przystanku Metro Politechnika przy skrzyżowaniu z ulicą Waryńskiego. Po krótkim postoju jedziemy dalej wzdłuż ulicy Nowowiejskiej, aby po chwili wjechać na plac Politechniki. Na samym placu zatrzymujemy się na przystanku noszącym nazwę Plac Politechniki. W prawo od placu odchodzi ul. Śniadeckich, którą przed wojną kursował tramwaj. Tuż za przystankiem po prawej stronie rozpoczynają się zabudowania Politechniki Warszawskiej. Największą uwagę należy zwrócić na pierwszy budynek, czyli Gmach Główny. To w nim mieści się słynna aula.

Jadąc w dalszym ciągu ulicą Nowowiejską dojeżdżamy do skrzyżowania z aleją Niepodległości (przystanek Nowowiejska). Po przejechaniu tego skrzyżowania jedziemy nadal wzdłuż ul. Nowowiejskiej, aby na kolejnym skrzyżowaniu skręcić w lewo w ul. Krzywickiego i po chwili w prawo w ul. Filtrową. Zaraz za zakretem zatrzymujemy się na przystanku Krzywickiego. Od momentu skrętu w ul. Krzywickiego cały czas jedziemy wzdłuż terenów Filtrów i Wodociągu Centralnego, wybudowanych jeszcze w XIX wieku.

Po przeciwnej stronie ulicy Filtrowej najpierw mijamy siedzibę Najwyższej Izby Kontroli (NIK), a następnie przedwojenne kamienice kolonii Stasziców. W ten sposób dojeżdżamy do przystanku Raszynska. Po krótkim postoju ruszamy w dalszą drogę. Przecinamy ul. Raszynską, jedziemy jeszcze kilkaset metrów wzdłuż ul. Filtrowej, aż w końcu dojeżdżamy do pl. Narutowicza. Tramwaj wjeżdża na skwer na placu i po wykonaniu skrętu w lewo zatrzymuje się na przystanku końcowym. Po wypuszczeniu pasażerów tramwaj wykona jeszcze objazd całego placu, aby podjechać na przystanek dla

wsiadających. W ten sposób zakończyliśmy przejazd głównymi ulicami miasta. Niestety, z okien tramwaju nie można obejrzeć wszystkich atrakcji Warszawy, ponieważ po prostu nie wszędzie znajdują się tory tramwajowe.

Na koniec jeszcze kilka informacji praktycznych na temat linii turystycznej.

Według zapowiedzi Zakładu Torowo-Budowlanego, w dniach 10, 11, 24, 25 i 31 sierpnia, a także 1 września planowane są prace torowe, które spowodują zmiany trasy linii T.

Szczegółowe informacje na ten temat będą podawane na bieżąco w prasie lokalnej oraz na stronie internetowej ZTM. Wszelkie informacje można także uzyskać dzwoniąc pod numer telefonu Informacji ZTM – 94-84.

Linie obsługują 2 brygady, kursujące z częstotliwością co 60 minut. Szczegółowy rozkład odjazdów z wybranych przystanków na trasie wygląda następująco:

- z pętli na przystanku Pl. Narutowicza 14 (tor piąty, najbliższy budynku ekspedycji) – 11:00, 12:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00 i 18:00;
- z przystanku Dw. Centralny 07 (w kierunku Praagi), znajdującym się w Al. Jerozolimskich – 11:07, 12:07, 13:07, 14:07, 15:07, 16:07, 17:07 i 18:07;
- z przystanku Dw. Wileński 10 (w kierunku Woli) na ul. Targowej – 11:25, 12:25, 13:25, 14:25, 15:25, 16:25, 17:25 i 18:25;
- z przystanku Pl. Zamkowy 04 (w kierunku Woli) w al. Solidarności – 11:30, 12:30, 13:30, 14:30, 15:30, 16:30, 17:30 i 18:30;
- z przystanku Pl. Bankowy 07 (w kierunku Mokotowa) na pl. Bankowym – 11:47, 12:47, 13:47, 14:47, 15:47, 16:47, 17:47 i 18:47;
- z przystanku Centrum 07 (w kierunku Mokotowa) na ul. Marszałkowskiej – 11:53, 12:53, 13:53, 14:53, 15:53, 16:53, 17:53 i 18:53.

Czas przejazdu całej trasy wynosi 68 minut. W dniach obowiązywania tras objazdowych godziny odjazdów z niektórych przystanków pośrednich mogą ulec zmianie. Jednak, niezależnie od przebiegu trasy, odjazdy z pętli Pl. Narutowicza zawsze pozostaną bez zmian.

Kursy w godzinach nieparzystych zawsze obsługuje pojedynczy wagon silnikowy, natomiast kursy w godzinach parzystych wagon silnikowy z wagonem doczeptym. Danego dnia można zobaczyć wybrane wagony historyczne. Do obsługi tej linii wytypowane są następujące wozy:

- K-403 – rok produkcji 1939/40 (producent: Wagonfabrik Danzig AG lub Wspólnota Interesów, Katowice);
- Lw-541 – rok produkcji 1925–29 (producent: Linke Hoffmann Werke, Breslau);
- N1-607 – rok produkcji 1949 (producent: Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych Konstal, Chorzów);
- N3-674 – rok produkcji 1952 (producent: Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych Konstal, Chorzów);
- 4N1-838 – rok produkcji 1957 (producent: Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych Konstal, Chorzów) + ND2-1620 – rok produkcji 1951 (producent: Sanocka Fabryka Wagonów, Sanok);
- 4N1-838 – rok produkcji 1957 (producent: Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych Konstal, Chorzów) + 4ND1-1811 – rok produkcji 1961 (producent: Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych Konstal, Chorzów).

Niestety, przygotowany jeszcze w czerwcu harmonogram obsługi linii turystycznej na cały sezon,

z przyczyn technicznych jest nieaktualny. Najczęściej do obsługi tej linii wyjeżdżają wagony N3-674 i skład 4N1+4ND1 1811+838. Pozostałe wagony pojawiają się sporadycznie. Na dzień dzisiejszy pewny jest wyjazd wagonu Lw-541 1 września br.

Na linii T obowiązują wszystkie bilety ZTM, zarówno jednorazowe jak i okresowe. Opłata za przejazd wynosi: 2,40 zł (normalna), 1,25 zł (ulgowa 48%) i 1,20 zł (ulgowa 50%).

Tomasz Kaczmarek, KMKM Warszawa
PS. Dziękuję Krzysztofowi Lipnikowi za pomoc przy pisaniu artykułu.

Paradoksy górnośląskiej komunikacji – odc. 3

Z dniem 20 czerwca rozpoczęła się w Mysłowicach przebudowa ulicy Świerczyny. Obejmuje ona również remont kapitalny torowiska tramwajowego. Ponieważ przebiegająca tamtędy linia tramwajowa nr 14 na odcinku od Szopieniec do Mysłowic jest jednotorowa (z mijanką przy szpitalu w Mysłowicach) i nie ma możliwości skierowania ruchu tramwajów w obydwu kierunkach jednym torem, uruchomiona została na tym odcinku przez Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach, autobusowa (a raczej minibusowa) komunikacja zastępcza, obsługiwana przez prywatnego przewoźnika – S. Zastrzężyńskiego z Jaworzna.

Pierwsze wątpliwości rodzi tutaj różnica w postaci oferowanych miejsc w komunikacji tramwajowej i minibusowej komunikacji zastępczej. W przypadku tramwaju w dni robocze większość kursów obsługują dwuwagonowe pociągi 105N, natomiast w dni wolne oraz w godzinach wieczornych w dni robocze są to pojedyncze wagony typu 105N. Łatwo zatem obliczyć stosunek pojemności tych środków transportu – odpowiednio 240 lub 120 osób (tramwaj) do około 20 osób (minibus). Zatem występuje bardzo duża różnica pomiędzy podażą miejsc w komunikacji tramwajowej, a komunikacją zastępczą. Co prawda, oferta przewożona na linii tramwajowej nr 14 na odcinku od Szopieniec do Mysłowic jest większa, niż występujący popyt, aczkolwiek z tramwaju korzysta więcej pasażerów, niż wskazywałaby na to wielkość oferty przewozowej komunikacji zastępczej.

Analiza rozkładu jazdy komunikacji zastępczej dostarcza również ciekawych wniosków. Szczegółowe wyniki zostały przedstawione w tabeli. Dla ułatwienia ich interpretacji dodam, że linia tramwajowa nr 14 kursuje codziennie z częstotliwością co 20 minut, a po godzinie 18:00 z częstotliwością co 30 minut. Tymczasem, jak wynika z analizy, w połowie przypadków czas oczekiwania na przesiadkę jest dłuższy, niż połowa okresu czasu pomiędzy poszczególnymi kursami tramwaju, zaś występują sytuacje, że czas oczekiwania jest dłuższy, niż częstotliwość kursowania tramwaju (średni czas oczekiwania na przesiadkę w dzień roboczy i soboty to około 10 minut, zaś w niedziele i święta – około 15 minut). Co ciekawe, brak możliwości przesiadki na lub z pojazdu komunikacji zastępczej występuje przede wszystkim w dni robocze w godzinach szczytu oraz w godzinach porannych i wieczornych w niedziele. Jest to o tyle interesujące, że w soboty i niedziele rano na tej trasie funkcjonuje giełda samochodowa.

Po raz kolejny organizator komunikacji nas skoczył, niestety, nie w pozytywnym tego słowa znaczeniu. Jednym z postulatów przewozowych

il. minut	il. kursów	%
czas oczekiwania na przesiadkę w dni robocze i soboty do Mysłowic		
do 3	20	40
3-6	5	10
7-10	16	32
11-15	3	6
16-20	0	0
21-40	6	12
pow. 40	0	0
czas oczekiwania na przesiadkę w dni robocze i soboty z Mysłowic		
do 3	4	8
3-6	29	58
7-10	0	0
11-15	6	12
16-20	3	6
21-40	8	16
pow. 40	0	0
czas oczekiwania na przesiadkę w niedzielę i święta do Mysłowic		
do 3	13	26
3-6	5	10
7-10	16	32
11-15	4	6
16-20	0	0
21-40	10	22
pow. 40	2	4
czas oczekiwania na przesiadkę w niedzielę i święta z Mysłowic		
do 3	4	8
3-6	25	50
7-10	0	0
11-15	6	12
16-20	3	6
21-40	7	14
pow. 40	5	10

zgłaszanych przez pasażerów jest bezpośredniość połączeń. W momencie wprowadzenia komunikacji zastępczej postulat ten nie jest realizowany, czyli wszelkie działania powinny zmierzać do tego, aby w sposób maksymalny złagodzić występujący odczuwany przez pasażerów dyskomfort i dodatkowo nie wydłużać czasu podróży. Tymczasem, w przypadku połowy kursów, występuje długi lub bardzo długi czas oczekiwania na środek komunikacji zastępczej. Pytanie o konkurencyjność połączenia tramwajowego wobec bezpośrednich połączeń autobusowych z Katowic i Szopienic do Mysłowic jest zatem pytaniem retorycznym.

Nie po raz pierwszy też okazało się, że wszelkie remonty to okazja dla Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach, aby jak najwięcej zaoszczędzić na komunikacji. Rodzi się zatem pytanie: czy remont torowiska ma sens? Odpowiedź na to pytanie wydaje się oczywista, wręcz trywialna, szczególnie że wymagania infrastruktury tramwajowej odnośnie remontów znacznie przewyższają możliwości finansowe. Pojawia się inny problem: przy takim sposobie organizowania komunikacji zastępczej uda się skutecznie zniechęcić pasażerów do korzystania z komunikacji tramwajowej. Potem wystarczy tylko kilka ekonomicznych wyliczeń o większej rentowności i elastyczności autobusu i w tym momencie zawieszony zostanie ruch, a następnie dokona się fizycznej likwidacji kilku kilometrów sieci tramwajowej. Ale to nie problem KZK GOP, ponieważ remont torowiska nie był przeprowadzany za jego pieniądze, tylko za pienią-

dze przewoźnika (Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej w Katowicach).

Całość rozważań w odniesieniu do poprzednich artykułów zakończę jednym, smutnym stwierdzeniem: „Głupota jest jak trąd, nie działa żaden lek”.

Andrzej Soczówka

Mali pomocnicy w MPK Kielce

W 2001 roku dawny Miejski Zakład Komunikacji w Kielcach (w likwidacji) zdecydował się na zakup, oprócz dziesięciu pojazdów dwunastometrowych, także piętnastu ośmiometrowych busów. Niestety, Zarząd Miasta w Kielcach z obiecanych 10 milionów zł przekazał MZK zaledwie nieco ponad milion zł. Starczyło to jedynie na zakup pięciu małych autobusików. W przetargu wygrały oferowane przez Jelcza modele M081MB (4 sztuki) i L081MB (1 sztuka). Komplet pojazdów pojawił się w maju. Początkowo autobusy te miały być kierowane tylko na linie podmiejskie, a także na mało uczęszczane linie miejskie po godzinach szczytu.

Pierwsze jeliczka w wersji miejskiej rozpoczęło swoją regularną pracę na linii miejskiej nr 27. Wybór był trafny. Na linii tej podróżuje średnio 20 osób, zaś w godzinach szczytu ilość pasażerów w pojeździe dochodzi do 40. Pod względem ekonomicznym wypuszczenie takiego pojazdu bardziej się opłaca niż np. solarisa, który jest w stanie pomieścić około 100 pasażerów. Lokalną wersję busika widziałem na liniach podmiejskich nr 12, 18 i 45. Na tych liniach również jest podobne natężenie pasażerów jak w 27. Wersje miejskie tego busa zauważyłem na liniach nr 26 i 31. Na liniach nr 31 do Chęcina i 18 do Piekoszowa jeliczka dobrze spełniają swoje zadanie. Właśnie na trasach do tych miejscowości busiarze odbierają MPK najwięcej pasażerów. Na linii 31 w niedziele autobus kursuje co około 100 minut. Dzięki ekonomiczności nowych pojazdów możliwe może być nawet zwiększenie częstotliwości na tej linii, a także i na innych.

Prywatni przewoźnicy są zmartwieni dla MPK. Busiarz może, np., przewieźć 100 osób w ciągu jednego dnia a zgłosić do Urzędu Skarbowego 20 i tylko od dwudziestu zapłaci podatek. MPK jako przedsiębiorstwo, którego właścicielem jest miasto, nie może robić takich „przekrętów”. Często też się zdarzało, że prywatny przewoźnik podjeżdżał na przystanek pięć minut przed autobusem, zabierając część pasażerów. Korzystali oni też z przystanków autobusowych, na sprzątnięcie których MPK wydaje rocznie około 5 milionów złotych.

Wracając do nowych nabytków MPK. Zdziwiło mnie pojawienie się tych jeliczek na liniach miejskich nr 5 i 20. Piątka przebiega przez centrum miasta i kieruje się do tzw. sypialni Kielc. Na szczęście autobus w wersji miejskiej pracował na tej linii pierwszy i ostatni raz. Dziwi mnie jednak to, że busy te bardzo często widzę na linii nr 20. Zaskoczyła mnie też lokalna wersja na tej linii. Jeden z przystanków, na którym się dwudziestka zatrzymuje, znajduje się obok placu targowego. Często spotyka się więc taką sytuację, że część pasażerów musi zostać na przystanku.

W wszystkich pojazdach zamontowano silnik Mercedesa i, na życzenie zamawiającego, manualną skrzynię biegów. Pojazdy te są ciche, ale nazbyt dynamiczne – mogłyby być automatyczna skrzynia biegów. Nierzadko więc, przy gwałtownym przyspieszeniu, pasażerowie mogą się przewrócić. Ko-

lorystyka wnętrza jest przyjemna dla oka, żółte poręcze i zielone siedzenia nie rażą. Jediną zmartwieniem może być fakt, że w czasie jazdy siedzenia te bardzo skrzypią i słychać je bardziej niż silnik.

Czy zakup tych busów był opłacalny dla MPK Kielce? Na pewno tak. Jak na razie przewożą one taką samą ilość pasażerów jak inne, bardziej pojemne i o wiele bardziej paliwożerne pojazdy. To jeszcze nie koniec zakupów małych pomocników. MPK planuje w 2002 roku nabyć jeszcze 10 jeliczek.

Michał Musiał

Dostawa do Gdańska

11 czerwca do Gdańska przyjechały z podopieczniańskiej fabryki MAN Pojazdy Użytkowe 3 pierwsze z 20 zamówionych autobusów MAN NL263. Dodatkowo zamówiono jeszcze 3 sztuki przegubów MAN NG313, jednak one przyjadą dopiero na początku października.

Ostatnia dostawa fabrycznie nowych autobusów do Gdańska miała miejsce w kwietniu 2000 roku – wtedy kupiono 4 sztuki autobusów marki Solaris Urbino 12 z silnikiem MANa. Na zakup solarisów zdecydowano się ze względu na wcześniejszą współpracę z firmą Neoplan – po Gdańsku jeździ 11 sztuk N4020/3 i 23 sztuki N4016, wszystkie z 1997 roku. O zakupie „solniczek” zdecydowały też względy cenowe. Jednak przedsiębiorstwo nie jest zbyt zadowolone z eksploatacji solarisów, busy te są niepopularne przez kierowców, a i pasażerowie ich nie kochają ze względu na „chory” układ siedzeń.

Wynik przetargu ogłoszonego na dostawę aż 23 sztuk nowych autobusów był do końca niewiadomy, bo startowały 3 duże i znane firmy – Volvo, Solaris i MAN. Początkowo największe szanse miało Volvo, jednak w końcowej fazie przewagę zdobył MAN i dziś Gdańsk może się już szczycić tymi ładnymi autobusami.

Zmienił się nieco design nowych autobusów, podobnie jak solarisów i taboru wysokopodłogowego. MANy otrzymały cieplejszy odcień czerwieni, zamiast koloru białego zastosowano kremowy, a firma MAN zrobiła niespodziankę w postaci zielonych poręczy. Niemiłym zaskoczeniem natomiast są wyświetlacze firmy Rączka & Gąsior, które są o wiele mniej czytelne niż te zastosowane w neoplanach. Ciekawostką jest też fakt, że pierwsze 3 sztuki dostarczonych MANów mają słabszy silnik, jednak mają one także oznaczenie 263.

Autobusy standardowe otrzymały numery 2043–2062 i jest to kontynuacja numeracji 12-metrowych niskopodłogowców, a przeguby otrzymają numery 2501–2503.

W związku z tak dużą dostawą fabrycznie nowych autobusów, rozpoczęły się kasacje jeliczy i ikarusów. Niestety, ten los spotka także MB O305 sprowadzone na początku lat 90. z Bremy. ZKM Gdańsk posiadał 6 sztuk MB O305 i jednego MANa SL192. Pozostały tylko 3 sztuki O305G, z czego 2 typowane są do kasacji w tym miesiącu. Ostatnim MB O305G w Gdańsku pozostanie autobus nr 2707 ex-25207, ex-Bremen 139.

MANy NL263 można spotkać praktycznie na wszystkich liniach obsługiwanych przez niskopodłogowce, jednak najłatwiej je „ustrzelić” na 115, 127, 130, 142, 184. Przeguby będą miały stałe zadania na liniach 148 i 155 oraz, opcjonalnie, na 118.

Krystian Jacobson

Nowinki z Pyrogradu

Między przystankami

● **Łapanka.** Pierwszego dnia lipca policja urządziła łapankę na nietrzeźwych kierowców i motorniczych MPK Poznań Sp. z o.o. Skontrolowano wszystkie wyjeżdżające z zajezdni pojazdy i tylko u jednego kierowcy oraz u jednego motorniczego stwierdzono stan po spożyciu alkoholu. Kierowców i autobusy PKS oraz KSK kontrolowano zaś w piątek 5.07. W jednym z pojazdów tachograf nie posiadał świadectwa legalizacji, więc policjanci zatrzymali dowód rejestracyjny tego autobusu. Niestety, skrajną nieodpowiedzialnością popisał się inny kierowca, który w wydychanym powietrzu miał 1,02 promila alkoholu, czym przebił wyczyn swoich dwóch kolegów po fachu z MPK razem wziętych.

● **Remont na Promienistej.** 8 lipca rozpoczął się planowany na około 6 tygodni remont ulicy Promienistej na odcinku od Rembertowskiej do Ściegiennego. Z ruchu wyłączony został jeden pas jezdni, co spowodowało konieczność wytyczenia objazdów dla autobusów odjeżdżających z pętli Kacza i os. Kopernika. Autobusy linii **64**, **79** i **N32** tymczasowo jeżdżą osiedlowymi ulicami – Rembertowską i Raszyńską, natomiast **69** i **P** pokonują kryterium uliczne Jugosłowiańska, Gwiazdzysta i Taczańskiego. W przeciwnym kierunku ruch odbywa się normalnie – Promienistą.

● **Taborowy groch z Ka(czą)Pustą, czyli kasacje, remonty, rezerwy i zakupy.** Nocą z 29 na 30 czerwca na **N38/1** jeździł N4016-1324. 1 lipca MAN NL223-1048 obsługiwał jedną z brygad linii **93**, a neoplan 1310 – linii **51**. 4 lipca – to nie la-da ciekawostka – na linii **P** pojawił się jelec M11-1472. 5 lipca około godziny 23 na linii **64** pojawił się przegubowy MAN nr 1091. 1265 wieczorem 12.07 pracował na **60/1**, a 1330 po południu 13.07 na **87/1**. Początek lipca to data rozbiórki i kasacji następujących wozów: DAFów MB200-1204 i 1228; ikarusów 160P-1571, 1581 i 1584 oraz jednego w poznańskich MPK jelcza L11-1397. 1397 interesująco wygląda, gdy o własnych siłach jeździ po terenie zajezdni, pozbawiony klap i szyb. 10 lipca na swarzędzkie złomowisko trafił wspomniany zemu 1584. Tym samym ostał się tylko jeden pojazd tego typu – 1572. Po naprawie głównej pojawił się ikarus 280.70A o numerze 1638. NG wykonano w ZNA Biskupice. W odróżnieniu od poprzedników nie zamontowano w nim głośników. Nowością są fotele firmy Ster (identyczne jak w najnowszych M11 po KZNS (1125, 1126 i 1402) i nowy, szary przegub. Autobus ma barwy zakładowe. W niedzielę 14.07 kursował na **91/2**, ale planowego końca służby nie doczekał, bo zdefektował wczesnym popołudniem. W typowo poznańskie gadzety wyposażono już najnowsze nabytki poznańskiego przewoźnika, czyli używane testowe 12-metrowe MANy NL223 i autobusy te zaczęły pojawiać się w ruchu liniowym. Są to: 1049 w reklamie REAL (odcienie różowo-fioletowe), 1050 również w reklamie REALa (ale w odcieniach zieleni) i 1051 w barwach MPK.

● **Testowy solaris.** Od 3 lipca na linii **63** kursuje testowy solaris urbino 12. Autobus jest w barwach

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
tramwaje					
100+99	Uno – bakalie	pomarańcz.-żółty	TNT	biało-pomarańcz.	-
186+185	Manti	zielony	-	barwy MPK	-
254+253	-	barwy MPK	Stolarka	niebieski	-
653	Opal	niebiesko-czerw.	-	barwy MPK	-
autobusy					
1049	-	-	słodki autobus REAL	czerwony	reklama naklejona
1050	-	-	dobra linia REAL	zielony	reklama naklejona
1051	-	-	-	barwy MPK	-
1125	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
1402	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG
1404	-	barwy MPK	Big Star	żółto-czarny	-
1408	-	barwy MPK	Big Star	żółto-czarny	-
1410	-	barwy MPK	Big Star	żółto-czarny	-
1638	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG

opracował Łukasz Nowicki

biało-pomarańczowych z subtelnym dodatkiem burgunda. W odróżnieniu od poznańskich braci 1334-36 ma większy odsetek niderflura (aż 10 foteli jest zlokalizowanych w obrębie niskiej podłogi, w odróżnieniu od dwóch foteli w naszych SU12), co uzyskano dzięki innemu umiejscowieniu zbiornika paliwa, który umieszczono w pobliżu prawego przedniego nadkola. Same fotele są ponadto estetyczniejsze i wygodniejsze, niż te znane ze starszej wersji pojazdu. Autobus wyposażony jest w 280-konny silnik MANa, spełniający normę EURO 3. Niewątpliwie bardzo efektywnie wygląda niedzielną przednią szyba, ale może ona okazać się sporym wydatkiem, w razie konieczności jej wymiany. Za to drzwi oddzielające kabinę kierowcy są niezwykle małe – jako żywo naśladują te znane z DAFów MB200. Ukonem w stronę osób niepełnosprawnych jest kłapa wjazdowa dla wózków inwalidzkich. W autobusie zastosowano kasowniki LCD z firmy R&G, ale ich wydruki na biletach jedno- i siedmiodniowych są na tyle kontrowersyjne, że mogą wywołać niepotrzebne scysje z kontrolerami. Jednakże już pierwszego dnia służby na **63/6**, około godziny 13:30, autobus zdefektował na przystanku Most Teatralny: drzwi się otworzyły, ale zamknąć się już nie dały.

● **Minus 6 metrów.** O tyle został „skrócony” autobus obsługujący **78/2**, kryjący tę brygadę porzuciwszy od kursu o godzinie 21:40 z pętli Szarych Szeregów i wykonujący 2 i 1/4 kółka.

● **Tego pana na przeszkolenie.** Supernowoczesny skład 105NCh+105NChD 314+315 znów narozrabiał i spowodował wstrzymanie. Dnia 9 lipca, w gorące popołudnie, skład ten toczył się, oczywiście, na linii **12**. Podjechał na przystanek Serbska w kierunku centrum, otworzył drzwi, napętnił swoje wnętrza PT Klientami MPK, zamknął drzwi i... No właśnie. Wóz sprawiał wrażenie, jakby siadło w nim niskie napięcie, nie można było podnieść kłoców hamulców. Kilukrotnie załączenie przetwornicy nie dało pożądanego skutku; po kilku próbach motorowy obwieścił: „Nie pojedziemy!”, więc zgromadzeni pasażerowie, w sile półtoręj setki, zaczęli się przesiadać do stojących bimb linii **14**, **15** i **16**. Chopperowy skład poturłał się z wolna, usiłując zniknąć za horyzontem, jednak wywołując jeszcze dwa przymusowe postoje na trasie. A jaka była przyczyna tych zdarzeń? Czwarte drzwi wagonu 315 nie domykały się, co wykrywały czujniki, bloku-

jąc tym samym hamulce szynowe i uniemożliwiając odjazd z przystanku. Pomimo to, dziarski motorman usiłował ruszyć na siłę. Rezultat takich działań był oczywisty: w końcu system odmówił posłuszeństwa. Po prostu padł i motorniczy zmuszony był zjechać na budę, smętnie opuszczając przedtem luzowniki drugiego wozu.

● **Pomyśleli.** Od 1 lipca na „studencką” linię **87** w dni powszednie powróciły autobusy dwunastometrowe. Jest to spowodowane, jakże by inaczej, zakończeniem roku akademickiego. Teraz na tej linii można zauważyć jelcze M11; w weekendy zaś po staremu – obsługują ją pszczołki.

● **Nowa linia.** 15.07. ruszyła bezpłatna linia autobusowa łącząca C.H. Panorama z Górczynem przez Świerzewo, Łazarz i Wildę. Autobus kursuje we wszystkie dni tygodnia. Do końca lipca linią włąda Wydział A3, później przejmie ją A1.

● **Inteligentna inaczej.** Fatalnie działająca sygnalizacja świetlna w ciągu ul. Zamenhofa powoduje, że tramwaje odcinek r. Starołęka – r. Rataje pokonują nawet w 10 minut, mimo że rozkładowo trwa to 6 minut. Dodatkowo sytuację pogorszyły nowe sygnalizatory zjazdowe z r. Rataje, przez które linie **4** i **7** nie są w stanie przejechać rondo na wprost na 1 cyklu świetlnym! W wyniku tego tramwaje stoją przed zjazdem z rondo niepotrzebnie kolejny cały cykl.

Tomasz Albrecht, Adam Białas, Piotr Buczkowski, Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka, Grzegorz Narkiewicz, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz

Magazyn 995

28.06. Rano na stacji PST Szymanowskiego **14/4** (zestaw 188+187) zmierzająca w kierunku os. Sołbieszkiego połamała pierwszy pantograf na uszkodzonym izolatorze sekcyjnym. W celu dokonania naprawy napięcie wyłączone na 27 minut. Ruch całkowicie przywrócono po dalszych 5 minutach. Uroczomiono komunikację zastępczą.

28.06. O godzinie 18:53 na przejeździe dla samochodów na ul. Hetmańskiej (około 200 m przed ul. Dolna Wilda) ciężarowe renault z naczepą zjechało drogę diabolicznemu helmutowi 666 (**11/3**). Na skutek kolizji wykołczyły się 2 środkowe wózki tramwaju, które wstawiono przy pomocy podnośników hydraulicznych. Pogał się także przód i lewy bok

Sklep modelarski „Pantera”, ul. Gąsiorowskich 3, tel. 866-46-42, poleca modele:

- kolejowe,
- lotnicze,
- pancerne,
- inne.

W sklepie „Pantera” otrzymacie bezpłatnie **Przystanek**.

oraz uszkodziła nastawnica; zbiła się boczna szyba kabiny motorniczego. Zniszczona została prawa burta naczepy i listwy pod nią. Ruch w kierunku Rolnej był wstrzymany do godziny 20:06. W związku z tym CNR wysłała 3 autobusy zastępcze, ale z powodu zablokowania ulicy przez rozbitego tira, zostały unieruchomione w korku. Rozbitka, w którym nie udało się zsluzować hamulców tarczowych, zaczął spychać na Madalinę skład 107+275 (1/5) i przy 28. Czerwca zaowocowało to kilkuminutowym postojem, spowodowanym spalaniem rozrusznika w 275.

29.06. Po południu w 82/3 (MAN nr 1081) jadącym na Wichrowe Wzgórze dwoje bezmózgich osobników rozpyliło gaz. Spowodowało to trudności w oddychaniu pasażerów. W związku z tym kierowca musiał przerwać jazdę na 20 minut w celu przewietrzenia autobusu. Sprawcy zdarzenia zbiegli.

29.06. Nad ranem w mixie 1406 (N33/1) jadącym do Zieleńca przy pomocy ostrego narzędzia został w udo zraniony mężczyzna. Sprawca i jego dwóch kolegów zwiato na r. Śródką. Karetka zabrała ranego, a winowajców, na szczęście, zatrzymała policja. Autobus udał się przed Komendę Policji Poznań Nowe Miasto, gdzie dokonano oględzin, a potem zjechał na Pustą celem dezynfekcji. Następny kurs wykonała rezerwa.

01.07. 20 minut po godzinie 16 na skrzyżowaniu ulic Nad Wierzbakiem i al. Wielkopolskiej zderzyły się helmut 662 (11/3) jadący na Piątkowską i ford escort, który wyjeżdżał z Nad Wierzbakiem. W wyniku wypadku ranny został kierowca escorta, w którym rozbity został lewy bok. W tramwaju natomiast wgniół się przód i zbił reflektor. Przez 20 minut zablokowany był przejazd dla tramwajów i autobusów linii 64 i 78. W sumie zablokowane zostało 6 bimby i 4 autobusy.

03.07. Podczas podjeżdżania na przystanek Wielka ikarus 1542 (74/2), zmierzający z Sobieskiego, najechał przednim prawym kołem na wąż studzien-

ki kanalizacyjnej. Kłapa podskoczyła i wyrznięta w podwozie. O tym, że z wozu wycieka paliwo, kierowca przekonał się dopiero po powrocie na końcówkę. Do zajezdni pojazd zjechał bez pomocy holownika.

03.07. Na łuku r. Przybyszewskiego o godzinie 16:00 pogłaskały się dwie piątki. 5/4 (166+165) jechała w kierunku Stomila, a 5/7 (206+205) na Górczyn. Zdarzenie spowodowało zablokowanie wszystkich kierunków ruchu dla tramwajów i utrudnienia dla samochodów. Przerwa trwała tylko 12 minut. W wozie 166 zarysował się lewy bok, mimo to skład pozostał na linii. W 206 również zarysował się lakier, a także pogięła blacha osłaniająca przetwornicę.

04.07. Jadący na Gajową holownik 2019 skapitulował na ul. Hetmańskiej (nad Drogą Dębińską), dzięki czemu można było podziwiać rzadki widok: skład liniowy (a konkretnie 1/11) spychał holownika.

06.07. Pasażer wysiadający z ikarusa 1170 (56/1) na pętli Górczyn bezczelnie oplotł kierowcę. Po szarpaninie uciekł z miejsca zdarzenia, ale zatrzymała go policja.

07.07. O godzinie 17:30 zmierzający w stronę Podolan MAN nr 1025 linii 68 najechał na tył żuka. Żuk gwałtownie hamował przed skrzyżowaniem Niepodległości / Solna, aby ustąpić pierwszeństwa jadącej na sygnale karetkce. Ranną pasażerkę autobusu do szpitala przewieziono pogotowie. W MANie zbiły się obie przednie szyby, szyba wyświetlacza i wgniół dach nad nią. Zdeformowane zostało również podszybie. W związku z tym, został odholowany do zajezdni. Straty żuka były nieporównanie mniejsze...

08.07. Na skrzyżowaniu Chartowa i Wiatracznej o godzinie 14:00 zderzyły się: jadący na Zawady jako 11/5 helmut 667 i śmigający na sygnale polonez Pogotowia Ratunkowego. Wezwano więc drugą karetkę, która zabrała dwóch poszkodowanych z pierwszej. W stronę Zawad tramwaje stały przez 30 minut, a w przeciwną jeszcze kolejne 13. W 667 wgnął się lewy bok, przód i zbił reflektor. Karetka natomiast wymagała dorobienia lewego boku.

09.07. W A/1 (neoplan nr 1269) na ul. Strzeleckiej przy Królowej Jadwigi zbiła się jedna z szyb w drugich drzwiach. Tym razem, co ciekawe, nie był to wybrzyk chuligański, lecz skutek uboczny pracy kosiarki, spod której wyskoczył fragment sprężynki. Bus oczywiście zjechał do zajezdni. Pracę na linii kontynuowała rezerwa 1267, która sama niedawno wyjechała z zajezdni po klepaniu rozbitego przodu.

09.07. Na ul. Hetmańskiej, niedaleko Madaliny, kitkę sobie rozczochrała jadąca na Ogrody 1/12 (skład 176+175). Przy okazji zerwała linki pionowe i mocowanie sieci. Odłamane ramię pantografu wy-

rznęło w przejeżdżającego obok opla omegę, uszkadzając mu przedni zderzak po lewej stronie. Po przerwie trwającej 37 minut stopiątki zjechały do zajezdni. Pozostałe bimby kierowano objazdami, dając na pożarcie pasażerom 2 zastępczaki.

09.07. Kolejnemu kierowcy samochodu wydawało się, że prowadzi samolot, a torowisko to lądowisko. Przed hotelem Poznań ciężarowy renault zablokował 4 bimby jadące od strony Półwiejskiej. W związku z tym, przez 26 minut tramwaje kierowano objazdami. Zawalidrogę, a właściwie zawalitora, usunął Krupp. Strażacy zneutralizowali rozlany olej.

10.07. Na ul. Winogrody, przed skrzyżowaniem z Murawą, „wygła się” lewa szyna. Zdarzenie spowodowała wysoka temperatura powietrza oraz prowadzona wymiana podkładów. Przez 35 minut 3, 4 i 10 kierowane były na Piątkowską, a do pętli Połabska jeździły 3 zatramwaje. Wstrzymanie trwałoby 3 minuty krócej, gdyby nie trzeba było szukać motorniczego jednego z zablokowanych tramwajów.

10.07. Ruszający z przystanku Szpital MSW ikarus 1518 (83/5) zahaczył starszą panią idącą chodnikiem. Kobietę z urazami głowy zabrano właśnie od tego szpitala.

10.07. O godzinie 14:20 przy hotelu Poznań zepsuł się wózek C w taterce 404, zmierzającej jako 12/1 na os. Sobieskiego. Po 37 minutach w kierunku ul. Towarowej zaczął ją spychać zestaw 292+291, kursujący jako 12/2. Po wjechaniu na skrzyżowanie z ul. Wierzbicice skapitulował także pchacz, co spowodowało zablokowanie krzyżówki na 24 minuty. Tramwaje linii 10 oraz autobusy 71 i 76 kursowały po zmienionych trasach. Po dojechaniu na Towarową vozidlo pozostawiono do odholowania, a również zepsuta stopiątką ewakuowała się na S3.

10.07. Nisko przelatująca butelka z piwem wpadła z lewej strony do taty nr 403 (12/3) stojącej na przystanku Os. Rzeczpospolitej. W wyniku zderzenia z uchylną szybą stukła się i oblała swą zawartością jedną z pasażerek znajdujących się na wysokości drugich drzwi. Motorniczy wykazał się godną pochwały sprawnością fizyczną i ujął jednego ze sprawców. Po 18 minutach tramwaj wyruszył w dalszą trasę, a pijaniutkiemu 19-latkowi – sprawcy zdarzenia – zatrzymała policja.

Natalia Rychlewicz, Adam Konieczka

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.

Ochrona

Niezorientowanym Czytelnikom przypominamy: 26 marca 2000 r. został przez nieznaną sprawców podpalony budynek stacji Zwierzyniec na Kolei Parkowej Maltańka w Poznaniu. 21 marca 2001 r. spalono wagon towarowy odstawiony na żeberku pętli przy rondzie Śródką. Policja w toku intensywnych czynności przesłuchiwała okolicznych mieszkańców (!) i nie wykryła sprawców. Nic więc dziwnego, że tabor przybyły nad Maltę w czasie jubileuszu pilnowany był przez profesjonalną firmę ochroniarską – dziękujemy! Ale tabor pozostawał nad Maltą o jedną noc dłużej i ostatniej nocy pilnowały go „siły społeczne”. Dzięki temu mogliśmy się

przekonać, jaka jest jakość pracy firmy na co dzień pilnującej okolic jeziora Maltańskiego.

Godzina 2 w nocy. W budynku stacyjnym pozostały zapalone światła, przed budynkiem na ścieżce stoi „obcy” samochód – sytuacja co najmniej nie-normalna... Widać, że przez most nad zaporą nadjeżdża samochód ochrony. Dyżurny przeżywa chwilę strachu: jaka będzie reakcja ochroniarzy? Od razu rzuca na „glebę”, czy może jednak zapytają się, co tutaj się dzieje? Tymczasem „ochroniarze”, zamykając zapewne oczy, skręcają w najbliższą ścieżkę i wzdłuż jeziora oddalają się od stacji.

Cóż, jeżeli tak działa tamtejsza ochrona, to tylko czekać na następną podpalenia.

Marek Malczewski