

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 17 (17)
10 września 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Z kraju i ze świata

■ **Białystok (autobus).** Koniec remontu ul. Braniczkiego – linie 1, 2, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 24 i 101 wracają na swoje stare trasy. Od 2.09. obowiązują też nowe rozkłady jazdy (zwiększono częstotliwość kursowania niektórych linii oraz rano dodano kursy na wybranych liniach). Na linii 2 znów kursują same wozy przegubowe (nie licząc kursów dodatkowych).

■ **Bydgoszcz (autobus).** 19.08. uruchomiono nową pospieszną linię autobusową 93: Zygmunta Augusta – Dworcowa – Fredry – Mazowiecka – Pomorska – Cieszkowskiego – Gdańska (z powrotem: Świętojańska – Hetmańska – Sobieskiego – Warszawska) – Mickiewicza – Ogińskiego – Moniuszki – Curie-Skłodowskiej – Łęczyska – Kamienna – Fordońska – Rejewskiego – Akademicka – Korfanteo – Twardzickiego – Pelplińska – Os. Tatrzańskie. Linia kursuje tylko w dni robocze co pół godziny. Obsługa – 12-metrowe volvo z zajezdni Szajnochy.

■ **Bydgoszcz (autobus).** 23.08. ruch kołowy na ul. Grunwaldzkiej w obu kierunkach skierowano pod nowy wiadukt kolejowy, co umożliwi remont jezdnii pod starym wiaduktem. Uroczyste otwarcie całego „węzła zachodniego” nastąpi 15.09., skutkiem czego zmianie ulegną trasy autobusów 51 i 58. Linia 51 kursować będzie cały dzień, 7 dni w tygodniu ul. Grunwaldzką, Koronowską, Krajeńską, Wiejską, Deszczową (ul. Koronowska i Wiejska staną się ulicami dwukierunkowymi). Linia 58 w obu kierunkach pojedzie nową, dwujezdniową ul. Nad Torem.

■ **Bydgoszcz (autobus).** PKS Bydgoszcz jako pierwszy przewoźnik w mieście wykorzystał nowo otwarte połączenie ul. Artyleryjskiej i Zygmunta Augusta przedłużając linię 307 do dworca PKP. Od dnia 2.09. jej pełna trasa wygląda następująco: Kapuściska – Wojska Polskiego – Hubala-Dobrzańskiego – Planu 6-letniego – Kazimierza Wielkiego – Łęczyska – Curie-Skłodowskiej – Bałtycka – Kamienna – Artyleryjska – Zygmunta Augusta – Dworzec PKP (z powrotem: Dworcowa – Fredry – Warszawska). Przystanek końcowy znajduje się przy skrzyżowaniu Zygmunta Augusta / Langiewicza, przed starą zajezdnią tramwajową.

■ **Bytom (autobus).** Ampex – firma przewożąca z Bytomia jeżdżąca na zlecenie MZKP Tarnowskie Góry wyremontowała kolejnego (piątego) jela M11. Najnowszy, 728 (nr kasownika), różni się od pozostałych przede wszystkim innym układem siedzeń i uchwyty. Przy środkowych drzwiach wprowadzono rzeźnię bardzo podobną do tej w gniocie, jest nawet pionowa „deska do prasowania”. Wzdłuż tylnej ściany zostały umieszczone 3 pojedyncze

siedzenia. Pachnący nowością autobus żółtego koloru można spotkać m.in. na linii 158 łączącej Tarnowskie Góry z Zabrzem.

■ **Bytom (autobus).** Wyżej wspomniana firma Ampex, realizująca usługi także w ramach transportu komunalnego w GOP-ie już od ponad dziesięciu lat, wyremontowała swój kolejny autobus. Tym razem na warsztat trafił jela M11 pochodzący z Legnicy. Podczas remontu m.in. gruntownie odmieniono układ wnętrza montując siedzenia wzdłuż tylnej ściany autobusu i urządzając „rzeźnię” naprzeciw środkowych drzwi. Obicia foteli zostały stonowane, granatowy kolor. Ponadto, bus zmienił piecierzenie z kremowo czerwonego w żółte.

■ **Elbląg (tramwaj).** 31.08. oddano do użytku nowo wybudowane torowisko tramwajowe w ciągu al. Pułkownika Dąbka. Tego dnia zostały uruchomione dwie nowe linie tramwajowe: 4 Ogólna – płk Dąbka – Królewiecka – Pocztowa – 1 Maja – 3 Maja – Grunwaldzka – Druska; 5 Ogólna – płk Dąbka – Królewiecka – Pocztowa – 1 Maja – Bema – Saperów. Trasy dotychczas kursujących linii (1, 2, 3) nie uległy zmianie. Linia 4 kursuje codziennie co około 10–20 minut, natomiast linia 5 tylko w dni robocze co 20 minut. W dniu otwarcia nowej trasy pasażerowie mogli skorzystać z bezpłatnych przejazdów liniami 4 i 5 w godzinach od 11:30 do 15:00. Dla przetestowania nowego układu linii tramwajowych w dzień otwarcia (sobota) obowiązywały wyjątkowo rozkłady dla dnia powszedniego. Tego samego dnia na ulice Elbląga wróciła po remontowej przerwie linia tramwajowa 3. W związku z tym, że zdecydowano się oznaczyć nową linię tramwajową jako 5, dotychczasowa linia autobusowa o tym samym numerze została przenieumerowana na 19. Nowy układ pozwolił ograniczyć komunikację autobusową. Ograniczono i wprowadzono zmiany oraz korekty w rozkładach jazdy linii autobusowych: 6, 8, 9, 13, 18, 19. Liniom 6 i 13 zmieniono trasy. Dla linii 6 trasa w kierunku do Łódzkiej, od ul. Łęczyskiej przebiegać będzie ul. Rawską, Grunwaldzką, Grottera do Łęczyskiej, a dalej bez zmian. Linia 13 została wydłużona do pętli Łódzka przez Odrodzenia – Dworzec – Łódzka.

■ **Gorzów Wilk. (autobus, tramwaj).** W dniach 24–26 sierpnia trwał doraźny remont torowiska ul. Chrobrego / Wybickiego / Jagiełły. Generalny remont związany z przebudową torów na odcinku od skrzyżowania ul. Sikorskiego i Chrobrego aż za Kino Słońce planowany jest na wiosnę 2003 roku. W związku z powyższym oraz z koniecznością zamknięcia części skrzyżowania dla ruchu pojazdów „gumowych”, MZK Gorzów wprowadziło następujące objazdy dla autobusów:

- 113, 121, 122: Pegaz – Matejki – Myśluborska – Al. Konstytucji 3 Maja – Orłąt Lwowskich – Sikorskiego – Chrobrego – Jagiełły i dalej po stałych trasach;
- 117, 130, 131: Jagiełły – Dzieci Wrzesińskich – Sikorskiego – Kos. Gdyńskich – Estkowskiego i dalej po stałych trasach;
- 124, 224: Pegaz – Matejki – Kos. Gdyńskich – Estkowskiego – Orłąt Lwowskich – Sikorskiego – Chrobrego – Jagiełły i dalej po stałych trasach;
- 126: Myśluborska – Al. Konstytucji 3 Maja – Orłąt Lwowskich – Sikorskiego – Chrobrego – Jagiełły i dalej po stałej trasie;
- 127: Marcinkowskiego – Staszica – Fredry – Matejki – Kos. Gdyńskich – Estkowskiego – Orłąt Lwowskich – Sikorskiego – Chrobrego – Jagiełły i dalej po stałej trasie;
- Z: Myśluborska – Marcinkowskiego – Staszica – Fredry – Matejki – Kos. Gdyńskich – Estkowskiego – Orłąt Lwowskich – Sikorskiego – Chrobrego – Jagiełły i dalej po stałej trasie.

Na czas remontu zawieszono zostało kursowanie linii tramwajowych nr 2 i 3, a w zamian uruchomiono autobus za tramwaj oznaczony jako T-2 (Orłąt Lwowskich – Al. Konstytucji 3 Maja – Estkowskiego – Kos. Gdyńskich – Borowskiego – Mieszka I – Kazimierza Wielkiego – Żółkiewskiego – Puszkina – Czarnieckiego – Os. Piaski) i kursujący przez cały dzień z 10-minutową częstotliwością, podobnie jak linia tramwajowa nr 1.

■ **Kraków (autobus).** Od 31.08. do odwołania, z powodu budowy kanalizacji, zmieniono trasy następujących linii autobusowych:

- 118: Nowy Kleparz – Wrocławska – Wybickiego – Łokietka – Makowskiego – Conrada – Jasnogórska – Chełmońskiego – Ojcowska – Bronowice Wielkie;
- 120: Nowy Kleparz – Prądnicka – Dr Twardego – Wybickiego – Łokietka – Batalionu Skala AK – Wyki – Pachońskiego – Łokietka – Gaik – Tonie – Jasnogórska – Bronowice Wielkie – Ojcowska – Chełmońskiego – Jasnogórska – Armii Krajowej – Balińska – Bronowice Nowe;
- 121: pl. Centralny – al. Jana Pawła II – al. Pokoju – ul. Centralna – Nowohucka – Ciepłownicza – Isep – Na Załęczu – Łęg;
- 158 kursuje do starej pętli przy ul. Rącznej.

■ **Kraków (tramwaj).** Od 31.08. na swoje stałe trasy wróciły linie tramwajowe 3, 9, 11, 13 i 24.

■ **Opole (autobus).** Pasażerów linii 11 czeka powtórka z rozrywki. Od 2.09. przez dwa tygodnie busy tej linii jeżdżą ponownie objazdem ul. Brzozową, Pużaka, Oleską i Mikołajczyka. Przypominamy, jedenastka jeździła już tędy przez kilka pierwszych

miesiący tego roku (patrz: *Przystanek* nr 8). Utrudnienia spowodowane są dokończeniem remontu kanalizacji na ul. Wiejskiej.

■ **Opole (autobus).** Długo zapowiadane zamknięcie dla autobusów wiaduktu nad stacją PKP Opole Główne w ciągu ul. Struga stało się faktem. Od 27.07. jeżdżące tamtędy linie MZK 1, 12 i 14 skierowane zostały objazdami. W kierunku centrum 12 i 14 z Al. Przyjaźni kierują się przez przejazd kolejowy w ul. Jagiellonów (tak jak linia 7). **Jedynka** stałej trasy trzyma się dalej – do przystanku Marka z Jemielnicy-OZKS. Następnie przejeżdża przez tor w okolicy ul. Struga i cofa się do ul. Jagiellonów. Następnie – już wszystkie 3 linie razem – jadą Obrońców Stalingradu, Plebiscytową, 1 Maja i na Reymonta wracają na stałe trasy. W kierunku do Groszowic od Kołłątaja jadą Reymonta, Armii Krajowej (tak jak linia 4) i od Jagiellonów tak jak w kierunku przeciwnym. Według MZK czas przejazdu objazdem trwa około 7 minut dłużej, w praktyce bywa nawet 20. Realizacji nie doczekał się „wariant warszawski” polegający na przejściu pieszym przez rozpadający się wiadukt. Utrudnienia potrwają aż do wybudowania nowego wiaduktu. Optymistycznie patrząc, można się tego spodziewać w roku 2004.

■ **Opole (autobus).** Od 2.09. obowiązuje ponownie zimowy rozkład jazdy. Na trasy powróciły wszystkie zawieszane na wakacje kursy. Ponadto, MZK zaserwowało pasażerom nowe danie – linię H. Zapewnia ona dojazd mieszkańcom Grotowic i Groszowic do Wojewódzkiego Centrum Medycznego na ul. Witosa. Trasa wiedzie ul. Jagiellonów i Głogowską. Nową linię obsługuje jedna brygada, wykonując 12 kółek z częstotliwością 80 minut. W pierwszych dniach obsługę zapewniał MAN NL222-205, mimo iż w rozkładach kursy nie są oznaczone jako niskopodłogowe. Jak można się było spodziewać po jedynej opolskiej linii nie zahaczającej nawet o centrum, frekwencja była raczej mizerna. H kursuje wyłącznie w dni robocze.

■ **Opole (bilety).** Okazuje się, że cuda się zdarzają, a nawet lubią się powtarzać. Od 1.09. bowiem ponownie tanieją bilety sprzedawane przez kierowców w opolskich autobusach. Tym razem padło na bilety za przejazd poza granicami miasta Opola. I tak bilet normalny tanieje z 4,40 zł do 3,60, a ulgowy ustawowy z 2,20 zł na 1,80. Od sierpnia wszystkie busy MZK Opole wyposażone są w kasy fiskalne.

■ **Penza (trolejbus).** 29.08. w tym rosyjskim mieście spalił się trolejbus linii 10. Wnętrze pojazdu spłonęło całkowicie. Do tragedii nie doszło tylko dzięki małej ilości pasażerów i zdecydowaniu kierowcy, który niezwłocznie wyłączył prąd i przystąpił do gaszenia pożaru.

■ **Radom (autobus).** Kilkanaście miesięcy temu wyremontowano i przebudowano ul. Jana Pawła II na osiedlu Ustronie. Jednak, żeby nie było zbyt różowo, drogowcom coś wtedy nie wyszło i w ramach gwarancji zabrali się do poprawek. 21.08. o godzinie 21:30 zamknęli wschodnią jezdnię ul. Jana Pawła II i nie otworzyli jej aż do godziny 5 rano 23.08. Kursujące tą ulicą linie 3, 4, 9, 21, 23, 25 i 102 musiały w obydwu kierunkach zadowolić się jezdnią zachodnią. Jakby tego było mało, to dwa stałe przystanki Jana Pawła II / Sandomierska w kierunku r. Dmowskiego zastąpiono jednym i do tego tymczasowym. Sam przystanek, nie zrażony całą sytuacją przycupnął na wysepce rozdzielającej jezdnie naprzeciw kwiatami. Równo tydzień później, 30.08., drogowcy zamknęli sąsiednią jezdnię

ul. Jana Pawła II. Od 21:30 do około 5 rano 1.09. ruch odbywał się tylko wschodnią jezdnią.

■ **Radom (autobus).** 28.08. MZDiK uruchomił kolejne punkty sprzedaży biletów. Punkt firmowy obok przystanku Traugutta / Dworzec PKP (na miejscu starego kiosku stanął nowy, trochę większy pawilonik) jest czynny od poniedziałku do soboty w godzinach 7:00–19:00, a w niedziele w godzinach 8:00–16:00. Ponieważ ma to być główny punkt MZDiK-u w centrum miasta, to w dwóch kasach dostępne są w nim wszystkie rodzaje biletów. Dla chętnych kasy wystawiają faktury. Ponadto w osobnym okienku można zamęczać pracowników wszelkimi pytaniami na temat radomskiej komunikacji, na które oni powinni (przynajmniej w części dotyczące spraw aktualnych) znać stan rzeczy. Oprócz punktu na Traugutta, MZDiK uruchomił kolejne trzy, w których można kupić znaczki do biletów sieciowych. Są to kioski Ruchu przy ul. Daszyńskiego 5 i Młodzianowskiej 154 oraz sklep Ruchu w markecie Leclerc. Żeby tak jeszcze bilety okresowe były dostępne w każdym kiosku... Ale to już jest inna bajka, którą Wam opowiemy, gdy staniecie się dorośli...

■ **Radom (autobus).** 31.08. zmieniły się rozkłady jazdy linii 1–5, 7–9, 11, 13–15, 17, 23, 26 i F. W większości MZDiK przywrócił częstotliwości kursowania obowiązujące na tych liniach przed wakacjami. Wyjątkiem są linie 3–5, 14, 17 i 23, na których w godzinach 16:30–19:00 w dni powszednie częstotliwość spadła do 30 minut. Na liniach 7 i 9 pierwsze kursy w dni powszednie są wykonywane wcześniej niż dotychczas. Linia 15 w dni powszednie dalej ma wakacje: utrzymany zastał rozkład z miesięcy letnich i w chwili obecnej nic nie wskazuje, że ulegnie to zmianie. Linia 26 na stałe straciła kursy oznaczone literą „W” (nie wykonywane w okresie wakacji). Na liniach 6, A i B z kolei kursy oznaczone literą W (znaczenie identyczne jak w przypadku 26) zostały przywrócone.

■ **Radom (autobus).** Przed wakacjami oddano do użytku nowy fragment ul. Bulwarowej. Łączy on osiedla Halinów i Wośniki. Logicznym i uzasadnionym wydawało się wydłużenie linii 8 tak, aby – zamiast kończyć na Halinowie – jechała dalej, aż do Wośnik. Jednakże MZDiK zarzeknął się, że nie ma tzw. pieniędzy na takie ekstrawagancje i trasy **ósemki** nie zmieni. Minęło trochę czasu, MZDiKowcy przemyśleli sobie to i owo i zmieklili. Od 31.08. linia 8 dojeżdża ul. Bulwarową i Wośnicką do osiedla Wośniki. Żeby jednak ludziom z Wośników mógłby się nie pomieścić na raz na pętli Os. Wośniki, zmieniono lokalizację przystanków końcowych dla dojeżdżających tam linii. 8 zastąpiła 13 i wraz z 16 zatrzymuje się na dotychczasowym przystanku końcowym, a 13 podjeżdża na nowe miejsce. Jej końcówka zlokalizowana jest na nowej jedni obok garaży.

■ **Radom (autobus).** Kolejną linią, która wydłużyła swą trasę jest 23. Dokładniej rzecz biorąc od 31.08. urosł jej podmiejski ogonek. Autobusy kursujące na tej linii dojeżdżają wybranymi kursami w dni powszednie i wolne od pracy do nowej pętli Zenonów (w gminie Kowala). Na nowym odcinku trasy uruchomiono przystanek Sołtyków (w kierunku

Zenonowa). W przypadku linii 8 i 23 zmiany tras spowodowały również zmiany rozkładów. Swoją drogą inwencja MZDiK-u w tworzeniu wariantowych rozkładów jazdy jest chyba nieskończona.

■ **Radom (autobus).** Nowego przystanku dorobiła się także linia 11. Od 31.08. zmierzając w kierunku Idaliny zatrzymuje się dodatkowo w miejscu zwanym Dworzec PKP. Do tej pory wyglądało to tak, że 11 jechała od strony Borek ul. Poniatowskiego, skręcała na plac Dworcowy, objeżdżała go dookoła, z powrotem wjeżdżała w ul. Poniatowskiego, przejeżdżała jeszcze kilkadziesiąt metrów i dopiero miała przystanek (Poniatowskiego / Dworzec PKP). Pasażerom się to raczej średnio podobało, więc wymogli na MZDiK-u dodatkowy postój 11 bezpośrednio na placu Dworcowym.

■ **Radom (autobus).** Jak już wcześniej było w *Przystanku* podane, Radom dorobił się linii turystycznej. Linia o numerze 30 (taryfa miejska) pojawiła się na radomskich ulicach 31 sierpnia i 1 września. Zobaczymy ją także 14, 15, 21, 22, 28 i 29 września. 7 i 8 września z okazji Air Show linia nie będzie kursować. Linią powstała tylko autobusowa na niej kursującego obsługuje, oczywiście, piętrowy MAN SD202. Radomskie MPK wydzierzało go z Jaworzna. Autobus odjeżdża z przystanku Dworzec PKP o każdej pełnej godzinie od 10 do 16 włącznie i jedzie następującą trasą: Beliny-Prażmowskiego – 25 Czerwca – Sienkiewicza – Mickiewicza – Traugutta – Żeromskiego – Malczewskiego – Kelles-Krauz – 25 Czerwca – Żeromskiego – Szklana – Struga – 11 Listopada – Zbrowskiego – Paderewskiego – Sempołowskiej – Rapackiego – Chrobrego – 11 Listopada – Szarych Szeregów – Mireckiego – Limanowskiego – Narutowicza – Traugutta – Beliny-Prażmowskiego – Dworzec PKP. Na trasie uruchomiono przystanki Szklana / Olsztyńska oraz Szarych Szeregów / Warszawska.

■ **Radom (autobus).** Skróciły się szkolne wakacje, w związku z czym MZDiK uznał, że ludzie już nie będą jeździć nad zalew w Domaniowie. Postanowił w związku z tym zlikwidować weekendowe kursy linii C, które dojeżdżały nad wodę. Ostatnim dniem kiedy można było spotkać autobus miejski na piaszczystej pętli przy domaniowskim zalewie był 1.09. Od 7.09. autobusy linii C wszystkie kursy wykonują do pętli Przytyk (przy Urzędzie Gminy). Jednocześnie zmieniono godziny odjazdów z przystanków końcowych. Czy i od kiedy w przyszłym roku linia C dojeżdże do zalewu w Domaniowie, tego jeszcze nikt nie wie.

■ **Ruda Śląska (autobus).** Otwarcie w Rudzie Śląskiej centrum handlowego Tesco pociągnęło za sobą niewielkie zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w tamtych okolicach. Z dniem 7.09. dla linii 155, 230 i 255 został wprowadzony nowy przystanek Ruda Tesco (podjazd pod centrum handlowe w godzinach jego otwarcia). Uruchomione również zostały od tego dnia trzy bezpłatne linie:

- **S-11**, kursująca po trasie: Ruda Tesco – 1 Maja – Solidarności – Halemba Pętla;
- **S-12** kursująca po trasie okrojonej: Ruda Tesco – 1 Maja – Zabrzańska – Dworcowa – Goduli – pl. Niepodległości – Goduli – Bytomska – Grunwaldzka – Hłonda – Huloka – Królowej Jadwigi – Orzegowska – Piastowska – Wolności – 1 Maja – Ruda Tesco;
- **S-13** kursująca po trasie okrojonej: Ruda Tesco – 1 Maja – Czarnoleśna – Niedurnego – Odrodzenia – Katowicka – 11 Listopada – Siekiela – Gwa-

recka – Górnosłaska – Katowicka – Odrodzenia – Niedurnego – Czarnoleśna – 1 Maja – Ruda Tesco.

Linie te wykonują po trzy kursy dziennie, powiązane są obiegami jednego wozu i zatrzymują się tylko na niektórych przystankach. Przewoźnikiem jest obecnie PKM Bytom Sp. z o.o.

■ **Sosnowiec (autobus).** W związku z wycinką drzew w Sosnowcu na ul. Wojska Polskiego od 19 do 31.08. autobusy linii **18, 35, 150, 160 i 926** kursowały zmienionymi trasami – **18, 150, 160 i 926** trasą objazdową przez ul. Wygoda i Powstańców, a **35** przez ul. Powstańców.

■ **Szczecin (autobus).** Od 1.09. zmieniła się trasa linii **73**. Zamiast klimatycznej i szybkiej trasy przez las po dość wąskiej, ale dobrze utrzymanej ul. Żuka (dawniej Zdunowska), autobusy skręcają z Szosy Stargardzkiej w lewo o 180 stopni w ul. Przylesie. Trasa początkowo wiedzie również przez las, obok nielicznych zabudowań, wąską ulicą z nawierzchnią z asfaltu lub płyt betonowych, a na krótkim odcinku za dość oryginalnej, acz nierównej przekładanki płyty betonowe / bruk. Dalszy odcinek ul. Przylesie przebiega przez zabudowany obszar osiedla Sławocieszce, następnie autobus jedzie ul. Przytorze w pobliżu przystanku kolejowego Szczecin-Zdunowo, skręca w ul. Żuka, a potem w ul. Sokołowskiego. Przystankiem końcowym jest obecnie Zdunowo Szpital. Ponieważ czas przejazdu wydłużył się z 25 do 30 minut, częstotliwość w godzinach pozaszczytowych zmniejszyła się z 30 do 35 minut. Natomiast po kilkumiesięcznej przerwie, w godzinach szczytu powróciła na linię **3** jedna brygada, zwiększając częstotliwość do 25 minut. Ewentualnie w skali miasta jest fakt, że szczyt komunikacyjny obowiązuje także w dni świąteczne! Zmiany te niestety spowodowały całkowite rozbitcie dotychczasowej synchronizacji z linią **62**, która mając ten sam przystanek początkowy (Basen Górnicy), taki sam czas przejazdu i częstotliwość oraz położony po drugiej stronie linii kolejowej przystanek końcowy, kursowała na przemian z linią **73**. Trasa nocnej linii **516** jak na razie nie zmieniła się, a więc jest ona jedyną kursującą po długim, leśnym odcinku ul. Żuka.

■ **Szczecin (autobus).** W dniach 25–27.08., z powodu zamknięcia dojazdu do mostu Cłowego od strony centrum, autobusy linii **56, 62, 79, 517** kursowały przez most Pionierów Miasta Szczecina i ul. Eskadrową. Również przez nowy most, „na skróty” (omijając fragment Eskadrowej), jeździły linie **73, 511, 514, 515**.

■ **Szczecin (autobus).** 9.09. została uruchomiona nowa linia **57bis** kursująca po trasie z Kołłątają do ul. Poznańskiej na Warszawie przez zmodernizowane ul. Krasieńskiego i Duńską. Nowa trasa na Warszawę jest znacznie krótsza od dotychczasowej przez ul. Bandurskiego, którą kursuje linia **57**. Dla obu linii ustalono częstotliwość 20-minutową przez cały dzień.

■ **Szczecin (autobus).** Po kilkumiesięcznej przerwie spowodowanej wypadkiem, na ulice powrócił MAN NL222-3014.

■ **Szczecin (tramwaj).** Zajezdnia Pogodno w ramach sąsiedzkiej pomocy nadal obsługuje niemierzyńską brygadę **12/1**, natomiast **12/8** przejął z powrotem Niemierzyn. Wszystko, oczywiście, bez zmian w oficjalnych rozkładach.

■ **Szczecin (tramwaj).** 4.09. uruchomiono nowe przystanki tramwajowe o nazwie Sikorskiego dla linii **8**, położone przy oddanym do użytku w ubie-

głym roku rondzie Ojca Siwka (dawne skrzyżowanie Sikorskiego / Kordeckiego / Bohaterów Warszawy). Także od ubiegłego roku ciągnęła się afera, którą spowodował projektant ronda. „Nie zauważył” on drzew rosnących bardzo blisko torów. Z tego powodu na uruchomienie przystanków nie wyraziła zgody Policja. Przepychanki z różnymi instytucjami trwały ponad pół roku; ostatecznie wszystkie wyraziły zgodę na wycięcie trzech, rzekomo najbardziej przeszkadzających klonów. Na kilka tygodni wycinkę udało się jeszcze wstrzymać mieszkańcom osiedla (i nie tylko). W końcu jednak również Rada Osiedla Turzyn, w zamian za obiecywane nowe nasadzenia, zgodziła się na wycięcie drzew. Całą sprawę należy uznać za jeden z największych skandali tego roku. Drzewa rosnące w podobnej, niewielkiej odległości od torów można spotkać jeszcze na kilku przystankach i nikt nie robi z tego problemu. Dodajmy do tego aroganckie wypowiedzi przedstawicieli ZDiTM oraz zapowiedź likwidacji przystanków Osiedle Akademickie z powodu przebudowy skrzyżowania ul. Sikorskiego i Ku Stołcu. Wraz z uruchomieniem nowych przystanków, zlikwidowano jednokierunkowy przystanek Bema, natomiast Osiedle Akademickie pozostawiono w spokoju.

■ **Szczecin (tramwaj).** W Zajezdni Pogodno ponownie rozłączono 3 składy stópatek połączone zaraz po rozpoczęciu wakacji. Zastępy solówek wzbogaczyły się o 105N-671 i 658, 105Na-732 i 739 oraz 105N2k-789 i 790. Pozostałe solówki obecnie kursują na liniach **1 i 9** (przez wakacje były urlopowane).

■ **Szczecin (tramwaj).** Pod koniec sierpnia odstawiono w Zajezdni Niemierzyn kolejną doczepę z Frankfurta o numerze 553. W ruchu pozostała już tylko jedna – nr 551, która kursuje w składzie z GT6-508. Ten stan jednak będzie trwał najpóźniej do końca roku, tak więc na uwiecznienie doczepy w ruchu pozostało niewiele czasu.

■ **Szczecin (wakacje rozkładowe).** Skończyły się wakacje w komunikacji miejskiej. Do jesienno-zimowych rozkładów jazdy powróciły linie **1, 7, 8, 9, 54, 61, 103**. Odwieszono zostały linie **4, 68, 72, 109, D i E**, a w zimowy sen zapadła linia wakacyjna **D61**.

■ **Tychy (autobus).** Na czteromiesięczny okres próbny (2.09.–31.12.) została uruchomiona przez MKZ Tychy nowa linia mikrobusowa **J** w Mikołowie. Mikrobus będzie kursował od pętli na Recie Śmiłowickiej ulicami: Konopnickiej, Reta, Skalna, Gliwicką (z wjazdem pod hipermarket Auchan), Wyzwolenia, Prusa (dworzec PKP), św. Wojciecha, Plebiscytową, Kościuszki do pętli na Jamnie. Linia ta łączy z centrum Mikołowa dzielnicę Reta Śmiłowicka i Jamna, o co już dawno upominali się ich mieszkańcy. Będzie ją obsługiwała firma A. Gaschi z Mikołowa, która ma już doświadczenie w podobnych działaniach – wozi pasażerów liniami mikrobusowymi **K i M**. Mikrobus kursuje w dni robocze od godziny 5 do 15 średnio co 1,5 godziny. W ogóle trzeba przyznać, że linie mikrobusowe stają się powoli specyfiką tyskiej komunikacji – powstało ich już łącznie dziewięć. Wynika to zresztą z charakteru okolic Tychów – dużej liczby rozrzuconych osiedli, do których nie dojedzie się autobusem, gdyż do najbliższego przystanku jest niejednokrotnie bardzo daleko.

■ **Tychy (autobus).** W związku z niezakończonym naprawą jelicza M181-214 należącego do PKM Tychy, rozszerzone zostały ograniczenia

w obsłudze linii **1** przez niskopodłogowe przegubowce. W soboty linia ta nie jest obsługiwana przez taki tabor w ogóle, a w dni robocze – do godziny 16 (wcześniej do 12). W zamian będą jeździć ikarusy 280. Powodem rozszerzenia ograniczenia jest także „odwieszenie” dwóch kursów linii **33** między godzinami 12 i 16, które były zawieszane w okresie wakacji, a które są również obsługiwane niskopodłogowym przegubowcem. Trzeba bowiem podkreślić, że w dyspozycji PKM Tychy pozostał już tylko jeden taki autobus – o numerze taborowym 225 (również M181).

■ **Tychy (trolejbus).** Po długim oczekiwaniu, ale zgodnie z planem, został oddany do użytku 1,2-kilometrowy odcinek sieci trakcji trolejbusowej, biegnącej wzdłuż ul. Jana Pawła II. Możliwe zatem stało się w dniu 2.09. uruchomienie nowej linii trolejbusowej **E**. Jej trasa jest następująca: od dworca PKP trolejbus jedzie ulicami: Budowlanych (powrót przez Burschego, Andersa), Edukacji, Grota-Roweckiego, Jana Pawła II, Wyszyńskiego, Armii Krajowej, Sikorskiego do pętli na Paprocanach. Ceremonia otwarcia nowej linii odbyła się 2.09. o godzinie 10:00 na ul. Jana Pawła II. Obecni byli dyrektor MKZ Tychy i dyrektor TLT. Przez cały dzień przejazd linią **E** był bezpłatny. Linię obsługuje na razie standardowy jelicz z zajezdni TLT, lecz jeżeli wszystko dobrze pójdzie, to w listopadzie na **E** pojawi się Trollino. Trolejbus kursuje w dni robocze i soboty co godzinę od 9 do 14 (soboty) lub do 18 (dni robocze). W związku z powyższym 2.09. zlikwidowano linię autobusową **E** kursującą po identycznej trasie.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z uroczystym Apielem Poległych przy pomniku AK Powstańców Oddziałów Specjalnych Jerzyki w wieś Pocięcha w Puszczy Kampinoskiej, w dniu 1.09. została uruchomiona linia cmentarna **281** na trasie: (Warszawa) Pl. Wilsona – Słowackiego – Marymoncka – Pułkowa – (Łomianki) Kolejowa – (Dziekanów) Kolejowa (w wybranych kursach: Kolejowa – Konopnickiej – zawrotka przy szpitalu dziecięcym) – Kolejowa – droga nr 7 – droga do Palmir – (Palmiry) Cmentarz – Pocięcha. Linia kursowała w godzinach 8:00–18:30 z częstotliwością co 40 minut. Jako ciekawostkę podajemy, że jeden z trzech obsługujących ją autobusów (jelicz M121M-4864) podczas zawracania na leśnym dukcie w Pocięszce zakopał się w piachu. Kilukrotnie powtarzane próby wydostania się z pułapki nie przyniosły efektu. Wreć przeciwnie – przedni pomost autobusu praktycznie oparł się o leśne podłoże. Sytuacja wydawała się beznadziejna. Całe szczęście, że przy pomniku trwał jeszcze Apel Poległych i stał wojskowy star. Żołnierze użyczyli saperkę pracownikom Nadzoru Ruchu MZA, którzy przy jej pomocy odkopali koła. Przydatne okazały się także gałęzie, które utwardziły piaszczyste podłoże. Następnie przy pomocy kilku przypadkowych osób udało się „rozbujać” i wypchnąć „gniota” z pułapki. Na szczęście autobus nie złapał opóźnienia i planowo o godzinie 12:30 wyruszył w kierunku Warszawy.

■ **Warszawa (autobus).** Od dnia 2.09. linia **148** została wycofana z krańca Huta i skierowana od skrzyżowania Kasprzowicza / Przy Agorze ulicami: Przy Agorze, Marymoncką, Pułkową, Dzierżoniowską, Żubrową, Wóycickiego do krańca Cm. Północny-Brama Gł.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z budową kanalizacji sanitarnej w ul. Narcyzowej, od dnia 3.09. do odwołania (do około 10.09.) dla linii auto-

busowych **115** i **322** obowiązywały następujące trasy zastępcze:

- linia **115** od skrzyżowania Walcownicza / Bystrzycka do skrzyżowania Walcownicza / Narcyzowa kursowała w obu kierunkach bezpośrednio ul. Walcowniczą;

- linia **322** od przejazdu kolejowego wschodnią jezdnią ul. Patriotów – Ochoczą – Bystrzycką i dalej stałą trasą w kierunku krańca Falenica.

■ **Warszawa (autobus)**. W związku z uroczystą mszą polową w Truskawiu przy pomniku Ofiar Wojny, w dniu 3.09. w godzinach 16:00–18:00 trasy linii podmiejskich **708** i **714** były skrócone od strony Warszawy do starej pętli zlokalizowanej bezpośrednio przy wjeździe do miejscowości Truskaw. W tym czasie uruchomiono tymczasowy przystanek krańcowy Parkowa.

■ **Warszawa (autobus)**. W związku z remontem przejazdu przez torowisko tramwajowe na skrzyżowaniu al. Jana Pawła II / Nowolipki, od dnia 6.09 od około godziny 19:30 do dnia 9.09 do około 4:00 autobusy linii **107** kursowały trasą objazdową przebiegającą w kierunku krańca Esperanto od skrzyżowania Nowolipki / al. Jana Pawła II al. Jana Pawła II, Anielewicz, a w kierunku krańca Metro Wilanowska od skrzyżowania Nowolipki / al. Jana Pawła II al. Jana Pawła II (zawrotka między skrzyżowaniami z ul. Nowolipie i z al. Solidarności), al. Jana Pawła II, Nowolipki i dalej stałą trasą.

■ **Warszawa (autobus)**. W związku z organizacją uroczystości przy pomniku Barykada Września przy ul. Grójeckiej, w dniu 8.09. w godzinach 16:30–18:00 autobusy linii **154** jadące w kierunku Centrum od skrzyżowania Grójecka / Dickensajechały ulicami: Dickensa – Pawińskiego – Banacha i dalej bez zmian. Trasa w kierunku przeciwnym nie zmienia się.

■ **Warszawa (autobus)**. W dniu 10.08. PPKS Grodzisk Mazowiecki – jeden z dwóch agentów linii autobusowych w Warszawie – rozpoczął testy białego midibusa marki MAN NM-223.3. Był to egzemplarz wystawiany w ubiegłym roku na VI Wystawie Komunikacji Miejskiej w Łodzi, na której otrzymał nagrodę *Złote Koła* w kategorii Autobusy. Wspomniany autobus kursował na linii **148** do 24.08. Jego pojawienie się na ulicach Warszawy wynikało z przygotowań PPKS do udziału w przetargu ogłoszonym przez ZTM na sprowadzenie i obsługę linii autobusowych „setką” niskopodłogowych autobusów 9- i 12-metrowych. Oto kilka szczegółów technicznych omawianego pojazdu: został wyprodukowany przez firmę Goppel, ma ponad 9,5 metra długości i trzy pary drzwi, z czego drugie i trzecie są odskokowe. Wyposażono go w pionowy silnik MAN D0836 LOH03 spełniający normy Euro 3. Testowana wersja posiada 15 miejsc siedzących, w tym trzy umiejscowione bokiem do kierunku jazdy naprzeciw wejścia. W związku z tym miejsce na wózek inwalidzki wygospodarowano po prawej stronie, przed środkowymi drzwiami. Ciekawostką jest fakt, że w tym autobusie zastosowano w tylnej osi pojedyncze koła o wyjątkowo szerokiej oponie – 385 mm. Dzięki temu odległość między nadkolami wynosi 790 mm, ale między siedzeniami – około 600 mm. Według zapowiedzi firmy MAN, jesienią bieżącego roku produkcja tego modelu ma rozpocząć się w fabryce MAN-a w Sadach pod Poznaniem.

■ **Warszawa (autobus)**. W związku z pracami remontowymi prowadzonymi ponownie na jezdni południowej mostu Grota-Roweckiego, od dnia 26.08. od około godziny 22:00 do 31.08. ruch na

moście w obu kierunkach odbywał się jezdnią północną. Jednocześnie zamknięto wjazdy na most od strony Wisłostrady. W związku z tym od rana 27.08. autobusy linii **318** i **506** jadące w kierunku Bródna od skrzyżowania Wisłostrada / Sanguski kursowały trasą objazdową: Sanguski – Konwiktorską – Bonifraterską – Międzyzyparkową – Słomińskiego – mostem Gdańskim – Starzyńskiego – rondem Starzyńskiego – Jagiellońską – Modlińską – przejazdem przez pętlę Żerań FSO – łącznicą w kierunku Bródna – Toruńską i dalej stałymi trasami. Jednocześnie zostały przywrócone stałe trasy linii **318** i **506** w kierunku Śródmieścia.

■ **Warszawa (autobus)**. W związku z budową wentylatorni metra na pl. Inwalidów, od dnia 29.08. od około godziny 21:00 do odwołania została zamknięta dla ruchu kołowego zachodnia jezdnia ul. Mickiewicza (w kierunku Śródmieścia) na pl. Inwalidów. Od tego momentu ruch odbywa się zachodnią jezdnią placu do al. Wojska Polskiego, a następnie jezdnią tymczasową ułożoną na środku placu. Warto zauważyć, że drogowcy znów „odwalili fuszerkę”, bo wyprofilowane łuki są za ostre dla autobusów, co powoduje niebezpieczne sytuacje na drodze. Z drugiej jednak strony kierowcy autobusów dość często pokonują te zakręty ze zbyt dużą prędkością, a to powoduje dodatkowe zagrożenie na drodze.

■ **Warszawa (autobus)**. Od dnia 4.09. na ulicach zaczęły się pojawiać „reklamowe” solarisy. Całopojazdową reklamę zafundowały sobie wspólnie AsterCity oraz TVN24. Reklama jest naklejana, a na szybach umieszczana także w formie siateczki. Rozprzestrzenia się w błyskawicznym tempie. W sumie ma ją posiadać około 15 pojazdów. Do tej pory zaobserwowano w niej następujące solariki: 8003, 8013, 8502, 8512, 8513, 8601, 8604, 8611, 8701 oraz 8913.

■ **Warszawa (autobus)**. Dnia 5.09. skończyła się rozbiórka zabytkowej ekspedycji autobusowej na ul. Emilii Plater (przy skrzyżowaniu z ul. Świętokrzyską). Przez wiele lat ekspedycja ta służyła kierowcom linii nocnych mających pętlę właśnie na tu.

■ **Warszawa (autobus)**. 5.09. około godziny 8:50 w al. Komisji Edukacji Narodowej nierozważna 26-letnia rowerzystka wjechała wprost pod autobus linii **179**. W wyniku wypadku została ranna i ze złamaną nogą przewieziono ją do szpitala.

■ **Warszawa (autobus)**. 27.08. do Centralnych Warsztatów Samochodowych T-4 trafił inflancki ikarus 280.37 o numerze 5254. Staraniem KMKM zostanie mu przywrócony oryginalny wygląd z roku 1992, łącznie z pierwszym kremowo-czerwonym malowaniem. Ponadto zostaną wykorzystane wszystkie niezniszczone oryginalne elementy wozu.

■ **Warszawa (autobus)**. 4.09. na ul. Płochocińskiej (na wysokości giełdy samochodowej) doszło do tragicznego wypadku. Jadący ze zbyt dużą prędkością chrysler zaczął wyprzedzać. Jego kierowca stracił panowanie nad kierownicą i po chwili auto spotkało się czołowo z ikarusem nr 6387 linii **705**. Samochód został zmasakrowany, a jego kierowca poniósł śmierć na miejscu. Także autobus ucierpiał dość poważnie – miał kompletnie rozbite lewe naroże.

■ **Warszawa (autobus)**. 2.09. w godzinach przedpołudniowych na rondzie ONZ doszło do zderzenia dwóch autobusów. W tył stojącego na przystanku MANa nr 3614 linii **506** wjechała niezidentyfikowana do końca solarka linii **507**. Na szczęście nikt nie został ranny. Jednak w autobusach zostały

uszkodzone odpowiednio tył i przód.

■ **Warszawa (autobus)**. 24.08. około godziny 14 na ul. Puławskiej (za Odyńca) w tył ikaru 280.37B nr 5472 linii **524** wjechał z dużą prędkością dostawczy samochód. Samochód został zmasakrowany od przodu, a ikarus z tyłu – teraz czeka go rekonwalescencja w zajezdni.

■ **Warszawa (autobus)**. W związku z zakończeniem prac remontowych na jezdni południowej mostu Grota-Roweckiego przywraca się stałe trasy linii **506** od dnia 1.09. i **318** od 2.09.

■ **Warszawa (autobus)**. 5.09. przywrócono linię **327**, jednocześnie ograniczając godziny jej kursowania tylko do szczytowych. Ponadto, w związku z trwającymi pracami wodociagowymi na ul. Chełmżyńskiej, autobusy tej linii kursują trasą objazdową ul. Żołnierską i Marsa.

■ **Warszawa (autobus)**. W związku z remontem przejazdu przez torowisko tramwajowe na skrzyżowaniu al. Jana Pawła II / Anielewicz, od dnia 30.08. od około 19:30 do 2.09. do około godziny 4:00 autobusy linii **100**, **111** i **180** były kierowane na trasy objazdowe:

- linia **100** od skrzyżowania Stawki / Lewartowskiego ul. Stawki, al. Jana Pawła II, al. Solidarności i dalej stałą trasą;

- linie: **111** i **180** w kierunku pętli Esperanto al. Jana Pawła II – Stawki – Smoczą – Anielewicz i dalej stałymi trasami;

- linie: **111** i **180** w kierunku ul. Andersa od skrzyżowania Anielewicz / Smoczka ul. Smoczka – Nowolipki – al. Jana Pawła II – Anielewicz i dalej stałymi trasami.

■ **Warszawa (autobus i tramwaj)**. W związku z zakończeniem wakacji szkolnych, od dnia 2.09. zostało przywrócone kursowanie linii:

- tramwajowych **19**, **21**, **44**, **46** oraz **47**;

- autobusowych **118**, **301**, **302**, **307**, **308**, **322**, **326**, **356**, **384**, **394**, **401**, **415**, **416**, **445**, **460**, **E-1**, **E-2**, **E-3**, **E-4** i **E-5**.

Nadal utrzymano zawieszenie kursowania linii: **1**, **178**, **404** i **413**. Jednocześnie zawieszono kursowanie linii turystycznych: **T** (całkowicie) i **100** (w dni powszednie). Ponadto wprowadzono nowe rozkłady jazdy dla linii: **2**, **4**, **7**, **15**, **16**, **18**, **23**, **26**, **33**, **35**, **36**, **135**, **148**, **172**, **184**, **410**, **436**, **503**, **518** oraz **522**. W przypadku linii **410** wiąże się to z ograniczeniem kursowania tylko do godzin szczytów komunikacyjnych.

■ **Warszawa (tramwaj)**. W związku z pracami torowymi, od 31.08. do 2.09. godziny 4:00 był wyłączony ruch tramwajowy w al. Jana Pawła II na odcinku od al. Solidarności do ul. Stawki. W czasie wyłączenia ruchu tramwaje linii: **16**, **17**, **33** i **T** były kierowane na trasy objazdowe:

- linie: **16**, **17** i **33**: ... – al. Jana Pawła II – al. Solidarności – Okopowa – r. Zgrupowania AK Radosław – al. Jana Pawła II – ...;

- linia **T** ... – al. Solidarności – Okopowa – r. Zgrupowania AK Radosław – al. Jana Pawła II – Popietuski – Słowackiego – zawracanie na pętli Potocka – Słowackiego – pl. Wilsona – Mickiewicza – pl. Inwalidów – Andersa – ...

■ **Warszawa (tramwaj)**. 9.08. o godzinie 15:37 na skrzyżowaniu ul. Wolskiej i Prymasa Tysiąclecia doszło do groźnego zderzenia tramwaju linii **26** (wolski skład 105Na 1078+1062) jadącego w kierunku Wiatracznej z dostawczym Lublinem. Cztery osoby podróżujące samochodem zostały ranne. Na szczęście ich obrażenia nie były zbyt poważne. Całkowicie rozbity został natomiast sa-

mochód. W tramwaju uszkodzony został przód oraz rama podderzakowa. Zatrzymanie trwało 22 minuty i utknęło w nim ponad 10 składów.

■ **Warszawa (tramwaj).** 9.08. o godzinie 13:33 na skrzyżowaniu ul. Powstańców Śląskich i Wrocławskiej żoliborski skład 13N 733+629 linii 13 zderzył się z ciężarówką marki Kamaz, której kierowca wymusił pierwszeństwo przejazdu. W wyniku zderzenia w kamazie urwane zostało lewe przednie koło, wgnieciona została również kabina. W tramwaju za to zbiły się szyby oraz wgniół przód i prawy bok. Na szczęście nikt nie został ranny. Zatrzymanie ruchu trwało ponad trzy kwadranse. Utknęło w nim tylko 6 składów ponieważ całe zdarzenie miało miejsce przystanek za pętlą na Nowym Bemowie – resztę tramwajów kierowano na trasy zastępcze.

■ **Warszawa (tramwaj).** 9.08. o godzinie 8:13 na skrzyżowaniu ul. Powstańców Śląskich i Sterniczej mokotowski skład 105Na 1194+1195 linii 10 potrafił na przejściu dla pieszych 55-letniego rowerzystę, który niespodziewanie na nie wjechał. W wyniku zdarzenia mężczyzna doznał ogólnych obrażeń ciała i przewieziony został do szpitala. Zatrzymanie ruchu trwało 22 minuty i utknęło w nim 7 składów.

■ **Warszawa (tramwaj).** Od początku września trwa odnowa tramwajowej ekspedycji na pętlę Potocka. Wkrótce zostanie przywrócone jej funkcjonowanie.

■ **Warszawa (tramwaj).** Pod koniec sierpnia skończył się powierzchniowy remont historycznego wagonu 13N-795. Zajezdnia R-4 Żoliborz odmalowała go. Wymieniono również zużyty pantograf. Ponadto, obecnie wagon ten znajduje się w zakładowej hali, a nie jak do tej pory „pod płotem” tamtejszego zakładu. Tym samym historycznej trzynastce nie będzie już groził deszcz czy śnieg.

■ **Warszawa (tramwaj).** Z dniem 1.09. zajezdni R-4 przydzielono na cały miesiąc jedną brygadę linii 26 w rozkładzie dnia świątecznego. Jak się można łatwo domyślić, dzięki staraniom miłośników, brygadę tą będzie obsługiwał skład 13N, a na tej linii to prawdziwa rzadkość. Na co dzień linię tę obsługują wyłącznie wszelakie składy serii 105N oraz ewentualnie stoszesnastki. W pierwszych dniach września na 7/26 hasał skład 13N 450+288, który jeszcze kilka tygodni temu był składem szkoleniowym.

■ **Warszawa (tramwaj).** Dnia 6.08. skład 105Nf 1444+1443 niepostrzeżenie i cichaczem odzyskał połówkowe pantografy typu OTK2. Pierwszy wagon dostał „kitę” od wagonu 116Na/2-3024, a drugi od przegubowca nr 3021. Ponadto, w dniu 14.08. pantograf OTK2 ze stoszesnastki nr 3011 powędrował na wagon 1435. Natomiast czołgi dostały swoje masywne połówki, mające oznaczenie SB700.

■ **Warszawa (tramwaj).** Kilka newsów z warsztatów T-3. 20.08. na Obozową do pocięcia wywieziono wagon 13N-777. Tam oprócz niego istnieje jeszcze fizycznie wóz 105Na-1058. Ponadto 14.08. z R1 do T3 wciągnięto kassunga 105Na-1051 i od razu zaczęto go szabrować (dnia 4.09. wywieziono go na T-2 w celu ostatecznej likwidacji). Obecnie w warsztatowej hali stoją jeszcze wozy: „nieśmiertelny” 105Na-1008 z przodem od bulwy nr 2074, 105Na-1096 (rozebrany), 13N-778, 13N-571 (jest w trakcie rozbiórki) oraz 105Na-1011.

■ **Warszawa (tramwaj).** Warszawsko-chorzowskich roszał ciąg dalszy. Dnia 13.08. wrócił

z Alstomu wóz nr 3016, a w zamian pojechała stoszesnastka 3012. 23.08. przyjechał mokotowski 3029, a wywieźli praskiego 3011. Oprócz tego obecnie w Chorzowie jest jeszcze 3006.

■ **Warszawa (tramwaj).** 23.08. do NG wciągnięto praski wagon 105Na-1227 służący do nauki jazdy. Jego remont przewidziany jest na wrzesień. Co ciekawe, jego kolega (pierwszy ze składu – o numerze 1228) do T-3 się nie dostał. Spowodowane jest to tym, że wóz 1227 miał większy przebieg wozokilometrów. A to z kolei związane jest z poważnym wypadkiem tego składu (wagon 1228 przez kilka miesięcy nie jeździł, tylko doprowadzany był w zajezdni do stanu używalności) ze składem 105Na 1308+1307 na skrzyżowaniu ul. Targowej i Kijowskiej.

■ **Warszawa (tramwaj).** Dnia 27.08. po zapoznaniu się z projektem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu wokół zajezdni R-2 Praga Tramwaje Warszawskie oficjalnie ogłosiły, że:

- planowane zmiany dojazdu do zajezdni tramwajowej Praga przy ul. Kawęczyńskiej spowodują niekorzystne zmiany w technologii jej funkcjonowania, wymuszone ograniczeniem taborowym;
- likwidacja torowiska wyjazdowego z zajezdni, łączącego z ul. Kawęczyńską i ul. Kijowską, spowoduje, że zajezdnia stanie się czołową i z uwagi na warunki bezpieczeństwa, a głównie przeciwpożarowe, nie będzie mogła dalej funkcjonować.

Ponadto stwierdzono, że:

- istnieje konieczność zachowania rezerwy terenu przewidzianego pod budowę zajezdni tramwajowej w rejonie ul. Annopol w latach 2003–2006;
- konieczne jest uprzednio wybudowanie i oddanie do użytku nowej zajezdni wraz z docelowym układem torowym i zasilającym.

A wszystkie te problemy są wynikiem koncepcji wybudowania Trasy Tysiąclecia łączącej Gocław z Pragą Północ. Arteria ta miałaby przebiegać właśnie częściowo po terenie obecnej zajezdni, a dokładnie tam, gdzie obecnie znajdują się wyjazdy z hali. Jeśli inwestycja ta miała być do skutku (na razie jest to chyba mało realne), to w R-2 planowane jest Muzeum Komunikacji.

■ **Warszawa (tramwaj).** Dnia 31.08. na ostatnim kółku drugiej brygady T-etki doszło do awarii wagonu 838. W wozie jadącym ul. Popiełuszki wystąpiły kilkakrotnie zaniki napięcia w nastawniku, czemu towarzyszyły efekty dymnohukowe. Wagon powodował również „wybijanie podstacji”, co bardzo nie podobało się tramwajowym energetykom. Tramwaj jakoś dotoczył się do pętli Potocka, skąd po ponad godzinnym oczekiwaniu został odholowany do zajezdni R-3 przez przysłany stamtąd skład 13N 434+295.

■ **Warszawa (tramwaj).** 2.09. zaczął się rok szkolny – także dla tramwajarzy. Tego dnia zaobserwowano bowiem na mieście żoliborski skład 105Na 1190+1191 jadący jako „L”. Tak więc, mimo wcześniejszych zaprzeczeń ze strony Tramwajów Warszawskich, szkolenia na motorniczych trwają nadal. Warto dodać, że obecnie kurs na motorniczego robi jeden z naszych warszawskich kolegów. Powodzenia!

■ **Warszawa (tramwaj).** Zakończył się tegoroczny sezon tramwajowej linii turystycznej T. W tym roku kursowanie T-etki było dużym sukcesem organizacyjnym. KMKM przy współudziale TW i ZTM-u przewiózł tysiące turystów i rodzimych warszawiaków. Nie obyło się bez dwóch zjazdów awa-

ryjnych i kilku mniejszych awarii – jednak zdarzenia te nie miały większego wpływu na funkcjonowanie linii.

■ **Warszawa (tramwaj).** 5.09. około godziny 13:20 na ul. Puławskiej (przed skrzyżowaniem z ul. Malczewskiego) skład 13N 772+773 uderzył w tył stojącego na przystanku składu 13N 407+430. W wyniku zderzenia poważnemu rozbiciu uległ przód wagonu nr 772 oraz tył wozu nr 430. Przyczyną kraksy było zagapienie się motorniczego składu uderzającego. Na szczęście nikt nie został poważnie ranny. Zatrzymanie trwało prawie pół godziny. Utknęło w nim kilka składów. Po wypadku uszkodzone tramwaje zostały odholowane do zajezdni R-3, skąd skład 772+773 udał się do macierzystego zakładu R-4.

■ **Warszawa (tramwaj).** 5.09. około godziny 23:30 na skrzyżowaniu al. Niepodległości z ul. Nowowiejską zjeżdżający do zakładu R-3 skład 105Na 1368+1367 linii 16 „podciął” przejeżdżający przez ww. skrzyżowanie skład 105Ne 1400+1399 linii 33. W wyniku zdarzenia nikt nie został ranny, jednak poważnemu wykojeniu uległ drugi wózek wagonu nr 1399. Skręcił on dość znacznie w prawą stronę. Na miejsce wypadku przybył dźwig, który przez prawie godzinę próbował ustawić na torach wykojeny wagon. W tym czasie pozostałe składy kierowano objazdem przez ul. Nowowiejską – Marszałkowską – Puławską – Woronicza. A warto zauważyć, że była to pora licznych zjazdów do zajezdni „Mokotów” (miejsce zdarzenia położone jest na trasie dojazdu do zajezdni), więc motorniczowie z tej wozowni nie byli zbyt zadowoleni (niektórzy zjechali nawet trzy kwadranse po czasie).

■ **Warszawa (trolejbus).** 28.08. KMKM poszukiwał miejsca na przechowywanie historycznego składu szwajcarskich trajtków (saurery o numerach T016+P003), które zostały mu przekazane od MZA jako darowizna. Poszukiwania okazały się owocne i weterujące obecnie na pozostałościach zakładu R-12 Piaseczno trolejbusy wkrótce zostaną przeholowane na plac postojowy w Głoskowie, gdzie będą nieodpłatnie czekały lepszych czasów.

■ **Wrocław (tramwaj).** W sierpniu większość stopiątek posiadających wyświetlacze (105Nm/I, 105Nm/II i 105Na po NG w Protramie) została wyposażona w tradycyjne „kwadraty”. Obecnie jedyne składy posiadające pierwotny image są obydwie składy 105Ng (przy czym wóz 2313” ma założoną ramę z tyłu i kursuje solo na linii 16) oraz 105Na 2376+2375 (z wyświetlaczami Pixel) i 2250+2251 (z wyświetlaczami KZŁ oraz „kwadratem” z tyłu).

■ **Zielona Góra (autobus).** Od 2.09. zmienia się trasa bezpłatnej linii 77 wożącej pasażerów do hipermarketu Tesco. Autobus jadący od hipermarketu w stronę pętli na ul. Zawadzkiego będzie teraz zahaczał o os. Zacisze jadąc ulicami: Wojska Polskiego, Zacisze, Prosta, Wojska Polskiego, Kardynała S. Wyszyńskiego i dalej po trasie do Pętli Zawadzkiego.

■ **Zielona Góra (autobus).** Ciąg dalszy przebudowy węzła koło dworca PKP. Tym razem modernizowane jest skrzyżowanie ulic: Bohaterów Westerplatte, Chrobrego i Sulechowskiej. W miejsce tradycyjnej krzyżówki powstanie tam rondo. W związku z tym wszystkie autobusy MZK jadące przez to skrzyżowanie jadą teraz objazdem przez ul. Ułańską i Dworcową obok dworca PKS-u. Ciekawo, choć tylko okolicznościowy objazd miał też miejsce dnia 8.09. W związku z imprezami związa-

nymi z Dniami Zielonej Góry, tego dnia od godziny 18:00 zamknięta dla ruchu została główna arteria miasta – ul. Bohaterów Westerplatte, a autobusy wykonywały objazd ulicami: Wandy, Zamkową, Przy Gazowni, S. Batorego i Dworcową. Istotne jest to, że poza ul. S. Batorego w pozostałych miejscach MZK nie prowadzi na co dzień ruchu liniowego.

■ **Zielona Góra (autobus).** Zielonogórskie MZK ma zamiar wzbogacić się o nowe autobusy.

VII Wystawa Komunikacji Miejskiej

Tramwaje w odwrocie

Tegoroczna Wystawa Komunikacji Miejskiej odbyła się w dniach 3–4 września, tradycyjnie na terenie Międzynarodowych Targów Łódzkich. Już sam rzut oka na listę wystawców nastrajał wszystkich miłośników tramwajów i trolejbusów raczej pesymistycznie. Jedyną obecną na wystawie firmą oferującą gotowe tramwaje był Bombardier Transportation. Nie dana nam była jednak w tym roku możliwość obejrzenia prawdziwego tramwaju czy nawet jego makietę. Na stoisku tej firmy mogliśmy pooglądać jedynie modele dobrze już znanych tramwajów: łódzkiego i gratzowego Cityrunnera oraz krakowskiego NGT6. O ile można sobie jakoś wytłumaczyć nieobecność Škody czy Siemens, które to raczej nie mają szczęścia w naszym kraju, o tyle brak Konstalu – jedynego polskiego producenta – na praktycznie jedynej tego typu imprezie w kraju dość trudno zrozumieć. Krajowe zakłady zajmujące się kompleksową naprawą i modernizacją taboru również raczej zawiodły. Obecne były tylko ZRT Łódź i ZUTiKT Chorzów. Na stoisku tego drugiego mogliśmy obejrzeć wyremontowany wózek. Bardzo skromnie prezentowała się ekspozycja firm produkujących aparaty elektryczną. Wprawdzie obecni byli dwaj europejscy potentaci: Kiepe Elektrik i Elin Ebg Traction, ale nie przywieźli ze sobą żadnego wyrobu. Rynek krajowy reprezentowały również tylko dwie firmy: Enika i Woltan. Na stoisku Woltanu mogliśmy przyrzeć się słynnemu (nagrodzonym medalem na Światowych Targach Wynalazczości i Innowacji w Brukseli w listopadzie ubiegłego roku) wyłącznikowi stacyjnemu, testowanemu od pół roku na podstacji Świętojańska w Poznaniu, nowemu wyłącznikowi hybrydowemu dla tramwajów oraz falownikowi dla modernizowanych tramwajów 105N, który już niebawem zamontowany będzie w warszawskim tramwaju nr 2009. Gratulacje należą się chyba komuś, kto wymyślił nazwę dla tego falownika – brzmi ona ZF, czyli tak samo jak nazwa firmy produkującej przekładnie, nota bene również obecnej na tej wystawie. Nowością firmy ENIKA był również falownik, ale przeznaczony dla modernizowanego właśnie poznańskiego wozu. Zapowiada się więc ciekawa rywalizacja o to, której firmie uda się uruchomić pierwszy w pełni polski tramwaj z napędem asynchronicznym. Wśród pozostałych firm oferujących podzespoły i urządzenia dla tramwajów również dominowali raczej starzy znajomi: Hannig & Kahl (hamulce), Stemann-Polska (pantografy), Bumar-Łabędy (przekładnie).

Wyjdźmy teraz na moment z hali i popatrzmy, co też przygotowali dla nas w tym roku producenci autobusów. Jak zwykle zjawily się tu wszystkie liczące się firmy: Kapena, MAN, Solaris, Volvo, Grupa Za-

W czerwcu przewoźnik ogłosił przetarg na dostawę pięciu 12-metrowych autobusów niskopodłogowych, do którego przystąpiły trzy firmy: Solaris, Volvo i MAN. W związku z tym w sierpniu zielonogórzanie mieli okazję zapoznać się z produktami wszystkich trzech firm. Na testach pojawiły się kolejno: solaris U12, potem volvo 7000, a na końcu MAN NL222. Autobusy testowane były na linii 13 (os. Zacisze – Raculka). O tym, które pojazdy zasilą tabor zielonogórskiego MZK, przekonamy się w listopadzie.

sada oraz KZNS Solec Kujawski. Tylko MAN i Solaris zaprezentowały jakieś nowości. Firma z Bolechowa obok znanego przegubowca U18 wystawiła nowy, dziesięciometrowy miejski model U10 oraz turystyczną vacanzę. Wizytówką MANa był w tym roku model NL263 wyposażony w silnik napędzany wodorem. Silnik H2866UH o mocy 140kW jest zmodyfikowanym, seryjnie produkowanym sześciocyndrowym silnikiem spalinowym na gaz ziemny, przystosowanym do paliwa wodorowego. Zbiorniki ze sprężonym gazowym wodorem umieszczone są na dachu. Ich maksymalna pojemność to 1700 litrów, co daje pojazdowi maksymalny zasięg 180 km. Dodatkową atrakcją była możliwość przejazdu autobusem po ulicach Łodzi. Po przejażdżce, która cieszyła się dość sporym powodzeniem, możemy udać się na dalsze zwiedzanie wystawy.

Cóż my tu jeszcze mamy? Przede wszystkim bogatą ekspozycję firm oferujących kasowniki, automaty biletowe, panele informacyjne, a także większe systemy pokładowej i globalnej kontroli ruchu pojazdów. Nie zabrakło tu firm zarówno polskich (Emtal, Pixel, R&G, Taran) jak i zagranicznych (m.in. Buse, Mesit, Elektroline).

Bardzo efektownie zaprezentowała się firma Astomal z Wilkowic koło Leszna, specjalizująca się w produkcji laminatów poliestrowych i epoksydowych. Na jej stoisku można było obejrzeć ich wyrób eksportowy – przód holenderskiego autobusu Phileas, wyglądający bardzo futurystycznie.

Wygląda na to, że na rynek napędów i sterowania zwrotnic tramwajowych coraz śmielej wchodzić czesi. Po sukcesie w Warszawie firma Pražská Strojirna (producent elektrycznych i hydraulicznych napędów zwrotnic) wraz z partnerami oferującymi systemy sterowania zamontowała swoje testowe wyroby już w pięciu kolejnych miastach w Polsce i swą ciekawą ofertą próbuje zachęcić kolejne przedsiębiorstwa.

Na koniec przyjrzyjmy się liderom, czyli laureatom konkursu *Złote Koła Komunikacji Miejskiej*. Nagrodę główną otrzymały dwie firmy: w kategorii „Wyposażenie zaplecza technicznego – tramwaje” *Złote Koła* przyznano Przedsiębiorstwu Projektowo-Wdrożeniowemu Koltech z Raciborza za urządzenie do dynamicznego, bezdotykowego pomiaru i monitoringu parametrów zestawów kołowych pojazdów szynowych komunikacji miejskiej; w kategorii „Wyposażenie autobusów” nagrodę otrzymała firma Drabpol z Częstochowy za stanowisko pracy kierowcy produkcji SIEMENS Automotive AG. Wyróżnienia przyznano następującym firmom: w kategorii „Autobusy” MANowi za wspomniany wcześniej autobus NL263 z silnikiem na wodór oraz Volvo za autobus 7000CNG z napędem gazowym; w kategorii „Wyposażenie tramwajów” Enice za przetwornicę ENI-PT 600/24/AC stosowaną w łódzkich wagonach 805Na modernizowanych przez Elin EBG; w kategorii „Elementy systemów obsługi pasażerów” Meronie za kasownik Ticompact 01 produkcji Elgeba Garatebau oraz R&G za podsystem wymiany informacji dla Dopravny Podnik Nitra na Słowacji.

Oskar Burda, Marcin Chrost, Robert Człapiński, Marek Drewniak, Adam Dubis, Grzegorz W. Fedoryński, Wojciech Gąsior, Jarosław Girstun, Tomasz Igielski, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Dariusz Kalinowski, Piotr Kamiński, Krzysztof Lipnik, Wojciech Lemański, Mariusz Mazek, Bartosz Mazur, Marcin Pejski, Olaf Skrzyszowski, Jacek Sobota, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschiok, Marcin Stawicki, Tomasz Szydłowski, Valeri Tikhonov, Krzysztof Utracki

Wszystkim uczestnikom wystawy składamy serdeczne podziękowania. Zwycięzcom gratulujemy, a sobie życzymy, by w przyszłym roku wystawa była bardziej interesująca dla miłośników pojazdów szynowych.

Jarosław Girstun

Duszno, ciasno, ale komfortowo

Kontrowersje wokół zakupu dla łódzkiego MPK ultranowoczesnych Cityrunnerów nie zanikają. Po dyskusji na temat zasadności tak drogiego zakupu, w *Dzienniku Łódzkim* z 7 czerwca ukazał się artykuł, którego autor ze zgrozą relacjonuje swą podróż nowym tramwajem. Jak pisze, z radością zakończył ją po przejechaniu jednego przystanku, gdyż dawno już jego organizm nie wydalal potu w takim tempie. Odczucia jego były zresztą zgodne z minami pozostałych pasażerów. Autor tekstu postanowił otworzyć okno, zamartwiał jednak przy realizacji tego zamiaru, gdyż ujrzał jedynie symboliczne „lufki”. Sytuacja ta przypomina wydarzenie z jubileuszu 120-lecia komunikacji miejskiej w Szczecinie, gdy zachwyceni nowoczesnym wagonem 116Na/1 mieszkańcy miasta, tłumnie w nim zgromadzeni, ze zdumieniem wpatrywali się w grupę miłośników ze stolicy, która zmuszona do przejażdżki cudem polskiej techniki tramwajowej (po awarii wagonu 105N), rozpaczliwie wykrzykiwała „wypuście nas z tego” i z radością pognała do podstawionej rezerwowej stopiątki. W tym miejscu obu wagonom (Cityrunnerowi i 116Na/1) należy oddać sprawiedliwość o tyle, że duszność panuje nie tylko w tych produktach, ale we wszystkich nowoczesnych (niskopodłogowych!) autobusach i tramwajach. Wiąże się to m.in. z przepisami zabraniającymi produkcji okien, które po otwarciu umożliwiałyby pasażerowi wychylenie się bądź wysuwanie dłoni, co może prowadzić do wypadków. Producenci odpowiadają, że można przecież zamówić tabor z klimatyzacją, ale... Chyba, że klimatyzacja byłaby obligatoryjna, w czym rola naszych ustawodawców. Natomiast cieszy fakt, że ta istotna wada nowoczesnego taboru przestała być tematem tabu, zwłaszcza w mediach. Podobnie zresztą jak ciasnota, spowodowana przystosowaniem – bądź co bądź zagranicznych konstrukcji – do zachodnich warunków komunikacji miejskiej, gdzie podróżuje się komfortowo (na siedząco i z klimatyzacją) i bez tłoku. Do tej pory wszędzie wszak słyhać było jedynie o obszerności, wygodzie, komforcie, itd. To z kolei tym bardziej zachęcało do zakupu takich pojazdów i stwarzało wokół nich atmosferę euforii. Co ciekawe, identyczne hurraoptymistyczne komentarze można było znaleźć w prasie, gdy do przedsiębiorstw docierały pierwsze jelicze-berliety. Był to tabor na licencji

francuskiej, tak samo niedostosowany do polskich warunków i ciasny, a jednak czytało się o nowoczesności i komforcie.

Potrzebę zakupu taboru niskopodłogowego trudno przecenić. Niemalże jest też zainteresowanie realizowanymi przezeń kursami ze strony pasażerów, co nie dziwi, zważywszy jaką barierą dla starszych osób są schody klasycznego ikarusa. Dlatego do wykazywania ich w rozkładach jazdy przekonały się nawet tak zadowolone w tym względzie miasta, jak Częstochowa. Dotąd wychodzono tam z założenia, że „ktożby na wózku inwalidzkim chciał czekać na autobus”. Jeśli nie wiadomo, gdzie go szukać, to istotnie nikt. Ale chciałoby wielu, a dochodzą jeszcze wózki dziecięce, inwalidzi o kulach i po prostu... ludzie starsi. Zdziwiłby się każdy, obejmując stanowisko telefonicznej informacji o komunikacji miejskiej, jak wielu telefonujących pyta o autobusy niskopodłogowe. Jednak – zwłaszcza w rezultacie ostatnich upałów – coraz więcej pasażerów celowo wyszukuje w rozkładach autobusów wysokopodłogowych (czyli tak sam niżej podpisany, chyba że jest to dzień chłodny), a opinie starszych osób, że „w tych starych nie jest tak duszno” słyszy się coraz częściej. Dlatego wydaje się, że mimo niekwestionowanej potrzeby dużego udziału nowoczesnego taboru niskopodłogowego, nie może on stanowić podstawy parku taborowego przedsiębiorstw komunikacyjnych. Pewna część taboru po prostu musi pozostać klasyczna. Przy czym słowo „klasyczna” musi tu być odpowiednio rozumiane. Nie ma sensu kupować np. autobusów średniopodłogowych, takich jak na przykład MAN SL223. Siedzenia są w nich, tak samo jak w niskopodłogowcach rozmieszczone gęsto i na podestach, przez co dla pieszych tworzą się identyczne korytarze, przypominające ścieżki w bunkrze. Tracimy więc niską podłogę (i jej zalety), a nic nie zyskujemy. W ogóle większość autobusów III generacji tutaj po prostu odpada. Przykładem optymalnego pojazdu może być ikarus 415 czy przegubowy 435. Chodzi bowiem o autobusy, w których całość podłogi znajduje się na jednym poziomie, bez potrzeby uprawiania wspinaczki wysokogórskiej przy wdrapywaniu się na podesty z siedzeniami, a jego konstrukcja umożliwia dowolny dobór ilości miejsc siedzących. Ostatni problem to odpowiednie rozłożenie poszczególnych autobusów w rozkładzie jazdy. W miastach, w których korki są codziennością, najlepiej sprawdza się sytuacja, gdy daną linię obsługuje tylko jeden typ taboru, gdyż często zdarza się, że na przystanek autobus podjeżdża niły punktualnie, tyle że jest to... poprzednia brygada. Tam lepiej poszczególne linie obdzielić taborami tylko „niskim” lub tylko „wysokim” (najlepiej wybrać dwie linie o zbliżonym przebiegu). W miastach o mniejszym ruchu ten problem nie istnieje.

Rafał Lamch

125 lat komunikacji tramwajowej we Wrocławiu

W dniu 10 sierpnia 2002 r. wrocławskie Towarzystwo Miłośników Komunikacji Miejskiej (TMKM) przy współudziale tamtejszego MPK oraz Zarządu Dróg i Komunikacji zorganizowało ogólnopolską imprezę z okazji 125-lecia komunikacji tramwajowej we Wrocławiu. Główną jej atrakcją była wielka parada tramwajów. Ale po kolei.

Impreza rozpoczęła się dokładnie w południe na

ul. Teatralnej. Praktycznie na całej długości tej niezbyt długiej śródmiejskiej uliczki stały wszelakie wagony tramwajowe. A były to (w kolejności od „czoła” szyku): Jaś i Małgosia (typ Nowa Berolina, nr 1 i 2), 4N-1332, 4N P-21, 102N-2110, 3x105Na 2434+2433+2464, zmodernizowany w Protramie 2x105Na 2355+2356 (wystąpił on zamiast szumnie zapowiadanego wyremontowanego wagonu LH-1217) oraz wyremontowany także dla ZKM Gdańsk 105NCh-1323. Ponadto w imprezie wzięły udział jeszcze dwa wagony, które nie pojechały później w paradzie. A były to: wagon konny nr 161 oraz LH-1209 zwany potocznie Babą Jagą. Ten ostatni wagonik stał cały czas na ul. Wierzbowej (na najnowszym we Wrocławiu trójkacie torowym) i służył za punkt informacyjny. Warto dodać, że praktycznie każdy z tramwajów biorących udział w imprezie należy do kogo innego. I tak: Jaś i Małgosia należy do Towarzystwa Miłośników Wrocławia, LH-1209, 4N-1332 oraz wagon konny nr 161 do Towarzystwa Miłośników Komunikacji Miejskiej, składy 3x105Na 2434+2433+2464, 2x105Na 2355+2356 oraz kanciak nr 2110 do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, eNka P-21 do warsztatów Protram, a 105NCh-1323 do Zakładu Komunikacji Miejskiej w Gdańsku.

Początkowo wstęp do wagonów mieli mieć tylko miłośnicy komunikacji miejskiej zrzeszeni we wszystkich polskich Klubach i Towarzystwach (do tego celu stworzono specjalne listy uczestników). Na szczęście TMKM od tego pomysłu odstąpił ijechać mogli wszyscy, gdyż pojawiła się także spora grupka miłośników niezrzeszonych oraz tłumy mieszkańców stolicy Dolnego Śląska (impreza była bardzo rozpropagowana w lokalnych mediach).

Punktualnie o godzinie 12:30 wagon konny zaprzęgnięty w zwierzaka o imieniu Kasztan wykonał pierwszy, zarezerwowany dla oficjeli, kurs po ul. Teatralnej. A potem kursował już tak ze wszystkimi chętnymi aż do godziny 16. Oczywiście z przerwami na odpoczynek. Niestety, w pewnym momencie doszło do nieprzyjemnego zdarzenia, ponieważ Kasztan wystraszył się żółto-czerwonej wstęgi rozciągniętej w poprzek ul. Teatralnej (przeziąć ją miał wiceprezydent miasta, który jednak na obchodach się nie pojawił). Przestraszony koń szarpnął i przewrócił pobliski betonowy słupek stojący na chodniku. Przy okazji zranił się w nogę. Na szczęście nic poważnego mu się nie stało i woźnicy dość szybko udało się go uspokoić. Po chwili Kasztan znów ciągnął swój wagonik.

O godzinie 13:00 ruszyła właściwa parada. Niestety, początkowo nikt nie pilnował szyku i po chwili z parady nic nie było, bo część wagonów została na światłach na poprzednich skrzyżowaniach, a na domiar złego na ul. Krupniczej w paradę „wjechała” liniowa 4. Na szczęście po około 10 minutach do roboty (blokada skrzyżowań i pierwszeństwo dla parady) wziął się jeden radiowóz Nadzoru Ruchu MPK (daewoo lanos) oraz dwa radiowozy policji (volkswageny), które również zaczęły zabezpieczać paradę. Trzeba przyznać, że potem szyk trzymany był do samego końca. Trasa przejazdu wagonów wyglądała następująco: Teatralna – pl. Teatralny – Świdnicka – Podwale – Krupnicza – Trasa WZ – pl. Dominikański – Św. Katarzyny – Piaskowa – Grodzka – Most Pomorski – Dubois – Mosty Mieszkańskie – Jagiełły – pl. 1 Maja – Podwale – Świdnicka – Piłsudskiego – Dw. Główny – Kofłataja – Skargi – Teatralna.

Warto również dodać, że mimo zapowiedzianego

zakazu, z pasażerami pojechały składy protramowskie, czyli eNka P-21 oraz wagon gdański. Ponadto nie obeszło się bez tradycyjnej maksymy miłośników: „nie ma świętowania bez zatrzymania”. Już na początku parady, na ul. Kazimierza Wielkiego (Trasa W-Z) do takowego zdarzenia doszło. Wszyscy myśleli, że stało się coś poważnego (postój miał miejsce przy przejściu dla pieszych), ale wyjaśnienie okazało się banalne. Mianowicie w wagonie 4N 1332... zwiłotowało dziecko. Po około 10-minutowym postoju tramwaje ruszyły w dalszą drogę. I potem jedynymi atrakcjami byli już tylko miłośnicy „wiszący na oknach” poszczególnych wozów i robiący zdjęcia w czasie jazdy. Przy okazji można też było obserwować zdziwienie przechodniów oraz kierowców aut, którzy nie do końca wiedzieli jak się zachować widząc taki korowód wszelakich wagonów tramwajowych. Dodam jeszcze, że jedyny fotostop miał miejsce na (starych) Mostach Mieszkańskich – wagony bardzo ładnie się na ich tle prezentowały. Ponadto wielu miłośników poruszało się na rowerach oraz komunikacją miejską w celu uwiecznienia parady.

Po półtorej godzinie tramwaje wróciły na ul. Teatralną i tam po 15-minutowym postoju (z wyjątkiem wozów z Protamu, które udały się na ul. Legnicką) rozjechały się we wszystkie części miasta. Kanciak nr 2110 pojechał na Księżę Małe, potrójniak na Leśnicę, Jaś i Małgosia na Osobowice, 4N-1332 na Klecinę, a skład 2x105Na 2355+2356 (mający imitować wagony typu 105Ng – nie mylić jednak z warszawskimi 105Ng!) na Biskupin oraz Sępólno. Te trasy obfitowały już w liczne fotostopy. Brać miłośnicza z Warszawy, Wrocławia, GOP-u, Gdańska, Bydgoszczy, Poznania oraz Krakowa pojechała oczywiście największym rarytasem imprezy, czyli składem 3x105Na. Zławszcza, że skład ten podążał do Leśnicy, gdzie – jak wiadomo – jedzie się przez szczerze pola (w stylu linii podmiejskich w Łodzi).

Impreza była bardzo udana. Mimo wcześniejszych obaw nie doszło do żadnych waśni i kłótni. Trzeba przyznać, że wrocławski TMKM bardzo solidnie przyłożył się do organizacji (m.in. bezpłatne przejazdy dla miłośników w dniu imprezy oraz dzień za nie). Prezentowane wagony budziły zainteresowanie. Zławszcza 3x105Na (ostatni raz takowe kursowały po Wrocławiu przed powodzią w 1997 r.) oraz gdański 105NCh. Szkoda tylko, że nie pojawił się wyremontowany ostatnio LH-1217. Ale na pewno jeszcze kiedyś będzie miał okazję. Ponadto można się było wiele dowiedzieć na temat samego miasta oraz pogawędzić z miłymi motorowymi z MPK. Jednym słowem wszyscy do domów wrócili bardzo zadowoleni. Oby więcej takich imprez!

Krzysztof Lipnik

Odpowiedź do Górnos Śląskiej polemiki

W odpowiedzi do zaprezentowanej polemiki pozostawiam do rozważań następujące aspekty dyskusyjnego rozwiązania, które stanowią również uzasadnienie zaprezentowanego wcześniej przeze mnie poglądu:

1. W rzeczywistości pociągi linii nr 32 to pociągi linii nr 22 oznakowane jako linia nr 32. Oznaczenie pociągów ww. linii zgodnie z występującym podczas realizacji kursu otablicowaniem w dużym stopniu utrudniałoby służbie kontroli ruchu komunikację z pociągami.

2. Wprowadzanie kursów skróconych do pętli G-tonóg Podstacją dla linii nr 22 jest rozwiązaniem znacznie mniej korzystnym niż skracanie relacji całej linii – taką możliwość istnieje dla linii nr 28. W przypadku zastosowania takiego rozwiązania nie zwiększono by w sposób poniekąd sztuczny (wprowadzenie nowej linii nie oznacza zwiększenia oferty dla pasażerów) ilości linii tramwajowych w układzie.

3. Pomysł wspólnych tabliczek przystankowych dla linii jadących do jednego przystanku końcowego jest w sprzeczności z niektórymi postulatami przewozowymi zgłaszanymi przez pasażerów:

- częstotliwości – wspólny rozkład uniemożliwia przez pasażera odczytanie informacji o częstotliwości oraz czasie kursowania linii; jest to informacja istotna w przypadku planowania przez pasażera podróży;
- punktualności i niezawodności – dzięki stosowaniu osobnych rozkładów jazdy dla poszczególnych linii pasażer jest w stanie samodzielnie zaobserwować występujące ewentualnie odchylenia kursu od rozkładu jazdy, bądź też kursy niewykonalne; postulat punktualności wśród postulatów zgłaszanych przez pasażerów ma najwyższą rangę.

4. Osobny rozkład jazdy w przypadku stosowania jednolitej dla linii obsady taborowej umożliwia pasażerowi uzyskanie informacji, jakim taborem obsługiwany będzie dany kurs (wśród wspomnianych przez autora linii nr 21, 22 i 28, jadących do Huty Katowice, linia nr 21 obsługiwana jest w dni robocze taborami typu 2x105N, zaś pozostałe taborami 1x105N).

5. Zgadzam się z autorem, że zastosowanie wspólnego, bądź też identycznego opisu trasy dla linii jadących do tego samego przystanku końcowego tą samą trasą jest korzystnym rozwiązaniem; osoby podróżujące daną trasą mogą w krótszym czasie odczytać informację o godzinach odjazdów, a jednocześnie nie stoi to w sprzeczności z wymienionymi w punkcie 3 i 4 postulatami.

6. W historii komunikacji tramwajowej w regionie górnośląskim stosowane były już kursy w wydłużonych i skróconych relacjach (pomijam kwestię wyjazdów na trasy i zjazdów do zajezdni), jednakże rozwiązanie jednokierunkowego nadania osobnego numeru dla skróconej relacji nie było stosowane.

Na łamach *Przystanku* dziękuję autorowi polemiki za poinformowanie o nowych faktach dotyczących problemu linii jednokierunkowych. Mimo iż w niektórych kwestiach jestem raczej tradycjonalistą i do nowych rozwiązań podchodzę z pewną dozą ostrożności, to chętnie zapoznając się z metodami stosowanymi w innych miastach.

Andrzej Soczówka

Przystanek przedstawia

Praga (cz. 5)

U bram nowoczesności

W 1975 roku do Pragi dociera następna partia polskich „ogórków”, które z numerami 4889 do 4919 trafiają do zajezdni Libeň. Cała tajemnica pojawienia się jeliczy na ziemi czeskiej tkwi w tym, że zakłady Karosa w Wysokim Myto w 1972 roku ukończyły produkcję kultowych pojazdów, natomiast w Jelczu produkcja szła pełną parą jeszcze do 1983 roku. Dość powiedzieć, że na tej dostawie współpraca Jelcza i MHD definitywnie się zakończyła.

Wysokie Myto tymczasem zarzuca Pragę mode-

lem SM11, w samych latach 1974–76 aplikując prawie 800 sztuk tegoż (do numeru 6424). W tym zalewie do miasta docierają także dwa (5943 i 5944) autokary SL11. W latach 1977–79 napływają kolejne (6425–6934). W tym samym okresie pojawia się na ulicach miasta nowatorska konstrukcja – ikarus 280.08. Pierwsze 20 sztuk przyjechało w 1977 roku niejako w roli autobusów testowych. Ponomerowano je w przedziale 4000–4019, wszak ikarusy 620 i pierwsze „ogórki” już dawno dokonały swojego żywota, pozostawiając wolne numery.

W późniejszych latach rytm praskiej komunikacji odmierzały kolejno otwierane odcinki metra. 12.08.1978 roku otwarto trasę Leninova (obecnie Dejvicka) – Nam. Miru. Tym samym stacja Muzeum położona pod placem Wacława (Vaclavske Nam.), stała się stacją przesiadkową. Dwa lata później (7.11.1980 r.) linię C wydłużono z Kačerova do Kosmonautu (teraz Haje), zaś linię A z nam. Miru do Želivského (20.12.1980 r.). W następstwie każdego z tych wydarzeń następowało przeorganizowanie komunikacji autobusowej w rejonie otwieranych odcinków. Zniknęły więc zapelnione linie autobusowe w kierunku centrum, natomiast gęstą sieć połączeń otrzymywały osiedla leżące nieco dalej od stacji metra. Przy stacjach tworzono punkty przesiadkowe. Zanim się to wszystko jednak wydarzyło, poczciwe praskie autobusy w połowie lat 70. znalazły swoją niszę w praskiej komunikacji i starają się ją coraz intensywniej wypełniać. Jako że próby zakończyły się, oczywiście, pomyślnie, węgierski symbol socjalizmu stał się jednym z ulubionych zakupów praskiej MHD, chociaż nie zdarzyło się (nie licząc przełomu 1989/90), by któregoś roku kupiono go więcej niż autobusów krajowych. W 1979 roku na trasy wyruszyły wozy 4020–4087, a przez najbliższe 10 lat przybywało sukcesywnie po 30–40 sztuk. 3 listopada 1984 roku w kierunku północnym wydłużono linię C do dworca Holešovice (z początku Fučikova), dzięki czemu ten peryferyjny dotąd dworzec można było wykorzystywać jako punkt przesiadkowy z pociągów podmiejskich. Rok później ruszyła trzecia linia metra oznaczona literką B, na trasie Florenc – Smichovske Nadraží, co znacznie skróciło podróż z centrum do osiedli okalających z zachodu Pragę, a także pozwoliło wyprowadzić praktycznie cały kolejowy ruch podmiejski w kierunku Berouna z Dworca Głównego. W sierpniu 1982 roku autobusy opuszczają zajezdnię Pankrac. W 1982 roku pojawiają się pierwsze autobusy karosa C734, które – co tu kryć – mają znacznie bardziej nowoczesny (jak na owe czasy) wygląd i konstrukcję. Bez wątplenia jest to do dziś, jeśli nawet nie najbardziej popularny, to najbardziej opatrzony autobus naszych południowych sąsiadów. W latach 1982–1987 dotarł do Pragi w dawce 96 sztuk (3001–3096). Już w pierwszym roku zastąpiony jednak został modelem B731, który z zewnątrz zdecydowanie niczym się nie różni, jednak rozplanowanie wnętrza bardziej przypomina autobus miejski. B731 kupiono w 1982 roku 227 sztuk (3201–3427), w dwóch następnych napłynęły 3428–3704, w kolejnych dwóch 3705–3999. Jako że od 4000 numerowano ikarusy, dalsze dostawy zajęły następny tysiąc odziedziczony po pierwszych SM11. W latach 1985–86 praska MHD stała się także właścicielem czterech turystycznych karos LC735 (3170–3173). W połowie lat osiemdziesiątych zostaje oddana do użytku nowa zajezdnia Řepy. Jako ciekawostkę dodam, że 15 czerwca 1985 roku MHD uruchomiło po 65 latach postoju kolejkę linową na

Petrín. Zadziwiać może nas więc mnogość form prowadzenia komunikacji przez jedno przedsiębiorstwo. W 1987 roku do miasta przybywa następna partia karos B731 (5200–5558) i coraz mniejsze partie: 5559–5808 do 1990 roku, 5809–5928 do 1993 i 5929–5968 z maja 1994 roku.

11.07.1987 linię A przedłużono symbolicznie do Strašnickiej, a 26.10.1988 r. B do Nových Butovic, jednak po powstaniu odcinka Strašnicka – Skalka w 1990 roku (otwarcie 6.07.) i Nove Butovice – Zličín (11.11.1994 r.) zlikwidowano problemy z dojazdem do centrum większości prażan. I tak, gdy 22.11.1990 r. oddano do użytku fragment linii B Florenc – Českomoravska, można było uznać to za kolejny etap budowy, ale dopiero oddane w 1998 r. przedłużenie do Černego Mostu – Počernickéj poprawiło znacznie sytuację tego rejonu miasta, choć to chyba jeszcze nie koniec, zważywszy, że właśnie w tym rejonie budowa nowych osiedli posuwa się najszybciej.

W latach 1989–90 MHD otrzymała co prawda jeszcze „złoty strzał” (odpowiednio 100 i 70 autobusów (4423–4522 i 4523–4592), ale w następnym roku zakupiono już tylko jeden (4593), który był ostatnim fabrycznym ikarusem na ulicach Pragi. Co prawda, w latach 1992–93 DP Pardubice przekazał jeszcze do stolicy 19 wozów, które otrzymały numery po pionierach (4001–4019), ale na tym madziarska nawałnica się zakończyła. Początek lat 80. to także resztki impetu karos SM11. W 1980 roku trafiają do Pragi 6935–7099, a w 1981 7100–7241. Jeszcze w 1983 MHD odkupi od ČSAD kilka sztuk, część swoich przerobi na autokary i pojawią się numery 7300–7307, 7500, 7501 i 7551. Jakby jednak nie patrzeć, przez ulice miasta w ciągu 15 lat przewinęło się ponad dwa tysiące SM11. W 1991 roku na ulicach Pragi pojawiają się pierwsze przegubowe autobusy karosy B741 (jak łatwo się domyślić – dwuczłonowa wersja B731). Otrzymują numery 6001–6003. Następna ich partia (6004–6064) dochodzi w 1993 roku. W 1991 roku praska komunikacja miejska przekształca w spółkę akcyjną o nazwie Dopravní podnik Hlavního Města Prahy Akciova Společnost. Pod koniec tego samego roku (20.12.) urzędy powiatowe (okresni úřad) Prahyvýchod i Praha-západ zawierają porozumienie z okolicznymi gminami Hovorčovice i Ořech o wprowadzeniu zintegrowanego systemu transportowego z Pragi do wymienionych gmin. Istotnie, już 11.01.1992 roku do Hovorčovic wyjechała linia 351, a do Ořecha 352 i to był początek budowy nowoczesnego systemu transportu podmiejskiego.

21 lipca 1992 roku władze Pragi podpisały umowę z ČSD, która miała na celu włączenie kolejowych przewozów podmiejskich w system transportu miejskiego. Rzeczywiście, już od 1 października owego roku można było podróżować pociągami z ważnym biletem komunikacji miejskiej w obrębie 23 stacji i przystanków na sieci ČSD do odległości 10 km od centrum miasta. 31 sierpnia 1993 roku Rada Miasta rozpoczęła prace nad powołaniem organizacji koordynującej działalność transportu miejskiego i podmiejskiego w rejonie stolicy. 25 listopada podjęto stosowną uchwałę i od 1.12.1993 r. działalność rozpoczął ROPID – Regionalna Organizacja Prowadzenia Przewozów Zintegrowanych. Już 1 kwietnia 1994 roku ROPID zawiera umowy z lokalnymi przewoźnikami na obsługę kilku linii komunikacji miejskiej, a od 1 lipca umowa z ČD pozwala podróżować pociągami z biletem MHD po terenie całej Pragi. Dodajmy, że 1 stycznia 1993 roku

doszło do rozdzielenia Czech i Słowacji, które stają się od teraz dwa odrębne państwa. Rozdzieliły się też zarządy kolejowe, dlatego trzeba było odnowić umowy.

W 1993 roku powstaje w Pradze Muzeum Komunikacji Miejskiej. Z połową lat 90. DP Praha zabiera się do kolejnej wymiany parku taborowego. Dostarczane z Wysokiego Myto karosy mimo ciążności serii uzyskują bardziej nowoczesną sylwetkę i są wyposażane w silniki spełniające normy Euro II. Kolejne serie przegubowców B741 są wzbogacane o jakąś nowinkę (do 6174), a wersja B941 z lat 1997–98 to już niskopodłogowa odpowiedź na autobusy zachodnie (6175–6279). W latach 1994–95 przybywa też autobusów jednoczłonowych karosa B731 (7001–7040, 7129–7253) i B732 (7041–7128), które są nieustanną modernizacją podstawowej wersji. W zajezdni Hostivař pojawiają się 3 neoplany 4014 (3001–3003). 1 stycznia 1995 r. nowelizuje się taryfę linii podmiejskich i wygospodarowuje dla nich numerację powyżej 300. Dodajmy, że linie oznaczone powyżej 400, które pojawiły się nieco później, nie wjeżdżają na teren Pragi, ale zapewniają możliwość dogodnych przesiadek z linii podmiejskich lub pociągów w okolicy. Od 31 maja tegoż roku do systemu włącza się dodatkowych 16 stacji i przystanków ČD. 25 lipca 1995 roku rozstrzygnięto przetarg na obsługę autobusowych linii podmiejskich, a od 1 stycznia 1996 roku dla podróżujących z czasowymi biletami wprowadza się 4 taryfy podmiejskie. Od 1 czerwca w systemie tym istnieje już możliwość przesiadania się w czasie ważności biletu.

W miarę upływu czasu zwiększa się zasięg linii objętych systemem PID: 1.06.1996 r. linie wkraczają na teren powiatu (okresu) Beroun, w następnym miesiącu – Mělník, 1.09.1997 r. – Příbram, 24.05.1998 r. – Kladno. Od 1 stycznia 1997 roku wprowadza się nowy model finansowania przewozów i rozdziału dotacji. W sierpniu 1996 roku do miasta docierają pierwsze zmontowane w Wysokim Myto wozy renault citybus. Numeracja w zakresie 3004–3086, nie jest w pełni obsadzona, z uwagi na niedobitki karos C734 z końca lat 80., które ją wykorzystują, mimo iż kilka sztuk po naprawach głównych przenumerowano na 5971–5974 (ten ostatni służy jako wóz szkoleniowy). Następne dostawy citybusów numerowane są powyżej 3200 i dostarczane praktycznie do dziś dnia (do marca 2002 roku w sumie 222 sztuki). Na podzespołach francuskich budowane są także najnowsze wersje karosy B941E, które Praga kupuje od marca 1999 roku (6280–6349), B931 od stycznia 1996 (7299–7467), B931E z 1999 roku (7468–7487) i dostawa z 2001 roku (7260–7269).

Warto dodać, że na ulicach Pragi spotkać można

prototypy niektórych konstrukcji. I tak z numerem 3000 jeździ karosa B732 model 92, 3004 to karosa renault citybus, 7299 to karosa B931 (wcześniej jeździła z numerem 3005). Oprócz tego, w praskich zajezdniach stacjonują autokary turystyczne: w Kačerovie karosa LC735.20 z września 1989 roku (nr 3179), a pozostałe w Hostivařu – mercedesy DBO-350 z 1997 roku (3181, 3184), DBO-404 z maja 1998 (3186), neoplan N212SHD z kwietnia 1997 (3183) i karosy LC936.1036 z września 1998 (3186–3189).

Od 1 maja 2000 roku istnieje możliwość kupna biletów u kierowcy, a 24 września tego roku linie PID spowijając zaczęły powiaty Kolin, Kutná Hora i Benešov. 1.09.2001 roku zmodyfikowano nieco układ linii nocnych, a na końcu miesiąca uruchomiono dodatkowe linie w gminach Odolena Voda i Kralupy nad Vltavou, a połączenie z systemem uzyskały miejscowości powiatu Mlada Boleslav. Od 1.03.2002 roku praską i okołopraską komunikację obsługuje już 15 przewoźników:

- Dopravní Podnik hl. m. Prahy, akciová spol.;
- Milan Bado (linia 232) dysponuje karosami o numerach 1001–1006;
- Jaroslav Štěpanek (linie 110, 386, 557) posiada różne karosy (1031–1046);
- Hotliner s.r.o. Sp. z o.o. (linie 302, 303, 304, 343, 344, 347, 484, 496) eksploatuje karosy (1050–1097);
- Martin Uher – Autobusová doprava (linie 255, 317, 318, 320, 321, 322, 330, 338, 348, 349, 360, 388) posiada karosy (1100–1129);
- ČSAD Praha-západ (linie 173, 192, 313, 314, 315) eksploatuje karosy (1151–1175);
- Probo Trans, Beroun s.r.o. od 1.03.2002 r. (linie 384, 425) ma dwie karosy (1201, 1202);
- ČSAD Praha Vršovice (linie 165, 328, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 339, 341, 342, 361, 362, 363, 369, 383, 385, 389, 390, 393, 394, 403, 465, 489, 497, 498), eksploatuje karosy (1251–1338);
- ČSAD Kladno a.s. (linie 307, 316, 319, 340, 350), posiada karosy (1390–1410);
- Jana Barnatová – Spoibus (linie 308, 309, 310, 311, 380) ma też zbiór karos (1411–1428);
- ČSAD Střední Čechy s.r.o. – dawniej ČSAD Praha Smíchov (linie 345, 346, 367, 368, 370, 371, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 395, 399, 405, 406, 407, 408, 413, 416, 417, 418) wykorzystuje karosy (1501–1555)
- ČSAD Polkost s.r.o. – dawniej ČSAD Kolin (linie 381, 382, 387, 391, 392, 402, 404, 409, 410) ma autobusy numerowane kolejno w zakresie 1601–1632, z czego 1601, 1607, 1608 to odkupione od DP hl. m. Prahy ikarusy 280.08, 1632 to mercedes benz O305 Vario. Pozostałe autobusy to różne odcienie karosy.

- ČSAD Benešov a.s. (linia 401) ma autobusy SOR 9.5 (1651) i karosa C734 (1652);
- OAD Kolin s.r.o. (linie 421, 422) posiada karosy (1701–1705);
- ČD, które w ramach PID obsługują rejon o promieniu ok. 40 km od centrum Pragi (najdalej położony jest przystanek Beroun-Popovice – około 48 km od stacji Praha hl. n.)

Obecnie DPHM dysponuje prawie 1340 autobusami, które stacjonują w sześciu zajezdniach: Dejvice, Kličov, Vršovice, Kačerov, Hostivař i Řepy. Obsługują one:

- linie dzienne: 101–104, 106–109, 111–124, 126–131, 133, 135–152, 154–158, 160–164, 166–168, 170–172, 174–177, 179–189, 191, 193–200, 202, 203, 205, 207, 208, 210–213, 215–219, 221–226, 228–231, 233–235, 238, 239, 241–251, 253, 254, 256, 257, 259–269, 271–274, 277 i 280;
 - linie regionalne: 301, 305, 306, 312, 323, 324, 325, 326, 327, 329, 338, 351–359, 364, 365, 366, 372 i 386;
 - linie nocne: 501–512, które stanowią uzupełnienie nocnej sieci tramwajowej;
 - linie szkolne: 551–556, 558–572, wykonujące dziennie po jeden, dwa kursy; w Polsce nazwalibyśmy je gimbusami. Linia 557 obsługują autobusy Jaroslava Štěpanka).
 - linię 725 wykonującą jeden kurs skomunikowany z pociągami na dwóch różnych liniach kolejowych;
 - linie I1 i I3, 798 i 799 przeznaczone dla osób niepełnosprawnych.
 - Darmowe linie T, E, S, C, O dowożące klientów z okolicznych osiedli do supermarketu w Letňanech, którego nazwę tworzą.
- Praskie tramwaje obsługują 26 linii dziennych i 9 nocnych. Metro na liniach A, B i C kursuje między godziną 4:30 a 0:30 i do niego dostosowany jest cały system wzajemnych skomunikowań pozostałych środków komunikacji MHD. Zatrzymuje oznacza się poprzez poprzedzenie nazwy zastępowanego tramwaju literką X, jedynek więc zastąpi w razie czego X1, płatnostkę – X15. Zdarzają się też interesujące zatrzymawie nocne. Jeszcze w marcu bieżącego roku kursował X54. Praskie przedsiębiorstwo, jak i cały system PID, jest prężnie rozwijającą się organizacją. W 2004 roku planuje się oddanie do użytku nowego odcinka linii metra C z Dworca Holešovice do Kobylis. W Pradze rzeczywiście podróżuje się wygodnie i przyjemnie.

Marcin Łańko

Informacje konieczne do napisania tego artykułu zaczerpnąłem ze strony internetowej P. Pavla Hasenkopfa (w szczególności *Vyvoj pražských linek 1908–1974*), a informacje o praskim taborze ze stron PP. Petra Bechyně i Romana Vaňka.

Nowinki z Pyrogradu

Między przystankami

● **Taborowe zawirowania.** Kilka dni temu ustawiono głogowski zestaw 130+131 i obecnie jest już rozbierany w ZNT. W tym momencie w różnej fazie bezczynności znajdują się wagony: 1,

108+109, 114+113, 130+131, 244+243, 246+245, 604, 616, 617, 651, 658, 665, 682, 276+277, 304+305, 316+317 i 330+331. Co ciekawe, nadal kursuje kanciak nr 5 (przemalowany w barwy zakładowe) oraz skład 308+309. 7 tatr jest obecnie permanentnie sprawnych, do tego stopnia, że raczą zapowiadać przystanki na trasie. Natomiast 3 pozostałe ostro szycują się do ruchu.

● **Combino w Poznaniu.** 28.09. do Poznania przyjedzie na pokazy amsterdamskie Combino. Stacjonować ma w zajezdni S1 Głogowska, a kursować będzie na linii 14.

● **Już jeżdżą.** Na ulice Poznania wyjechał zmodernizowany w Solcu Kujawskim jelec 1477. Po raz

pierwszy widziano go 30.08. na linii 85. 4.09. na linii 1 pojawił się zestaw 158+127 po modernizacji. Mimo iż od prawie pół roku po MPK płacze się pismo ze zgodą dyr. Firlika na przeniechanie tego składu na 104⁺+103⁺, „dół” postanowił wziąć sprawy w swoje ręce, czyli nie zrobić w tym zakresie nic. „Środek” oznajmia, że jeszcze wszystko jest do odkręcenia.

● **Głizda się ruszyła.** Dzięki naprawie przetwornicy, znów na ulicach Poznania możemy podziwiać gładzą 105N/2-400. Najczęściej jest widziana na liniach 1 i 5.

● **62 prawie jak 51.** 27.08. w godzinach przedpołudniowych na linii 62 uwijała się deskorolka

1359. Ciekawostką był fakt, że autobus miał uszkodzony wyświetlacz, który wskazywał linię 51. W związku z tym za szybą wetknięto tablicę liniową 62. Mimo to pasażerowie wydawali się bardzo zdezorientowani.

● **Zimowy rozkład jazdy.** Od 2.09. wszedł w życie zimowy rozkład jazdy. Wszystkie tramwaje wróciły na swoje trasy. Nie doszło do zamknięcia ul. Staroleńskiej, ale jeszcze nie wszystko stracone, bo jeżeli odwołanie jednej z firm od wyniku przetargu uznane zostanie za nieuzasadnione, to może dojść do zamknięcia jeszcze w tym roku. Likwidacji uległa linia autobusowa nr 50, natomiast uruchomiona została linia nr 99 na trasie Rataje Dworzec – Piłsudskiego – Inflancka – Bobrzańska – Krzywoustego – Kinepolis (powrót przez Franowo – Krzywoustego – Wiatraczną). Linię obsługuje wydział A1 jednym wozem, dzięki czemu uzyskano 40 minutową częstotliwość w godzinach 9:00–23:00. W dni robocze na 99 kursuje N4009, a w soboty i święta N4016. Przeszły także kursować dwa dodatkowe autobusy na linii 95, natomiast bezpłatną linię autobusową **Panorama** zasilono drugą pszczołką.

● **Ratowanie holowników.** W zajezdni S1 trwają obecnie prace remontowe przy wagonie 4N1-2019. ENka ma już wyremontowane podwozie, a na ukończeniu są pobjeżne czynności blacharskie. Zaraz po niej na warsztat pójdzie 4N1-2020.

● **Kolejne metry pozbruku.** Przystanki Szczawnicka dla obu kierunków wzbogaciły się o nową, pozbrukową nawierzchnię, która komponuje się teraz z nowiutkim chodnikiem ul. Szczawnickiej. Na czas przebudowy przystanki przesunęły się o kilkadziesiąt metrów i stanęły na cienkich nóżkach zakończonych felgami pewnych węgierskich autobusów.

● **A co z siecią?** Niedługo swą aktualność straci dowcip z pierwszego numeru *Nowinek z Pyrogrodu* („– Dlaczego poznańskie Rondo Kaponiera jest najwspanialszym miejscem w Europie?”). Nadal, miejmy nadzieję, będzie z niego widać tatry, ale już nie Bałtyk – nieczynne od miesiąca kino. I tu pojawia się problem, bowiem do przygotowanego do rozbiórki budynku nadal mocowana jest sieć trakcyjna na skrzyżowaniu ul. Roosevelta i Bukowskiej, a w okolicy nie pojawił się żaden nowy słup trakcyjny.

● **Wszystko się może przydać.** Nasi zwiadowcy wykryli nowe zastosowanie nieużywanej kotwy mocującej niegdyś sieć trakcyjną w murze kamienicy znajdującej się po wschodniej stronie ul. Strzeleckiej (przy wylocie Krakowskiej). Od dłuższego czasu jest wykorzystywana do podtrzymywania górnego daszku nad wejściem do jednego ze sklepów.

● **Zmiany inaczej.** Od 2 września zmiana obsługi brygad 4/1 i 4/3 odbywa się na... Dworcu Autobusowym Rataje.

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

Magazyn 995

26.08. Krótko przed godziną 16 motorowy 5/1 (skład 258+257) pomykającej na Stomil przekładał ręcznie zwrotnicę na skrzyżowaniu ul. Jana Pawła II i Kórnickiej. Stojącego tramwaju „nie zauważył” rowerzysta i wjechał w niego. Dodajmy, że rzecz działa się na przejściu dla pieszych. Ponieważ utarczka słowna nie załatwiła sprawy, więc wkurzony cyklista

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
tramwaje					
5	Rovita	żółto-czerwony	-	barwy MPK	-
158+127	Netia	biało-czerwono-niebieski	-	barwy MPK	po NG
605	-	barwy MPK	Migren Patch	niebieski	-
661	-	barwy MPK	Natura	biały	reklama naklejana
678	-	kremowy	-	niebieski	sam podkład
851	-	barwy MPK	Super FM	czerwono-szaro-biały	-
autobusy					
1404	Big Star	żółto-czarny	-	barwy MPK	-
1408	Big Star	żółto-czarny	-	barwy MPK	-
1410	Big Star	żółto-czarny	-	barwy MPK	-
1411	Big Star	żółto-czarny	-	barwy MPK	-
1477	Pruszyński	biało-żółty	-	barwy MPK	po NG
1486	Big Star	żółto-czarny	-	barwy MPK	-
1636	-	barwy MPK	-	barwy MPK	po NG

opracował Łukasz Nowicki

wezwał policję, która pouczyła go o tym, do czego służy przejście dla pieszych, a do czego rower.

27.08. Raniutko wyruszająca z S3 na 4/3 stodwójka nr 33 zdażyła narozrabiać już wjeżdżając na r. Staroleńską. Mimo kłopotów z rozruchem udało się jej zjechać na prawoskręt w kierunku Żegrza, z którego z powrotem do zajezdni wróciła popychana przez 12/4 (292+293). Przez 26 minut unieruchomionych było 5 tramwajów.

27.08. Dla pracownikó pogotowia technicznego ten wyjątkowo pracowity dzień w zasadzie zaczął się i skończył zapaleniem się tramwaju. O godzinie 10:30 ogniem buchnął silnik na drugim wózku pierwszego wagonu 1/11 (256+255). Stało się to przy Agromie i spowodowało 15 minutowe wstrzymanie. W roli pchacza wystąpiła 5/2 (248+247).

27.08. O godzinie 10:56 na wydzielonym torowisku na moście Mieszka I wyładował opel astra powodując wstrzymanie w obu kierunkach. Po półgodzinie pracownicy pogotowia tramwajowego odholowali pojazd na pobocze.

27.08. Awarię hamulców szynowych na skrzyżowaniu ul. Roosevelta i Bukowskiej swą złośliwość ostentacyjnie zademonstrował 105NCh+105NChD 314+315. Dopiero po kwadransie udało się go zacząć spychać na S3. Odblokowanie okolic Kaponier trwało dalsze kilkanaście minut.

27.08. Podczas wieczornego wydania *Wiadomości* pękła sobie lewa szyna toru prowadzącego do Junikowa. Zdarzenie miało miejsce w okolicach skrzyżowania ul. Grunwaldzkiej i Palacza. Prace spawalnicze trwały bez wstrzymania ruchu tramwajowego.

27.08. W tym samym czasie na stacji Kurpińskiego zapalił się ostatni wózek tatry nr 401 (12/1). Motorniczy ugasił go przy pomocy gaśnicy. Tym razem ruch był zablokowany przez 40 minut. W korku utknęło 8 bimb. Vozidlo na Sobieskiego zepchnął skład 112+111 (14/7).

28.08. Z powodu upalonego przewodu zasilającego przy pantografie, aż 25 minut ruch na pl. Wielkopolskim blokowało 1/6 (290+291). A wszystko dlatego, że z tyłu nadjechał holender, z którym stopiątki za Chiny nie można było połączyć i usterkę trzeba było doraźnie usunąć na miejscu. Forteczński skład jednak uniósł się honorem i na S3 doturlał się o własnych siłach.

29.08. Rezerwowy ikarus nr 1513 podczas wjazdu na pętlę Os. Batorego zaliczył leżący słupek znaku drogowego. Rozdarł się przy tym żdziebko tył autobusu i opona tylnego koła, które na miejscu wymieniło pogotowie techniczne.

29.08. Za pięć czwarta jakiś kretyn obrzucił kamieniami dojeżdżającą do stacji Słowiańska 14/2 (260+259). Spowodowało to wybicie bocznej szyby w drugim wozie. Tramwaj po nawróceniu przez pętlę Sobieskiego ewakuował się na S1.

30.08. Na skrócie z pl. Wielkopolskiego w 23 Lutego helmut 680 (8/1) jadący w kierunku Okragłaka spróbował poderwać stodwójkę nr 34 (4/8) zmierzającą w kierunku przeciwnym. Nie umiał jednak okazać czułości, więc skończyło się na kilku wgnieceniach. Po 18 minutach przywrócono ruch.

30.08. Po południu na Placu Wolności inteligentny niczym sygnalizacja świetlna kierowca wstrzymał ruch tramwajowy stając swoim samochodem na torowisku. Tramwaje grzecznie ustawiły się w sznurczku. Ponieważ 13/2 (zestaw 296+297) zablokował przejście dla pieszych przy przystanku Marcinkowskiego, więc jego motorniczy postanowił cofnąć tramwaj. Manewr jednak udał się dość średnio, bowiem jazda skończyła się na mordce holendra 881 (9/7) stojącego z tyłu. Stopiątki z uszkodzonym zde-rzakiem z tyłu pozostały na linii, a holender z oberwanym przednim odbojnikiem i zbitymi kierunkowskazami udał się do zajezdni. Ogółem wstrzymanie trwało 22 minuty.

30.08. Poniższy opis, choć może się tak wydawać, wcale nie został zaczerpnięty z filmu gangsterskiego. O godzinie 17:32 (4 minuty przed planowym odjazdem) z Dworca Rataje odjechał ikarus 1555 linii 55/1. Zauważył to dyżurny ruchu oraz kierowcy przebywający w PNR. O zgrozo, był wśród nich ten, który powinien ww. autobus poprowadzić! Natychmiast powiadomiono o tym CNR. O godzinie 17:36 w pościg za uprowadzonego autobusem udały się radiowozy Nadzoru Ruchu oraz Policji. Dzięki systemowi KWSR cały czas wiedziano, że autobus porusza się po trasie, stając na niektórych przystankach. Ponieważ zatrzymanie pojazdu wymagało zachowania szczególnych środków ostrożności z uwagi na podróżujących nim pasażerów, zdecydowano się na to dopiero o godzinie 17:52 na ul.

Żywicznej (na wysokości pętli Nowa Wieś). Porywacza natychmiast zatrzymała Policja. Ikarus był wyłączony z ruchu do godziny 20:00 (kursowała za niego rezerwa).

02.09. Oberwany kloc hamulca szynowego przy trzecim wózku wykołcił na pętli Piątkowska GT6-608 (9/6). Przez 35 minut pętla była nieprzejezdna – pozostałe 9 i 11 kierowano objazdami, a do ul. Pułaskiego zasuwały 4 zatramwaje.

04.09. Jadący do M1 jako A/5 neoplan nr 1333 na ul. Szwajcarskiej, tuż za skrzyżowaniem z Kurlandzką, zjechał na pobocze w celu uniknięcia kolizji z samochodem osobowym. Różnica wysokości

była zbyt duża i autobus brzuskiem oparł się na krawężniku, a tylne prawe koło zawisło nad wyrywą w poboczu. Pojazd przy nieocenionej pomocy pracowników pogotowia tramwajowego wyciągnął holownik. W sumie po półtorej godzinie do zajezdni zjechał o własnych siłach.

05.09. Rankiem przez pół godziny ul. 28 Czerwca (w stronę Królowej Jadwigi) blokował osobowy mercedes z uszkodzonym przednim zawieszaniem. Usunęła go pomoc drogowa. Przez ostatnie 10 minut wstrzymania tramwaje jadące z Dębca kierowano objazdem.

06.09. W pobliżu skrzyżowania ul. Majakowskiego

i Jana Pawła II zderzyły się jadące w kierunku r. Rataje ciężarowe volvo i ford transit, który wpadł na torowisko tramwajowe. Dopiero po 25 minutach usunęła go ZSR umożliwiając przejazd 6 unieruchomionym tramwajom.

06.09. Przy Agromie upalił się przewód zasilający przy pantografie składu 232+231, który jako 1/14 jechał na Junikowo. Po 20 minutach tramwaj zepchnięto na nieużywaną pętlę Os. Lecha i tam doraznie naprawiono. Stąd Na S1 zjechał o własnych siłach.

Adam Konieczka

Równia pochyła

Będące w katastrofalnej sytuacji taborowej poznańskie MPK, a ściślej jego tramwajowa część, co roku robi wszystko co tylko możliwe, żeby problemy swe pogłębić. Prawdą jest, że 2002 rok był wyjątkowo nieszczęśliwy – tylu brzemienych w skut-

kach kolizji i wypadków nie było już dawno – nie zmienia to jednak zasadniczo postaci rzeczy, że taboru po prostu brakuje. Wypadki chodzą po ludziach (i tramwajach) i dlatego należy odpowiednio zabezpieczyć sobie możliwości funkcjonowania. Tymczasem wchodzące obecnie w życie uruchomienie tramwajów nie zdradza znamion wykonalno-

ści.

W tabelkach znajduje się stan inwentarzowy tramwajów MPK Poznań oraz oficjalne uruchomienie wagonów na liniach (w dni robocze, w szczycie i poza nim). Ewentualne rozbieżności w ilości posiadanych wozów wynikają z faktu, że helmuty wprowadzane do ruchu wpisuje się na stan dopiero

Tab. 1. Stan inwentarzowy MPK Poznań (ZKT) na dzień 8.09.2002 r.

zajezdnia	polskie								niemieckie				holenderskie		czeskie	razem
	102N	102Na	105N	105Na	105N/2	105NCh	105NaD	105NChD	GT6	GT6 (M)	GT8	GT8 (N)	1G	2G	RT6N1	
S1 Głogowska	0	0	14	97	1	0	61	0	0	0	0	0	0	0	0	173
S2 Gajowa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	9	3	0	20
	Madalińskiego	0	0	0	0	0	0	0	4	12	13	11	0	0	0	40
S3 Forteczna	2	6	0	55	0	1	15	1	0	0	0	0	0	0	10	90
razem	2	6	14	152	1	1	76	1	4	12	21	11	9	3	10	323
ogółem	8		245						16		32		12	10		

Tab. 2. Uruchomienie wagonów tramwajowych w dzień roboczy od 16.09.2002 r.

linia	S1 Głogowska		S2 Gajowa				S2 Madalińskiego				S3 Forteczna						ogółem	
	105N		1G/2G		GT8		GT6		GT8		105N		102N		RT6N1			
	sz	w	sz	w	sz	w	sz	w	sz	w	sz	w	sz	w	sz	w	sz	w
1	20	14	-	-	-	-	-	-	-	-	12	2	-	-	-	-	32	16
2	18	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	8
3	-	-	2	2	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	2
4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	-	6	5	-	-	18	5
5	24	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	10
6	22	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22	10
7	-	-	-	-	6	4	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	9	4
8	-	-	1	1	-	-	-	-	9	4	-	-	-	-	-	-	10	5
9	-	-	5	3	-	-	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	10	5
10	8	4	-	-	-	-	-	-	4	2	-	-	-	-	-	-	12	6
11	-	-	-	-	-	-	3	3	4	3	-	-	-	-	-	-	7	6
12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	-	-	-	5	5	15	5
13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	12	-	-	-	-	24	12
14	16	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	8
15	16	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	8
16	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8
razem	132	70	8	6	6	4	9	5	20	9	58	14	6	5	5	5	244	118
rez. czynna	2	1	-	-	-	-	1	-	-	2	-	-	-	-	-	-	6	-
rez. techniczna	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-
N21	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
ogółem	136	9	7	11	20	60	6	5	254	320	72	8	10	320	320	320	320	320
stan inwentarzowy	173	12	8	14	24	72	8	10	320	320	72	8	10	320	320	320	320	320
wskaźnik uruch. W %	78,6	75,0	87,5	78,6	83,3	83,3	75,0	50,0	79,4	79,4	83,3	75,0	50,0	79,4	79,4	79,4	79,4	79,4

sz – szczyt komunikacyjny 5:00–18:00;

w – wieczór 18:00–22:30.

Linia 16 uruchamiana jest z częstotliwością co 10 minut (z jednym tzw. przeskokiem, tzn. brakującą brygadą, co daje chwilową częstotliwość co 20 minut) w godzinach 6:00–21:00.

Wagon 105N/2, jedyny jednowagonowy pociąg z S1, nie jest wpisany do uruchomienia, ale liczy się do ogólnego stanu inwentarzowego MPK Poznań.

Tab. 3. Wskaźniki uruchomienia dla stanu inwentarzewego wagonów oraz faktycznej ilości sprawnych wagonów, wrzesień 2002.

	S1 Głog.	S2 Gajowa		S2 Madalińskiego		S3 Forteczna			ogółem
	105N	1G/2G	GT8	GT6	GT8	105N	102N	RT6N1	
ogółem do uruchomienia w dzień roboczy	136	9	7	11	20	60	6	5	254
stan inwentarzewy	173	12	8	14	24	72	8	10	320
wskaźnik uruchomienia W [%]	78,6	75,0	87,5	78,6	83,3	83,3	75,0	50,0	79,4
ilość wagonów sprawnych	163	12	7	13	22	64	7	7	294
wskaźnik uruchomienia dla wagonów sprawnych W [%]	83,4	75,0	100,0	84,6	90,9	93,8	85,7	71,4	86,4

w momencie wyjazdu na linię. Przyznać jednak trzeba, że wypaczają one wartości wskaźników, gdyż wozy te (mowa o 616, 617 i 682) stoją w zajezdni już ponad pół roku, absorbując w mniejszym lub większym stopniu uwagę personelu technicznego i kierowniczego. Zatem, według nas, powinno się liczyć je do ogólnej ilości posiadanych wagonów (tab. 1).

W Poznaniu na początku września były 323 linio-we wagony tramwajowe, z tego aż 245 generacji 105N (w tym 1 wagon 105N/2 oraz reszta połączona w składy dwuwagonowe, co razem dawało 123 pociągi). Resztę stanowiły tramwaje jednowagonowe w liczbie 78 pociągów, z czego 10 to niskopodłogowe taty, 8 to będące w katastrofalnym stanie wozy generacji 102N, poza tym 12 holendrów, a także 16 krótkich i 32 długie helmuty. Od początku roku zdjęto ze stanu po wypadkach po jednym wagonie GT6, GT8 i 102Na (odpowiednio 609, 660 i 58), a także cztery 102Na, które według naszych technicznych speców nie mogły już dłużej jeździć (11, 22, 46 i 65). Odeszło więc 7 składów. W tym samym czasie do Poznania przybyło 11 wagonów: 5 doczepek typu B4, które momentalnie i skwapliwie zostały rozszabrowane na części zamienne, a następnie pocięte na złom, a także 4 wagony GT8 (N), z czego trzy jeżdżą oraz dwa GT6 (M), które do dziś stoją i czekają na zmiłowanie. Tegoroczny bilans wykazuje więc ubytek 4 składów liniowych. Ale to jeszcze nie wszystko. Wagony te ubyły głównie w zajezdni S3 Forteczna (aż 5 wozów 102Na), natomiast „nowe” pojazdy świadczą usługi dla S2 Madalińskiego. Zatem w poszczególnych zajezdniach wahania w ilości posiadanych pociągów przedstawiają się następująco: S1: 0; S2: +1; S3: -5. Wśród pojazdów tramwajopodobnych, a więc stopiątek, sytuacja się klaruje – za 3-4 lata wszystkie będą zmodernizowane, a znaczna ich część będzie posiadać doczepy czynne (już teraz jest to większość składów). Cóż z tego, skoro obecnie w różnej fazie (od odstawienia w krzaki do wykańczania na Gajowej) NG przechodzi po 5 składów z S1 i S3, a po kilka następnych trzeba będzie odstawić do końca tego roku. Tradycyjnie, najlepiej wygląda sprawa wagonów holenderskich – na 12 posiadanych 12

jest sprawnych i gotowych wspomóc cudze brygady – do widoku amsterdamskich przegubowców na takich liniach jak 6 czy 15 możemy się spokojnie zacząć przyzwyczajać. Zwyczajowo solidne GT6 i GT8 w tym roku przesładuje wyjątkowy pech. Skasowano (wyżej wspomniane) 609 i 660, ciągle nieznanym jest los solidnie rozbitych 604, 658 i 665. Bardzo długo już stoi po kolizji 651. W międzyczasie, zamiast doprowadzać do stanu używalności wagony frankfurckie z tegorocznej dostawy (czyli również wyżej wspomniane 616, 617 i 682), trzeba było zająć się odbudową zniszczonych w poważnych kolizjach wagonów 666, 667, 670 i innych... Fortecznańskie stodwójki mają dopuszczenie do ruchu do czasu przyjazdu komisji z Warszawy, a więc do 23.11. bieżącego roku, choć oczywiście odstawiony od ponad roku wagon 102N-1 nie jeździ i ulega postępującej dewastacji. Niespotykanie optymistycznie wygląda natomiast sytuacja wozów niskopodłogowych: odpalono wreszcie (po ponad półrocznej przerwie) wagon 105N/2-400, a 7 spośród 10 tatr jest „permanentnie sprawnych”. Pozostałe 3 po przeglądzie średnim mają dołączyć do nich niebawem.

W tych nieciekawych okolicznościach nadszedł wrzesień, a wraz z nim zimowy rozkład jazdy. Poniżej prezentujemy tabelę uruchomienia taboru tramwajowego na liniach w dni robocze. Jest to uruchomienie ważne od 16.09., po wprowadzeniu drobnej korekty – odtąd, zamiast trzech, wyjeżdża ma minimum 5 tatr (tab. 2).

W tym oficjalnym wykazie brak trzech, wciąż nie przygotowanych do ruchu, wagonów z Frankfurtu. Stąd różnice w iloście zajezdni Madalińskiego i ogólnym, w porównaniu do naszej tabelki. Nie zmienia to jednak faktu, że wyliczenia wskaźnika uruchomienia W [%] i tak są wzięte z kapelusza po to, by uspokoić osoby odpowiedzialne za taki stan rzeczy. Co nam bowiem po tym, że teoretycznie mamy 72 stopiątki (36 pociągów) na Fortecznej, skoro przydatne mogą być obecnie tylko 64 wagony (32 składy), a wyjeżdżać powinno ich 60 (30 składów)? Teoria znowu mija się z praktyką. Poniżej dla porównania prezentujemy faktyczne obecnie możliwości przewozowe poznańskich tramwajów, wzięwszy pod uwagę tylko te wagony, które nie znajdują się ani w „krzakach”, ani w ZNT na Gajowej (tab. 3).

Mamy więc jasny pogląd na sytuację. Faktyczne zadania przewozowe poznańskich tramwajów znacznie przewyższają średnią europejską. Prym wie dzie Gajowa, która musi obecnie uruchamiać 100% swoich GT8. Czym więc, jak nie jakimś sabotażem, jest trwająca od kilku lat próba ograniczenia liczby poznańskich tramwajów? Mimo zwiększonych zadań przewozowych doprowadzono do teoretycznego uruchomienia 79,4%, co w praktyce, po głębszym rozeznaniu sytuacji, daje aż 86,4% wyjeżdżających wagonów sprawnych! Przez szereg lat po macoszemu traktuje się ratujące nam istnienie wagony przegubowe. Lekkomysłne zaprzesta-

nie remontów wozów generacji 102N połączyło się z niefrasobliwością w zakresie ściągania z Zachodu ich substytutów. Dziś, aby osiągnąć normalny wskaźnik uruchomienia, oscylujący w granicach 75%, należałoby natychmiast sprowadzić około 30 wagonów GT8, nie kasując nic w zamian! Aby więc myśleć poważnie o świadczeniu usług przewozowych w Poznaniu na dotychczasowym poziomie (nie wspominając o planach wydłużenia linii 16 do Os. Lecha!) i wyciąć sypiące się na potęgę stodwójki, MPK Poznań musi zakupić w trybie natychmiastowym około 38 wagonów zachodnich. Dlaczego aż tyle, ktoś zapyta, przecież za rok zaczną przybywać do nas Combino?... Tak, pierwsze Combino pojawią się za rok. Wówczas dwunastka poznańskich holendrów osiągnie już emerytalny wiek 45-47 lat, z czego 8-12 na poznańskich torach. I to je trzeba będzie niskopodłogowcami zastąpić. Potem pozostanie – bagatelka – około 60 wagonów GT6 i GT8 czekających na koniec swej długiej służby. A to jest ilość, która może liczyć na wymianę za przynajmniej 10 lat.

Reasumując – jest źle, będzie jeszcze gorzej. Nawet gdyby ktoś poszedł po rozum do głowy i postarał się trwale zwiększyć ilostan poznańskich tramwajów, to i tak nie będzie gdzie tych wagonów postawić... Już teraz zajezdnie pękają w szwach. Jedynym ratunkiem jest szybka budowa nowej zajezdni, na tyle sporej, by pomieścić przynajmniej 120 pociągów. Wtedy można pomyśleć o oddaniu terenu przy Gajowej nowym użytkownikom (Muzeum Komunikacji Miejskiej, na przykład) lub zagospodarowaniu Madalińskiego jako bazy dla sprzętu gospodarczego. Czego sobie i MPK życzę w najbliższej przyszłości.

Tomasz Gieżyński

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 Skrzykowski, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschiok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Piotr Tomasik, Krzysztof Utracki
SKŁAD I EDYCJA STRON WWW: Adam Konieczka
DRUK: Studio-Stempel, ul. Małachowskiego 39, 61-129 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.

R E K L A M A

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

W sklepie „Pantera” otrzymacie bezpłatnie *Przystanek*.