

# PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik  
miłośników komunikacji

nr 16 (16)  
27 sierpnia 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

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

## Z kraju i ze świata

■ **Bytom (autobus).** Trwa remont jednego z jeliczy M11 Tadeusza Rzemyka. Zajezdnia tej firmy mieści się nieopodal zajezdni tramwajowej na Stroszku, zaś T. Rzymek obsługuje linię 191 Tarnowskie Góry – Księży Las – Zbrostawice na zlecenie MZKP.

■ **Bytom (tramwaj).** 12.08. około godziny 11:00 w rejonie przystanku Bytom Siemianowicka wykoleił się środkowym wózkiem wagon 116Nd-801. W wyniku zdarzenia uszkodzeniu uległo podwieszenie przegubu między pierwszym, a drugim członem wagonu. Po wstawieniu na tory odstawił go na torze linii 8, a później stowdówka odholowała go do zajezdni Zawodzie. Około 13:30 uruchomiona została komunikacja zastępcza kursująca na trasie Bytom Plac Sikorskiego – Bytom Pętla Wrocławska obsługiwana przez ikarusa 280.26-7244 z PKM Bytom oraz jelicza 120M i autosana H10.11 z PKS Będzin. Ruch wznowiono po godzinie 15.

■ **Bytom (tramwaj).** W dniach 22–23 sierpnia w godzinach 9:00–11:00, w związku z asfaltowaniem nawierzchni ulicy Konstytucji w Bobrku na odcinku od ul. Glinki do kościoła, pociągi linii 18 i 30 kursowały lewym torem w kierunku jazdy do Bytomia na odcinku Bobrek Wyrwałych – Bobrek Szkoła. 24.08. w godzinach 9:00–12:00 również prowadzone były roboty, a pociągi linii 18 i 30 kursowały lewym torem w kierunku jazdy do Biskupic i Cheobia (w każdym kursie następowało wycofanie przez rozjazd). Ruch zabezpieczony był za pomocą tzw. drażka bezpieczeństwa.

■ **Bytom (tramwaj).** W związku z wycinką drzew wzdłuż trasy tramwajowej w Bytomiu przy ul. Tarnogórskiej 24 sierpnia w godzinach 6:30–15:00 wstrzymany został ruch tramwajowy na trasie Bytom – Stroszek. Linia 19 nie kursowała, zastąpiły ją trzy autobusy z PKM Bytom – dwa ikarusy 415 i jelicz M11. Wyjeżdżające w czasie robót pociągi linii 8, 9 i 38 wyjechały wcześniej i czekały na przystanku Bytom Olimpijska, by włączyć się do planu.

■ **Chorzów (autobus).** Do zajezdni Henryka Polaka trafiły dwa kolejne MANy SL223. W przeciwieństwie do swojego poprzednika są barwy żółtej.

■ **Chorzów (tramwaj).** Sensacja! Po ponad rocznej przerwie wznowiono prace przy remoncie torowiska w rejonie chorzowskiego Rynku. Ekipy Odcinka Drogowego Chorzów Batory szybko i sprawnie wymieniają prawy tor (w kierunku do Katowic) od wiaduktu kolejowego do skrzyżowania z ul. Moniuszki. Przy takim rozwoju sprawy jest szansa, że na drugą rocznicę (wypada w listopa-

dzie) wprowadzenia ruchu po jednym torze przez centrum Chorzowa, przywrócony zostanie ruch po obu torach.

■ **Częstochowa (autobus).** Złomowisko w Herbach wzbogaciło się o jelicza M11, który w barwach częstochowskiego MPK jeździł z numerem 55. Nie ma w tym nic dziwnego, bo wiele częstochowskich jeliczy M11 zakończyło już swą służbę, choć jest to obecnie podstawowy typ taboru jednoczłonowego. Niemniej jednak, autobus nr 55 był jednym z najnowszych częstochowskich autobusów I generacji, wyprodukowanym w 1988 roku. Przeżył go więc, m.in., o 6 lat starsze przegubowe ikarusy, które niedługo ustąpią miejsca nowo zakupionym niskopodłogowcom.

■ **Częstochowa (autobus, tramwaj).** W związku z pracami kanalizacyjnymi w alei Wolności w dniach 24–25.08. częstochowskie tramwaje zastąpione zostały autobusami. Jak wspominał oficjalny komunikat, na skrzyżowaniu al. AK z al. Jana Pawła II autobusy zatrzymywały się na przystanku za skrzyżowaniem, a nie na wysokości tramwajowego, co w Częstochowie tradycyjnie było regułą. Było, ale nie jest i MPK zapomniało, że standardowa formułka o przystanku przy al. Jana Pawła II już nie wystarcza. Rozbudowa infrastruktury drogowej już dawno wymusiła przesunięcie przystanków za tramwajów na autobusowe również na skrzyżowaniach al. Armii Krajowej z ul. Dekabrystów, al. Wolności z al. NMP i z ul. Sobieskiego (tym razem wyjątkowo nie – z racji remontu zajezdni), al. Niepodległości z ul. ul. Bór i Równoległą oraz al. Pokoju z al. Niepodległości. Po drugiej stronie natomiast wciąż pasażerowie wysiadają na tory tramwajowe, choć to się niedługo zapewne skończy z racji ogólnie przyjętych norm. Póki co, na przystanku Al. Wolności / al. NMP fragment torowiska wyłożono deskami. Ogłoszenie nie nawiązało także nijak do faktu, że tym razem, z racji bliskości hipermarketu i licznych bloków mieszkalnych, dodatkowo wprowadzono zwyczaj zatrzymywania się autobusów za tramwaj na przystanku linii 25 przy skrzyżowaniu al. Wyzwolenia z ul. Wańkowicza, gdzie nie zatrzymuje się tramwaj, gdyż jedzie tu tunelem. Za ten gest odpowiedzialnym pracownikom MPK należą się słowa najwyższej pochwały – przydatność tego przystanku jest oczywista i jego wykorzystanie od razu okazało się spore. Być może niedługo wybrane kursy autobusów za tramwaj dotrą do Walcowni Blach Grubych...

■ **Częstochowa (bilety).** Władze miasta pragną ograniczyć wydatki na komunikację miejską. Ma się to stać – w ich zamierzeniu – między innymi poprzez zwiększenie stosunku sprzedanych biletów

miesięcznych do jednorazowych. Popularne „migawki” mają być dostępne w znacznie zwiększonej liczbie punktów sprzedaży, a także w pojazdach. Czy takie zamierzenie ma w ogóle sens? Trudno powiedzieć. Nie żyjemy już bowiem w czasach, gdy biletów okresowych nie otrzymywali „bumelanci z osłej łączki”, lecz jedynie pracownicy i uczniowie. Obecnie bilety te stały się tak wygodnym i atrakcyjnym cenowo (dla osób podróżujących regularnie) środkiem płatności za przejazd, że wiodą prym w ofercie biletowej poszczególnych miast. Ich użytkowników nie zraża wszak nawet utrudniona dostępność – łódzka operacja niewiele może tu zmienić. A nakłonienie do zakupu biletu miesięcznego osób korzystających z komunikacji miejskiej sporadycznie nie powinno być łatwe... Wspomina się też o likwidacji porannych kursów tramwajów, które są puste.

■ **Gliwice (autobus).** Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Gliwicach rozpięło przetarg na zakup kolejnych 3 niskopodłogowych autobusów z terminem dostawy do końca bieżącego roku. Kolejne MANy? A może gliwicki PKM ulegnie, modnym ostatnio w GOP-ie, solarisom?

■ **Katowice (autobus).** Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Katowicach po raz trzeci rozpięło przetarg na zakup 15 niskopodłogowców. Poprzednie dwa przetargi wygrał solaris, jednak firma MAN wyniki oprotestowała i przetargi zostały unieważnione. Czy i tym razem będzie podobnie?

■ **Łódź (tramwaj).** 23 sierpnia łódzkiej ziemi, czy raczej łódzkiego torowiska, dotknął arcyciekawy tramwaj, rodem z Bielefeld. Powstał on w 1993 roku z połączenia dwóch GT6 (nr 830 i 839) i jest to „Arbeitswagen”. Obecnie nosi, a raczej wozni, numer 509 i służyć będzie Zakładowi Torów i Sieci łódzkiego MPK.

■ **Mikołów, Warszawa, Zabrze (sprostowania).** W poprzednim numerze *Przystanku* notatkę o remoncie ulic w centrum Mikołowa błędnie zatytułowaliśmy „Mysłowice (autobus)”. Jako autora zdjęcia solarisa U15-857 w Zabrzu, które ukazało się w wersji internetowej 14 numeru, opacznie podpisaliśmy Rafała Lacha – w rzeczywistości jest nim Jakub Jackiewicz. Ponadto w numerze 13 w artykule *Zabytkowym tramwajem po Warszawie* autor błędnie podał ilość warszawskich zajezdni autobusowych – jest ich siedem, a nie sześć – filia w Piasecznie jest więc ósma. Za wszystkie pomyłki bardzo przepraszamy.

■ **Mysłowice (autobus).** Od 7.08. rozpoczął się kolejny etap remontu ulicy Janowskiej w Mysłowicach (powstaje rondo na skrzyżowaniu ulic Miko-

łowskiej, Janowskiej i Partyzantów). Linie 44 i 76 kursują kolejną wersją objazdu, tym razem ulicami Oświęcimską, Katowicką, Chopina i Janowską, nie obsługując przystanków Mysłowice Cmentarz i Ćmok Skrzyżowanie, a w zamian zatrzymując się na przystankach Mysłowice Katowicka, Mysłowice Chopina i Janów Osiedle Tuwima oraz na przystanku tymczasowym ustawionym w rejonie skrzyżowania ulic Janowskiej i Chopina. Linie 106 i 223 kursują ulicami Chopina, Janowską, Jodłową, 1000-lecia Państwa Polskiego i dalej Mikołowską. Nie są obsługiwane przystanki Mysłowice Cmentarz i Ćmok Skrzyżowanie, a w zamian autobusy zatrzymują się na przystankach Mysłowice Chopina i Janów Osiedle. Autobusy linii 160 zwracają natomiast na parking przed warsztatami szkolnymi przy Zespole Szkół Zawodowych u zbiegu ul. Mikołowskiej i Janowskiej, nie dojeżdżając do przystanku Ćmok Pętla.

■ **Piekary Śląskie (autobus).** Lokalny przewoźnik Telesfor Rzeczkowski, obsługujący linie na zlecenie MZKP, zaczął numerować swoje pojazdy. Numer 01 otrzymał jelicz M11 zakupiony w ubiegłym roku w Gliwicach.

■ **Płock (autobus).** Władze Miasta Płocka zamierzają sprywatyzować dwie spółki komunalne. Płocką Energetykę Ciepłą i Komunikację Miejską Płock sp. z o.o. O ile przy prywatyzacji tej pierwszej spółki nikt nie wnosi sprzeciwu, to prywatyzacja KM budzi wielkie emocje. Jest to spowodowane zamiarem zdobycia przez gminę Płock do 100% udziałów w tej spółce. Związkowcy z zakładowej „Solidarności” chcą by przynajmniej pakiet kontrolny pozostał w rękach gminy. Tymczasem, zaniepokojona o przyszłość spółki, załoga rozpoczęła w poniedziałek 5.08. protest. Wszystkie autobusy zostały oflagowane, a do przednich szyb przyklejone kartki z napisem „AKCJA PROTESTACYJNA”. 27.08. w ratuszu komisja otworzyła oferty zakupu udziałów w KM. Chęć zaproponowały: francuski Connex i PKS Grodzisk. Teraz w ciągu kilku tygodni ratuszowa komisja sprawdzi ważność ofert i ewentualnie zacznie negocjacje.

■ **Ruda Śląską (tramwaj).** 21.08. o godzinie 19:05 na odcinku jednotorowym Ruda Północna Miłanka – Bobrek Osiedle Pod Brzozami doszło do czołowego zderzenia tramwajów linii 18 i 29. Pociąg 293 (105Na-461 holujący 105Na-460) zjeżdżając do zajezdni Stroszek spotkał się z pociągiem 184 (105Na-497). Skutkiem rzeczy bytomski wagon 497 nadaje się do kasacji, ranna została jedna jego pasażerka. Wina leży po stronie motorowego tramwaju linii 18, który jechał „na pamięć” i nie zastosował się do sygnałów podawanych przez semafor sygnalizacji przekąźnikowej zabezpieczającej przejazd przez odcinek jednotorowy. Zatrzymanie trwało do godziny 0:30, pociągi linii 18 kursowały w tym czasie dość egzotycznym objazdem (Bytom Plac Sikorskiego – trasą linii 9 przez Godulę – Chebzie Pętla – Ruda Południowa – Zabrze Lompy Pętla). Komunikacji zastępczej nie uruchomiono.

■ **Sosnowiec (autobus).** Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Sosnowcu rozstrzygnęło przetarg na zakup 10 niskopodłogowych autobusów. Wygrała firma Solaris Bus & Coach z modelem Urbino 12. Będą to pierwsze niskopodłogowe autobusy w tym PKM-ie, a ponieważ barwy zakładowe PKM Sosnowiec to kolory kremowy i czerwony, więc jest szansa na solarisy w tradycyjnym malowaniu. Zakup nowych autobusów oznacza z pewnością eksterminację kilku rozpadających się jeliczy M11 lub ikarusów 260.

■ **Sosnowiec (autobus).** Z dniem 1.08. zawieszona została bezpłatna linia S-16, która kursowała na trasie okrężnej Milowice Geant – Pogoń Kościół – Milowice Geant. Jeździł na niej jelicz PR110M (po odbudowie) z PKS Będzin.

■ **Sosnowiec (autobus).** Podczas przeprowadzanych w ZNA Biskupice naprawach głównych, w ostatnich ikarusach 280 o numerach 1586 i 1588 oraz w jelicu M11-2660 wmontowano silniki RABA D10 spełniające normę Euro-I.

■ **Szczecin (autobus).** Wraz z rozpoczęciem 12.08. kolejnego etapu przebudowy skrzyżowania ul. Wilczej, Obotryckiej, Przyjaciół Żołnierza, Komuny Paryskiej i Bandurskiego, na stałe zamknięto dla ruchu wjazd w ul. Bandurskiego. Planowo kursowały tamteży linie 57 i 503, a tymczasowo także 69 i 702. Linia 57 od ul. Wilczej kursuje teraz ul. Przyjaciół Żołnierza i „łącznikiem” (nowa ulica bez nadanej jeszcze nazwy) do ul. Bandurskiego, linia 503 od ul. Wacławskiego ul. Przyjaciół Żołnierza i „łącznikiem” z pominięciem omawianego skrzyżowania i przystanku Komuny Paryskiej. Nadal tymczasową trasą kursuje linia 69, tym razem skierowano ją do pętli Kormoranów. Darmobus 702 natomiast nawraca kryterium ulicznym, m.in., przez ul. Golsza.

■ **Szczecin (tramwaj).** Szczecin, jako pierwsze od dobrych kilkadziesiąt lat miasto w Polsce, powraca do tradycji prowadzenia komunikacji tramwajowej przez prywatne firmy. Od pewnego czasu władze grodu Gryfa prowadziły rozmowy z dwoma niemieckimi firmami, chętnymi do zarabiania na komunikacji publicznej. Były to konsorcjum DNVB z Hanoweru i LVB z Lipska (tzw. grupa Siemens). Większy postęp w przechodzeniu przez procedury wykazała grupa Siemens, skutkiem czego może już zapoznawać się szczegółowo z sytuacją panującą na torach, w zajezdniach i za biurkami tramwajowego państwa. W razie, gdyby miało dojść do bezprzetargowego (uchwałą Rady Miasta) wyłonienia inwestora, wymagana jest zgoda prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. Gra tymczasem toczy się o niebagatelną stawkę: sam tabor z wyposażeniem zajezdni wyceniono na 35 mln. złotych, do tego należy dodać wartość powstałej infrastruktury MZK i Centralnych Warsztatów, a przede wszystkim, inwestorowi postawiono warunki: 1. obowiązek utrzymania poziomu zatrudnienia; 2. przyjęcie ustalenia cen biletów według uchwał Rady Miasta, a także opracowanie wspólnie ze związkami zawodowymi projektu polityki socjalnej. *Przystanek* życzy powodzenia oryginalnemu przedsięwzięciu – by wraz ze zmianą zarządcy dał się odczuć wzrost jakości usług, a zniknęły nonsensy, a także aby „nowy pan” był nastawiony na współpracę ze środowiskiem miłośników.

■ **Szczecin (tramwaj).** 19.08. przywrócono ruch tramwajowy w al. Powstańców Wlkp. Na normalne trasy powróciły linie 11 i 12, a zlikwidowano zastępczą linię 83. O dziwo, na linii 11 zaczął już obowiązywać normalny, jesienno-zimowy rozkład jazdy. Na linii 12 część brygad niemierniżyskich obsługuje Pogodno składami stopiątek. Nowe tory na remontowanym wiadukcie ułożono niespotykaną dotychczas w Szczecinie technologią. Szyny spoczywają za pośrednictwem elastycznych podkładek i typowych mocowań na wylewce betonowej. Całość zasypano jednak tłuczniem, aby samochody sieciowców mogły bezproblemowo wjechać na tory. Przy okazji zamknięcia ekipy MZK dokonywały kolejnych napraw torów na podkładach ramowych (nieudana technologia z lat 70.) w al. Powstańców Wlkp. między pętlą a ul. Starkiewicza.

■ **Świerklaniec (autobus).** Jelicz M11 o numerze 1470 powrócił po naprawie głównej z Solca Kujawskiego. Znów wyświetlacze okazały się zbyt kłopotliwym wyposażeniem.

■ **Twer (trolejbus).** Po raz pierwszy w ciągu ostatnich 9 lat na ulicę miasta wyjechało 5 nowych trolejbusów. Zakupiono je ze środków obwodu Twerskiego w ramach obwodowego programu transportowego. Ranem 26 sierpnia na terenie miejskiej zajezdni odbyła się uroczysta prezentacja nowych pojazdów. W bieżącym roku twerskie trolejbusy obchodzą 35 rocznicę funkcjonowania. Teraz linie miejskie obsługuje 75 szelkowozów, ale bez modernizacji taboru już za trzy lata zostałyby ich tylko 15. W najbliższym czasie, dzięki programowi obwodowemu, na trasy miejskie wyjedzie jeszcze kolejne 5.

■ **Warszawa (archeologia).** 12.08. usunięto z ul. Staszica ostatnie pozostałości po ulicznej pętli tramwajowej. Wyciągnięto torowisko wraz z podkładami, zwrotnice, bruk oraz słupy trakcyjne. Obecnie w bruku zachował się tylko króciutki (około 20 metrów) fragment przy wyjeździe na ul. Wolską. A i jego los również jest niepewny.

■ **Warszawa (archeologia).** Znów archeologiczna sensacja! 19.08., podczas przebudowy pl. Unii Lubelskiej po południowo-zachodniej stronie, po 35 latach odsłonięto fragment pętli tramwajowej wraz z dojazdem do niej od strony ul. Marszałkowskiej. Odkopany fragment jest w kształcie łuku, ponieważ wówczas na placu obowiązywał jeszcze okrężny ruch tramwajowy. Oprócz około 30-metrowego odcinka odsłonięto również jedną ze zwrotnic. Znaleździło się widoczne przez trzy dni, po czym... znów przykryto je asfaltowym dywanikiem! Tak więc tory te jeszcze kiedyś ujrzą światło dzienne.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z budową drugiej jezdni al. KEN, od dnia 8.08. od godziny 16:30 do odwołania (na około 2 miesiące) został zamknięty wjazd z pętli Ursynów Płd. od strony al. KEN. Wjazdy i wyjazdy autobusów linii: 136, 206, 318 i 715 odbywają się wyłącznie od strony ul. Ciszewskiej. Jednocześnie przystanek końcowy dla linii 715 został przeniesiony w pobliże ekspedycji.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z pracami remontowymi, od dnia 9.08. od około 12:00 do 16.08. była zamknięta dla ruchu kołowego wschodnia połowa jezdni ul. Keniga między ul. Orłąt Lwowskich a ul. Zagłoby, wraz z pętlą autobusową. W tym czasie autobusy linii: 191, 194, 517 i 605 kierowano na trasy objazdowe:

- linia 191: postój na tymczasowym przystanku Ursus-Niedźwiadek 52, zlokalizowanym na jezdni zachodniej ul. Keniga przy pętli; powrót ulicami: Orłąt Lwowskich – Wojciechowskiego – Keniga – Warszawską – Władysława Jagiełły i dalej stałą trasą;
- linia 194: w kierunku Woli od skrzyżowania Orłąt Lwowskich / Keniga ulicami: Orłąt Lwowskich – Wojciechowskiego – Traktorzystów i dalej stałą trasą (powrót stałą trasą);
- linia 517: postój na przystanku Ursus-Niedźwiadek 02; powrót ulicami: Keniga – Orłąt Lwowskich – Wojciechowskiego – Keniga – Warszawską – Władysława Jagiełły i dalej stałą trasą;
- linia 605: postój na tymczasowym przystanku Ursus-Niedźwiadek 53, zlokalizowanym na ul. Orłąt Lwowskich za skrzyżowaniem z ul. Keniga; powrót ulicami: Orłąt Lwowskich – Wojciechowskiego – Keniga – Warszawską – Władysława Jagiełły i dalej stałą trasą.

■ **Warszawa (autobus).** Od początku kursowania linii nocnych w nocy 14/15.08. została zmieniona lokalizacja przystanków w punkcie przesiadkowym Dw. Centralny. Od tej pory większość autobusów linii nocnych zatrzymuje się na przystankach zlokalizowanych na niedawno oddanej pętli, tuż przy hali kasowej dworca. Oto, jak szczegółowo przedstawiają się wprowadzone zmiany:

- linia **601** od r. Dmowskiego w kierunku krańca Stare Bemowo: Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 33) – Emilii Plater – Świętokrzyska i dalej bez zmian;
- linia **602** od r. Dmowskiego w kierunku krańca Dw. Centralny: al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 39); powrót w kierunku krańca Bródno-Podgórze: Emilii Plater – Al. Jerozolimskie i dalej bez zmian;
- linia **603** od r. Dmowskiego w kierunku krańca Chomiczówka: Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 32) – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie i dalej bez zmian;
- linia **603** od skrzyżowania Chałubińskiego / al. Jana Pawła II / Al. Jerozolimskie w kierunku krańca Zajezdnia Woronicza: al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 37) – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie i dalej bez zmian;
- linia **604** od skrzyżowania Chałubińskiego / al. Jana Pawła II / Al. Jerozolimskie w kierunku krańca Encyklopedyczna: al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 31) – Emilii Plater – Świętokrzyska i dalej bez zmian;
- linia **604** od skrzyżowania Chałubińskiego / al. Jana Pawła II / Al. Jerozolimskie w kierunku krańca Ursus-Niedźwiadek: Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 38) – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie i dalej bez zmian;
- linia **606** od skrzyżowania Chałubińskiego / al. Jana Pawła II / Al. Jerozolimskie w kierunku krańca Chomiczówka: al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 31) – Emilii Plater – Świętokrzyska i dalej bez zmian;
- linia **607** od skrzyżowania Chałubińskiego / al. Jana Pawła II / Al. Jerozolimskie w kierunku krańca Zacisze: Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 39) – Emilii Plater – Świętokrzyska i dalej bez zmian;
- linia **607** od skrzyżowania Emilii Plater / Świętokrzyska w kierunku krańca Os. Kabaty: Emilii Plater – Al. Jerozolimskie – Al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 35) – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie i dalej bez zmian;
- linia **608** od skrzyżowania Chałubińskiego / al. Jana Pawła II / Al. Jerozolimskie w kierunku

krańca Chomiczówka: al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 32) – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie i dalej bez zmian;

- linia **608** od skrzyżowania Chałubińskiego / al. Jana Pawła II / Al. Jerozolimskie w kierunku krańca Falenica: al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 38) – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie i dalej bez zmian;
- linia **609** od skrzyżowania Emilii Plater / Świętokrzyska w kierunku krańca Dw. Centralny: Emilii Plater – Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 39); powrót w kierunku krańca Buków: Emilii Plater – Świętokrzyska i dalej bez zmian;
- linia **610** od ronda Dmowskiego w kierunku krańca Os. Górczewska: Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 33) – Emilii Plater – Świętokrzyska i dalej bez zmian;
- linia **611** od ronda Dmowskiego w kierunku krańca Okęcie: Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 34) – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie i dalej bez zmian;
- linia **611** od skrzyżowania Chałubińskiego / al. Jana Pawła II / Al. Jerozolimskie w kierunku krańca Sadyba: al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 37) – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie i dalej bez zmian;
- linia **612** od skrzyżowania Chałubińskiego / al. Jana Pawła II / Al. Jerozolimskie w kierunku krańca Chomiczówka: al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 32) – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie i dalej bez zmian;
- linia **612** od skrzyżowania Chałubińskiego / al. Jana Pawła II / Al. Jerozolimskie w kierunku krańca Wędkarska: al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego (postój na przystanku Dw. Centralny 38) – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie i dalej bez zmian;

Na nową pętlę nie przenieśli się linie: **601** (w kierunku krańca PKP Rembertów), **605** (w kierunku krańca Rembertów-AON) oraz **610** (w kierunku krańca Dw. Wschodni / Lubelska). Autobusy tych linii w dalszym ciągu odjeżdżają z przystanku Dw. Centralny 17 przy ul. Emilii Plater. Trzeba przyznać, że zmiana lokalizacji przystanków linii nocnych była dobrym pomysłem. Po pierwsze: wszystkie przystanki zlokalizowano w bezpośrednim sąsiedztwie budynku Dworca Centralnego. Po drugie: poszczególne przystanki są oddalone od siebie tylko o kilkanaście metrów. W tej sytuacji pasażerowie nie muszą już pokonywać biegiem nawet kilkudziesięciu metrów, gdy chcieli przesiąść się z jednego autobusu do innego. Jak zazwyczaj bywa w takich sytuacjach, w pierwszych dniach funkcjonowania nowej pętli nie obyło się bez zamieszania. Wielu zdezorientowanych pasażerów miało sporo problemów z odnalezieniem właściwego autobusu. Także kierowcy mieli trudności z wjazdem na odpowiedni przystanek. Zdarzało się, że dwa autobusy tej samej linii, choć jadące w przeciwnych kierunkach, podjechały na ten sam przystanek. Należy mieć nadzieję, że w krótkim czasie wszyscy przyzwyczają się do wprowadzonych zmian. Jednocześnie wprowadzono zasadę, że linie: **603**, **606**, **608**, **609**, **610** i **612** są obsługiwane we wszystkie dni tygo-

dnia wyłącznie przez wozy krótkie. Ponadto zlikwidowano przystanek dla linii nocnych w Al. Jerozolimskich przy Dworcu Centralnym (naprzeciwko Hotelu Marriott). Obecnie autobusy zatrzymują się dopiero za skrzyżowaniem z al. Jana Pawła II.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z robotami torowymi na skrzyżowaniu al. Solidarności z al. Jana Pawła II, od dnia 15.08. od około godziny 19:00 do ranka 19.08. br., wprowadzone zostały poniższe trasy zastępcze dla linii autobusowych:

- linie: **100**, **170** i **406** w kierunku pl. Bankowego od skrzyżowania al. Jana Pawła II / Nowolipki ulicami: Nowolipki – Andersa i dalej stałą trasą;
- linie: **148**, **500**, **510** i **604** w kierunku Dw. Centralnego od skrzyżowania al. Jana Pawła II / Nowolipki ulicami: Nowolipie – Żelazną – al. Solidarności – al. Jana Pawła II i dalej stałą trasą;
- linia **157** w kierunku pętli Gwiazdista od skrzyżowania: Żelazna / al. Solidarności ulicami: al. Solidarności – Leszno – Okopową – Dzielną – Smoczą i dalej stałą trasą;
- linia **601** w kierunku pętli Stare Bemowo od skrzyżowania al. Solidarności / al. Jana Pawła II ulicami: al. Jana Pawła II – zawrotka za ul. Nowolipie – al. Jana Pawła II – Nowolipie – Żelazną – al. Solidarności i dalej stałą trasą. Trasy w kierunku przeciwnym nie zmieniły się.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z awarią drogową na ul. Grzybowskiej w rejonie skrzyżowania z ul. Graniczna, w dniach 16 i 17.08. w godzinach 5:00–17:00 autobusy linii **106** jadące w kierunku krańca Nowe Bemowo zostały skierowane na trasę objazdową od ul. Królewskiej: pl. Grzybowski – Emilii Plater – Świętokrzyska – rondo ONZ – Prosta – Żelazna i dalej stałą trasą.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z kolejnym etapem prac nawierzchniowych, od dnia 16.08. od ok. godz. 6:00 do 18.08., była zamknięta dla ruchu kołowego ul. Woronicza na odcinku między wjazdem do Telewizji Polskiej a al. Niepodległości. W tym czasie autobusy linii **148**, **182** i **606** zostały skierowane na trasy objazdowe (w obu kierunkach):

- linia **148**: od skrzyżowania Krasickiego / Malczewskiego ulicami Malczewskiego – Joliot-Curie – Woronicza – Spartańska do pętli Spartańska;
- linia **182**: od skrzyżowania al. Niepodległości / Malczewskiego ulicami Malczewskiego – Joliot-Curie – Woronicza – Racjonalizacji i dalej stałą trasą;
- linia **606**: od skrzyżowania al. Niepodległości / Malczewskiego ulicami Malczewskiego – Joliot-Curie – Woronicza – Wołoską i dalej stałą trasą.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z remontem nawierzchni jezdni ul. Postępu na odcinku Bokerska – Cybernetyki, od dnia 16.08. do 17.08. autobusy linii **136** były kierowane na trasę objazdową od skrzyżowania Bokerska / Gotarda (w obu kierunkach) ulicami: Bokerską – Obrzeżną – Cybernetyki – Postępu i dalej stałą trasą.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z II etapem prac nawierzchniowych, od dnia 16.08. od około godziny 13:00 do 22.08. do około godziny 12:00, była zamknięta dla ruchu kołowego ul. Keniga między ul. Orłąt Lwowskich a ul. Zagłoby wraz z pętlą. W tym czasie autobusy linii: **191**, **194**, **517** i **605** zostały skierowane na poniższe trasy objazdowe:

- linie: **191** i **517** – postój na przystanku Ursus-Niedźwiadek 02, a następnie ulicami: Keniga – Wojciechowskiego – Władysława Jagiełły – Lalki i dalej stałymi trasami (trasy w kierunku przeciwnym bez zmian);
- linia **194** – w obu kierunkach od skrzyżowania Or-

lą Lwowskich / Keniga ulicami: Orlą Lwowskich – Wojciechowskiego – Traktorzystów i dalej stałą trasą;

- linia **605** – postój na tymczasowym przystanku Ursus-Niedźwiadek 53, zlokalizowanym na ul. Orlą Lwowskich za skrzyżowaniem z ul. Keniga, a dalej ulicami: Orlą Lwowskich – Wojciechowskiego – Keniga – Warszawska i dalej stałą trasą.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z 41. Międzynarodowym Wyścigiem Kolarskim o Puchar Ministra Obrony Narodowej, w dniu 16.08. w godzinach około 16:30–18:30, była zamknięta dla ruchu kołowego ul. Myśliwiecka na odcinku między ul. Wrońskiego a ul. Agrykola (z utrzymaniem prawoskrętu z ul. Łazienkowskiej w ul. Rozbrat). W tym czasie autobusy linii: **100, 107, 108, 159** i **162** zostały skierowane na trasy objazdowe:

- linia **100** od przystanku Pl. Trzech Krzyży 08 objazd wokół kościoła Św. Aleksandra, a następnie ulicami: Książęcą – Rozbrat – Górnosłąską – Czerniakowską – Łazienkowską – Rozbrat – Książęcą i dalej stałą trasą;
- linie: **107** i **159** w kierunku pętli Esperanto i Koło od skrzyżowania Łazienkowska / Rozbrat ulicami: Rozbrat – Książęcą – pl. Trzech Krzyży – Al. Ujazdowskie – Piękną i dalej bez zmian;
- linie: **107** i **159** w kierunku pętli Spartańska i EC Siekierki od skrzyżowania Piękną / Al. Ujazdowskie ulicami: Al. Ujazdowskie – pl. Na Rozdrożu – Trasą Łazienkowską – Czerniakowską i dalej stałymi trasami;
- linie: **108** i **162** w kierunku pętli Pl. Trzech Krzyży i Targówek od skrzyżowania Czerniakowska / Szwoleżerów ulicami: Czerniakowską – Łazienkowską – Rozbrat i dalej bez zmian;
- linie: **108** i **162** w kierunku pętli Metro Wilanowska i EC Siekierki od skrzyżowania Rozbrat / Górnosłąska ulicami: Górnosłąską – Czerniakowską i dalej stałymi trasami.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z zakończeniem prac remontowych prowadzonych na jezdni południowej mostu Grota-Roweckiego od ranka 17.08. zostały przywrócone stałe trasy dla linii **318** i **506** w kierunku Bródna. Jednocześnie prace remontowe przeniosły się na jezdnię północną mostu, która została zamknięta dla ruchu na okres około 2 tygodni. Ponadto, zamknięto zjazdy z mostu na Wisłostradę. W tym czasie ruch na moście w obu kierunkach odbywa się jezdnią południową. W związku z tym autobusy linii **318** i **506** jadące w kierunku Centrum zostały skierowane na trasę objazdową: al. Armii Krajowej – Słowackiego – pl. Wilsona – Krasieńskiego do Wybrzeża Gdyńskiego i dalej stałymi trasami.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z organizacją Międzynarodowego Wyścigu Kolarskiego na trasie Św. Wincentego – Kondratowicza – Św. Wincentego, w dniu 18.08. (w godzinach 10:00–13:00) autobusy linii: **127, 140, 145, 156, 169** i **500** od skrzyżowania ulic: Św. Wincentego / Budowlana zostały skierowane (w obu kierunkach) na trasę objazdową przebiegającą ulicami: Budowlana – Chodecka – Kondratowicza i dalej stałymi trasami (linie: **127, 145, 156, 169** i **500**), a linia **140** do ul. Malborskiej i stąd dalej bez zmian.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z kolejnym etapem przebudowy układu drogowego, od dnia 21.08. od około godziny 6:30 do odwołania (na okres około 5 dni), zamknięto dla ruchu kołowego zachodnią część pl. Unii Lubelskiej wraz z wlotem ul. Boya-Zeleńskiego i Polnej. Ponadto, wprowadzono możliwość wyjazdu z al. Szucha tylko w pra-

wo w ul. Marszałkowską. Jednocześnie otwarto dla ruchu kołowego wschodnią jezdnię ul. Puławskiej od ul. Waryńskiego do pl. Unii Lubelskiej, wraz ze wschodnią częścią placu oraz utrzymano zamknięcie dla ruchu kołowego przejazdu przez torowisko na skrzyżowaniu ulic Puławska / Rakowiecka. W związku z powyższym:

- przywrócono stałe trasy linii: **117, 122** (tylko w kierunku Bemowa) oraz **131, 607** i **611** (w obu kierunkach);
- utrzymano dotychczasowe trasy objazdowe linii: **100, 122** (tylko w kierunku Spartańskiej), **130, 138, 167, 206** i **382**.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z zamknięciem dla ruchu skrętu w prawo z ul. Czerniakowskiej w ul. Chelmską, od 21.08. od około godziny 20:00 do odwołania (na około 4 dni), autobusy linii **107, 141** i **611** zostały skierowane na trasy objazdowe:

- linia **107** w kierunku pętli Metro Wilanowska od skrzyżowania Czerniakowska / Gagarina ulicami: Gagarina – Belwederską – Dolną i dalej stałą trasą;
- linia **141** w kierunku pętli Bokserska od skrzyżowania Czerniakowska / Gagarina ulicami: Gagarina – Belwederską – Sobieskiego i dalej stałą trasą;
- linia **611** w kierunku pętli Sadyba od skrzyżowania Gagarina / Sielecka ulicami: Sielecką – Chelmską – zawrotka przy zajezdni Chelmska – Chelmską – Sobieskiego i dalej stałą trasą;

W kierunkach przeciwnych trasy tych linii nie zmieniły się.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z III etapem prac nawierzchniowych, od dnia 22.08. od około godziny 12:00 do około 24.08. była zamknięta dla ruchu kołowego jezdnia ul. Keniga między ul. Wojciechowskiego a ul. Warszawską (na całej szerokości). Jednocześnie została otwarta dla ruchu kołowego jezdnia ul. Keniga na całej szerokości między ul. Zagłoby a ul. Orlą Lwowskich. W związku z powyższymi zmianami linie: **187, 191, 517** i **605** zostały skierowane na następujące trasy objazdowe:

- linia **187** w kierunku pętli Stegny od skrzyżowania Wojciechowskiego / Keniga ulicami: Keniga – Orlą Lwowskich – Wojciechowskiego – Jagiełły – Łalki i dalej bez zmian (powrót stałą trasą);
- linie **191** i **517** w obu kierunkach od skrzyżowania Łalki / Jagiełły ulicami: Jagiełły – Wojciechowskiego – Keniga do pętli Ursus-Niedźwiadek;
- linia **605** w kierunku pętli Rembertów-AON od skrzyżowania Keniga / Wojciechowskiego ulicami: Wojciechowskiego – Jagiełły – Łalki i dalej bez zmian (powrót stałą trasą).

Ponadto, od dnia 22.08. br. została przywrócona stała trasa linii **194**.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z przebudową skrzyżowania ulic Lazurowa / Dywizjonu 303, od dnia 9.08. od około 23:00 do 10.08. była zamknięta dla ruchu kołowego ul. Lazurowa na odcinku między ul. Narwik a ul. Kocjana. W związku z tym, w dniach 10 i 11.08. linie **105, 109** i **113** oraz w nocy 9/10.08., 10/11.08. i 11/12.08. linia **601** zostały skierowane w obu kierunkach na trasy objazdowe:

- linie **105** i **601** od skrzyżowania Górczewska / Lazurowa ulicami: Górczewska – Warszawską – Przejazdem – Graniczną – Łaszczczyńskiego – Hubala-Dobrzańskiego – Bolimowską – Kocjana – Kaliskiego i dalej bez zmian;
- linia **109** od skrzyżowania Górczewska / Po-

wstańców Śląskich ulicami: Powstańców Śląskich – Radiową do krańca Stare Bemowo;

- linia **113** od skrzyżowania Górczewska / Lazurowa ulicami: Górczewska – Warszawską – Przejazdem – Graniczną – Łaszczczyńskiego – Hubala-Dobrzańskiego – Bolimowską – Spychowską i dalej stałą trasą do pętli Groty; powrót: Hubala-Dobrzańskiego – Łaszczczyńskiego – Graniczną – Przejazdem – Warszawską – Górczewska do krańca Os. Górczewska.

■ **Warszawa (autobus).** 7.08. około godziny 14:55 na skrzyżowaniu ulic Postępu / Marynarska kierowca Solarki nr 8724 (linii **189**) uderzył w twarz kierującego samochodem osobowym, który nie dość, że zjechał autobusowi drogę, to jeszcze pokazał jego kierowcy środkowy palec wysunięty do góry. Dodajmy, że burak prowadzący osobówkę pyskował – cóż, w końcu był z Kielc.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z przebudową ul. Borowej oraz brakiem alternatywnej trasy dojazdu do Ogrodu Botanicznego, od dnia 12.08. do odwołania (na okres kilku tygodni) kursowanie linii **139** zostało zawieszono.

■ **Warszawa (autobus).** Od 12.08. przez miesiąc w PKS Grodzisk Mazowiecki mają być testowane różne krótkie autobusy w związku z ogłoszeniem przez ZTM przetargu na 100 niskopodłogowych brygad. Obecnie w Grodzisku testowany jest 9,5-metrowy wyrób firmy MAN, który kursuje na linii **148**.

■ **Warszawa (autobus).** Na wniosek Urzędu Gminy Piaseczno oraz w celu poprawy obsługi komunikacyjnej południowo-wschodniej części miasta Piaseczno, po zamknięciu dla ruchu kołowego wiaduktu w ciągu ul. Sienkiewicza nad linią kolejową Warszawa – Radom, od dnia 10.08. do odwołania, trasa linii **709** została wydłużona od ul. Puławskiej w Piasecznie ul. Jana Pawła II – Dworcową do nowego krańca PKP Piaseczno (powrót: Dworcową – Jana Pawła II – Chyliczkowską – Armii Krajowej i dalej stałą trasą). W związku z tym spadła częstotliwość kursowania tej linii.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z zakończeniem remontu toru bocznicy kolejowej w ul. Mirkowskiej w Konstancinie-Jeziornie, od dnia 12.08. od około godziny 16:30 została przywrócona stała trasa linii **710**, przebiegająca ulicami: Warszawską – Bielawską – Mirkowską – Wojska Polskiego.

■ **Warszawa (konkurs).** Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił konkurs ofert na umieszczenie reklam na odwrocie Warszawskiej Karty Miejskiej. Nieorientowanym należy się kilka słów wyjaśnienia. WKM jest to karta chipowa o wymiarach standardowej karty kredytowej, która służy do wielokrotnego kodowania okresowych biletów 30- i 90-dniowych ZTM. Głównym kryterium oceny ofert będzie wysokość zaproponowanej opłaty za możliwość umieszczenia reklamy. Termin składania ofert upływa dnia 9.09. Zwycięzca konkursu będzie miał prawo zamieścić reklamy ogółem na 350 tys. sztuk kart (w tym na 140 tys. sztuk w 2002 r. oraz 210 tys. sztuk w 2003 r.). Pierwsze karty z reklamami mają wejść do obiegu w IV kwartale br.

■ **Warszawa (maluch).** 12.08. około godziny 15:00 na Moście Śląsko-Dąbrowskim wypadek miał jeden z ZTM-owskich maluchów. Pewien nieroztropny kierowca wjechał swoim samochodem w jego tył. Na szczęście nikomu nic się nie stało, jednak samochodzik wymaga naprawy.

■ **Warszawa (przetarg).** 23.08. Tramwaje Warszawskie ogłosiły przetarg nieograniczony na dostawę 650 sztuk kurtek zimowych.

■ **Warszawa (przetarg).** Dnia 9.08. Miejskie Zakłady Autobusowe ogłosiły przetarg na dostawę 15 fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych klasy midi. Termin składania ofert upływa 30.09., a ostateczny termin realizacji kontraktu to 31 maja 2003 r. Łącznie z setką nowych autobusów agentów, na ulicach Warszawy przybędzie 115 niskopodłogowców. Przy wyborze producenta autobusów MZA będzie się kierować następującymi kryteriami: 50% – cena, 25% – parametry użytkowe i ekologiczne autobusu, 15% – parametry eksploatacyjne i obsługowe oraz ekonomia stanowiska kierowcy oraz 10% – warunki umowy serwisowej.

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z pracami torowymi w dniach od 16.08. do 19.08. godzina 4:00 był wyłączony ruch tramwajowy w al. Solidarności na odcinku od al. Jana Pawła II do ul. Okopowej. W czasie wyłączenia ruchu tramwaje linii: **13, 23, 26 i 32** kursowały następującymi trasami objazdowymi:

- linie **13 i 23:** ... – al. Solidarności – al. Jana Pawła II – r. ONZ – Prosta – r. Daszyńskiego – Prosta – Kasprzaka – Skierniewicka – Wolska – Młynarska – Obozowa – ...;

- linia **26:** ... – al. Solidarności – al. Jana Pawła II – rondo ONZ – Prosta – rondo Daszyńskiego – Prosta – Kasprzaka – Skierniewicka – Wolska –

...;  
- linia **32:** ... – al. Solidarności – al. Jana Pawła II – rondo ONZ – al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – al. Niepodległości – Nowowiejska – Krzywickiego – Filtrowa do pętli Pl. Narutowicza.

Na trasie objazdowej uruchomiono tymczasowe przystanki Płocka 05 i 06 dla tramwajów linii: **8, 10, 13, 23 i 26.** W celu zapewnienia dojazdu w rejon skrzyżowania al. Solidarności / Okopowa / Towarowa w czasie trwania objazdu, uruchomiono dodatkowe przystanki. W związku z tym czasowo uległa zmianie trasa autobusów linii **119, 171 i 190** w kierunku Woli: ... – al. Solidarności – Okopowa – Leszno – ...

■ **Warszawa (tramwaj).** W związku z remontem torów, od dnia 12.08. do 27.09. tylko w dni powszednie w godzinach od około 22:50 do 5:00 dnia następnego, wyłączany był ruch tramwajowy w al. Jana Pawła II na odcinku Stawki – r. ONZ. W czasie wyłączeń tramwaje kierowano na trasy zastępcze:

- linie: **16, 17 i 33** ... – al. Niepodległości – Nowowiejska – pl. Politechniki – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – r. Dmowskiego – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – Stawki – al. Jana Pawła II – ...;

- linia: **19** (od dnia 2.09.) ... – Puławska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – r. Dmowskiego – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – Stawki – al. Jana Pawła II – ...

■ **Warszawa (tramwaj).** 10.08. na linii turystycznej T zagościł długo oczekiwany wagon ND nr 1620. Zastąpił on jeżdżącą do tej pory doczepę 4ND<sub>1</sub>-1811.

■ **Zabrze, Bytom (autobus).** Prywatny przewoźnik, firma Meteor Jaworzno, zaskoczyła ostatnio dwa razy. Od 19.08. pojawił się autobus jecz 120M-821 (ex-Elektrownia Jaworzno), który powala na kolana pięknym, tradycyjnym, kremowoczerwonym malowaniem (barwy zakładowe spółki to żółto-wisniowe). A drugi raz pasażerowie przecierali oczy ze zdziwienia 22.08., kiedy to na linii **14** za kierowcą jeczka M121-864 ujrzeli... kobietę! Jest to prawdopodobnie pierwsza w historii, a na pewno jedyna obecnie „kierownicza” autobusu miejskiego w GOP-ie. Panie za kierowcą można było do tej pory oglądać jedynie w tyskich trolejbusach.

**Przemysław Figura, Jakub Jackiewicz, Tomasz Kaczmarek, Rafał Lamch, Krzysztof Lipnik, Bartosz Mazur, Jakub Putyra, Olaf Skrzymowski, Łukasz Stefańczyk, Tomasz Szydłowski, Valeri Tikhonov**

## Mekka stodwójek

Wrocław wciąż może się poszczycić znaczną ilością wozów generacji 102N w ruchu liniowym. Po zeszlornym wycofaniu kanciaka, z dniem 1.01.2002 r. na placu boju pozostało jeszcze 60 sztuk, z czego 7 to 102Nd. 7 maja 102Na-2025 zderzyła się z tirem, w wyniku czego zniszczeniu uległ cały jej przód. Wyrok na nią już zapadł. Jej los podzieliła również 102Na-2078, która, po przedremontowej rozbiórce, okazała się być wyjątkowo smacznym kąskiem dla rdzy. Wagon ten pocięto na terenie macierzystej zajezdni na początku lipca. Obecnie liczba liniowych stodwójek wynosi więc 58.

Stan techniczny wozów typu 102Na nie jest z pewnością wzorowy, jednak od jesieni 2000 roku sukcesywnie są one poddawane naprawom rozszerzonym w warsztatach MPK, mieszczących się w zajezdni Borek. Remont obejmuje powleczenie poręczy na żółto, wymianę płyt na ścianach na drewnopodobne, położenie wykładziny antypoślizgowej i montaż systemu otwierania drzwi przez pasażera (o ile „przegub” takowego nie posiadał). Z zewnątrz wagon pozbywa się gniazd i pozostałego osprzętu służącego do ukratniania oraz innych relikwów, takich jak np. szeroka rynna dachowa. Ciekawostkami remontowymi są cztery stodwójki: 2025 posiadała ogrzewanie nawiewne (podobnie jak stopiątki remontowane w Protramie), natomiast w 2003, 2022 i 2041” zostały zamontowane przetwornice statyczne. Warto dodać, że zdarzały się zjazdy awaryjne tych wagonów, ponieważ motorowi nie byli przyzwyczajeni do tak cichej pracy przetwornic. Na dzień dzisiejszy „odpicowanych” jest 17 wagonów (2003, 2006, 2009, 2017, 2018, 2022, 2024, 2030, 2034, 2035, 2038, 2040, 2041”, 2052, 2054, 2058 i 2076), na warsztacie stoi 2007, a po naprawie bieżącej w MZNT w Krakowie jest ich dodatkowo 8 (2026, 2027, 2028, 2031, 2042, 2059, 2067 i 2069). Daje to łączną ilość 26 wozów, którym w najbliższych latach palnik nie grozi. MPK zapomniało chyba jednak o wagonach 102Nd, które prezentują stan zgoła odmienny niż 102Na. Dla legen-

linia	dzień roboczy		dzień wolny	
	maks. il. brygad	uwagi	maks. il. brygad	uwagi
0P	1	na nockę	2	na nocki
2	7	we wspólnym planie z 2x105Na	4	we wspólnym planie z 2x105Na
	4	na nocki	4	na nocki
3	1	na nockę	-	
4	2	na nocki	1	we wspólnym planie z 2x105Na
			1	na nockę
5	1	na nockę	2	na nocki
6	6		5	
	1	na nockę	1	na nockę
7	6	we wspólnym planie z 2x105Na	5	we wspólnym planie z 2x105Na
	3	na nocki	2	na nocki
9	2	na nocki	2	na nocki
11	1	na 20	1	we wspólnym planie z 2x105Na
	1	na nockę	1	na nockę
12	7		-	
14	3		3	
17	6	we wspólnym planie z 2x105Na	2	we wspólnym planie z 2x105Na
	3	na nocki	3	na nocki
20	6		4	
24	5		4	
	1	na nockę	1	na nockę
30	2		2	
31	3		3	
32	2		2	
33	2		2	
34	3		3	
35	1		1	
36	2		2	
37	1		1	
40L	2		2	
40P	2		2	
R	5	rezerwa dzienna	3	rezerwa dzienna
	1	rezerwa nocna	1	rezerwa nocna

Wozy, które przechodzą na linie nocne, wyjeżdżają najczęściej po godzinie 20.

darnego 2097 przebycie całej służby bez zaliczenia jakiegś awarii graniczy z cudem.

Tabor gospodarczy reprezentują dwa „przeguby”:

nauka jazdy 102Na G-087 i „wahadłowiec” G-089 tego samego typu. Wrocławski „wynalazek” znalazł ostatnio zatrudnienie przy przeciąganiu wózków

między halami (po zakończeniu eksploatacji wagonu LH G-050) i, według deklaracji MPK, będzie potrzebny przy tej pracy jeszcze przez około pół roku. Muzeum Komunikacji Miejskiej już stara się o opiekę nad emerytowanym G-089. Jego brat – G-090 – został pocięty na terenie zajezdni Borek w marcu bieżącego roku.

Jedyny wrocławski 102N – 2110” – oczekuje na załatwienie formalności związanych z przekazaniem go do Muzeum, stojąc „pod chmurką”.

Spośród 58 liniowych stodwójek 24 wożą na sobie dumnie kremowo-niebieskie (lub granatowe) barwy zakładowe.

Aktualne zatrudnienie wagonów generacji 102N przedstawione jest w tabeli na poprzedniej stronie.

Przyzwolony stan stodwójek, a przede wszystkim brak perspektyw co do zakupu nowego taboru sprawiają, że będą one cieszyły nasze oko jeszcze przez co najmniej kilka lat.

**Wojciech Gąsior**

Autor pragnie podziękować Pawłowi Więckowi za pomoc w rozszyfrowaniu zatrudnienia stodwójek.

## Krótki miłośniczy przewodnik po Brukseli

Stolica Belgii jest miejscem przyciągającym rzesze turystów głównie z powodu takich atrakcji, jak Grand Place czy Maneken Pis (siusiąjący chłopczyk). Nie o takich atrakcjach jednak będzie ten artykuł.

Komunikacją miejską w Brukseli zajmuje się przedsiębiorstwo SITB / MIVB, eksploatujące metro, tramwaje i autobusy. Bilety miesięczne miejskie upoważniają też do podróży autobusami regionalnymi De Lijn i TEC oraz lokalnymi pociągami na terenie miasta. Układ połączeń jest niejasny i zagmatwany, dodatkowo rozeznanie komplikuje brak jakiegokolwiek sensu w numeracji linii. W Brukseli obowiązują taryfa przesiadkowa. Bilet godzinny kosztuje 1,40 euro, bilet pięcioprzejazdowy (pięć przejazdów godzinnych) – 6,20 euro, a dziesięcioprzejazdowy – 9 euro. Bilet jednodniowy kosztuje 3,60 euro. Żaden bilet (nawet miesięczny) nie obowiązuje na linii 12 na lotnisko. Bagaż do 15 kg można wozić bezpłatnie.

### Metro

W Brukseli funkcjonują trzy linie metra. Linia 1A wiedzie z północnego zachodu przez centrum do stacji Hermann Debroux na południowym wschodzie. Linia 1B prowadzi ze Stockel / Stokkel na wschodzie do Bizet na południowym zachodzie. Obie linie przecinają Brukselę równoleżnikowo i na odcinku centralnym Merode – Beekkant korzystają z wspólnego tunelu. Trasa linii 2 układa się w podkole – na północno-zachodnim krańcu łączy się z linią 1A na stacji Simonis, dalej biegnie na wschód aż do stacji Arts-Loi / Kunst-Wet, by skrócić ponownie na zachód i przez dworzec południowy osiągnąć stację Clemenceau na Anderlechcie.

Planuje się przedłużenie linii 1B z Bizet do Erasme oraz linii 2 z Clemenceau do dworca zachodniego (połączenie z linią 1B). Na odcinkach peryferyjnych metro biegnie na powierzchni ziemi. Kilkuwagonowe składy sprawiają wrażenie mocno wyeksploatowanych – na liniach 1A i 1B spotyka się składy 4- i 5-wagonowe, zaś na linii 2 głównie 3-wagonowe, jednak wieczorami i w weekendy nierzadko spotkać można pociągi złożone nawet tylko z dwóch wagonów.

Każda stacja ma swój odrębny charakter – mnie najbardziej do gustu przypadła Maalbeek / Maelbeek z specyficznymi rysunkami na wykafelkowanych ścianach. Na niektórych stacjach z głośników sączy się kojąca muzyka. Zajezdnia metra jest zlokalizowana przy stacji Delta na linii 1A.

### Premetro

Obok metra w Brukseli funkcjonuje także premetro. Linie tramwajowe w centrum miast poprowadzone są podziemnymi tunelami. Główny tunel premetra łączy dworzec północny z południowym przecinając prostopadle metro 1A i 1B na stacji De Brouckere. Przesiadkę z tramwaju na metro na De Brouckere ułatwia bardzo długi ruchomy chodnik w przejściu podziemnym. Na dworcu południowym część linii kontynuuje jazdę w podziemiu do przystanku Albert. Oprócz tego linie 23 i 90 korzystają z innego tunelu, położonego we wschodniej części miasta. Dostać się tam można metrem 1B (stacja Montgomery) lub 1A (stacja Petilion).

Do obserwacji premetra dobrze nadaje się stacja Lemonnier, usytuowana u wlotu jednej z linii do głównego tunelu. Powoduje to, że w tunelu jest jaśniej i widać dość dobrze układ torowy w obrębie tego przystanku. A jest on skomplikowany, bowiem dalej jest kolejny wyjazd z tunelu i torowisko krzyżuje się w wielu miejscach.

Z mapki, którą otrzymałem w punkcie informacyjnym wynika też, że autobus 12 na lotnisko w części centralnej miasta korzysta z podziemnych tuneli, nie miałem jednak okazji, by to sprawdzić.

### Tramwaj

Wszystkie tramwaje w Brukseli są dwustronne i dwukierunkowe. W pobliżu Louise / Louiza można spotkać najnowsze belgijskie niskopodłogowe, ale prym wciąż wiodą stare wozy serii 7700 i 7900.

Tramwaje serii 7700 to jednoprzegubowe wagony osadzone na trzech wózkach. Połówkowy odbierak prądu osadzony jest na jednym z członów i skierowany jest „dzióbkiem” w stronę dłuższej części tramwaju.

Bardzo podobnie wyglądają tramwaje serii 7900. Są to wozy dwuprzegubowe, osadzone na czterech wózkach. Człon skrajny wygląda jak te z 7700 (oba mają pantografy), środkowy jest mniej więcej tej samej długości i nie wyróżnia się niczym szczególnie.

Oba typy tramwajów mają bardzo wąskie drzwi. To ich podstawowa wada, bowiem niezwykle trudno jest do nich wejść np. z plecakiem lub będąc w ciąży. Przynajmniej jeden z tramwajów, mianowicie 7907, został zmodernizowany w ten sposób, że w miejsce dwóch wąskich drzwi w każdym wyjściu zainstalowano jedne szerokopłatowe.

Większość tramwajów jeździ mniej więcej w barwach firmowych, tj. żółtych z namalowanymi na drzwiach równoległobokami. Można czasem spotkać tramwaj w poprzednim malowaniu, tj. piaszkowy z brązowymi pasami, ale już tylko serii 7900. Reklama całopojazdowa to rzadkość, jednak wiele tramwajów spotyka się z częściowymi reklamami.

W Brukseli można robić ładne zdjęcia na każdym praktycznie kroku, szczególnie dużo „ładnego tła” czeka w ciągu linii 92, 93 i 94 od Pałacu Sprawiedliwości do przystanku Park / Parc (główny park Brukseli, przed pałacem królewskim).

Każdy miłośnik powinien natomiast zaliczyć trasę linii 18 od dworca południowego w kierunku Dieweg i koniecznie w tym właśnie kierunku! Skręt w prawo z koniecznością objechania całego ronda przed

przystankiem Beriere / Bareel robi niezwykle wrażenie i jest powszechnie uznawany za jedno z bardziej klimatycznych miejsc w Europie. Ta konieczność wynika z bardzo ostrego i ciasnego skrętu – dodatkowo rondo jest pochyłe, co potęguje wrażenia. Na tym przystanku też można robić bardzo ładne zdjęcia, lecz utrudnia je intensywny ruch samochodowy.

### Autobus

W stolicy Belgii spotkać można przede wszystkim karosowane w Jonckheere autobusy DAF oraz różne wersje VanHooli. Uzupelnieniem są midibusy Mercedes-Benz i VanHool.

Wszystkie autobusy posiadają niską podłogę na całej długości, co osiągnięto przez stosowanie wieżowej zabudowy silników. Bardzo specyficznym przedstawiają się tu VanHooli, w których silnik umieszczony jest w środkowej części pojazdu. Wchodząc przez środkowe drzwi (w przegubowcach przez drugie, rzecz jasna) bez mała wpadamy na wielką skrzynię od podłogi po sufit!

W DAFach silnik wieżowy jest w tylnej części pojazdu, dodatkowo niektóre elementy przeniesiono na dach, skutkiem czego autobusy te mają z tyłu znacznie podwyższony dach.

Również midibusy są w stu procentach niskopodłogowe – VanHooli mają silnik zabudowany nieco na wzór swoich większych braci, zaś w Vito silnik zajmuje całą tylną ścianę.

Godna polecenia jest przejażdżka autobusem po ścisłym centrum – mimo dobrej penetracji centrum komunikacją szynową, przegubowe autobusy widać się po krętych i stromych uliczkach centrum. Jazda jest zawsze pełna wrażeń, bowiem kierowcy zasadniczo nadużywają pedałów przyspieszacza i hamulca wskutek wszechobecnych korków.

### Trochę ogólników

W Brukseli nie istnieje coś takiego, jak punktualność. Kiluminutowe spóźnienia są na porządku dziennym, niektóre kursy wypadają, inne natomiast są, mimo braku w rozkładzie. Mimo taryfy czasowej na przystankach brak jest informacji o czasie przejazdu. Bilet kasuje się każdorazowo po wejściu do pojazdu i w momencie przekraczania bramki metra i premetra. Denerwujące są wyświetlacze, na których nieustannie zmieniają się napisy – w końcu to dwujęzyczne miasto, lecz dla każdego na czas zmiany napisu znika też numer linii?

Co ciekawe, nie ma też taktu – kursy typu 7:03, 7:25, 7:39, 7:58 są na porządku dziennym! W szczyt jeździ sporo wzmocnień, oczywiście też zupełnie poza taktom.

Bilety można kupować w automatach (m.in. na każdej stacji metra i premetra), lecz ciekawsze są kupowane u obsługi SITB / MIVB, gdyż są różne wzorki. Żeby któraś z grup językowych nie czuła się pokrzywdzona, zarówno automaty, jak i obsługa wydają na przemian bilety z językiem francuskim jako pierwszym i z językiem flamandzkim jako pierwszym – raj dla kolekcjonerów!

W metrze, a w centrum także w komunikacji autobusowej, działa system informacji przystankowej informujący na bieżąco, za ile minut przyjedzie metro czy autobus. System działa w czasie rzeczywistym, toteż wszystkie dłuższe przestoje są natychmiast wychwytywane.

### Muzeum komunikacji i linia zabytkowa

W zajezdni Woluwe umiejscowione jest muzeum tramwajów brukselskich. Ma ono w swoich zbiorach

bardzo dużo zabytkowego taboru od czasów najdawniejszych do około lat sześćdziesiątych. Trzon stanowi kilkadziesiąt wagonów tramwajowych oraz kilka autobusów, oprócz tego stacjonuje jeden trolejbus, jeden mikrobus i samochody kontroli ruchu.

Nie sposób opisać wszystkie atrakcje, ograniczę się więc do tego, co przykuło najbardziej moją uwagę. Kilka wagonów miało równocześnie pałaki i potłokowe pantografy. Jeden z wagonów z początku XX wieku był podzielony na część zamkniętą i część otwartą, tj. bez ścian bocznych i czołowej. Siedzenia miały zmienne oparcia, by pasażerowie mogli podróżować przodem do kierunku jazdy. Jeden ze starszych wozów został pozbawiony poszycia celem ukazania całego układu elektrycznego. Bardzo duże wrażenie robi też kolekcja taboru technicznego, którego przeznaczenie czasem trudno odgadnąć.

Na ścianach porozwieszane są stare tablice i inne emblematy, między taborem są różne ekspozycje. Boli jednak, że poza zdawkowymi informacjami, wszelkie napisy są tylko po francusku i flamandzku. Cały czas w muzealnych halach słychać kojącą muzykę znaną z przystanków metra, przerywaną od czasu do czasu zapowiedzią odjazdu tramwaju linii zabytkowej. W muzeum były też przedstawione dwa modele – dla mnie hitem był trzysiosowy dwukierunkowy i dwustronny trolejbus, który miał na dachu nawet cztery kijki!

Na linii zabytkowej kursują prawdziwe tramwaje „z epoki” – odbierak krążkowy, konduktorzy dający sygnały przez zabawne trąbki, ręcznie opuszczane rolety z drewnianą konstrukcją... Jest co podziwiać – szczególnie polecam obserwację pociągu przyjeżdżającego z Tervuren – przed zajezdnią następuje zmiana czoła, ręcznie odwraca się pałak i tramwaj wjeżdża pod zajezdnię pchając doczepek z przodu.

Muzeum czynne jest popołudniami w weekendy, tramwaje zabytkowe jeżdżą w soboty do Tervuren, a w niedzielę do Tervuren i do Parku Pięćdziesięciolecia. Bilet do muzeum kosztuje 1,50 euro, do muzeum i na przejazd jednej trasy – 4 euro, a do muzeum i na dwie trasy – 6.

Bardzo się cieszę, że mogłem poznać system komunikacyjny Brukseli. Z pewnością dużą frajdę dla miłośników stanowią będą dwukierunki na torach, a jazda nimi po krętych uliczkach i dość dużych spadkach jest wspaniała. Chciałbym w tym miejscu podziękować Ani Matusiewicz (za... cierpliwość) oraz Ani Jarmoluk i Witkowi Fedorko (za możliwość poznania Brukseli).

**Bartosz Mazur, KMTM Chorzów Batory**

## Górnośląska polemika

Chciałbym polemizować z autorem cyklu *Paradoksy górnośląskiej komunikacji*, kol. Andrzejem Soczówką, który w drugim odcinku swej serii skrytykował organizację nowej linii tramwajowej 32.

Zasadę powrotu tramwajów tej linii do Czeladzi z otablicowaniem linii 22 uważa on za podstawę „dezorientacji pasażerów i pogorszenia czytelności całego układu komunikacyjnego”. Tymczasem abstrahując od samej potrzeby uruchomienia tej linii i to właśnie na tej trasie, uważam wyżej opisane rozwiązanie za bardzo dobre, by nie powiedzieć wzorcowe. Śmiem twierdzić, że jeśli chodzi o dezorientację pasażerów, powroty jako 22 właśnie temu zapobiegają. Dzięki takiemu pomysłowi pasażer nie musi – chcąc jechać tą właśnie linią – szukać go-

dziny najbliższego odjazdu aż w dwóch rozkładach, a jak uczy doświadczenie, zmiana przyzwyczajzeń trwa dość długo i wielu „biedaków” (zwłaszcza starszych) zapewne przepuściłoby tramwaj z numerem 32, nie zdając sobie sprawy, że pojedzie dokładnie tak samo, jak oczekiwany przez nich 22. Pogorszenie czytelności układu komunikacyjnego? – cóż, owszem, ale dla tych, którzy nie potrafią wnieść się poza „oklepane” standardy. Właściwie jednak poza miłośnikami oraz motorniczymi fakt ten nie ma dla nikogo większego znaczenia.

Dla poparcia swych racji chciałbym się cofnąć w czasie do kilku wydarzeń – najpierw do roku 1993, gdy ówczesny szef Działu Studiów i Organizacji Ruchu częstochowskiego MPK (była to ostatnia osoba na tym stanowisku, z którą można było konstruktywnie dyskutować – nie uważał, że tylko on zna się na tym, co robi, choć miał ku temu podstawy) przekonywał mnie do słuszności wieszania rozkładów linii 11 i 11bis, czy 53 i 53bis na jednej odcinku nie muszą szukać godzin w aż dwóch rozkładach, a zainteresowani wyodrębnionym fragmentem trasy mogą sobie znaleźć kurs ze stosownym oznaczeniem. Szukanie oznaczeń może się – „na uparteo” – wydać kłopotliwe, ale w kierunku przeciwnym, gdy trasa jest już wspólna, wieszanie odrębnych rozkładów jest już nonsensem. Dlatego zawsze uważałem, że linie jadące wspólną trasą (26 i 31 w kierunku Grabówki czy 12 i 32 w kierunku Rakowa w Częstochowie, 9 i 24 w kierunku Gołcawka w Warszawie; wreszcie w GOP-ie 21, 22, 28 w kierunku huty Katowice czy 6 i 16 w kierunku Brynowa) powinny mieć wspólne rozkłady na przystankach. Przedsiębiorstwa komunikacyjne nie stosują jednak takiego rozwiązania z wielu przyczyn – niedostosowanie oprogramowania (a raczej nieumiejętność obsługi – „BusMan” nie jest tu przeszkodą), niechęć do dodatkowego wysiłku, ale przede wszystkim wstyd przed ujawnieniem braku koordynacji (gdy drukują dla swych znajomych wspólny rozkład wspomnianego 26 i 31 to w niedzielę (!) wychodzą mi takie „kwiatki”, jak: 11:07, 11:37, 11:39).

Kolejnym przystankiem podróży w czasie byłaby Gdynia, gdzie w roku 1996 po raz pierwszy zetknąłem się z „wyjazdami jako...” i „zjazdami jako...”, przy czym zjazdy były oczywiście wykonywane jako specjalne linie zjazdowe – „siedemsetki”. Ponadto Gdynia, podobnie jak Płock, mocno zongluje pojazdami, które w ciągu dnia wykonują kursy na kilku liniach. Wówczas zdarza się, że trolejbus 21 zaczyna kurs (jako 21 oczywiście) już od stoczni. Sens tego wszystkiego jest taki, że dla pasażera nie jest istotne skąd autobus przybywa. Ważne jest, dokąd nim dojedzie i o tym informuje numer linii. Pamiętaj, że później (zapominając, że na zabawy na dywanie jestem już za stary) tworzyłem sobie rozkłady jazdy fikcyjnego miasta dla swych modeli i tam mnóstwo było takich kursów, a ogólna zasada mówiła, że numer linii decyduje o krańcu docelowym.

Zanim to jednak nastąpiło, tworzyłem całościowy (optymalny moim zdaniem) rozkład jazdy dla częstochowskiej komunikacji i zdając sobie sprawę z bezdyskusyjnej potrzeby skrócenia sporej części kursów tramwajów do dworca PKP Raków, starałem się znaleźć optymalną zasadę oznakowania tramwajów. Nie odpowiadała mi stosowana kilka lat wcześniej przez MPK, gdy kursy tak skrócone były oznaczone tablicami z numerem 1, lecz przekreślonymi grubą czerwoną linią. W ten bowiem sposób

pozostawała to wciąż jedna linia, mimo że kursy skrócone do al. Armii Krajowej, mniej znaczące, bo wykonywane tylko w godzinach szczytu i mniej się różniące, wciąż pozostawały odrębną linią. Problem komplikowała potrzeba stworzenia kursów we wszystkich kombinacjach. Oddzielne ponumerowanie ich stworzyłoby aż cztery linie, a przy ewentualnym oddzielnym oznaczeniu wyjazdów i zjazdów – osiem. Byłoby to oczywiście śmieszne, bo wszyscy wiedzą, że tak naprawdę to w Częstochowie jest tylko jedna linia, mająca jedynie pośrednie pętle. Nie znając jeszcze wówczas koncepcji uzależnienia numeru linii od krańca docelowego, zastosowałem coś innego, choć podobnego: linię numer 3, z zasady kursującą na trasie al. Wyzwolenia – Dw. PKP Raków, pozostawiając dotychczasowe przebiegi linii 1 (al. Wyzwolenia – Kucelin) i 2 (al. AK – Kucelin). W przypadku skrócenia kursu linii 3 z dworca PKP Raków do al. AK miał się on przebiegać na 2, a w sytuacji odwrotnej – 2 na 3. W roku 1997 MZK wprowadziło nowy rozkład jazdy z kursami we wszystkich kombinacjach i tu właśnie zastosowano zasadę podobną, choć linie są tylko dwie – na Dw. PKP Raków jedzie także 2. Jest to zatem nic innego, tylko system oznaczania krańca docelowego. Pasażer wie, że **jedynką** zawsze dojedzie do samego końca (do al. Wyzwolenia czy do Kucelina), **dwójka** natomiast skończy trasę wcześniej. A jakie ma dla niego znaczenie, skąd tramwaj wyruszył? Żadne, oczywiście. To fakt, że do dziś nie każdy w pełni rozumie, o co w tym wszystkim chodzi (zabrakło szerszej akcji informacyjnej), a widok tramwaju linii 2 pędzącego od Kucelina nieco dezorientuje pasażera wiedzącego, że niby **dwójką** tam nie dojedzie, ale czy nie większe zamieszanie stworzyłoby wprowadzanie czterech linii?

Na dzień dzisiejszy nie ma już kursów skróconych do al. Armii Krajowej (po siedemnastu latach dopiero poznańscy specjaliści musieli wytłumaczyć lokalnym włodarzom, że nie mają one większego sensu) i całość sieci tramwajowej w Częstochowie niczym nie różni się od kontrowersyjnego 22 i 32 w Zagłębiu. Linia numer 2 kursuje na trasie al. Wyzwolenia – Dw. PKP Raków, wraca jednak jako **jedynka**. Nikogo interesuje, czy tramwaj jedzie z Kucelina, z Rakowa, czy z zajezdni. Wszyscy cieszą się, że nie czeka ich przesiadka na następny skład w al. Armii Krajowej (bo nie wszyscy wiedzą, że taka groźba już nie istnieje). Dlatego pochwała należy się – moim zdaniem – odpowiedzialnym za analogiczny pomysł na linii 32. Mieszkańców Będzina bzik bowiem obchodzi, że kilka wozów jedzie zaledwie z Gołonogu. Do Czeladzi dojadą 22 i basta.

**Rafał Lamch**

## Tramwajem do Słubic

Chciałbym się ustosunkować do projektów linii tramwajowej Frankfurt – Słubice, opisanej w 14 numerze *Przystanku*.

Otóż po polskiej stronie linia nie ma się kończyć trójką, jak błędnie sugeruje autor. W pierwszym etapie (do około 1999 roku) mówiono tylko o odbudowie linii wzdłuż jej przedwojennego przebiegu, tj. ul. 1 Maja do stadionu. Od 1999 roku coraz więcej zwolenników ma jednak koncepcja przeprowadzenia linii przez deptak w ul. Jedności Robotniczej i dalej Wojska Polskiego w rejon obecnego dworca PKS (w wersji trzeciej jeszcze dalej, bo w rejon Urzędu Miasta za akademikami na Piłsudskiego). Za takim rozwiązaniem przemawia lokalizacja ważnych punktów w Słubicach.

Do Słubic miałyby być przedłużona jedynie linia 6, a nie 4 i 6, jak podaje autor. Linia 4 ze względu na swój przebieg do stadionu nie mogłaby być przedłużona do Słubic. Poza tym ukształtowanie przejścia granicznego nie pozwala na częstszy ruch tramwajów niż raz na 20 minut.

Na razie jednak nic nie wskazuje na chęć obydwu miast do odbudowy połączenia. Poza olbrzymią (ponad 400) ilością taksówek w Słubicach, w mie-

ście coraz bardziej widać kryzys handlu. Dodatkowo na nowo budowanym moście nie przewidziano miejsca dla tramwaju (nieoficjalnie mówi się jednak, że na moście można by położyć szyny – inne organizacje utrzymują jednak, iż konstrukcja mostu nie wytrzyma pojazdów szynowych).

Konkluzja jest taka: do czasu wstąpienia Polski do UE i likwidacji granic, nie będzie w Słubicach tramwaju. Dużo bardziej realne wydaje się nato-

miast uruchomienie linii autobusowej 990 na trasie Słubice Urząd Miejski – granica – Centrum (węzeł komunikacyjny) – Frankfurt (O) DB. Projekty takiej linii są wbrew pozorom dużo bardziej zaawansowane niż tramwaju. Dawniej mówiono, iż na przeszkodzie stoi zły stan techniczny mostu na Odrze. Teraz na Odrze stoi nowy most, a autobusu jak nie było, tak nie ma...

**Remigiusz Grochowiak**

## Nowinki z Pyrogradu

### Między przystankami

● „Głowy nie zgubiliście?” 24 sierpnia pod wieczór pewna rozradowana para wysiadła z **jedynki** na przystanku Fredry, po czym udała się na trawkę pod Operę. Tam spostrzegli brak wspólnego plecaka, który pozostawili w tramwaju. Stopiątki tymczasem odwiedziły Ogrody, Junikowo i znów toczyły się ku Ogrodom. Nieszczęsna para pojechała więc na Ogrody, gdzie wspólnie z motorniczym przeszukali skład – bez rezultatu. Z pomocą przyszedł dyżurny ruchu, który powiadomiony przez przypadkowego pasażera, jedno **jedynkowe** kółko temu obezwładnił lumpa patroszącego ten właśnie plecak. Urządowanej parze zgubę oddał ze słowami, które cytujemy w tytule.

● **Więści letniej treści z S2.** Wydział S2 chciałby ściąć GT8-658 i 665 (oba po poważnych wypadkach), jednak ostateczna decyzja będzie znana po badaniu komisyjnym. Dodajmy, że w wozie 665 drugi i trzeci człon są nienaruszone i mogłyby posłużyć do przerobienia jakiegos GT6 na GT8. Do wyjazdu na miasto jest już prawie gotowy GT8-682 – brakuje w nim tylko nowych piast do kół. Gdy zostaną sprowadzone, ujrzymy go na pyrogrodzkich torach. Cały czas nie rozpoczęto przygotowania do ruchu helmutów GT6-616 i 617. Odstawione są ponadto wozy nr 606, 613 i 615 z powodu uszkodzonych silników lub przekładni. Nietrudno się więc domyślić, że wraz z wejściem w życie zimowego rozkładu, na Madalinie po prostu zabraknie taboru do obsługi wszystkich brygad.

● **Koniec stodwójek?** Czarne chmury zawisły nad losem ostatnich poznańskich stodwójek. Wszystkim jeszcze liniowo kursującym (nr 5, 33, 34, 40, 41, 66 i 71) 23 listopada kończą się terminy dopuszczenia do ruchu i nie wiadomo, czy zostaną przedłużone przez komisję, która tego dnia przyje-

dzie z Warszawy. Być może od momentu rozpoczęcia remontu ul. Starołęckiej w ogóle nie wyjadą już na miasto. Otwartym pozostaje pytanie, czy wówczas zostaną podreperowane, czy wybebeszone w celu przewiezienia na złomowisko? Do tych hiobowych wieści dorzucmy jeszcze, że z dniem 23 lipca ze stanu skreślono przeguba nr 65.

● **A co tam z ZNT?** Cały czas odwieka się termin wystania do naprawy głównej kanciaka nr 1, który ma zostać zachowany jako wagon muzealny. Obecnie w ZNT przebywają w różnym stadium NG z modernizacją następujące (oprócz głogowskich) forteczańskie składy: 270+271, 304+305, 316+317 i 330+331. Z końcem wakacji S3 odstawi również zestaw 308+309, któremu mija termin ostatecznego dopuszczenia do ruchu.

● **Remonik holownika.** Techniczna eNka 2025 właśnie przebyła remont, co zaowocowało tym, że na S3 lorkę 2075 ciągnie teraz holownik 2047.

● **Na Pustej pełniej.** Na Pustej stoją 2 „nowe” stare ikary (nr 1502 i 1503). 1502 to dawny 1172, a 1503 to 1183. Warto zauważyć, że już trzeci ikarus ma numer 1503. Pierwszy miał taki numer autobus z 1983 r. Był on jego oryginalnym i jedynym numerem aż do kasacji w 1997 roku. Drugim ikarusem z tym numerem był przejęty z Darzyborskiej w 1998 r. ex 1755. Nie jeździł on zbyt długo z symbolem A1. I teraz ten 1503 z 1990 roku, po NG w 2001 r., powinien służyć 5–7 lat.

● **Tatry, nasze tatry...** Obecnie uruchomienie wagonów RT6N1 utrzymuje się w okolicy 5–6. 1 tatra jest póki co odstawiona, a pozostałe od czasu do czasu się pojawiają na ulicach.

● **Przetarg.** Został ogłoszony przetarg na zakup używanych wagonów GT8. Nieoficjalnie mówi się, że do Poznania mają trafić wozy tych typów, które już tu jeżdżą. Ile helmutów zostanie zakupionych? – na razie nie wiadomo.

● **Tester.** Od 21.07 na linii 74 (rzadziej na 90) testowany jest warszawski MAN NG313-3705. Autobus ma być ponoć w Poznaniu około tygodnia. Został on dostarczony do Warszawy w lipcu 2001 roku i na co dzień stacjonuje w zajezdni MZA T-7 Woronicza, w której znajduje się jeszcze 19 takich MANów (ze 100 nowych już jeżdżących po stolicy). Ciekawostką jest system kasowania biletów. Ka-

sownik ZTM-owski zostały bowiem szczelnie zabezpieczone brązową taśmą klejącą, co by nie zapchać ich naszymi biletami. Ich funkcję przejęły warszawskie dziurkacze, które prowizorycznie zamontowano nad każdym kasownikiem ZTM. Ogólnie jest niezły ubaw z kasowaniem biletów, bo w Poznaniu kasowniki dziurkacze już dawno odeszły do historii.

**Adam Biały, Tomasz Gieżyński, Tomasz Kaczmarek, Grzegorz Narkiewicz, Maciej Rudzki**

### Magazyn 995

**05.08.** Pewien bezmózgi osobnik wieczorem bez żadnej potrzeby użył miotacza gazu w dojeżdżającej do r. Rataje pszczołce 1252, obsługującej drugą brygadę linii 65. Na szczęście dowcipnisia zatrzymała policja.

**07.08.** O godzinie 7:27 5/2 (140+141), która na r. Przybyszewskiego miała skrócić w prawo w kierunku Stomila, pojechała prosto i przydzwoniła w skręcającą w stronę Górczyna 5/5 (160+159). Wykoleił się pierwszy wózek w wozie 140 i oba w 159. Na szczęście składy wjechały w tory o własnych siłach. Przerwa trwała niecałe 20 minut, podczas których bimby jadące od Junikowa kierowano w ul. Przybyszewskiego, a te z Przybyszewskiego w lewo w Grunwaldzką. Uszkodzenia były dość poważne: na lewym boku wagonu 140 można było zaobserwować ruchy górnotwórcze, zniszczeniu uległo lewe naroże; w 160 lewy bok sfaldowna się na odcinku 5 m i pogięły dolne blachy; 159 wyglądał podobnie, z tym że na około 1,5 m, ale za to miał zbitą lewą boczną szybę.

**10.08.** Czas akcji: godzina 20:36. Miejsce akcji: pętla Starołęka, zwrotnica zjazdowa. Występują: 1G-856 w roli 4/2 i dźwиг Krupp jako Główny Specjalista ds. Beznadziejnych. Scenariusz: standardowy – podjeżdżający na przystanek początkowy holender wykoleja się czwartym wózkiem. Na czele ekspedycji ratunkowej przybywa Krupp, który interweniuje. Przez 35 minut ruch odbywa się przez teren zajezdni, z wyjątkiem 10-minutowego wyłączenia napięcia w sieci, gdy Nadzór Ruchu tramwaje kieruje przez Stomil. Winnego znaleziono – było to „ciało obce w szynie”.

**12.08.** Na ul. Zamenhofs w trakcie deszczu spalili się zabezpieczenia obu przetwornic i doszło do zwarcia w 102Na-40, która jako 4/5 wybierała się na Połabską. W dotarciu na Zawady pomógł jej GT8-669 (7/1), a na S2 – holownik.

**13.08.** Wydarzenie miało miejsce na ul. Hetmańskiej nad Dolną Wildą. Wieczorem zapalił się jeden z silników w GT6-610, jadącym jako 11/2 na Zawady. Po 11 minutach został zepchnięty na S3 przez 1/12 (92+91), a następnie zholowany na S2.

**14.08.** Oberwany kloc hamulca szynowego był sprawcą 45-minutowych komplikacji na r. Śródka. To nieszczęście przytrafiło się na krzyżaku pierwszemu wózkowi helmuta 678, który jako 8/3 jechał na Miłostowo. Tramwaj uniesiono bez wyłączania

### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
<b>tramwaje</b>					
232+231	Woseba	biały	-	barwy MPK	-
602	-	barwy MPK	Lotnisko	niebieski	-
603	Bratniak	zielono-żółty	-	barwy MPK	-
<b>autobusy</b>					
1502	-	-	Bilobil	niebieski	ex-1172
1503	-	-	-	barwy MPK	ex-1183

opracował Łukasz Nowicki



napięcia w sieci, jednak zalana i zanieczyszczona zwrotnica umożliwiająca skręt z Zawad w prawo nie dała się przełożyć. To spowodowało, że tramwaje linii 1 i 4 w żaden sposób nie mogły skręcać z ul. Jana Pawła II w Wyszyńskiego.

**14.08.** Przejazd tramwajów przez skrzyżowanie ul. Zamenhofska i Piłsudskiego zablokował polonez, który wpadł na torowisko. Od 12:35 do 12:56 tramwaje tkwiły w korku. „Barykadę” usunął dopiero MPK-owski Star.

**14.08.** Na Ogradach dwoma ostatnimi wózkami wyskoczył GT8-669 (7/1). Przez pół godziny ruch odbywał się wyłącznie po małym kółku, a przez następne 25 minut, w związku z pracą Kruppcia, pętla była nieczynna i pozostałe bimby kierowano objazdami.

**16.08.** Upał rozleniwił nie tylko ludzi. Elektronicznym układem tyrystora 314+315 też się nie chce w taką pogodę pracować i rozłączają jazdę. Z tej właśnie przyczyny rzeczony skład musiał zostać zepchnięty z estakady PST na Forteczną, gdzie jako 12/8 spowodował 21-minutowe wstrzymanie. Pchaczem była 14/5 (98+97).

**19.08.** Sezon ogórkowy i wykolejeń w pełni. Na pę-

tli Dębiec raczył wyskoczyć z szyn trzecim wózkiem obsługujący 9/3 helmut 678. W czasie całego zajęcia pogięła się jedna blacha osłonowa, urwały 4 poprzeczki torów, a dalsze 3 wygięły. Poszerzył się tor środkowy, lecz aby „bilans wyszedł na zero”, zwężył się tor zewnętrzny. Od 20:40 przez godzinę linie 2, 9 i 10 kierowano objazdami. Wykolejeńca wstawił na tory Krupp. Do późnych godzin nocnych przejezdny był więc tylko wewnętrzny tor. Dopiero w nocy torowisko wyregulowano.

**22.08.** Na ul. Gołęcińskiej (za szkołą rolniczą) czółto zderzyły się dwa samochody, w związku z czym przez 35 minut wstrzymany był ruch kołowy. Zablokowane zostały dwa autobusy linii 64 i trzy 95, a 64/5 zaliczył nieużywaną pętlę Gołecin.

**22.08.** Na przejściu dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Hetmańskiej i 28 Czerwca ruszająca z przystanku 1/10 (90+89) potrafiła starszą panią, która weszła na prawy bok pierwszego wagonu przed pierwszymi drzwiami. Upadając uderzyła głową w słup sygnalizatora. Pogotowie ratunkowe przewiozło ją do szpitala. Przez 35 minut bimby kierowano objazdem przez 28 Czerwca i Królowej Jadwigi.

**22.08.** Po południu na r. Śródka rozkraczyła się jadąca na Starolekę jako 4/3 stowdwojka nr 66, wstrzymując ruch na 21 minut. Zabrakło jej rozruchu. Na S3 doturulała się pchana przez koleżanki 306+307 (4/4).

**23.08.** Dokładnie 24 godziny później jechała na Połabską, tym razem w roli 4/8. Jednak na ul. Roosevelta na kwadrans wstrzymała ruch, gdy urwał się w niej kardán przy trzecim wózku. W otwarte ramiona mechaników z S3 dotarła się jednak o własnych siłach.

**23.08.** Późnym popołudniem na r. Kaponiera wyciekł olej z „zatramwaja” T/1 (hungar 1513). Przez 10 minut nieczynny był wewnętrzny pas ruchu. Pomogli strażacy, a rozrabiakę zabrano na A1

**24.08.** Na pętli Miłostowo holender 856 (8/2) zrobił na złość swemu motorniczemu wykolejając się pierwszą osiá ostatniego wózka na krzyżaku. Nim prowadzący to zauważył, zdążył przejechać jeszcze 14 m. Wybawcą znów stał się Krupp. Wstrzymanie trwało 40 minut, zmusiło inne tramwaje do objazdów i spowodowało jeden zatramwaj do obsługi trasy Śródka – Miłostowo.

Adam Konieczka



## Wilda za rynkiem – podobno „gorsza”

Dalszą wędrówkę przez Wildę rozpoczynamy w centralnym punkcie tej dzielnicy – na Rynku Wildeckim. Z prawej do naszej trasy dołączają tory młodszej linii wildeckiej, prowadzącej od Mostu Dworcowego przez ul. Towarową i Wierzbicę, a uruchomionej 7.10.1913 r. Jazda z dworca kolejowego do południowej części dzielnicy i dalej do Dębca wymagała jednak aż do roku 1929 przesiadki przy Rynku Wildeckim. Tory na Wierzbicicach kończyły się mijanką kilkanaście metrów przed starą trasą przez Górną Wildę. Dopiero przed PeWuKą dobudowano brakujące rozjazdy i przedłużono **siódemkę** dalej, do ul. Traugutta. Łuki łączące Wierzbicę z Górną Wildą powstały już po II Wojnie Światowej dla umożliwienia połączenia... Łazarza ze Śródmieściem! Z powodu zniszczenia Mostu Uniwersyteckiego i Teatralnego tramwaj jadący z ul. Głogowskiej, aby dostać się na Św. Marcin musiał jechać przez Most Dworcowy, Towarową, Wierzbicę, Górną Wildę, Półwiejską i Podgórną. Tak do 31.03.1946 r. kursowała **szóstka**, a od 1.11.1955 do 13.05.1957 r. korzystała z tego skrętu jeszcze **czternastka** z Górczyna na Rataje, zanim nie wybudowano torowiska w ul. Królowej Jadwigi pomiędzy dworcem PKS, a ul. Półwiejską. Od tamtej pory łuki wykorzystywane są tylko awaryjnie.

Nas jednak nie interesują teraz Wierzbicę – jedziemy starą linią wildecką, pokonując zachowane w kształcie ulicy (od tego miejsca noszącej nazwę 28 Czerwca 1956) zakole dawnej drogi mosińskiej. Wzięło się ono stąd, że po naszej lewej stronie, gdzie oglądamy zespół kamienic z przełomu XIX i XX w. jeszcze w XVIII w. płynął strumyk mający swe źródła gdzieś na Łazarzu i uchodzący do Warty na Błoniach Wildeckich (Dolna Wilda). Praw-

dopodobnie droga zakręcała tu na zachód do miejscy, w którym najłatwiej było go przekroczyć.

Po prawej stronie drogi wznosiło się niewielkie wzgórze, na którym stał wiatrak. Zburzono go i zniwelowano wzniesienie dopiero pod koniec XIX w. tworząc plac targowy. W 1904 r. powstał tu ogłędany do dziś kościół ewangelicki p.w. Św. Mateusza (obecnie katolicki Marii Królowej). Masywny, neorenesansowy, z 45-metrową wieżą z hełmem wzorowanym na zwieńczeniu wieży kościoła Św. Elżbiety we Wrocławiu. Dalej, przy skrzyżowaniu z ul. Przemysłową i Sikorskiego zobaczymy jeden z najstarszych domów Wildy – narożnikowy, o konstrukcji szkieletowej. Wymienione ulice uregulowano w pierwszej połowie XX w. Wcześniej Sikorskiego była drogą polną biegnącą wzdłuż strumienia, a Przemysłowa zaledwie ścieżką. Podobny charakter miały też Czajcza prowadząca na Dolną Wildę i południowy odcinek Wierzbicę.

Strumień zasypano na początku XX w., a drogę wzdłuż niego nazwano oficjalnie Bachstrasse. I tu zaczyna się problem! Czy niemiecka nazwa upamiętniała by ciek (po niemiecku der Bach) czy kompozytora Jana Sebastiana Bacha? Po odzyskaniu niepodległości Polacy nazwali ulicę Strumykową, ale podczas okupacji zwała się oficjalnie Johann-Sebastian-Bach Strasse!

Przy rzeczce kończyły się zabudowania dawnej wsi Wilda, a ostatnimi obiektami były zabudowania folwarku, położone przy zakolu drogi mosińskiej, po jej prawej stronie. Teren folwarku ogrodzony był płotem z chrustu, wjazd prowadził przez drewniane, dwuskrzydłowe wrota. Obiekty dworskie i gospodarcze zbudowane były z drewna i gliny, a dachy miały kryte gontem. Na wprost bramy stał parterowy dwór, przedzielony przelotową sieniá wejściową, prowadzącą do pomieszczeń mieszkalnych po bokach i do ogrodu z tyłu. Na lewo od dworu znajdowała się duża stodoła, a na prawo – bliżej dzisiejszego rynku – mieluch, czyli browar ze słodownią. Do folwarku należały też cztery chałupy chłopskie, każda z niewielką stodołą i chlewikiem. Po drugiej stronie strumyka (czyli dziś na narożniku ul. Sikorskiego i 28 Czerwca 1956) ulokowała się karczma, do której wjazd prowadził bezpośrednio z głównego traktu. Kiedy na Wildę sprowadzono osadników

z Bambergu (Bambrów), otrzymali oni prostokątne parcele wzdłuż drogi mosińskiej i znanej z poprzedniego odcinka ul. Różanej. Zwykle przylegały one do traktu krótszym bokiem, z brzegu stał budynek mieszkalny zwrócony szczytem do drogi, za nim umieszczano stodołę. Wildeckie domostwa budowano z drewna lub muru pruskiego, dachy kryto słomą.

I tu powinna się zakończyć wycieczka, bo dalej już tylko pola, pola, pola... Na szczęście od lat 70 XIX w. Wilda zaczęła się rozrastać, a zabudowa obecnej ul. 28 Czerwca 1956 sięgnęła granic Dębca. Przy mijanej przez nas ul. Sikorskiego rozlokowała się w 1893 r. największa z fabryk: maszyn rolniczych, należąca do Juliusa Moegelina. Tereny tego zakładu sięgały aż do ul. Roboczej. W 1919 r. wykupiło ją Towarzystwo Akcyjne „H. Cegielski” otwierając swój „oddział II” i nie zmieniając profilu produkcji. Inne też wtedy budowano domy mieszkalne – najpierw jedno bądź dwupiętrowe, o znacznie większej powierzchni użytkowej niż wiejskie chaty, stawiane najczęściej z muru pruskiego. Jeden z nich zobaczymy za chwilę po lewej, przecinając ul. Krzyżową. Kilkanaście lat później zaczął się proces szybkiej industrializacji Wildy i szachulcowe domki zostały wyparte przez wielopiętrowe kamienice czynszowe zamieszkiwane głównie przez robotników.

Za ulicą Krzyżową znika zwarta zabudowa lewej strony ul. 28 Czerwca 1956. Jej miejsce zajmuje obszerny park z neogotyckim gmachem kliniki ortopedycznej. Budynek powstał w 1871 r., a zbudowało go zgromadzenie zakonne sióstr sercanek (Dames au Sacré-Coeur de Dieu). Obiekt składa się z trzech części – zasadniczej, równoległej do ulicy i dwóch przylegających do niego prostopadłych skrzydeł bocznych. Północne zajmował klasztor, południowe – żeńska szkoła z internatem. Już dwa lata po otwarciu placówki władze pruskie usunęły polskie zakonnice, a gmach sprzedały niemcomu ziemianinowi spod Zbąszynia – Tadeuszowi Garczyńskiemu, który urządził w nim przytułek dla starców i samotnych. W 1902 r. obok założenia klasztorowego wybudowano dwupiętrowy dom ze spadzistym dachem i strzelistą wieżyczką przeznaczony dla emerytowanych nauczycielek. Wcześniej

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

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

W sklepie „Pantera” otrzymacie bezpłatnie *Przystanek*.

podobny zakład dla weteranek edukacji mieścił się w szachulcowych domkach przy Rynku Wildeckim tam, gdzie w poprzednim odcinku oglądaliśmy aptekę Pod Koroną.

Po odzyskaniu niepodległości w zabudowaniach klasztoru ulokowały się (z inicjatywy prof. Adama Wrzoska) zakłady anatomii, antropologii i historii medycyny Uniwersytetu Poznańskiego, a sam gmach zaczęto nazywać Collegium Marcinkowskiego. W 1935 r. umieszczono tu szpital ortopedyczny kierowany przez dra Franciszka Raszeję, znanego lekarza, który zginął w 1942 r. w okupowanej Warszawie niosąc pomoc uwięzionym w getcie Żydom. Klinika mieści się tutaj do dziś, teraz nosząc imię innego sławnego lekarza – prof. Wiktora Degi przez kilkadziesiąt lat po II Wojnie Światowej kierującego placówką.

Zachodnią stronę ulicy naprzeciw szpitala zajmuje szereg kamienic zbudowany w latach 50./60., oczywiście w stylu epoki. Dawniej w tym miejscu dochodziła do naszej trasy ulica nazwana od fundatorów instytutu po stronie przeciwej. Prusacy zwali ją oficjalnie Garczynskistr., stawiając zgermanizowanego Polaka za wzór patrioty; Polacy woleli nazwę ul. Sercanek, przypominający polskie zakonnice. Dziś ta uliczka istnieje tylko na odcinku pomiędzy Umińskiego a Prądyńskiego i... znowu nosi imię Garczyńskiego!

Jesteśmy na kolejnym skrzyżowaniu: z lewej stopadłe odgałęzia się ul. Chłapowskiego, z prawej – Fabryczna, która dalej skręca coraz bardziej na południe, aż wreszcie dochodzi do ul. Hetmańskiej (a może do Traugutta? – rozpatrywaliśmy ten problem w odc. 15). Przy tej krzyżowce od 18.05.1898 r. kończyła się jednorodowa trasa tramwaju. Zaraz po jej otwarciu miejskie władze zaczęły planować jej przedłużenie do fabryk na pograniczu Wildy i Dębca, ale przemysłowcy nie byli zainteresowani partycypowaniem w kosztach budowy. **Dwójka** (wtedy jeszcze bez numeru linii, oznaczona tylko czerwonymi latarniami) dojechała do obecnych bram zakładów Cegielskiego dopiero 30.11.1906 r. Rok wcześniej powstał drugi tor na odcinku Rynek Wildecki – Fabryczna. Mimo przedłużenia trasy, mijanka przy Fabrycznej nadal była eksploatowana – od 07.12.1911 r. kończyła tu bieg **ósemka**, będąca właściwie „mutacją” **dwójki** – także jeździła z Jeżyc (tyle, że do 1915 r. z Rynku Jeżyckiego, potem, podobnie jak **dwójka** od ul. Polnej), ale nie przez Zwierzyniecką, Św. Marcin i Gwarną, a przez Most Teatralny i Fredry. Na pozostałym odcinku ich trasy się pokrywały. W 1929 r. wybudowano nową końcówkę na ul. Traugutta i przedłużono tam linie **8** oraz kończącą dotychczas na Rynku Wildeckim **7**. Stare przetoki przy Fabrycznej zostały rozebrane.

Dalszy odcinek ul. 28 Czerwca 1956 do skrzyżowania z Pamiątkową zajmują kamienice, które w pierwszych latach XX w. wyparły stąd drobne zakłady rzemieślnicze i magazyny. Po prawej, w okolicy ul. Fabrycznej mieściło się gospodarstwo Gartmana – ogrodnika posiadającego również duży sklep nasienny i dwie kwaciarnie w Śródmieściu. Z lewej, za narożną kamienicą adwokata Goebela znajdowała się restauracja z kręgielnią. Kręgle były w przedwojennym Poznaniu sportem bardzo popularnym, a poznańscy kręglarze zostali nawet zaproszeni do udziału w mistrzostwach świata odbywających się w 1936 r. równoległe z olimpiadą w Berlinie.

Osiągnęliśmy ul. Pamiątkową, w którą odgałęzia się tor prowadzący do zajezdni tramwajowej przy ul. Madalińskiego (opisana w odc. 15) Południowo-wschodni narożnik zajmuje kamienica zbudowana przez A. Palacza jeszcze w latach 80. XIX w. *Vis á vis* niej większa i nowsza, która do niedawna mieściła restaurację Metalowiec (dziś jest tu apteka). Nazwę oprotostowały w latach 80. związki zawodowe zakładów HCP – klientela lokalu należała do cokolwiek podejrzanych i „cegielszczakom” nie było w smak kojarzenie jej z pracownikami HCP. Budynek ten kojarzy się także z największą katastrofą w dziejach poznańskich tramwajów. 8 września 1993 r. o godzinie 14:47 pociąg linii **10** złożony z wagonów 105N 110+109 wjechał z dużą prędkością na zwrotnicę ustawioną na skręt (motorniczy zamierzał jechać prosto). Siła odśrodkowa przewróciła I wagon na bok, a drugi, również wykołojony, wóz dopchnął go do narożnika budynku miażdżąc całkowicie wnętrze wraz z pasażerami. Na miejscu zginęły 3 osoby, do szpitali przewieziono ponad 60, gdzie jeszcze dwie zmarły. Przyczyn wypadku do końca nie ustalono (wagon został złomowany bez przeprowadzenia dodatkowych badań na wniosek obrońcy), sąd uznał winnym motorniczego skazując go na 3 lata więzienia.

Przy pechowej zwrotnicy (w latach 50. lubity tu „wyskakiwać” doczepki skręcających wozów, szczególnie złośliwie podczas wieczornych i porannych – z linii nocnych – zjazdów, a hałas czyniony przy ich wstawianiu nie dawał spać okolicznym mieszkańcom) robimy kolejną przerwę przygotowując się do obejrzenia największej (jeszcze) Wielkopolskiej fabryki – zakładów Hipolita Cegielskiego.

Piotr Dutkiewicz

Źródła:

M. Mrugalska-Banaszak *Wilda – dzielnica Poznania 1253–1939*. Wyd. Miejskie 1999.

Z. Zakrzewski *Ulicami mojego Poznania*. Zysk i s-ka 1998.

## Czy wiecie, że...?

...obecnie najczęściej poznańskich linii tramwajowych przejeżdża przez węzeł Roosevelta / Most Teatralny / Dąbrowskiego? Aż 12 z 16 eksploatowanych przez MPK. Niewiele gorsze jest Rondo Kaponiera – 11 linii. I właśnie do Kaponiera należy rekord wszechczasów: w całej historii bimby z 27 stałych linii (numery **0–24**, **D** oraz **W**) nie pojawiały się tu tylko **18**, **23** i **W** (stała linia o tym oznaczeniu to ta z r. Starołęka do Os. ZWM w latach 1983–85). Chociaż **19** można tu było spotkać (w latach 1973–85) jedynie wieczorami i w dni świąteczne, kiedy ul. Przybyszewskiego pełniła rolę torów odstawczych dla szczytowych pociągów z zajezdni Głogowska, a **20** zawitała na rondo tylko na przełomie lat

80./90. podczas remontu torów na Przybyszewskiego i Reymonta, to właśnie ta objazdowa **20** zdecydowała o porażce w tej klasyfikacji „Teatralki”. Pozostałe linie jeździły również tam...

...w całej swej historii poznańskie tramwaje kończyły bieg na 78 końcówkach (wliczając punkty uznawane za krańcowe na pętlach ulicznych – ale bez tych, które na tablicach pojawiały się tylko w przypadku tymczasowych zmian tras)? Najwięcej linii odwiedzało Dębiec (znowu nie licząc tych, które trafiały tam podczas objazdów i awarii) – aż 11 (**2**, **3**, **4**, **7**, **8**, **9**, **10**, **12**, **14**, **18**, **20**). Niewiele gorszy jest Górczyn – 10 linii (**3**, **4**, **5**, **8**, **10**, **11**, **12**, **14**, **20** i **21**). Natomiast w jednym czasie (od 16.12.1981 do 2.11.1983 r.) na jednej pętli – Dębiec – kończyły bieg najwięcej, bo 7 linii (**2**, **3**, **7**, **9**, **10**, **18**, **20**), z czego aż trzy kursujące na Ogrody (**2**, **7**, **20**). Podobnie ciekawa sytuacja miała miejsce od 5.01.1987 do 31.12.1992 r. na Ogradach. Z pięciu odjeżdżających stamtąd linii dwie kursowały na Dębiec (**2**, **7**), a dwie do Miłostowa (**8**, **20**). Od 1.09.1992 r. ubywa jedna, ale była to (jak na złość) jeżdżąca do Starołęki **19**...

...pasażerowie narzekają często, że „dzisiaj to te tramwaje stale zmieniają trasy”? Na osłode podamy więc kilka przykładów linii, które „od wieków” kursują tymi samymi ulicami. **13** nie zmieniła swojego przebiegu od 8.10.1967 r., a i ta zmiana spowodowana była tylko wprowadzeniem jednokierunkowego ruchu w centrum. W relacji Junikowo – Starołęka jeździ od 21.07.1967 r. (otwarcie trasy od Stomila do Starołęki), a Grunwald z Nowym Miastem przez Śródmieście łączy od 18.07.1952 r. Jednak rekordzistką jest **dwójka** – od 1896 r. (a więc od czasów bimby konnej!) przewozi pasażerów z Jeżyc na Wildę i Dębiec (z przerwą w latach 1925–45), a wszystkie zmiany przebiegu trasy w tej relacji spowodowane były jedynie przedłużeniami tras (np. od HCP do Dębca) lub likwidacją niektórych odcinków (Wrocławska, Półwiejska). Trasę identyczną z obecną pokonuje od 12.11.1972 r. Inne „długowieczne” linie to **6** (bez najmniejszych zmian od 27.07.1975 r.) i **4** (od 11.06.1978 r., choć wcześniej przez 46 lat, od 1925 do 1971, łączyła Górczyn z Dębciem).

Piotr Dutkiewicz

### 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, Bartosz Mazur, Magdalena Murawska,

Michał Musiał, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki,

Marcin Pejski, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Natalia

Rychlewicz, Olaf Skrzymowski, Andrzej Soczówka,

Sebastian Staschiok, Marcin Stiasny, Tomasz

Szydłowski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utraczi

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.