

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 19 (19)
8 października 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Od redakcji

Czas zmian

Droży Czytelnicy, stale zwiększająca się popularność *Przystanku* (od lutego liczba odwiedzin naszych stron internetowych podwoiła się) oraz ilość nadsyłanych informacji umożliwiła redakcji przeprowadzenie pewnych zmian. Niektóre widać już na pierwszy rzut oka. Nowy design stron internetowych zawdzięczamy Piotrowi Buczkowskiemu, który od dziś będzie się zajmował ich przygotowywaniem. Korektą stylistyczną tekstów zajmie się Ziemowit Cabanek. Zmienił się także wygląd wersji papierowej.

W pierwszej kolejności publikować będziemy artykuły zaznaczając w nagłówkach nazwy miast, których dotyczą lub nazwy cykli artykułów.

Największe zmiany objęły dział *Z kraju i ze świata*. Aby odszukanie żądanej wiadomości stało się łatwiejsze, zastosowaliśmy wyraźny podział na miasta, dodatkowo grupując notatki w działy tematyczne:

- *Tabor* (kasacje, zakupy, przenumerowania pojazdów komunikacji miejskiej);
- *Linie* (czasowe i stałe zmiany tras kursowania, uruchomienie i zawieszanie linii);
- *Magazyn 995* (opisy wypadków i nietypowych zdarzeń z udziałem komunikacji miejskiej);
- *Rozmaitości* (wiadomości, których nie można zakwalifikować do żadnego z powyższych działów);
- *Z pamiętnika lakiernika* (zmiany reklam na pojazdach);
- *Z notatnika mechanika* (ważniejsze naprawy pojazdów).

Dodatkowo poszczególne notatki rozpoczynamy symbolami oznaczającymi środek transportu, o którym będzie mowa:

- A** – autobusy;
- M** – metro;
- SKM** – Szybka Kolej Miejska;
- T** – tramwaje;
- Tr** – trolejbusy.
- WKD** – Warszawska Kolej Dojazdowa

Jednocześnie postanowiliśmy powołać na stanowiska redaktorów Olafa Skrzymowskiego, który będzie odpowiedzialny za informacje ze Szczecina i okolic oraz Krzysztofa Lipnika, który zajmie się wiadomościami z rejonu Warszawy. Dotychczasowy dział *Nowinki z Pyrogradu* stanie się częścią *Z kraju i ze świata*, a odpowiadać będzie za niego Tomasz Albrecht.

Mamy nadzieję, że dzięki powyższym zmianom *Przystanek* stanie się bardziej przejrzysty.

Dziękując wszystkim autorom za nadsyłane teksty, mamy nadzieję, że współpraca nadal będzie się tak dobrze układać. Korzystając z okazji chcielibyśmy także zachęcić wszystkich miłośników komunikacji miejskiej do nadsyłania wiadomości zwłaszcza z tych rejonów, z których ich brakuje.

Redakcja

Przystanek przedstawia

Teplice

Tramwaje

Pierwszym tramwajem elektrycznym w Czechach był tramwaj oparty na wąskim torze systemu Teplíc, powstały w wyniku starań hrabiego Clay-Aldringena, właściciela majątku Šanov. Budowa rozpoczęła się z końcem 1894 roku i w trakcie czterech następujących lat powstał odcinek łączący dworzec Teplice-Zamecka zahrada z miasteczkiem Dubi. Obsługę trakcyjną odcinka zapewniało 11 wagonów z fabryki Graz z wyposażeniem elektrycznym firmy AEG; w każdym było 24 miejsc siedzących i 12 stojących. W 1900 roku Teplícem przybyły dalsze trzy wozы tego typu. W tym samym roku oddano do użytku krótki odcinek z centrum miasta do Placu Poczтового (Poštovní náměstí), a w 1913 roku zrezygnowano z połączenia z Dubi, za to tramwaj uzyskały Řetenice. Poza tym, wydłużono linię z Placu Poczтового do Trnovan.

W tym czasie park wagonowy rozrósł się do 40 sztuk. Oprócz wozów grzewskich na ulicach gościły konstrukcje Ganz i Ringhoffer. Lata międzywojenne nie przyniosły żadnych rewolucyjnych zmian w systemie transportowym Teplíc. Likwidacji uległa linia do dworca Teplice Zamecka zahrada oraz część systemu w Šanovie, który był rozgałęzieniem linii do Trnovan. W całym dwudziestoleciu międzywojennym na ulice miasta wyjechało tylko pięć nowych wagonów (dostawa z 1920 roku była kontynuacją starego zamówienia). W 1932 roku przybyły one z fabryki Kralovopolska (elektryka BBC – 3 sztuki) i z Českiej Lipy (część elektryczna Siemens-Schuckert – 2 sztuki). Tymczasem pionierskie Graze o numerach 1–7 wycofano z ruchu w latach 1935–1939. Wcześniej, bo w 1918 i 1926 roku pozostałe cztery (8–11) przerobiono na doczepki. Przez lata II wojny światowej miasto nie notowało specjalnego rozwoju sieci. Za to w dziedzinie taboru ma miejsce kilka ciekawostek. W roku 1939 z Mödling przybywają cztery wagony Graz / Ganz z 1903 roku, z czego dwa zostały przerobione na wozy doczepne, a pozostałe dwa skierowane jeszcze w tym samym roku do Mostu. W 1941 roku

wyjechały na trasy trzy wagony Remscheid / SSW (rok produkcji 1900) ściągnięte z Recklinhausen i będą służyć jeszcze po wojnie. Jeden z nich w 1953 roku został skasowany w Teplicach, a pozostałe rok później sprzedano do słowackiego Hronca, gdzie dożyją swych dni.

Lata pięćdziesiąte przyniosły plany budowy odcinka Řetenice – Dubi, z uwzględnieniem stworzenia tam komunikacji trolejbusowej. Póki co, postanowiono na odcinkach miejskich dodać drugi tor i stało się to wkrótce (1952) pomiędzy Trnovanami a nam. Z. Nejedleho. W 1952 roku do Teplíc napłynęły także w sile 5 sztuk wagony z Českiej Lipy z instalacją Škody typu MT6.

Tymczasem, w 1956 roku dochodzi do radykalnych zmian w polityce transportowej miasta. Z uwagi na rozwój górnictwa odkrywkowego w okolicach miasta, postulowano likwidację linii tramwajowych. Natomiast ze względu na stosunkową łatwość ewentualnej zmiany trasy, zdecydowano się na inwestycje w transport trolejbusowy. Wkrótce na odcinku Trnovany – Řetenice tramwaj został wyparty przez „ogumionego przyjaciela”, a w 1959 roku zamknięcie odcinka Trnovany – Dubi definitywnie zakończyło tramwajową epokę w Teplicach.

Trolejbusy

Jako się rzekło, teplické trolejbusy z paru względów wykończyły teplické tramwaje. Początkowo, to jest około 1950 roku, powstał plan, w myśl którego system tramwajowy miał zostać uzupełniony o trolejbusy. Idée fixe tego planu było wytyczenie dwóch okręgów, na których rzezczone „szelkowce” używałyby do woli. W maju 1952 roku na pierwszy z ringów wyjechały Škody 7Tr. Ruch odbywał się na trasie Nadraží – Šanov – Wolkerova – Nadraží. Tym tropem w 9-minutowym interwale podążały dwa trolejbusy, natomiast trzeci jeździł w kierunku przeciwnym, uzyskując częstotliwość 18-minutową. Poza okręgiem funkcjonował odcinek łączący trasę z zajezdnią zlokalizowaną w szopie tramwajowej Novy mlyn. O ironio! choć drugi okrąg został oddany do użytku w 1955 roku, to jednak nie uruchomiono tam żadnej linii.

Linia, która kursowała po pierwszym okręgu, otrzymała numer 11. Problem stanowił fakt, że cieszyła się (a może raczej powinna się smuć) niemal zerową frekwencją. Pomimo wprowadzenia w końcu ruchu tylko w jednym kierunku i 8-, a nawet 6-minutowego interwału, pies z kulawą nogą nie chciał nią jeździć. Latem 1954 roku przewoźnik skapitulował. W ruchu pozostał tylko odcinek Nadraží – Benešovo náměstí.

Skoro tramwaje teplické postanowiły – mimo

wszystko – upaść, pełną parą ruszyła budowa odcinka do Řetenic. 1 marca 1956 roku zamiast – jak dotychczas – tramwaju, czcigodni rzeteniczanie ujrzeli trolejbus. Wówczas to na liniach **2**, **3** i **4** kursowało jedenaście pojazdów. W następnym roku połączono z Teplicami jeszcze południowo-zachodnią część Řetenic o nazwie Ujezdeček. W 1959 uzupełniono linie w centrum Teplic w sposób odwzorowujący dotychczasową sieć tramwajową, a w 1962 roku połączenie uzyskały Novosedlice.

W odróżnieniu od tramwajów, numery taborowe trolejbusów rozpoczynały się od 101. Pierwsze sztuki 7Tr zagrzały miejsca w ciepłocienym szopie zaledwie kilka miesięcy, by powędrować do Mostu, Mariánských Lázní, czy Děčína. Pierwsze numery zostały zaraz uzupełnione przez škody 8Tr (także sprowadzone aż z Prešova) oraz 7Tr z Mostu.

Od 1962 roku pojawiały się škody Tr9 sprowadzane do miasta przez następnych 16 lat. Numery 129–134 miały za sobą nawet kilka lat służby w Děčinie. Do końca lat 60. jedyną oddaną linią była Trnovany zavod – ČSAD. W 1970 roku na 17 lat zamknięto ruch do pętli Řetenice, a w 1978 najnowszą Trnovany – ČSAD. W 1983 roku do Teplic przybywają pierwsze 14Tr.

4 czerwca 1984 roku marazm, który na przełomie dziesięcioleci spowił cieplickie trolejbusy, przełamało oddanie do ruchu odcinka do Městských Salů. W 1987 roku szelkowitzacy wracają do Trnovan i to w wydłużonej wersji do zakładów Somet. Nowa linia dociera w Trnovanach na osiedle Anger.

Lipiec 1989 roku przynosi połączenie z Proseticami, a w 1990 roku pojawiają się też pierwsze škody 15Tr. Następny rok to premiera linii w ulicy Alejni, alternatywnej w stosunku do odcinka przez ul. Beneša prowadzonego ścisłym centrum.

Lata 90. to okres rozkwitu cieplickiej sieci. W 1994 roku trątki dojeżdżają już na osiedla Třešňovka oraz nigdy nie oddaną do użytku linią do kąpieliska. Finalizuje się budowa linii do Panoramy. „Leci z planu” za to linia do Novosedlic, jako że władze ostatniego miasteczka krzywym okiem patrzą na dokładanie się do trolejbusowej kasy.

Do 1999 roku, pod względem liczby linii trolejbusowych w Czechach, ex aequo z Brnem Teplice dzierżyły palmę pierwszeństwa. Wtedy jednak zawieszono linie **4**, **6** i **11**, tak więc układ linii trolejbusowych miasta przedstawiał się następująco:

- 1 Řetenice – Šanov I;
- 2 Ujezdeček – Anger;
- 3 Šanov I – Anger;
- 5 Ujezdeček – Panorama;
- 7 Ujezdeček – Prosetice;
- 8 Nova Ves – Jatečni – Sochorova;
- 9 Prosetice – Sochorova – Panorama;
- 10 Nova Ves – Anger;
- 12 Ujezdeček – Panorama;
- 13 Nova Ves – Panorama.

Długość sieci trolejbusowej wynosi 24,780 km. Od 12 maja 2002 roku rozpoczęto remont ulicy U Cisařských lázní, co spowodowało zatrzymanie ruchu na odcinkach do Prosetic i osiedla Šanov I. Czasowo zawieszono kursowanie linii **1**, **3**, **7** i **9** uruchamiając awaryjne linie, zgodnie z cieplicką tradycją ponumerowane powyżej 50:

- 51 Řetenice – Anger;
- 55 Ujezdeček – Sochorova;
- 61 Ujezdeček – Hlavní nadraží.

Kursują także „zatrolejbusy”, o czym za chwilę.

Warto wspomnieć, że po ulicach Teplic przeje-

chać można też turystyczną linią **11**, na trasie Panorama – Nova Ves – Šanov I, z konieczności skróconą na razie do Nowej Wsi.

Park cieplickich trolejbusów tworzy dziś 41 pojazdów marki Škoda 14Tr i 14TrM z lat 1984–95 o numerach 124–164, 11 przegubowców typu škoda 15Tr z 1990 roku oznaczonych jako 201–211, wóz szkoleniowy škoda 14Tr01 z 1983 roku nr 120, a w rolę muzealnej **11** wcieliła się škoda 9Tr28 HT z 1980 roku (nr 105).

Autobusy

Historia cieplickich autobusów nie jest długa. Ta gałąź transportu od początku pozostawała w cieniu „wielkiego brata na szelkach” i w cieniu tym pozostaje do dziś. Na przełomie lat 50. i 60. pierwsze linie połączyły Teplice z Dubi śladem zlikwidowanego tramwaju, a dalsze linie łączyły jedynie punkty rozwijającej się trolejbusowej sieci, niekiedy stanowiąc jej przedłużenie.

Obecnie cieplickie autobusy kursują na liniach:

- 20 Benešovo nam. – Mstišov;
 - 21 Bystřany – Maršovska;
 - 22 Nemocnice – Bystřany;
 - 23 Sobědruhy – Dubi I Lázně;
 - 24 Střelna – Dubi I Lázně;
 - 25 Benešovo nam. – Dubi Krušnohorská;
 - 26 Buzulucká – Bystřice;
 - 27 Střelna – Proboštov;
 - 28 Nova Ves – Olympia;
 - 29 Ujezdeček – Proboštov;
 - 30 Olympia – Benešovo nam.;
 - 31 Hlavní nadraží – Cinovec, Pomezí (linia sezonowa);
 - 32 Střelna – Dubi Krušnohorská;
 - 33 Benešovo nam. – Hřbitovní.
- Ponadto w ramach komunikacji „zatrolejbusowej”:
- 53 Šanov I – Hlavní nadraží;
 - 57 Prosetice – Hlavní nadraží.

Tabor autobusowy DP Teplice reprezentowany jest oczywiście przez karosy B731, numerowane od numeru 301 (około 40–50 sztuk), a także przegubowe B741 i B941 o numerach 501–515. Niewątpliwą ciekawostką są eksploatowane przez tutejszego przewoźnika TAM-y 232 (kilka sztuk z numerami powyżej 401).

Marcin Łańko

Tramwaje świata

Od wagonów PCC do wagonów 105N

Od tego numeru w naszym piśmie pojawiać się będzie nowy cykl artykułów. Będą to artykuły poruszające zagadnienia techniczne najliczniejszej serii wagonów wyprodukowanych w Polsce. Na początek jednak warto by ukazać rozwój tramwajów szybkobieżnych.

W drugiej połowie lat trzydziestych w Stanach Zjednoczonych skonstruowano wagon PCC w wykonaniu „all electric”. Był to wagon z rozrusznikiem bębnowym, czteroosiowy, dwuwózkowy, z drzwiami otwieranymi silnikami elektrycznymi, z obwodem niskiego napięcia (40V) służącym do sterowania drzwiami, rozrusznikiem, kierunkowskazami i innymi podzespołami. Był to pomysł na konkurowanie tramwajów z rodzącą się w tym czasie motoryzacją. W latach trzydziestych wyprodukowano w USA kilka wagonów na eksport do Europy.

Krótko po II wojnie światowej Belgowie otrzymali

wagony PCC w darze dla odbudowującego się państwa. Szybko odwzorowali tramwaje w części mechanicznej i elektrycznej i zaczęli produkować je we własnych fabrykach.

W roku 1950 roku, dzięki fascynacji inżynierów i władz państwowych ideą tramwaju, Czesi odwzorowują wagon PCC belgijski. W kraju tym powstaje wagon szybkobieżny (taką nazwę otrzymał po wojnie) typu T1.

W roku 1952 Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych (w Polsce) ustalił założenia polskiego tramwaju szybkobieżnego. Wystąpiono także do władz Szwecji z prośbą o sprzedaż kilku wagonów szybkobieżnych. Jednakże władze Polski bardzo szybko wycofały się z tego pomysłu, tłumacząc to tym, że kraj się odbudowuje się i nie stać „nas” na testowanie nowości. Pomysł zamarł na trzy lata, bo już w roku 1955 ponownie wrócono do tramwajów szybkobieżnych, tym razem jednak zwrócono się do Czechosłowacji, gdyż kraj ten stał się przodującym w dziedzinie produkcji tych wozów i był krajem najbliższym ustrojowo. Strona polska skierowała się z prośbą, by strona czeska sprzedała kilkanaście wagonów. Jednakże Czesi odmówili, tłumacząc się, że fabryka Smichov Tatra ma zbyt duże zaległości w produkcji i nie może sobie pozwolić na sprzedaż wagonów do Polski. Po kilku tygodniach rozmów, po wsparciu władz ZSRR, ustalono, że Polska otrzyma dwa wagony typu T1₃. Rok później, w styczniu 1956 roku, wagony te przetransportowano do MPK Warszawa.

W roku 1957 w Polsce odwzorowano część mechaniczną i elektryczną tramwaju czeskiego. W ten sposób powstał polski tramwaj szybkobieżny typu 11N i jego uproszczona wersja dla mniejszych miast 12N. Jednakże szybko się okazało, że polski przemysł nie jest w stanie wyprodukować tak skomplikowanej, jak na tamte czasy, aparatury (przemysł wciąż się odbudowywał). Postanowiono więc pierwsze wagony wyprodukować na bazie aparatury importowanej. Ponieważ, jak już wspominałem wcześniej, nie było możliwości zakupu w Czechosłowacji, zwrócono się do Belgii z zapytaniem o możliwość zakupu 25 kompletów aparatury. Odpowiedź była przychylna i jeszcze w tym samym roku do kraju przybyło zamówienie. Jednak to nie był koniec problemów, gdyż aparatura belgijska była przystosowana do zasilania niskim napięciem 40V, natomiast wagon polski był opracowany z zasilaniem 24V (jak wagony czeskie). Należało więc albo przerobić aparaturę, jak i gdzie to zrobić, albo zmienić założenia sterowania wagonu 11N. Postanowiono pójść tą drugą drogą i tak powstał wagon 13N.

W roku 1959 Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych KONSTAL (obecnie Alstom Konstal S.A.) wyprodukowała prototyp wagonu 13N (MZK Warszawa numer taborowy 503, obecnie 753”). Wagony 13N produkowane były do 1970 roku i niemal cała produkcja przeznaczona została dla MZK Warszawa. Wyprodukowano ich łącznie 846 egzemplarzy (w tym 838 dla Warszawy). W ciągu jedenastu lat produkcji ciągle udoskonalano te wagony. Konstal tak dopracował część elektryczną wagonu, że bez większych zmian została ona adaptowana do wagonów 105N.

W trakcie produkcji wagonów 13N próbowano skonstruować uproszczoną wersję wagonów szybkobieżnych dla mniejszych miast w Polsce, które posiadały znacznie słabsze podstacje trakcyjne i nie wytrzymałyby prądów pobieranych przez

jednostki 13N. Tak powstały wagony 14N i 14ND, 15N, 13Ns i 13NsD. Wszystkie z tych typów doczekały się prototypów, pierwsze trzy testowało WPK Katowice, a pozostałe MZK Warszawa. W wagonach dla WPK Katowice zastosowano nastawnik jazdy typu T401 identyczny jak w wagonach N/4N, a próby dowiodły, że nastawniki te nie wytrzymują obciążen prądowych (aparatura przystosowana do 75 stopni rozruchu i 93 stopni hamowania a nastawnik posiadał 8 stopni rozruchu i 9 hamowania). W wagonach 13Ns zastosowano już inny nastawnik, taki jak później zastosowano w 102N/102Na/102Nd o 20 stopniach rozruchu i 22 stopniach hamowania. Wagony te były niezwykle zrywane i miały doskonałe hamowanie, jednakże zmiana przyczepności, na styku koła z szyną, powodowała poślizgi. Wagony 13NsD były doczepami czynnymi z silnikami, ale bez kabiny, o kształcie przedniej ściany identycznej jak tylnej. Dla mniejszych miast rozważano rozpocząć produkcję składów 13Ns+14ND (doczepa bierna, bez silników i pantografu).

W roku 1967, dla większych miast, opracowano wagon typu 101N/101Nw. Wagony te miały być produkowane dla: Wrocławia, Łodzi, Krakowa, Poznania i Warszawy. Wagon 101N to elektrycznie klasyczny wagon 13N, jednak sylwetka jego została zmieniona. Czoła wagonu przewidywano takie jak zastosowano w wagonach 102N, a dach miał wyglądać jak w wagonach 802N (bez zaokrążeń, szyby stykające się z krawędzią dachu). Produkcja seryjna miała rozpocząć się w 1971 roku. Wcześniej postanowiono jednak wyprodukować wagony 102N. Złe doświadczenia z wagonami 102N przyczyniły się do wstrzymania prac nad wdrożeniem wagonów 101N do produkcji. Szybko zaniechano też produkcji wagonów 102N, wprowadzając do produkcji seryjnej wagony 102Na.

Od początku produkcji wagony 102Na traktowano jako produkcję przejściową i projektowano kolejne wagony.

W 1968 roku zaprojektowano wagon 103N wraz z doczepą bierną 403N. Z uwagi na zastosowanie w nim rozrządu pośredniego, Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych negatywnie zaopiniował projekt, który następnie został odłożony do archiwum.

Dwa lata później opracowano projekt wagonu 104N. Projekt ten też został odrzucony przez ZPK. Tym razem wagon posiadał rozruch pośredni, jednak jego długość wynosiła 15030 mm. Żadne z przedsiębiorstw nie miało pieniędzy na kolejne przebudowy torowisk na łukach i rozjazdach.

W 1972 roku opracowano projekt wagonu 105N. Pozytywnie go zaopiniowano i przystąpiono do budowy prototypów, które powstały w roku 1973 (1 wagon) i 1974 (2 wagony). W roku 1974 rozpoczyna się masowa produkcja wagonów 105N.

Droga do skonstruowania wagonów była bardzo długa i kręta. Chciano skonstruować wagon nowoczesny, tani w produkcji i eksploatacji, pojemny oraz szybki. Czy to się udało? Oceńcie sami na podstawie artykułów, które ukazały się w następnych numerach.

Bąbel 2002

Częstochowa

Reforma?

Od 1.10. częstochowskie tramwaje kursują w godzinach szczytu nie co 5, a ponownie co 4 minuty.

Podniesienie częstotliwości wiąże się z reformą komunikacji miejskiej; było jej głównym założeniem. Choć autorzy projektu zmian zakładali powrót do częstotliwości z lat 80., czyli co 3 minuty, taka możliwość – z braku taboru – nie istniała. Wymagałoby to bowiem uruchomienia 26, a przy sensownym wykorzystaniu pętli na Rakowie co najmniej 24 składów, podczas gdy „na chodzie” jest ich obecnie 27 (skład 640+643 jest jedynie dawcą części). Ostatecznie na trasę wyjechało 19 pociągów, z czego tylko 4 to szczytowe (rozbiecie rozkładów szczytowych na osobne rano i po południu sztucznie zwiększa ogólną liczbę do 23).

Pierwszego dnia nie obyło się bez perturbacji. Pominąwszy ponowne wydrukowanie rozkładu dzielnego z tym samym (już po raz czwarty) błędem, zgodnie z tradycją tramwajowych rozkładów, powstał błąd kolejny. Choć dokładnie rozpisano wjadzy na dodatkowy peron i mijanie się pociągów na pętli Kucelin, nie dopilnowano tej kwestii przy al. Wyzwolenia. Tamtejsze zeberko nie nadaje się w ogóle do wykorzystania ze względu na duże prawdopodobieństwo wykolejeń, a mimo to w rozkładzie pojawiła się konieczność zamiany kolejności pociągów. Oto bowiem pociąg 1/11 ma po godzinie 9:00 dziwnie długi (od dawna już nie praktykowany na tej pętli), 13-minutowy postój, podczas gdy jadący za nim skład 1/16 powinien w tym czasie „prześliznąć się” przez pętlę, udając się do zajezdni. Pierwszego dnia nikt się jednak nie zorientował: motornicza pociągu 1/16 nie była aż tak niecierpliwa, by ochrzanić kolegę za blokowanie jej przejazdu. W efekcie oba tramwaje pojechały jednocześnie (po 10-minutowej przerwie), a co gorsza dwa kolejne (oprócz pociągu 1/16 także następny za nim – 1/05) udały się do zajezdni.

Jak się okazało, były to ostatnie tramwaje w tej dzielnicy w ciągu kolejnych minut, bo zamiast następnego składu pojawił się... autobus za tramwaj. Był to ikarus 415.14E-67 z napisem „1 ZA TRAMWAJ” na wyświetlaczu. Za zaprogramowanie tego napisu na wyświetlaczach ikarusów 415.14E oraz za tak szybkie pojawienie się komunikacji zastępczej należą się ekipie MPK spore pochwały. Cóż z tego jednak, skoro autobus, zamiast zabrać spory, udający się do szkół tłum, pojechał sobie jakby nigdy nic z powrotem do czuwania na rezerwie? Następne zatramwaje (jelcz M11-50 i ikarus 280.26-305) pojawiły się, gdy nie były już potrzebne (łącznie z tramwajami). Spora ilość młodzieży spóźniła się do szkół, a niżej podpisanemu nie pozostało nic innego, niż uruchomić samochód i osobiście zawieźć do szkoły swego brata. Wobec takiej organizacji komunikacji miejskiej należy szczerze współczuć nie mającym takiej możliwości...

Rafał Lamch

Częstochowa

Gospodarność z jednym przegubowcem na godzinę

W witrynie internetowej częstochowskiego MPK pojawił się artykuł pod tytułem *Na czym polega gospodarność* mający być pierwszym z całego cyklu. Choć trudno spodziewać się, by ktoś – chcąc się dokształcać w tej dziedzinie – szukał stosownych wykładów akurat w materiałach przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, faktu tego nie należy krytykować – w końcu i miłośnikom przydałoby się czasem poszerzenie horyzontów. Całe szczęście jed-

nak, że specjaliści z częstochowskiego MPK zamierzają dokształcać społeczeństwo tylko w tematyce związanej z ekonomią. W dziedzinie stanowiącej główny nurt działalności ich firmy nie jest najlepiej, za czym przemawiają fakty, szczególnie dotyczące rozkładów jazdy.

Udało się bowiem rozszyfrować – cokolwiek dziwny – podział taboru w poreformowych rozkładach. Okazuje się, że przegubowce, które pojawiły się na liniach drugorzędnych (a w obecnym układzie kursujących bardzo rzadko), miały zrekompenzować ich niską częstotliwość. Stąd przegubowa obsługa rzadkich i kursujących „na pusto” linii 15 i 18, jak również zwiększona ilość przegubowców na linii 22 w soboty. Rozwiązania takie – i owszem – przynoszą spodziewany efekt, lecz na liniach o wysokiej częstotliwości (lub o trasie pokrywającej się z innymi częstymi, stąd powodzenie przegubowców na linii 22). Gdyby w Częstochowie szesnaście 2-wagonowych tramwajów kursujących co 5 minut zastąpić dziesięcioma 3-wagonowymi składami z osmiominutową częstotliwością, być może efekt byłby w pełni zadowalający i przynoszący oszczędności. Nasi specjaliści ominęli jednak fakt, że nie ma sensu zastępowanie wysokiej częstotliwości pojemnym taboru na miejskich liniach drugorzędnych, kursujących rzadko. Bowiem niewielu pasażerów decyduje się czekać – większość woli pokonać część trasy pieszo, skorzysta z przesiadki itp. Tym sposobem dochodzi do tak zwanych „inwersji napełnienia”: przekroczenie pewnej granicy zmniejszenia częstotliwości powoduje nie dalszy wzrost, lecz spadek (i to gwałtowny) frekwencji. Dlatego linie 15 i 18 – o kursach zbyt rzadkich – okazały się niewypałem, a obsługujące je przegubowce nieporozumieniem (przy czym linia 18 cieszy się zainteresowaniem na „starym” odcinku swej trasy, gdzie współdziała z linią 33; połączenie to daje całkiem niezłą częstotliwość).

Pomyłkę zauważono dość szybko i obecnie linię 15 przegubowiec obsługuje już tylko w soboty. Teoretycznie (zgodnie z rozkładem) pozostaje na niej także w dni robocze, choć w rzeczywistości przestał się już na linię 67.

Rafał Lamch

Elbląg

Wzloty i upadki elbląskich tramwajów

Elbląskie tramwaje rozpoczęły swą bogatą historię już w 1891 roku, kiedy to magistrat ogłosił przetarg na budowę i eksploatację sieci tramwajowej. Elbląg był drugim po Wrocławiu miastem na ziemiach polskich, w którym tworono trakcję elektryczną. Berlińska firma Union Electricitäts Gesellschaft w rekordowym tempie, bo przez 9 miesięcy, wybudowała dwie śródmiejskie linie tramwajowe.

Podczas wielkiej uroczystości, 22 listopada 1895 roku, w Elblągu ruszył pierwszy tramwaj. Linia nr 1 wiodła od Dworca Głównego przez dzisiejsze ulice Grunwaldzką – 3 Maja – 1 Maja – Kowalską – Stary Rynek – Studzienną do przystani nad rzeką Elbląg. Linia nr 2 zaczynała się na teraźniejszym placu Słowiańskim i wiodła ulicami Kowalską – Stary Rynek – pod Bramą Targową – Stoczniową – Królewiecką aż do skrzyżowania z ulicami Teatralną i 12 Lutego. Zajezdnię zlokalizowano przy ul. Szpitalnej (boczna od 1 Maja, obecnie boisko szkolne SP nr 21). Łącznie wybudowano 3,88 km torów, a po mie-

ście kursowało 8 wozów silnikowych i 4 doczepne. Odległości między mijankami pozwalały kursować tramwajom z częstotliwością co 7,5 minuty. Dynamicznie rozwijający się Elbląg na pewien okres rozwiązał swoje zapotrzebowanie na komunikację.

Już w 1897 roku tramwajem można było dotrzeć do pobliskiej Bażantarni, aż do obecnej restauracji Myśliwskiej, która była i jest miejscem odetchnięcia elblążan świeżym powietrzem. Tylko na tej linii latem można było spotkać odkryte wagony. W tymże roku, dla sprawniejszego zarządzania, powołano przedsiębiorstwo Elbinger Strassenbahn GmbH. Niestety, już około 10 lat po uruchomieniu sieci, działalność ta przynosiła firmie straty. Do tramwajów dotarło pierwsze echo likwidacji.

Sytuacja w latach kolejnych nieco poprawiła się, lecz kolejny spadek rentowności nastąpił podczas wielkiego kryzysu gospodarczego. Przyniesieniu nikłych zysków nie pomógł nawet fakt, iż w 1916 r. od dworca kolejowego do stoczni Schichau przejeżdżając tramwajem odbył sam Cesarz Niemiec Wilhelm II.

W 1922 roku sieć tramwajowa została przejęta przez miasto. Po wojnie odżył tutejszy przemysł. Trzy lata później tramwaje przewiozły 1,5 mln pasażerów, a w roku 1927 uruchomiono linię tramwajową na Saperów, gdzie skierowano **dwójkę**, a **jedynka** pojechała dalej na Obrońców Pokoju. Tego samego roku oddano do użytku nową zajezdnię przy ul. Browarnej. Po reorganizacji w 1929 roku, przedsiębiorstwo przewiozło już około 4 mln pasażerów.

Rok 1939 był początkiem przerwy w kursowaniu tramwajów. W tym okresie bogata firma tramwajarska straciła prawie wszystko, a resztki tego co pozostało „zwinęli” Rosjanie. W czerwcu 1945 roku do Elbląga przybyła grupka warszawskich tramwajarzy mająca ożywić tutejszą komunikację. Prowizorycznie naprawiono dach nad starą zajezdnią, choć później tramwaje parkowały tylko na Browarnej. Naprawiono podstację i tory. Dzięki ogromnemu nakładowi sił już 1 czerwca 1946 roku ruszył tramwaj z dworca kolejowego na Obrońców Pokoju, a od 1 listopada tego roku tramwaje jeździły już także z Saperów na Marymoncką. W kwietniu 1947 r. ruszyła reanimowana linia **3** (pl. Słowiański – ul. Agrikola). Radość tramwajarzy nie trwała długo, gdyż ponemieckie części do tramwajów szybko się skończyły, a 1950 rok znów przyniósł straty. Mimo to, rok później udało się utworzyć nowy odcinek torów Dworzec PKP – Druska.

Panująca w latach 50. i 60. niekorzystna tendencja dotarła także do Elbląga. Decyzją radnych tramwaje zniknęły z ul. Agrikola, zaś w 1968 roku zlikwidowano linię biegnącą przez zgłiszczka Starego Miasta. Odtąd wszystkie linie przejeżdżały Poczta. W latach 70. władze Elbląga główkowały nad przedłużeniem **jedynki** w kierunku Zawady i Osiedla Nad Jarem. Pierwszą opcją było poprowadzenie linii ul. Mazurską i dalej Odrodzenia, a drugą przedłużyć tory na Obrońców Pokoju i Plk. Dąbka w kierunku działek na Zawadzie. Władze miasta chciały już przystać do pierwszego projektu, lecz okazało się, iż ten wymaga dwukrotnie większych nakładów finansowych oraz gruntownej przebudowy sieci wodociągowej. Linię wytyczono poboczem Obrońców Pokoju i dalej pasem zieleni pośrodku Plk. Dąbka. Decyzja ta spotkała się z licznymi protestami ze strony mieszkańców Zawady, ponieważ projektowana linia omijała znaczną część ich osiedla. W 1975 roku głośno mówiło się o likwi-

dacji torowiska w ulicach 1 Maja oraz 3 Maja i zastąpieniu go nowym na Armii Krajowej i dalej Gen. Grota-Roweckiego do Saperskiej oraz Rycerską, Tysiąclecia do Grunwaldzkiej i dalej do Druskiej.

W 1980 roku do Elbląga dotarły dwa pierwsze wozy 805Na. W kolejnych latach dostarczono ich więcej, jednak dopiero w 1985 roku na ulice mogły wyjeżdżać więcej niż dwie pojedyncze osiemsetpiątki. Zjawisko tłumaczono tym, że nowe tramwaje pobierają pięć razy więcej energii przy ruszaniu niż stare, a istniejąca podstacja by tego nie wytrzymała. W 1986 roku na miasto wyjechała nowa linia nr **3** z ul. Saperów na Ogólną (Osiedle Zawada).

W kolejnych latach sytuacja MPK uległa pogorszeniu. W 1995 roku pasażerów wozity jeszcze tramwaje typu 5N, niektóre jeszcze z końca lat pięćdziesiątych! Nie były to jednak ostatki, bo stanowiły one 14 z 28 wozów.

Problemy taborowe opanowano dopiero w 1996 roku, kiedy dostarczono 19 używanych tramwajów typu GT6 i GT6ZR z Moguncji (Mainz). Dokładnie 12 grudnia piętnaście wyeksploatowanych do granic możliwości eNek wykonało swoje ostatnie kursy i poszło na zasłużone emerytury. Nowe GT6 spełniły wymagania elblążan; są bardzo lubiane ze względu na większy komfort, mniejszy hałas a przede wszystkim większe bezpieczeństwo (bardzo krótka droga hamowania). Przydaje się też ich dwukierunkowość, umożliwiająca wykorzystywanie podczas remontów torowisk (ostatnio podczas remontu ul. Bema). Obecnie rezerwę stanowi więcej osiemsetpiątek niż „niemiocichów”.

Współczesny tabor liniowy to 23 konstalowskie kańciaki 805Na (numery 039–061) i 19 wozów niemieckich (221–225, 227, 229, 230, 232–235, 237, 238, 241–245), które poruszają się po 16 km torowisk (27 km toru pojedynczego). Ponadto na stanie firmy są jeszcze dwa pogotowia torowe 5N (029 i 315), dwa plugi (5N–314 i „składak” 301), skład historyczny 5N+5ND 012+154 oraz po dwa wraki 5N (015, 016) i 5ND (156, 159), służące między innymi jako skład części zamiennych dla jeżdżących eNek. Spółka Tramwaje Elbląskie zatrudnia 150 pracowników i obsługuje 5 linii tramwajowych: **1** (długości 8 km), **2** (7,6 km), **3** (6,4 km), **4** (7,6 km), i **5** (6 km). Dwie ostatnie uruchomione zostały 31 sierpnia 2002 roku w związku z otwarciem nowego odcinka torów na ulicy Plk. Dąbka. Inwestycja ta ułatwiła i przyspieszyła dojazd do centrum oraz dworca kolejowego mieszkańcom Rakowa, Zawady i Os. Na Stoku, a także klientom Hypertowej. Torowisko zbudowane zostało zgodnie z aktualnie obowiązującymi trendami: tory na podkładach betonowych z mocowaniami sprężystymi SB3 i płyta węgierska na każdym przejeździe. Do tramwajów zawitała również nowoczesność: na nowych węzłach (Dąbka / Obrońców Pokoju i pl. Jagiellończyka) zainstalowano napędy zwrotnic sterowane radiowo, a wszystkie wozy wyposażono w pokładowe komputerki sterujące, które po odpowiednim zaprogramowaniu (wprowadzeniu numeru linii) same „wiedzą” w którą stronę przestawić zwrotnicę.

W najbliższych latach planuje się budowę linii tramwajowej w kierunku os. Nad Jarem. Tego przedłużenia możemy spodziewać się szybko, tak jak szybko, nieoczekiwanie i bez żadnego rozgłosu podjęto decyzję o budowie torowiska na ul. Plk. Dąbka. Może też i bez rozgłosu zlikwidowane zostaną tory na 1 Maja i 3 Maja... Kto wie? Lecz najpierw „zetkaemowcy” będą musieli się postarać

o nowy tabor, bo ten osiągnął już magiczną średnią ponad 25 lat. Jakich czarów używają, że ich tramwaje tak długo się toczą?

Komunikacji tramwajowa jesienią i zimą 2002 r. (na podstawie danych ZKM Elbląg)

dni robocze				
linia	brygada	wyjazd	zjazd	tabor
1	1	5:04	22:52	805Na
	2	4:49	23:17	805Na
	3	5:09	21:17	805Na
2	1	4:53	22:55	GT6
	2	5:11	20:03	GT6
	3	5:24	22:33	GT6
	4	5:06	22:56	GT6
3	1	5:01	22:43	GT6
	2	5:20	18:38	GT6
	3	5:13	23:08	GT6
4	1	4:43	19:39	GT6
	2	4:38	23:27	GT6
	3	4:15	23:11	GT6
	4	4:13	23:07	GT6
5	1	4:51	20:09	2x805Na
	2	5:11	22:58	GT6
	3	5:01	20:48	2x805Na
soboty				
linia	brygada	wyjazd	zjazd	tabor
1	1	5:04	22:52	805Na
	2	4:49	23:17	805Na
2	1	4:53	22:55	GT6
	2	5:11	20:03	GT6
	3	5:24	22:33	GT6
	4	5:06	22:56	GT6
3	1	5:01	22:43	GT6
	2	5:20	20:00	GT6
	3	5:13	23:08	GT6
4	1	5:51	19:39	GT6
	2	4:38	23:27	GT6
	3	4:15	23:11	GT6
	4	4:13	23:07	GT6
niedziele i święta				
linia	brygada	wyjazd	zjazd	tabor
1	1	5:04	22:52	805Na
	2	4:49	23:17	805Na
2	1	6:05	22:55	GT6
	2	7:37	18:50	GT6
	3	5:24	22:33	GT6
	4	7:25	22:53	GT6
3	1	5:01	22:42	GT6
	2	5:20	19:59	GT6
	3	7:06	23:07	GT6
4	1	5:51	19:39	GT6
	2	4:38	23:27	GT6
	3	5:25	23:11	GT6
	4	4:13	23:07	GT6

Rafał Malewski

Elbląg

Impreza odwołana

29 września odbyła się w Elblągu impreza dla miłośników – przejazd wagonem 5N. Trud zorganizowania tego przedsięwzięcia wspólnymi siłami wzięto na swoje barki Stowarzyszenie Hobbystów Komunikacji Szynowej z siedzibą w Kwidzynie. Zaszczycy przejazdu eNką mieli dostąpić szczęśliwcy, którzy na ręce organizatora wpłacą 15 nowych pol-

skich złotych.

Rozkosz zapłaty za imprezę tramwajową jest zaiste rozkoszą rzadką, tak więc głodni tej przyjemności MKM-owie zapewniliby niesamowitą frekwencję. O ile to możliwe, z wagonu zwisałyby winogrona, jak za najlepszych czasów, błyskałyby flesze i strzelały migawki aparatów. Z jednym tylko zastrzeżeniem: za nasświetlenie błony celem uwiecznienia na niej fragmentu imprezy należałoby również uiścić opłatę. Podstawę do tego stanowi oświadczenie SHTS, które jest na tyle komiczne, że pozwolę sobie przytoczyć jego fragment: „Osoby chcące jechać samochodem i fotografować z zewnątrz, ponoszą odpowiedzialność na rzecz organizatora w wysokości 50% ceny kosztów biletu dla osób jadących tramwajem”.

Nasuwać się dwa pytania. Odpłatność jakiej wysokości miałyby ponieść osoby poruszające się hulajnogą, wierzchołcem lub welocypedem? Jak wyglądałoby ściąganie opłat od osób robiących zdjęcia, a nie powiadomionych uprzednio o imprezie, de facto nie uczestniczących w niej? Wreszcie: czy robienie zdjęć ukrytą kamerą potraktowane byłoby jako szpiegostwo przemysłowe?

SHTS zwątpił chyba w zasadność swoich żądań, gdyż: „Z uwagi na małe zainteresowanie chęcią uczestnictwa w przejeździe zabytkowego tramwaju 5N liniami tramwajowymi w Elblągu, Zarząd SHTS rozważa możliwość wycofania się z imprezy, gdyż nie wyraża zgody na finansowanie ze środków stowarzyszenia imprez dla nieuczciwych hobbystów komunikacji. (...) W przypadku braku wystarczającej liczby chętnych partycypujących w kosztach wynajęcia pociągu tramwajowego na potrzeby przejazdu i dokonywania zdjęć, impreza zostanie odwołana. Zarząd podjął taką decyzję po rozpatrzeniu i przeanalizowaniu opinii pseudomiłośników komunikacji tramwajowej na liście dyskusyjnej pl.misc.transport.miejski, które wyraźnie sugerują możliwość niezbilansowana imprezy.” Tyle dowiedzieliśmy się z fragmentu oświadczenia Zarządu SHTS.

Skomentuję to następująco: dopóki w naszym kraju pojęcie „wolny rynek” będzie kojarzyło się niekiedy z wyłudzeniem i nieuczciwością, tak długo utrzyma się socjalistyczna mania pobierania opłat za dosłownie wszystko (winiety – za dziurawe drogi; abonament – za telewizję rządową; sprzedawanie za ciężkie pieniądze rozkładów jazdy komunikacji publicznej, tudzież całkowita ich niedostępność – zamiast rozdawania ich celem promocji i zdobycia klientów).

Adam Biały

GOP

Skrzynki do lamusa?

Sieć tramwajowa Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego jest największą w kraju. Jedną z jej cech specyficznych są liczne odcinki jednotorowe, spotykane podczas podróży w najbardziej nieoczekiwanych momentach. Jak każde rozwiązanie, utrzymywanie bądź nie odcinka jednotorowego, ma swoje plusy i minusy.

Jego podstawową zaletą jest mniejsza zajętość terenu oraz mniejsze nakłady finansowe podczas budowy. Po dzień dzisiejszy przy nowobudowanych sieciach tramwaju szybkiego (np. Croydon w Wielkiej Brytanii) stosuje się odcinki jednotorowe. Głównymi wadami takowego rozwiązania są: dodatkowe

ograniczenie przepustowości odcinka, kłopoty z prowadzeniem ruchu w wypadku spóźnień, konieczność prowadzenia robót „pod ruchem” lub organizowania komunikacji zastępczej (niemożność wyłączenia jednego toru).

Jak wiadomo, odcinki jednotorowe GOP-u cieszą się niezwykłym mirem wśród miłośników komunikacji miejskiej, którzy zjeżdżają się niemal z całego świata by podziwiać śląskie i zagłębiowskie rozwiązania. Czasem jednak słychać opinie, wedle których odcinki jednotorowe są staroświeckie, wobec czego należałoby dobudować drugie tory likwidując te wąskie gardła.

Jednym z sposobów zabezpieczenia ruchu na odcinkach jednotorowych jest sygnalizacja ręczna, zwana potocznie skrzyneczkami. Składa się ona z systemu małych, prostokątnych skrzynek zawieszonych w pobliżu torowiska, z żarówkami wewnątrz. Świecąca się żarówka oznacza, iż odcinek jest wolny – specjalnym kluczem należy zgasić żarówkę (gaśnie też żarówka po drugiej stronie odcinka jednotorowego), by zasygnalizować zajętość odcinka. Prócz tego na skrzynkach umieszczone są znaki pierwszeństwa wjazdu na odcinek jednotorowy i podporządkowania.

Niewątpliwym plusem tego systemu jest możliwość prowadzenia ruchu na zasadzie „pociągów następnych”. Innymi słowy, jeśli na odcinek jednotorowy z określonego kierunku wjeżdża tramwaj, to za nim, bez przeszkód, może wjechać kolejny. Drugi, równie popularny system sygnalizacji przekątnikowej, w swej najprostszej postaci nie zezwala na ruch pociągów następnych. Skutkiem tego w przypadku dwóch tramwajów oczekujących na wjazd na „jednotor” z tego samego kierunku, drugi musi czekać, aż pierwszy opuści odcinek jednotorowy. Obsługa skrzynki kontaktu sygnalizacji ręcznej wymaga zawsze zatrzymania tramwaju i wyjścia motorniczego z kabiny, a przynajmniej otwarcia drzwi. Jest to bardzo uciążliwe w czasie chłodu i opadów.

W końcu stało się... W dniach 21–23 września w Świętochłowicach wstrzymano ruch tramwajów na liniach 7 i 17. W zamian jeździły autobusy zastępcze z PKM Bytom. Ruch wznowiono, jednak w centrum Świętochłowic pojawił się tymczasowy odcinek jednotorowy.

Ten właśnie odcinek służy obecnie za poligon doświadczalny nowej sygnalizacji. O ile ruch na tym odcinku zabezpieczony jest nadal sygnalizacją ręczną, o tyle równolegle testowana jest sygnalizacja przekątnikowa dopuszczająca ruch pociągów następnych. Umożliwić ma to system liczący wjeżdżające na odcinek jednotorowy tramwaje.

Powstaje pytanie: co będzie zastępowane w pierwszej kolejności nowym systemem, proste przekątniki czy skrzyneczki? Trudno w tej chwili wyrokować. Rewolucji spodziewać się nie należy, ale chyba owe próby oznaczają powolny początek końca skrzynek sygnalizacyjnych na słupach i budynkach...

Bartosz Mazur, KMTMM Chorzów Batory

Poznań

Debiut Combino

W związku z zakupieniem przez poznańskie MPK Sp. z o.o. czternastu tramwajów Combino firmy Siemens, na 27 września zaplanowano przybycie wagonu tego typu jako pojazdu testowego. Koncerniem Siemens dostarczył „testera” zgodnie z umową,

wypożyczając go z BVG Amsterdam, którego „nasz” tester jest własnością. Pierwotnie spodziewano się przyjazdu „gościa” parę minut po północy w dogodne miejsce przed zajezdnią S1 Głogowska. Pora spowodowana była koniecznością odczekania na zjazd tramwajów liniowych.

Dzień pierwszy

43 minuty po północy od strony Górczyna błyski kogutów zdradzają nadjeżdżający transport. W eskorcie radiowozu NN, pojazdu technicznego MPK i samochodu-pilota długi MAN niemieckiej firmy transportowej z wagonem na naczepie sunie powoli, aby zatrzymać się na północnym torze ul. Głogowskiej, 100 metrów od skrzyżowania z Hetmańską. Rozpoczynają się przygotowania do rozładunku.

Niemcy z konwoju szykują pierwszą drewnianą belkę konstrukcji, na której mają oprzeć się „szyny” łączące naczepę z ziemią. Cały czas siąpi drobny deszczyk, Combino przegląda się w mokrym asfalcie. Można teraz popatrzeć na niego z bliska: nosi barwy amsterdamskich tramwajów i tamtejszy numer taborowy 2039. Nad czwartymi drzwiami kamera, za nimi budka konduktora.

Pierwsze zdjęcia radzieckim aparatem, pierwszy polski flesz oświetla przybyśsza zza Odry. „My od nich czolgii, my od nich tramwaje...”. Po parunastu minutach ekipa orientuje się, że tramwaj stoi dziobem do kierunku jazdy ciężarówki, zaś rufa do kierunku toru! Na S1 nie ma możliwości trójkątowania, nie ma także obrotnicy... Demontaż skompletowanego fragmentu konstrukcji, po chwili olbrzymia ciężarówka cofa się w kierunku Górczyna, przejeżdżając na południowy tor. Staje końcem lory na wysokości drzwi punktu sprzedaży biletów. Tu zostanie rozładowana. Deszcz pada coraz mocniej i mocniej, nocne autobusy przeciskają się „ze zdziwieniem”, otyli Niemcy w koszulkach układają pochylnie z ośmiu odcinków na każdy tor, załoga MPK, miłośnicy i przypadkowi gapie chronią się pod daszkami biletarni, kiosku i okapem supermarketu po przeciwległej stronie. Mija godzina od czasu, kiedy ciężarówka stanęła w miejscu rozładunku. Pochylnia jest już prawie kompletna.

Pracownik Siemensa w pomarańczowej kurtce odpala elektrykę tramwaju z akumulatorów. Kwadracik, godło linii 9 na filmie z przodu tramwaju, wspomnienie czasów analfabetyzmu, płonie już zielonym światłem. Przedział pasażerski oświetlony jest również. Mimo jasnopomarańczowego światła sodowych latarni ulicznych, wyraźnym zielonym blaskiem świeci też tylny kaseton. Zapalają się tylne światła pozycyjne, po asfalcie płyną kolorowe potoki deszczu. Ku Kaponierze „biegnie” pusta Głogowska. Nad nami czarne, wilgotne niebo. Płynie czas. Na zegarze mija godzina druga. Tramwaj gasi światła, rufa naczepy opuszcza się z pozycji marszowej do roboczej. Obsługa kończy układanie pochylni, sprawdza ją, sprawdza wyciągarkę ciągnika. „– Fertig?” „– Ja!”. Wagon drga, przejeżdża kilka centymetrów... i zamiera. Nic się nie stało, to tylko próba. Znowu kilka centymetrów, znowu stop. Już ostatni wózek dotyka zielonych szyn pochylni. Żadnego dźwięku, tylko niemieckie komendy i szum ulewnej deszczu. Obsługa jest doszczętnie przemoczona, z nieba wylewają się hektolitry wody... Wagon solidnie zaczepiony na lśniącej, stalowej linie toczy się zwolna po pochylni. Ostatni wózek dotyka poznańskich szyn. Pierwszy Combino w Polsce! Jest 2:42 nad ranem.

Dzień drugi

...a właściwie druga noc. Dzięki uprzejmości Pana Dyrektora Wojciecha Tulbackiego, delegacja KMPS mogła uczestniczyć w testowaniu tego wagonu na poznańskich torach. Na trzynastym torze hali gdzie stacjonował, zlustrowano go dokładnie z wszystkich stron, również od dołu. Spacer kanałem przeglądowym umożliwił obejrzenie podwozia niskopodłogowca, a także ujawnił powstałe podczas rozładunku rozdarcie powierzchni podwozia – przy słowiowa niemiecka solidność (tu rozładunek) została najwidoczniej zmyta przez wschodnioeuropejską ulewę. Podwozie Combino jest w zasadzie jednolicie pokryte szarą warstwą ochronną. Widoczne są jedynie elementy zawieszenia w okolicy wózków na dziobie i rufie oraz harmonie przegubów, których są cztery.

Druga noc Combino rozpoczęła się 12 minut po północy. Pracownik Siemensu odpałił tramwaj z pulpitu sterowniczego, po czym sterując z tylnego pulpitu manewrowego wyprowadził go na tory. Na ekranie w kabinie konduktora pojawił się obraz wagonu z wewnętrznej kamery, na czterech wyświetlaczach informacji pasażerskich zaś informacja: „Linie 9 / Central Station / BVG Amsterdam / Combino”. Ruszyliśmy na Górczyn z dziewiątką na filmie. Tramwaj posiada wspaniałe własności trakcyjne, co dało się odczuć w momencie ruszania. Pomimo to charakteryzuje się cichą pracą; bez wysiłku można prowadzić rozmowę na dystansie kilku metrów. Wrażenie zrobiły też doniesienia o efektach prób hamowania – jadący z prędkością 40 km/h tramwaj staje na odcinku 6 metrów!

Parę minut później byliśmy na Górczynie. Tu nastąpiły próby przejazdu przez wszystkie tory. Wypadły one pozytywnie, a po niemiłych doświadczeniach z „otyłymi” tatrami RT6N1, Combino sprawiło

nader dobre wrażenie, również jeżeli chodzi o zachowanie skrajni. Odległość od burty tramwaju do skraju peronu wynosi 31 centymetrów, co zapewnia bezproblemowe przejeżdżanie łuków.

Na prośbę Prezesa KMPS, na filmie pojawiła się linia 8. Co prawda na tę linię Combino nie są przeznaczone, lecz na PST to po jej trasie właśnie dotarliśmy. „Przelot” PeSTką zapewnił sporą dawkę rozkoszy. Pętli Sobieskiego nie dane nam było jednak przetestować, gdyż na wewnętrznym kółku stała uszkodzona RT6N1-409, po którą przyjechał holownik. Tyle, że zabrał się do pracy z nadmiernym zapałem i wykołcił całkowicie. O godzinie 1:50, w momencie naszego przyjazdu, trwały próby „wtramwajenia” eNki przy użyciu Kruppa. Combino obejrzało więc pętlę i pomknęło dalej na testy.

Wątpię, aby nie przeszło zwycięsko przez jakąkolwiek próbę. Mam również nadzieję, że nie skończy się na czternastu wagonach z pierwszego zamówienia, a ich eksploatacja przyniesie zadowolenie MPK i pasażerom. Pierwsze zielono-żółte Combino już za rok.

Adam Białas

Listy do redakcji

Łączenie składów tramwajowych

Gdy czytałem w *Przystanku* o paradoksach śląskiej komunikacji, nasunęło mi się na myśl zjawisko łączenia i rozłączania składów tramwajowych. Dotyczy to zarówno zajezdni w Katowicach-Zawodziu jak i w Chorzowie Batorym. W bieżącym roku katowicki wagon nr 687, jeżdżący jako drugi wagon w składzie z 688, został przebudowany na pojedynczy. Po przebudowie w wagonie zamontowano wyświetlacze. Ale to jeszcze nic. Najśmieszniejsze jest

to, że oba wagony dość często jeżdżą razem. Zabawnie wygląda skład, w którym drugi wagon na wyświetlaczu przednim podaje numer trasy. To samo zjawisko dotyczy wagonów pojedynczych (jeżdżących kiedyś w składzie) o numerach 318 i 340. Należałoby się zastanowić, skąd biorą się wagony pojedyncze, potrzebne do obsługi linii 23 oraz 15 w wieczornych kursach oraz większości linii w weekendy? Część to oczywiście wagony pojedyncze, takie jak: 338, 590, 591, 597, 598, 661, 672.

A reszta? Reszta, to podzielone składy 2x105Na. Trzeba rozważyć sens tych „manewrów”. Jeżeli podzielić skład 318+340 lub 688+687, powstałyby dwa niezależne wagony 105Na. Lecz jeśli dzieli się normalny skład, taki jak 575+576, 662+617, 728+692, 749+750, 781+782 itd..., otrzymuje się jeden wagon (wyjeżdżający na linię) oraz drugi – doczepny – stojący w zajezdni. A co z Chorzowem? W Chorzowie parę miesięcy temu miał miejsce remont wagonów doczepnych do 659 i 697. Przez ten czas, co nie jest niczym dziwnym, oba wagony jeździły jako pojedyncze. Jednakże po remoncie wagon 660 (doczepny do 659) nie wrócił do składu. Po raz kolejny rozchodzi się o wyświetlacze. W zajezdni Chorzów Batory są składy z wyświetlaczami (ex-katowickie) oraz „rdzennie” chorzowskie bez takich, które bez żadnego problemu można podzielić na pojedyncze. Przy dzieleniu składów z wyświetlaczami (znajdują się one z przodu, z boku, wewnątrz pierwszego wagonu oraz z tyłu drugiego) wagon jeżdżący pozostaje bez tylnego wyświetlacza. Gdyby zaś podzielić bezwyświetlaczowe składy, otrzymuje się dwa niezależne wagony. Problem katowickiej zajezdni powtarza się w Chorzowie od kąd zajezdnia przejęła tramwaje z wyświetlaczami, a może jeszcze wcześniej – od cięć KZK GOP.

Michał Szczuka

Z k r a j u i z e ś w i a t a

Bielsko-Biała

Linie

A Od 1.10. na wniosek mieszkańców Wapienicy (dzielnica Bielska), przesunięto kilka kursów linii 16 (Wapienica Zaporą – Dworzec ul. Warszawska) tak, aby zapewnić lepsze połączenia z innymi liniami. Ponadto zmieszono liczbę kursów wydłużonych do Tesco (Wapienica – Tesco).

A Dnia 1.10. wybrane kursy linii 29 (Komorowice Sosna – Dworzec ul. Podwale) zostały wydłużone do C.H. Sarni Stok.

Paweł Adamus

Bieruń Stary

Linie

A Postępują prace przy modernizacji ul. Oświęcimskiej na terenie Bierunia Starego. Od ostatnich dni września okresowo ulica ta zamykana była dla ruchu, co powodowało, że autobusy linii 31 i 686, a także linie obsługiwane przez PKSiS Oświęcim (m.in. 500 i 586) kursowały objazdem ulicą Turyńską.

Jakub Jackiewicz

Chorzów

Linie

A Rozpoczął się kolejny etap modernizacji toro-

wiska na chorzowskim Rynku – od 2.10. fragment ul. Katowickiej stał się jednokierunkowy, a autobusy linii 22, 74, 92, 98, 139, 165, 632, 663, 664, 665, 820, 830, 840, 922, 974 i S-5 kursują objazdem ul. Moniuszki (za Bankiem Zachodnim). Zmieniono również lokalizację niektórych przystanków.

Jakub Jackiewicz

Częstochowa

Tabor

T Wprowadzenie nowego rozkładu jazdy tramwajów spowodowało konieczność zwiększenia ilości pociągów w ruchu. Na trasę wyjechał więc skład 692+696, któremu skończyła się reklama i został pomalowany na czerwono, z kremowymi fartuchami. Póki co jest to drugi, oprócz 611+612, tak pomalowany pociąg (skład 640+643 także jest czerwony, lecz „nie stać go” na remont i pełni rolę dawcy części). Płonnie są nadzieje co niektórych na malowanie tramwajów zgodne z autobusowym (białe w fioletowe pasy). Dodać można, że skład 692+696 nie został poddany remontowi.

Linie

A Od dnia 1.09. w dni nauki szkolnej jeden z kursów linii 104 jest wykonywany nieco inną trasą – przez Brzeziny Wielkie, Sobuczynę i Nieradę. Tym sposobem komunikacja podmiejska gminy Konopińska „wtargnęła” na teren gminy Poczesna. Połą-

czenie takie nie jest niczym nowym dla obsługującego tę linię częstochowskiego PKS-u (autobusy przewoźnika wyczynniają wokół Częstochowy wszelkie możliwe „wygibasy”).

Rafał Lamch

Elbląg

Linie

T 22.09. z okazji Europejskiego Dnia bez Samochodu mieszkańcy miasta mogli bezpłatnie przejechać się zabytkowym składem 5N+5ND 012+154. W godzinach 10:00–14:30 tramwaj przejechał trasę: zajezdnia – Ogólna – Dąbka – Druska – Dąbka – Ogólna – Saperów – Marymoncka – Druska – Dąbka – Ogólna – zajezdnia.

Jarosław Girstun

Gdańsk

Tabor

A ZKM Gdańsk przemaalowało ikarusa 280 o numerze 2161 w barwy historyczne, czyli według schematu: krem-czerwień-krem. Do tego autobus posiada cyferki wedle starego kroju.

Linie

A Od dnia 1.10. przedłużona została do Oliwy linia autobusowa 199. Obecnie linia ta kursuje na trasie: Suchanino – Powst. Warszawskich – Beethovena – Schuberta – Sobieskiego – Traugutta –

Miszewskiego – Dmowskiego – Wrzeszcz PKP – Lendziona – al. Grunwaldzka – Przymorze SKM – Kołobrzaska – Dąbrowszczaków – Jagiellońska – Chłopska – Bora-Komorowskiego – Oliwa PKP i z powrotem: Oliwa PKP – Bora-Komorowskiego – Chłopska – Jagiellońska – Dąbrowszczaków – Kołobrzaska – Przymorze SKM – Al. Grunwaldzka – Wrzeszcz – Do Studzienki – Traugutta – Sobieskiego – Schuberta – Beethovena – Powst. Warszawskich – Suchanino. Zmianie nie uległa liczba kursów ani godziny odjazdów z Suchanina.

A W związku z zamknięciem dla ruchu kołowego ul. Warszawskiej, do 6.10. linie autobusowe normalnie kursujące tą ulicą skierowano objazdami. Linie **118, 155, 162, 174, 175, N1, N4** kursują przez al. Armii Krajowej – Jabłoniową – Warszawską; linia **174** nie zajeżdża na Ujeścisko, robi to natomiast **162**. Linia przyspieszona **255** kursuje przez Trakt Świętego Wojciecha – Podmiejską – Małomiejską z pominięciem dzielnicy Chełm i Ujeścisko.

A Z powodu remontu wiaduktu nad torami kolejowymi w Osowie, linia autobusowa **171** kursuje na dwóch trasach: Oliwa – Osowa – Drawska oraz Iławska – Chwaszczyno – Gdynia Euromarket. Roboty potrwać około trzech tygodni.

SKM SKM zawiesiła część pociągów na trasie Gdańsk Główny – Gdańsk Nowy Port. Z rozkładu wypadły pociągi kursujące w międzyszczytce oraz wszystkie kursujące w niedziele. Z 18 par pociągów w dni powszednie zostało 10.

Krzysztof Jacobson, Wojciech Lemański

GOP

Tabor

T W ostatnim czasie PKT Katowice skreśliło ze stanu inwentarowego i złomowało (lub jest w trakcie złomowania) kilka wagonów liniowych: 105Na-346 (ZKT-4 Gliwice, po zderzeniu czołowym – z dniem 15.06.), 105Na-628 (ZKT-1 Będzin, na czop skrętu – z dniem 1.07.), 105N-363 (ZUTiKT-2 Chorzów, po wypadku – z dniem 15.07.), 102Na-213 (ZKT-5 Katowice, makabryczny stan techniczny – z dniem 1.08.) oraz 105Na-497 (ZKT-3 Bytom, po zderzeniu czołowym – z dniem 23.09.). Pozostały więc w ruchu 403 wagony tramwajowe w tym 34 stodwójki.

Linie

T W związku z trzydniowymi obchodami Europejskiego Dnia Bez Samochodu, po Górnym Śląsku kursował zabytkowy chorzowsko-będziński skład N-4ND₁ 1100+1263. Pierwszego dnia – 20.09. – pociąg specjalny kursował na trasie okrężnej z katowickiego Rynku trasą linii **7** przez Chorzów Batory, Świętochłowice i Łagiewniki do Bytomia, a stamtąd trasą linii **6** przez Chorzów i Dąb do Katowic. Drugiego dnia – 21.09. – kursował tylko po Katowicach wykonując okazjne kursy do Placu Wolności, Pętli Słonecznej czy Zawodzia, na zarządzanie kontroli ruchu. Tego dnia miało miejsce dość nieprzyjemne zdarzenie: podczas pierwszego kursu, gdy skład był wycofywany na zeberko przy Teatrze Śląskim (tam odbywać miał planowy postój), wagon silnikowy wykoleił się drugą osi na rozjeździe. Zrobił to tak nieszczęśliwie, że przy próbie wstawienia go z powrotem na tory zakopał się kołem w tłuczniu. Wszystko to skutkowało godzinnym zatrzymaniem, gdyż wagon trzeba było wstawić ręcznie, przy pomocy lewarków (eNki nie da się podnieść dźwigiem). Na szczęście wagon nie uległ uszkodzeniu i do wieczora kursował już bez niespodzianek. Trzeciego dnia – 22.09. – wagon silni-

kowy (bez doczepy) pojechał do Gliwic. Trwająca w Zabrze przebudowa centrum miasta uniemożliwiła normalny przejazd. Dla tramwajów jednak nie ma przeszkód nie do pokonania – zaprzęgnięto do pracy roboczy gliwicki wagon 4N-91, wyposażony w silnik spalinowy i przeciągnięto zabytek przez świeżo oddane tory (ale pozbawione sieci trakcyjnej) na Placu Wolności. Przez cały dzień eNka kursowała po Gliwicach, a wieczorem znów została przeciągnięta przez „spaliniarkę” i zjechała do zajezdni Chorzów Batory.

Jakub Jackiewicz, Andrzej Soczówka

Katowice

Linie

A W dniach 27.09.–1.10. na linii **7** obsługiwanej przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Katowicach, kursował testowy solaris Urbino 18. Autobus pochodził z Poznania, a jego numer taborowy w macierzystej firmie to 1377.

Maciej Makula, Bartosz Mazur

Kraków

Linie

A Z powodu przebudowy skrzyżowania autobusu linii **138** w dniach 27.09.–29.09. kursowały w kierunku CAHTS od ul. Wiślickiej zmienioną trasą: Wiślicka – Srebrnych Orłów – Kruszwicką – Kupały – I. Okulickiego i dalej po stałej trasie.

A MPK w ramach robienia porządków od 5.10. zmieniło numerację linii autobusowej do Marszowca. **185** odjeżdża w „siną dał”, a jej miejsce zajmuje linia **287**. Trasa pozostaje niezmienną, rozkład mniej więcej również i, o dziwo, opłaty na tej linii pozostają takie, jak w granicach miasta. W takim razie należałoby jeszcze zrobić porządek ze **101** (pętla tuż za granicą miasta) oraz **192** (dojeżdża do Balic).

A „Niezła zabawa” odchodzi z linią **116**. Przez dziwne rozgrywki między mieszkańcami osiedla Kliny-Zacisze, po raz pierwszy w historii, komunikacji krakowskiej groziła likwidacja linii autobusowej. Trasa **116** po rzeczonym osiedlu przebiega bardzo ciasnymi uliczkami, a mieszkańcy tychże nie chcą widzieć autobusów przed swymi oknami. Sytuacja wydawała się patowa. MPK zagroziło likwidacją linii i skierowaniem jej od dnia 5.10. na nową trasę: Borek Fałęcki – Skotniki Szkoła (byłaby to trzecia wersja **116**; osiedle ponownie zostałoby odcięte od świata). Prawdopodobnie jednak mieszkańcy i władze dzielnicy doszli do porozumienia. Autobus zostanie, aczkolwiek jego trasa „osiedlowa” będzie zmodyfikowana.

T Poczawszy od 28.09. z powodu prac torowych wyłączony został odcinek torowiska od R. Czyżyńskiego do Pl. Centralnego. W związku z tym linie tramwajowe **4, 15, 22** kursują od R. Czyżyńskiego ul. Bieńczycka, Andersa do pl. Centralnego i dalej po swoich trasach. Roboty potrwać do 12.10.

T W związku z wymianą słupów trakcyjnych w al. Solidarności od 27.09. do 30.09., od 4.10. do 7.10., od 11.10. do 14.10. oraz od 18.10. do 21.10. w godzinach od 24 w piątki do 4 w poniedziałki, linie tramwajowe **4, 16, 21, 22** kursują zmienionymi trasami. Linie **4, 16, 22** od pl. Centralnego przez ul. Ptaszyckiego – Kopiec Wandy – CAHTS i dalej po swoich trasach; linia **21** od R. Kocmyrzowskiego przez ul. Kocmyrzowska – Łowińskiego – Ujastek – CAHTS i dalej po swojej trasie.

Magazyn 995

T W dniu 23.09. doszło do tragicznego w skut-

kach wypadku. Na pl. Bohaterów Getta około godziny 16 tramwaj potrącił 85-letnią kobietę. Najprawdopodobniej staruszka chciała zdążyć na odjeżdżający w kierunku ul. Starowińskiej skład linii **9** i wtargnęła wprost pod ruszający z przystanku pojazd. Odcinek linii tramwajowej od ul. Dietla przez Starowińską do ul. Limanowskiego został wyłączony z ruchu w obydwu kierunkach. Linie tramwajowe **3, 9, 11, 13, 24** kursowały przez około 1,5 godziny objazdem przez ul. Krakowską i Dietla.

Krzysztof Utracki

Lublin

Linie

A Od 28.09. Lublin wreszcie posiada nocną komunikację. Stanowią ją trzy linie: **300, 301 i 302**. Jak na razie zainteresowanie nimi, mówiąc delikatnie, jest niestety „średnie”.

za pmtm

Łódź

Linie

A MPK Łódź zarządziło koniec wakacji i zawiesiło kursowanie linii **51R i 83R**, tak więc rower w Łodzi będzie można przewieźć dopiero przyszłego lata.

T Od zajezdni Telefoniczna na krańcówkę Kurczaki pojedzie przedłużona linia **15**. Jej pasażerowie to głównie studenci przemierzający się z miasteczka akademickiego politechniki do miasteczka akademickiego.

Magazyn 995

29.09. Co może wybuchnąć w autobusie? 29.09. w ikarusie 280-2947 linii **69**, stojącym na przystanku przy ul. Broniewskiego, z olbrzymią siłą eksplodowała opona, która przebiła podłogę raniąc dwoje pasażerów. Trwa dochodzenie mające na celu ustalenie przyczyn wypadku.

Rozmaitości

A Nadchodzą zmiany w polityce autobusowej łódzkiego MPK. Firma przymierza się do stworzenia na terenach, gdzie autobusy jeżdżą rzadko, skomunikowanych rozkładów jazdy. Jako pierwszy systemem „przesiadek gwarantowanych” objęty zostanie przystanek linii **83 i 90** przy ul. Rokicińskiej.

za Gazetą Wyborczą i pmtm

Poznań

Tabor

A Koniec Ikarusów 160P w Poznaniu. Dnia 27.09. ostatni sprawny ikarus 160P-1576 opuścił bramy zajezdni A1 i pojechał do Bydgoszczy, gdzie dołączył do grona zabytków gromadzonych przez Artura Lemańskiego, prezesa Sekcji Komunikacji Miejskiej w Towarzystwie Miłośników Miasta Bydgoszczy. Zanim jednak bus udał się w stronę tegoż miasta, pozował do zdjęć na tle zajezdni A1 oraz na pętlach Janikowo i Bogucin. Około godziny 13:20 opuścił Poznań i drogą krajową nr 5 pojechał w stronę Bydgoszczy. W swym nowym macierzystym mieście 1576 jeździł z poznańskimi tablicami linii **70** i pętli Koziegłowy Poldrob. Oczywiście, wzbudzał tym spore zainteresowanie wśród mieszkańców, zwłaszcza podczas dłuższego postoju na pętli Dworzec PKP. Przed godziną 17 zemuł był już w swojej nowej zajezdni – bazie Forbusu. Jeszcze tego samego dnia odbyło się w nim spotkanie sekcji komunikacji miejskiej TMMB. W Poznaniu na terenie zajezdni A1 pozostał jedynie rozbebeszony IK 160P-1572.

A Już niebawem poznański park autobusowy zasilą dwa nowe przegubowe U18 i pięć sztuk nowych

U12. Pierwsze busy mają pojawić się z początkiem listopada.

A Ikarus 280-1539 powrócił ze Słupska, gdzie w tamtejszej Kapenie przeszedł naprawę główną (standardowo już: nowe fotele, szary przegub, brak głośników etc.). Zauważono go dnia 7.10., podczas gdy obsługiwał 87/1.

A Oryginalny image zyskał MAN nr 1006, który jeżdżąc na liniach 68 lub 64 skrywa uszkodzony tylny wyświetlacz (zastygła na nim linia 75) pod żółtą gwiazdką z taśmy izolacyjnej. Czy nie lepiej byłoby wykleić ją bieżący numer linii, zamiast nic nie symbolizującą gwiazdkę? Do świąt jeszcze daleko!

T Jeszcze tylko 8.10. można skorzystać z darmowej przejazdki tramwajem Combino na linii 14. 9.10. opuści Poznań i wróci na macierzyste szlaki Amsterdamu. Póki co, pobyt Siemens'a przebiegał bez większych problemów, nie wliczając w to kłopotów podczas i w chwilę po rozładunku tramwaju (zdarcie powłoki podwozia pod drugim członem podczas zjazdu z lawety oraz wykolejenie podczas cofania na terenie zajezdni Głogowska). Combino bez większych przeszkód przemierzył trasy linii 12 (tylko do Stomila), 14, 15 i 16, odwiedził także Piątkowską, Os. Lecha i GTR, Trasę Hetmańską, Reymonta, a także ul. Strzelecką i Podgórną. W trakcie prób, które odbywały się na terenie zajezdni Głogowska przeprowadzono wiele ciekawych doświadczeń, m.in. pomiar skrajni wagonu, czy chociażby testy wpisywania się tramwaju w najrozmaitsze luki. Nieoficjalnie wiadomo bowiem, że właśnie do zajezdni przy Głogowskiej trafić mają nowe Combino.

Linie

A Od poniedziałku 30.09. na linię 62 wysłany jest dodatkowy autobus. Wykonywaniem specjalnego kursu o godzinie 7:25 z Dworca Rataje zajmuje się 99/1. Pomysł wprowadzenia takiego rozwiązania wynikł po części z postulatu mieszkańców Krzesin – autobusy linii 53 i 96 nie były w stanie zabrać wszystkich dzieci jadących na godzinę 8:00 do szkoły w Krzesinach.

A Po problemach na ul. Leszczyńskiej, od 8.10. na swoją trasę powracają busy linii 75. Natomiast, w związku z wymianą nawierzchni na ul. Malwowej, od 4.10. do 6.10. linia 77 została podzielona na dwie: 77 kursowała na trasie Bałtyk – Skórzewo, a 177 na trasie Port Lotniczy Ławica – os. Kwiatowe – pętla uliczna Nagietkowa / Malwowa.

Magazyn 995

23.09. To, jak między tramwajami rodzi się uczucie, można było zobaczyć na pętli Starofęka. Stopiątką 326+327 (13/5) nagle zapragnęła przytulić się do stojącej na zewnątrz torze stodwójki nr 66 (4/6). Obie „panie” zapragnęły chyba naśladować rosyjski zespół Tatu, gdyż wcale nie ukrywały się ze swoimi uczuciami. Bimby zjechały do zajezdni – w stodwójce zbiły się 3 boczne szyby za kabiną po lewej stronie. Za 13-tkę pojechała rezerwa, 4-ka natomiast nie wykonała kursu.

23.09. 21 minut trwało wstrzymanie na wysokości ul. Serbskiej. Przerwę spowodował zanik niskiego napięcia w 9/3 (GT6-605) jadącej z Dębca. Uszkodzonego helmuta zepchnięto na Piątkowską do zholowania.

26.09. O godzinie 13:18 na ul. Wyszyńskiego (w kierunku Śródką) w torowisko wleciał samochód marki Polonez. Z uwagi na zamontowaną instalację gazową, auto wyciągnięto przy pomocy podnośnika pneumatycznego. Na trasie Pl. Wielkopolski – rondo Śródką kursowały dwa busy. 42-minutowa przerwa zablokowała 15 bimb.

27.09. Przy ul. Kórnickiej brak rozruchu w 5/7 (158+127) udającej się do Stomila spowodował 30-minutową przerwę. Zablokowanych zostało 8 składów, resztę kierowano objazdem. Uszkodzoną bimbę do zajezdni zepchnęła 1/16 (88+87).

27.09. O godzinie 11:25 holender 859 jadący na Ogrody jako 7/7 połamł pantograf na rondzie Śródką. Ruch odbywał się z Miłostowa w kierunku Estkowskiego oraz z ul. Estkowskiego na Zawady (w obu kierunkach). Napięcie wyłączono od 11:46 do 11:50. Tramwaj na Madalinę zepchnęła 6/5 (220+219). Całkowite wstrzymanie trwało do godziny 11:54.

27.09. O godzinie 23:14 na pętli Sobieskiego wykoleiła się robocza eNka 2025, która przyjechała zholować uszkodzoną tatrę. Stało się to na zwrotnicy, podczas cofania po wewnętrznym torze. Na torowisko „roboszka” wstawił Krupp. Napięcie w sieci wyłączono w godzinach 1:05–1:30 i 2:33–2:40. Pętla cały czas była przejezdna, co wykorzystał Combino odbywający próbną jazdę po Poznaniu.

29.09. O godzinie 10:40 honda wyjeżdżająca z pl. Wielkopolskiego w prawo w Wolnicę trzasnęła w 1/6 (334+335) udającą się na Ogrody. Tramwaj z pl. Wielkopolskiego na S1 zjechał w asyście pogotowia tramwajowego i radiowozu NN. Ponownie ruch wznowiono o godzinie 11:10. W wyniku kolizji auto uszkodziło sobie przód, bimba natomiast doznała uszkodzeń blach osłonowych po lewej stronie oraz skrzyni nawrotnika.

29.09. Na skrzyżowaniu Pułaskiego i Poznańskiej skład 86+85 (11/2) mający jechać na Zawady obraził się nie wiadomo na co i nie chciał załączyć jazdy, powodując tym samym wstrzymanie ruchu na 18 minut. Obrażalskiego na S1 zepchnął holender 868 (3/2).

30.09. Rano jadąca ul. Grunwaldzką od strony Junikowa honda accord skręcając w lewo w ul. Dziewińską uderzyła w toczącą się na Ogrody 1/12 (168+167). W wypadku ucierpiała kierująca samochodem, którą po chwili pogotowie zabrano do szpitala. Najgorzej na tym wszystkim wyszedł samochód, który został doszczętnie rozbity. Bimba zaś z wgnieceniem blachy przed pierwszymi drzwiami i uszkodzonym przednim narożem udała się na S1 celem naprawy. Wstrzymanie trwało 19 minut.

01.10. Rano na Moście Dworcowym awarii uległy drzwi 14/3 (144+145) jadącej na Górczyn. Po 19 minutach bimba w asyście pogotowia tramwajowego udała się na S1.

Rozmaitości

A 2.10. kurs o godzinie 10:12 z pętli Szarych Szeregów miał wykonać planowo 78/2 (A3 Kacza). Autobus nie przybył, za to po 18 minutach od planowego odjazdu na horyzoncie ukazał się ikarus 280-1166, w roli 78/R, czyli rezerwa z Bałtyku. Kursu za 78/2 rezerwa jednak nie wykonała, gdyż po konsultacji z dyspozytorem, mając na względzie planowy odjazd kolejnej brygady (78/3, 10:37) autobus odjechał do Bałtyku, nie zabierając pasażerów, za to z tablicą „Zjazd do zajezdni Warszawskiej”. Rodzi się pytanie, po co przysłano autobus, który nie zarobił na siebie ani grosza, wykonując przejazd techniczny na dystansie 15 kilometrów?

A 2.10. na 83/3 kursował hebel 1409. Otwieranie trzech drzwi odbywało się w ograniczonym zakresie, gdyż w promień płata drzwi wetknięta była cegła. Kierowca zaś udawał, że o niczym nie wiedział.

T W związku z zamknięciem Mostu Rocha i przedłużeniem linii 16 do os. Lecha, zmianie uległ cykl sygnalizacji świetlnej na Skrzyżowaniu Małe

Garbary / Estkowskiego. Wydłużono czas trwania pionowej kreski dla tramwajów, co umożliwiła obecnie przejazd dwóch pociągów w jednym cyklu. Ponadto, utworzono podwójny przystanek Małe Garbary. Dodajmy, że autorem tego pomysłu był jeden z motorniczych należących do KMPS-u. Polepszyły się także programy sygnalizacji tramwajowej na rondzie Rataje i przy Serafitkach. Zmora dla bimb pozostają nadal te w ciągu ulic Zamenhofska, Hetmańskiej i Przybyszewskiego, co ma bardzo niekorzystny wpływ na punktualność linii 7.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1508	barwy zakł.	barwy zakł.	-
tramwaje			
180+179	Inter Consult	barwy zakł.	-
236+235	Gala	barwy zakł.	-
330+331	Auchan	barwy zakł.	po NG
340+341	Farby z jeżem	Trust – mieszkanie	-
650	barwy zakł.	-	sam podkład

Adam Biały, Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Bartosz Kaj, Janusz Matuszewski, Łukasz Nowicki, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz

Radom

Tabor

A ITS co trochę zaskakuje swoich pasażerów nowymi autobusami. Są one oczywiście nowe w sensie ich pojawienia się na radomskich ulicach, bo faktycznie busy mają już lat kilka. W sierpniu pojawił się trzeci ze średniopodłogowych przegubowych MANów SG272. Autobus otrzymał numer 44. Jest to już drugie obsadzenie tego numeru w ITS-ie. Poprzednio jako 44 brykał Ikarus 280. Przegubek występuje w barwach zakładowych (biały + niebieskie pasy), a niepotwierdzone do końca plotki mówią, że już przydzielono mu do noszenia reklamę. Kolejnym nabytkiem Pana Adama są warszawskie dennisy 6360 i 6361. Jeden już został przemalowany w barwy firmowe i obdarzony numerem 28 (trzeci obsadzenie numeru). Przed nim numer 28 nosiły Graf-Steyr i ikarus 260. Ponieważ Anglik wyjeżdża tylko na szczytowe brygady linii 8, a kursuje od niedawna, to naszemu korespondentowi nie udało się ustalić, który to z dwóch dennisów (6360, czy 6361). Drugi stoi w bazie remontowej ITS-u w podradomskim Mleczkowie. Nie jest jeszcze ustalane, czy dołączy do swojego kolegi na radomskich ulicach, czy też posłuży jako podręczny składzik części zamiennych. O wynikach śledztwa Czytelnicy zostaną bezwzględnie powiadomieni. Pan Adam Michalczewski zakupił ponadto – w celu dalszej odsprzedaży za wschodnią granicę – kolejne ikarusy 280 wycofywane z MZA w Warszawie. Tym razem były to wozy: 3063, 2458, 2427, 2405, 2945, 3123, 2396, 2462, 2257, 3115, 233? i jeszcze jeden którego numerów taborowych nie udało się Waszemu korespondentowi dostrzec (stał osłonięty innymi). Jak widać, Radom wraca do tradycji RZNS (co prawda na mniejszą skalę, ale zawsze).

A MPK testuje. W związku z ogłoszonym przetargiem na zakup pięciu autobusów 8–8,5 metrowych i pięciu 10–10,5 metrowych, w dniach 1.10.–3.10. do Radomia przyjechały „oferty” większości pol-

skich firm produkujących autobusy. Solaris zaprezentował swojego najnowszego Urbino 10, MAN pokazał NM223.3, KZNS Solec – Solbusa B9.5, Kapena sprowadziła swoje Cacciamali (typ Iveco 65C Urbanino) aż z Wałbrzycha, Jelcz zademonstrowała Vero (M081MB) z Piotrkowa Trybunalskiego (o numerze 06) i Salusa. Poza konkursem występowało Volvo, które przysłało do Radomia swojego etatowego zielono-granatowego testera V7000. Przez trzy dni pasażerowie mieli możliwość jazdy wszystkimi busami i nawet (to pewna nowość w Radomiu) wyrażenia o nich swojego zdania – u kierowcy można było dostać ankietę oceniającą wygląd, rozwiązanie wnętrza, pracę silnika i tym podobne parametry. Szersza relacja wraz ze zdjęciami w najbliższym czasie.

Linie

A Standardowy komunikat MZDiK numer 2: „W związku z postulatami pasażerów...” Tym razem pasażerami są dzieci, rodzice i dyrekcja Szkoły Podstawowej nr 18 na Firleju. Aby małaolatki wracały ze szkoły autobusem, a nie na piechotę, od 28 września dwa kursy linii **21** pomiędzy godzinami 11 a 13 zostaną wydłużone i zamiast na Wólkę Klwatecką pojadą na Wincentów. Rok temu podczas Wielkiej Optymalizacji Październikowej linię **21** „zabrano” z Wincentowa (została tam linia **12**) i skierowano na nowe osiedle w Wólce Klwateckiej. Po roku trasa **21** coraz bardziej powraca do poprzedniej postaci. Ponadto odjazdy pierwszych porannych kursów **12**-ki z przystanków końcowych w dni powszednie zostały przyspieszone o kilka minut. To z kolei „...na wniosek pasażerów dojeżdżających do pracy”.

Rozmaitości

A MZDiK wyskrobał ostatnie zaskórniaki i zafundował społeczeństwu Radomia pięć nowych wiat przystankowych. Do dwóch na ulicy Traugutta (przy dworcu), o których była już w *Przystanku* mowa, dołączyły trzy kolejne: dwie na ul. Poniatowskiego (też najbliższe okolice dworca) i jedna na ul. Sienkiewicza w pobliżu katedry. Trzeba uczciwie przyznać, że nie grzeszą urodą. MZDiK zdecydował się na najprostszy model z firmy Budotechnika (5000 PLN sztuka). Półokrągły daszek z plexi wspiera się na metalowych słupkach, pomiędzy którymi znajdują się szyby. Brak kasetonów reklamowych (może to i lepiej, bo – znając część radomskiej młodzieży – mniej pieniędzy pójdzie na zakup nowych szyb w razie demolki). Brak jakichkolwiek oznaczeń, że to są przystanki, brak miejsca na umieszczenie nazwy przystanku i numerów linii. Rozkłady przymocowane do jednego ze słupków. W części wiat metalowe ławki, w części drewniane. Parę słów o kolorystyce: stare radomskie wiaty (jeszcze z czasów WPKM-u i MPK) są czerwone, ławki we wiatkach typu „Ł” też są pomalowane na czerwono, czerwone (lub czerwono-kremowe) są także wszystkie słupki przystankowe. Idąc więc za ciosem nowe wiaty są zielone. MZDiK – nic dodać, nic ująć.

Tomasz Szydłowski

Saratow

Rozmaitości

T Ze zdumieniem przecierała oczy pani motornicza linii **8**, gdy podczas jazdy niedaleko kina Kosmos zauważyła na torach... kanapę! Po zatrzymaniu wagonu niespodziewana przeszkoda została usunięta przez pasażerów.

Valeri Tikhonov

Sosnowiec

Linie

T W dniach 4.10.–9.10. na trasie linii tramwajowej **27** na wiadukcie nad Wschodnią Obwodnicą GOP prowadzone są prace torowe. **27** kursuje w tym okresie na trasie Będzin Zajezdnia – Dańdówka. Trójkąt według obowiązujących rozkładów jazdy. Na odcinku Niwka Cmentarz – Dańdówka Skrzyżowanie – Kazimierz Kopalnia uruchomiona została autobusowa komunikacja zastępcza oznaczona jako **T-27**, obsługiwana przez Transgór Mysłowice S.A. (oddział w Trzebini). Z uwagi na występujące w tym rejonie uwarunkowania układu drogowego, trasa autobusu nie pokrywa się w pełni z trasą tramwaju – zmieniona w niewielkim stopniu jest lokalizacja kilku przystanków, zaś z obsługi na czas wykonywania prac torowych wyłączony został przystanek Zawodzie Pekińska. Trasa linii **T-27** jest następująca: Niwka Cmentarz – Wojska Polskiego – Dańdówka Skrzyżowanie – 11 Listopada – Olsztyńska – Makuszyńskiego – Batalionów Chłopskich – Hubala-Dobrzańskiego – Wileńska – Łukasiewicza – Wiejska – Szenwalda – Główna – Kazimierz Kopalnia. Specyfiką linii są przeciskające się wąskimi uliczkami Klimontowa w celu obsłużenia przystanków tramwajowych autobusy. W przypadku pojawienia się na takiej ulicy innego pojazdu (najbardziej wąsko jest na ul. Batalionów Chłopskich), może być problem z wyminięciem się.

Andrzej Soczówka

Szczecin

Tabor

T Nieustający sezon na likwidację szczecińskich hełmutów trwa. Zgodnie z najlepszymi tradycjami, przygotowany do kasacji i pozbawiony większości wyposażenia wagon GT6-511 przejechał przez środek miasta w godzinach południowych. Z Niemierzyna na Pogodno holowała go eNka 027, która wracając zawiozła na Niemierzyn, celem rozbebeszenia, innego hełmuta – 917. W najbliższym czasie mają zostać zełtomowane 106Na-781, 105N-710, przedmodernizacyjne pudło 105Na-779, następne hełmuty oraz przynajmniej jedna doczepa B4.

Rozmaitości

T Z okazji I Szczecińskiego Spotkania Organizacji Pozarządowych odbywającego się 22.09. na Jasnym Błoniach w Szczecinie, Szczecińskie Towarzystwo Miłośników Komunikacji Miejskiej postanowiło zaprezentować się z... tramwajem. Szkopuł w tym, że reprezentacyjny plac nie jest położony blisko torów tramwajowych. Wagon przewieziono więc za pomocą lawety samochodowej, a załadunek i rozładunek odbywały się przy pomocy dźwigu. Wieczorem 21.09. Bremen dojechał do toru obiegowego Centralnych Warsztatów, a na pozbawione normalnej sieci trakcyjnej miejsce załadunku – to samo, z którego odjeżdżały stopiatki dla Poznania – przeholowany został dźwigiem. Załadunek nie odbył się bez problemów, ponieważ firma obsługująca operację nie była do niej dokładnie przygotowana. Skutkiem tego było pojawienie się otarć lakieru i niewielkich wgnieceń na burtach wagonu. Rano laweta z Bremem wyruszyła w stronę Jasnym Błoni. Tam, około godziny 8, wagon ustawiono na specjalnie przygotowanym odcinku toru (kilometry odcinki starych szyn rowkowych oraz poprzeczki), znajdującym się na asfaltowym parkingu. W środku wagonu urządzono wystawę fotograficzną, dokumentującą przeszłość i teraźniejszość

szczecińskiej komunikacji. Mimo nieciekawej pogody, zwiedzających było sporo. Około 18:30 rozpoczęła się operacja powtórnego załadunku. Późnym wieczorem wagon znów znalazł się na „normalnych” torach i powrócił o własnych siłach do zajezdni Pogodno.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
1037	Radio Na Fali	barwy zakł.	-
607	Halset	barwy zakł.	-
598	barwy zakł.	Euro – Centrum	-
615	Omega	barwy zakł.	-
698	barwy zakł.	Euro – Centrum	-
510	DGG	barwy zakł.	-

Magdalena Murawska, Olaf Skrzymowski

Świętochłowice

Linie

AT Jak wspominaliśmy w poprzednim *Przystanku*, rozpoczęła się przebudowa ulic Bytomskiej i Katowickiej w centrum Świętochłowic. W dniach 21.09.–23.09. „kowole” instalowali tymczasowe rozjazdy, a ruch tramwajowy był zawieszony. Linia **7** rozbita była na dwie części: Zawodzie Pełta – Chorzów Rynek oraz Łagiewniki Targowisko – Bytom Plac Sikorskiego, a linia **17** kursowała na trasie Chebzie Pełta – Łagiewniki – Bytom Plac Sikorskiego. Z przystanku Chorzów Batory Piekarska do trójkąta Łagiewniki Targowisko kursowały zatramwaje z PKM Bytom S.A. w ilości 3 sztuk w sobotę i niedzielę oraz 5 autobusów w poniedziałek (dodatkowo dwa autobusy za pociągi nocne PN-223 i PN-224). Od wtorku ruch odbywa się jednym torem – przejazd zabezpieczony jest za pomocą sygnalizacji ręcznej. Jednocześnie zainstalowana została testowa sygnalizacja przekątnikowa, która zezwala na wjazd pociągów następnych (zwykle jest to zabronione). Sygnalizacja ta jednak na razie nie jest podłączona. Autobusy linii **201** oraz **101** (w jedynym kursie na tej trasie) w kierunku Chorzowa Batorego kursują objazdem ul. Sikorskiego, 1 Maja, Metalowców aż do ul. Wojska Polskiego (bez obsługi istniejących przystanków Świętochłowice Bytomska, Świętochłowice Dworcowa i Świętochłowice Katowicka; zamian uruchomione zostały przystanki tymczasowe przy ul. Sikorskiego i Metalowców).

Jakub Jackiewicz

Tychy

Linie

ATr Jak co roku, od 1.10. Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach wprowadził nowe rozkłady jazdy na większości linii oraz zmienił trasy kilku z nich. Połowa kursów linii **36** została wydłużona od przystanku Piotrowice Famur do pętli Ligota Domy Akademickie. Jednocześnie zlikwidowano wariantowe kursy tej linii do Dworca PKP w Katowicach. Zmieniono przebieg trasy linii **400** na terenie Tychów – kursuje ona obecnie na trasie Katowice Korfantego – Murcki – Czuliów – Tychy Śródmieście – Tychy Towarowa. Na liniach **1**, **14** i **400** (na odcinku między Katowicami a Tychami) uruchomiono siedem nowych przystanków – wszystkie na żądanie. Zaznaczono na rozkładach jazdy kursy wozów **69/1**

(codziennie), **294/1** (w dni wolne) i **294/2** (w dni robocze) jako obsługiwane autobusem niskopodłogowym. Firma Meteor Jaworzno obsługująca te linie podstawia tam solarisa U9-868, jelcza M1011-860, jelcza M121-869 lub jelcza M121-885. Linia **131** dodatkowo obsługiwać będzie rejon ul. Miodowej i Dworskiej w Jaroszewicach. Linia **21** w obu kierunkach jazdy pojedzie przez przystanek Tychy Carbo, zamiast przez Tychy Andersa. Zmienne zostały również trasy linii autobusowych – linia **S** od przystanku Suble Piekarnia jedzie ul. Harcerską i pomija rejon Glinki, a linie **L** i **T** od przystanku Tychy Apteka dojeżdżają do Tychy Hotelowiec. Na pospiesznej **E-2** oraz na liniach trolejbusowych **D** i **E** uruchomiono dodatkowe kursy. Ponadto wprowadzono zmiany w nazewnictwie następujących przystanków: Tychy Szkoła przemianowano na Tychy Filaretów, Tychy Liceum Ogólnokształcące na Tychy Edukacji, Tychy Park na Tychy Komenda Policji, Żwaków Droga do Żwakowa na Tychy Droga do Żwakowa, Wilkowyje ZRB na Wilkowyje Murarska, Wilkowyje Coca-Cola na Wilkowyje Obywatelska, zaś Żwaków Las na Żwaków Rogatki. Na innych liniach, celem wzajemnego zsynchronizowania kursów i zachowania możliwości połączeń przesiadkowych, również wprowadzono korekty.

A Tr W dniu 28.09., w związku z wyścigiem kolarskim „4 Asy Fiata”, w godzinach 11:30–14:00 autobusy linii kursujących na trasie przejazdu (rejon ulic Roweckiego, Dmowskiego i Piłsudskiego) kierowane były na objazdy. Za trolejbusy linii **A** i **C** w czasie zawodów podstawiona była autobusowa komunikacja zastępcza.

Jakub Jackiewicz, Andrzej Soczówka

Warszawa

Tabor

A Po jeliczu M11-91 na początku października na ulice wyjechał także jego „brat” o numerze 94. Co ciekawe, oba wozy MZA planowały sprzedać.

T Informowaliśmy, że obowiązuje zakaz wypuszczenia wagonów typu 13N na linię **23**. A jednak stopiątkowe braki taborowe na R-4 sprawiły, że 25.09. na jednym z dodatków hasał sobie skład 13N 781+409.

T Kurs na motorniczych trwa w najlepsze, a jeden z wagonów praskiej nauki jazdy (o numerze 1227) właśnie skończył Naprawę Główną w warsztatach T-3. W czasie remontu za „naukowca” robił skład 105Na 1308+1307. Warto odnotować, że skład ten już kiedyś służył jako nauka jazdy oraz, że za dobrze się to dla niego nie skończyło... Zderzył się bowiem poważnie właśnie ze wspomnianym 105Na 1228+1227!

T 30.09. na składzie 105Nm 1464+1463 objawiła się miastu reklama Rolling Stones’ów. W środku z tej okazji odbyły się śpiewy i tańce. Wagon kursowały na specjalnej trasie. Następnego dnia pojawiły się już normalnie na 4-ce.

T Kilka newsów z T-2 oraz T-3. Do warsztatów wciągnięto „kassungi” 1029 i 1073 stawiając je w hali. Tak więc na R-1 nie ma już żadnej stopiątki skreślonej w zeszłym roku. W tej chwili w hali T3 stoją stopiątki o numerach: 1008, 1029 i 1073 oraz trzynastki: 703 i 723 (te dwa ostatnie zwolniły swoje miejsca od ul. Jaktorowskiej wagonom 1017 i 1088). Ponadto stoją tam jeszcze 738, 700 oraz 616. Natomiast od strony ul. Siedmiogrodzkiej nic się nie zmieniło – na torze wjazdowym na ostateczne rozszabrowanie czekają: 399, 529, 547, 801 oraz stopiątki 1011. Ponadto tego dnia do T-2 wy-

wieziono wagony 604 oraz 1039 (ten drugi dojechał tam z „przygodami”. Oprócz nich w ZTB znajduje się jeszcze wóz 777, bo 1096 został już ostatecznie zlikwidowany. Także 1039 długo „nie pociągnie”, bo panowie z palnikami już się za niego wzięli. Dnia 4.10. z T-2 do T-3 przetransportowano rozbitą wagon typu K-2407. Do tego celu posłużył „braciszek” o numerze 2406.

T 4.10. w warsztatach T-3 pojawił się historyczny wagon 4Nj-838. Okazało się, że wystąpiły problemy z silnikiem. Na szczęście, warsztaty w kilka godzin uporały się z problemem.

T 4.10. z Konstalu przywieziono wagon 116Na/1 3007, a wywieziono 3014.

T Przedstawiamy małe zestawienie wozów wypadkowych: 1448 już jeździ (miał uszkodzony przód); 749 – to błahostka, z którą R-4 szybko sobie poradzi (naprawa tyłu); 678 – majstrowie już robią mu przód po „wóz-wóz”; 430 – nie będzie podmiany, jest już prawie wyremontowany; 2004 – stoi z rozwalonym przodem; 733 – na ukończeniu, 1230+1229 oraz 1286 – R-2 już je klepie; 1458 i 307 znowu jeżdżą po swoim „wóz-wóz”; 834 oraz techniczny 2407 – w obu przypadkach najprawdopodobniej nastąpi podmiana lub kasacja (jednak nic nie jest pewne); 1078 oraz 1157 – stoją dopiero co po wypadku, zaś z 1266 R-2 się uporała i już wozi pasażerów.

Linie

A W celu poprawy obsługi komunikacyjnej ciągu ulic Łaszczyńskiego – Graniczna – Przejazd, od dnia 28.09. została wprowadzona korekta trasy linii **113** polegająca na skierowaniu wszystkich kursów linii trasą okrężną: os. Górczewska – Górczewska – Lazurowa – Kaliskiego – Kocjana – Bolimowska – Spychowska – Hubala-Dobrzańskiego – Groty – (powrót: Hubala-Dobrzańskiego – Łaszczyńskiego – Graniczna – Przejazd – Warszawska – Górczewska – os. Górczewska.

A Dzięki postulatam pasażerów, z dniem 28.09. dla linii autobusowej **111** został uruchomiony dodatkowy przystanek Foksal 02 (w kierunku pętli Esperanto).

A W związku z pracami drogowymi przy budowanym tunelu na Wybrzeżu Kościuszkowskim, od dnia 28.09. od godziny 22:00 do odwołania autobusy linii **185** i **362** jadące w kierunku pętli Gwiaździsta i Targówek kursowały po trasach objazdowych od skrzyżowania Wioślarska / Ludna ulicami: Ludną – Solec – Dobrą – Tamką – Wybrzeżem Kościuszkowskim, dalej po starem. Na trasie zastępczej dodatkowo uruchomiono przystanek tymczasowy Solec 54 na ul. Solec za skrzyżowaniem z ul. Ludną. Trasy w kierunku przeciwnym nie uległy zmianie.

A 29.09. imprezie Polskiego Towarzystwa Kardiologicznego towarzyszyło zamknięcie dla ruchu kołowego ul. Nowy Świat od Świętokrzyskiej do ronda de Gaulle’a. W tym czasie autobusy linii: **100**, **111**, **116**, **122**, **175**, **180**, **195**, **503** i **518** skierowano na trasy objazdowe:

- linię **100** od ronda de Gaulle’a: Al. Jerozolimskimi – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – Świętokrzyską – Nowym Światem – Krakowskim Przedmieściem i dalej stałą trasą;
- linię **111** od ronda de Gaulle’a: Al. Jerozolimskimi – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – Świętokrzyską – Nowym Światem – Krakowskim Przedmieściem i dalej stałą trasą;
- linie: **116**, **122**, **180**, **195**, **503** i **518** od ronda de Gaulle’a: Al. Jerozolimskimi (powrót: Al. Jerozo-

limskimi – Bracką – pl. Trzech Krzyży) – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – Świętokrzyską – Nowym Światem – Krakowskim Przedmieściem i dalej bez zmian;

- linię **175** od ronda Dmowskiego: Marszałkowską – Świętokrzyską – Nowym Światem – Krakowskim Przedmieściem i dalej stałą trasą.

A Od dnia 1.10. zmienia się trasa linii **122** w kierunku pętli Spartańska, która teraz od pl. Trzech Krzyży przebiega: Al. Ujazdowskimi – pl. Na Rozdrożu – al. Szucha – pl. Unii Lubelskiej – Klonową – Goworka – Puławską i dalej dotychczasową trasą.

A Na wniosek Urzędu Gminy Warszawa-Wilanów od dnia 1.10. linia **164** została podzielona na dwie: **163** i **164**, kursujące po następujących trasach:

- linia **163**: Wilanów – Przychółkowa – Vogla – Syta – Tuzinowa – Kobyłańska – Zawodzie – Augustówka – Powsińska – Sadyba (w wybranych kursach podjazdy do Powsinka);

- linia **164**: Wilanów – Przychółkowa – Vogla – Syta – Metryczna – Bruzdowa – Kępa Zawadowska (w wybranych kursach podjazdy do Powsinka).

Obie linie kursują z 25-minutową częstotliwością w godzinach szczytu oraz co 50 minut poza nim oraz w soboty, niedziele i święta.

A Dnia 1.10. uruchomiono nową linię zwykłą okresową **345** kursującą na trasie: (Warszawa:) Cm. Wolski – Fort Wola – Wolska – al. Prymasa Tysiąclecia – al. Armii Krajowej – most Grota-Roweckiego – Toruńska – Wysockiego – Bazylińska – Kondratowicza – Młodzieńcza – Łodygowa – (Ząbki:) Łodygowa – Warszawska – Piłsudskiego – (Warszawa:) Chełmżyńska – Okularowa – Stępowa – Korkowa – Marysin. Linię obsługuje 5 brygad z zajezdni MZA Inflacka i 6 z zajezdni MZA Stalo-wa, dzięki czemu autobusy kursują z częstotliwością około 15-minutową. Tego samego dnia zlikwidowano linię przyspieszoną **445** (Żerań FSO – Marysin).

A Podobnie jak w ubiegłym roku, w celu ułatwienia dojazdu do Cementarza Północnego, w październiku linia **409** kursuje także w dni powszednie z częstotliwością co 30 minut. Linię obsługuje 4 brygady, tzw. maratony z zajezdni MZA Chełm-ska. W tym roku są to brygady wysokopodłogowe.

A Z dniem 1.10. ostatecznie zlikwidowana została zawieszona linia **413** (Bródno-Podgrodzie – Bielańska).

A Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, z dniem 1.10. dla linii: **125**, **141**, **159**, **167**, **169**, **460**, **501**, **508**, **510**, **512**, **517**, **525**, **723**, **801**, **E-2** i **E-5** przywrócono rozkłady jazdy obowiązujące w zależności od numeru linii do maja lub czerwca bieżącego roku. Jest to bardzo dobra wiadomość dla pasażerów, ponieważ wiąże się ona ze zwiększeniem częstotliwości kursowania ww. linii. Dodatkowo do obsługi kilkunastu linii skierowano dodatkowe brygady, tzw. wtyczki, nie ujęte w rozkładach jazdy. Szczegółowe rozdysponowanie tych brygad w dzień powszedni wygląda następująco: **102** – 1 całodzienna, **111** – 2 całodziennie, **131** – 1 całodzienna, **181** – 1 całodzienna i 1 maraton, **184** – 1 całodzienna, **187** – 2 całodziennie, **188** – 1 całodzienna, **401** – 2 dodatki szczytowe, **406** – 1 dodatek szczytowy, **500** – 4 całodziennie, **510** – 1 całodzienna i 1 dodatek szczytowy, **512** – 2 całodziennie i 1 dodatek szczytowy, **515** – 2 całodziennie, **522** – 1 całodzienna, **525** – 3 całodziennie. Z kolei w dni wolne od pracy dodatkowo wyjeżdżają następujące wtyczki: na **131**, **184** i **522** – po 1 brygadzie całodziennie, a na linii **500** – 1 maraton.

A Od dnia 1.10. znacząco przerzedzony został rozkład linii **138**. Autobusy owej linii kursują z częstotliwością odpowiednio co 15–16 minut w godzinach szczytu (dotychczas co 10–14), co 21–22 minut poza godzinami szczytu (dawniej – co 15) i co 25 minut w soboty, niedziele i święta (do tej pory – co 15–18). Zmiana rozkładu jazdy była wynikiem zmiany liczby brygad w dni powszednie: 6 całodziennych i 2 szczytowych oraz 5 w dni wolne od pracy (dotychczas rozdysponowanie brygad na tej linii wyglądało następująco: 9 całodziennych, 1 szczytowa i 6 w dni wolne od pracy). Odzyskane brygady, obsługiwane przez Connex, w liczbie dwóch, skierowano do obsługi linii **101**.

A Wprowadzono korektę trasy linii **140**. Od 1.10. autobusy tej linii wjeżdżają na parking przy centrum handlowym w Markach bezpośrednio z lokalnej jezdni Trasy Toruńskiej z pominięciem ul. Piłsudskiego.

AT 1.10. przywrócono kursowanie po stałych trasach linii: tramwajowej **1** (Annapol – Nowe Bemowo) oraz autobusowej **178** (Pl. Hallera – Okęcie). Jednocześnie, w związku z budową stacji metra Dw. Gdański, do odwołania przystanki Dw. Gdański 10 i 11 obowiązujące dla linii **1** (przy budynku dworca – po zachodniej stronie wiaduktu w ciągu ul. Andersa – Mickiewicza) są nadal nieczynne. W związku z przywróceniem kursowania linii **1**, uległy likwidacji przystanki autobusowe Basey Inflancka 03 i 04 obowiązujące dla linii **103**.

T Zajezdnia R-4 Żoliborz zaczęła obsługiwać w dni powszednie jedną z brygad całodziennych na linii **26**. Jednocześnie wycofano z obsługi linii jedną jedyną brygadę, którą wysyłała ta sama zajezdnia w dni wolne od pracy.

Magazyn 995

24.09. Na rondzie u zbiegu ul. Dereniowej, Stryjeńskich i Płaskowickiej rozleciał się gniot linii **185**. Stał tak sobie przez ładnych „parę minut” jedną częścią na rondzie, a drugą poza nim i skutecznie tarasował przejazd. Oczywiście zaowocowało to potężnymi korkami w części Ursynowa.

24.09. W godzinach popołudniowych na skrzyżowaniu ul. Powstańców Śląskich i Wrocławskiej w tył connexowego Solarisa linii **171** wbił się samochód półciężarowy. Jego kierowca próbował uniknąć potrącenia pieszego i „odbił” na autobus. Niestety, został bardzo poważnie ranny i konieczna była interwencja Straży Pożarnej, posiadającej specjalistyczny sprzęt do wycinania ludzi uwięzionych we wrakach samochodów. Samochód nadaje się do kasacji, autobus ma natomiast znacznie rozbity tył.

25.09. Plaga wypadków z udziałem autobusów trwa. Pod solarisa 8101 (**517/8**) wjechał rozpędzony peugeot prowadzony przez młodych ludzi. „Solarka” ma zmasakrowany przód, samochodzik wyszedł z wypadku „poobjany” dużo gorzej.

27.09. W godzinach przedpołudniowych fiat tempra wjechał na ul. Wawelskiej wprost w tył ikara 2722. Autobus ma uszkodzony zadek, samochód natomiast nie ma przodu. Jego pasażerka została ranna.

27.09. Tuż przed godziną 14:00 na rondzie ONZ (przy skrzyżowaniu w ul. Prosta) bliżej niezidentyfikowany skład linii **10** potrącił pieszego, który przebiegał przez torowisko w niedozwolonym miejscu. Mężczyzna w bardzo ciężkim stanie został przewieziony do szpitala, gdzie wkrótce zmarł.

30.09. Około godziny 9:45 na ul. Nowowiejskiej (przy Metrze Politechnika, kierunek pl. Zbawiciela) skład 105Nf 1458+1457 linii **4** (dojazd na trasę

z zajezdni) uderzył w tył stojącego na przystanku składu 13N 329+307. Na szczęście straty nie były duże. Wagon 307 ma uszkodzony tył, a 1458 lekko przód. Motorowy wozu 1458 reklamował hamulce, więc R-3 odstawio go na komisje. Rannych szczęśliwie nie było. Obecnie oba składy wróciły już do ruchu po niewielkich remontach.

30.09. O godzinie 11:05 na ul. Obozowej (przed skrzyżowaniem T-2) techniczna berlina 2407 ciągnąca kasacyjny 105Na-1039 przy prędkości około 40 km/h przywaliła w stojący na światłach skład 13N 584+834 linii **13**. Zderzenie było bardzo poważne. Motorniczy berlinki myślał, że trzynastki odjadą na zielonym świetle, niestety tak się nie stało – ich motorowy przerabiał wajechę po skręcającym do ZTB wagonie 13N-453. Wagon K ma totalnie rozbity przód (przestało istnieć mniej więcej przednie 1,5 metra, uszkodzeniu uległ także dach oraz aparatura elektryczna) i choć takowa decyzja jeszcze nie zapadła, praktycznie nadaje się tylko do kasacji. Wkrótce ma się odbyć komisja, która zadecyduje o jego losie. W rachubę wchodzi jeszcze „machlojka” z przewidzianym do kasacji wagonem K-2412. W wypadku rannych zostało pięć osób – najciężiej (pomimo tego, że uciekł na drugi koniec wagonu) motorniczy berlinki. Ponadto potrącony został motorniczy składu 13N – na szczęście w porę zdążył odskoczyć. 834 przełamał się i też prawdopodobnie czeka go kasacja (a raczej podmiana). Obecnie oczekuje na decyzję na terenie zajezdni R-4.

02.10. Rano, około 7:04, na przystanku Dw. Wileński (kierunek most Śląsko-Dąbrowski) solaris 8320 (**192/5**) potrącił starszą kobietę, która nagle wbiegła na jezdnię (chciała ominąć stojących na przystanku ludzi i dobiec do odjeżdżającego autobusu linii **170**). Kierowca nie wyhamował i uderzył ją w plecy prawym narożem autobusu, wskutek czego przewróciła się. Po chwili jednak wstała... i próbowała dalej gonić **170**! Na szczęście kierowca solarisa zachował się tak jak powinien, wybiegł z szoferki, spytał czy nic się nie stało i wezwał Pogotowie Ratunkowe. Obrażenia kobiety nie były na szczęście zbyt poważne, więc kierowca przestawił autobus tak, by nie blokował przystanku. Brawo!

02.10. Na pl. Zawiszy jadąca w stronę Okęcia 9-tka (praski skład 105Na 1230+1229) została „trafiona” w bok pierwszego wagonu przez również praski 105Na 1286+1285 (linii **32**), jadący w kierunku Annapola. Uszkodzeniu uległy boki wagonów 1230 oraz 1229, a także przód i pantograf wozu 1286. Rannych nie było. Uszkodzenia wagonów są średnie i R-2 już się wzięła za ich remontowanie. Wstrzymanie trwało około 30 minut i oba składy zjechały później na pl. Narutowicza w celu załatwienia formalności (**32** objeżdżało zajezdnię wolską). Początek zdarzenia miał miejsce około 14:50, a o godzinie 16:20 oba składy pojechały na macierzysta Pragę.

03.10. Doszło do poważnego zderzenia tramwaju z samochodem na pl. Zawiszy. Zdarzenie to (mające miejsce około 20:50) spowodowało kierowanie tramwajów linii **8**, **12** oraz **22** na objazdy przez most Śląsko-Dąbrowski, a linii **7**, **9**, **20** i **25** m.in. przez al. Jana Pawła II.

04.10. Pokropił deszcz i koło południa zrobiło się bardzo ślisko. Na efekty nie trzeba było długo czekać. O godzinie 13:24 wolski skład 105Na 1078+1062 (**25/5**) wjechał w tył stojącego na światłach żoliborskiego składu 105Na 1156+1157 (**29/5**). Wszystko to działo się na skrzyżowaniu ul. Grójeckiej z Wawelską. Uszkodzenia pojazdów są

znaczne (odpowiednio: zniszczone przód i tył oraz połamane sprzęgi i powgniatane ramy podzderzakowe) – na sumę około 40 tys. PLN. Jedna osoba została lekko ranna.

04.10. O godzinie 11:29 na skrzyżowaniu ul. Marszałkowskiej z Królewską mokotowski skład 105Ne 1400+1399 (**4/4**) skasował (dosłownie!) osobowego mercedesa. Jego pasażerka w stanie bardzo ciężkim trafiła do szpitala. Straty TW to około 2000 zł (uszkodzony przód wagonu 1400). Samochód od razu odholowano na szrot.

Rozmaitości

● W dniach 25.09–28.09. odbyła się w stolicy Ogólnopolska Konferencja Dyrektorów Przedsiębiorstw Komunikacyjnych. Niestety, wszyscy uczestnicy milczą „jak zakleci”, więc do końca nie wiadomo co było tematem dyskusji...

A Od kilku dni na testach zarówno w MZA jak i w Connexie pojawiły się nowe pomarańczowe wyświetlacze. Testowane są w solarisach, m.in. w 8327 ze Stalowej.

T Mimo, że linia **23** kursuje już od dość dawna, niektórzy motornicze z Żoliborza dalej nie nauczyli się lokalizacji pewnych przystanków. Mianowicie dnia 26.09. prowadzący skład 105Na 1124+1125 (**2/23**), ku przerażeniu niektórych pasażerów, raczył ominąć przystanek Konopacka (w stronę pętli Czyszczowa) i zatrzymał się dopiero po krzykach i lamentach wewnątrz wozu przy skrzyżowaniu z ul. Śródkową. Gratulujemy!

T Tramwaje Warszawskie przypuściły ostatnio „masowy atak” na naklejanie nowych cyferek. I tak nowe numerki otrzymały składy z R-1 oraz R-3. A są to: 350+500, 1004+1003, 1024+1023, 1025+1013, 1033+1034, 1038+1009, 1050+1047, 1054+1027, 1064+1055, 1068+1035, 1070+1071, 1092+1066, 1082+1044, 1440+1439, 1452+1451, 1456+1455, 3002, 1010+1015, 1076+1077, 1078+1062, 1098+1099 i 1192+1193 (pięć ostatnich składów nowe cyferki ma tylko na jasnych częściach swoich reklam).

T W 17 numerze *Przystanku* błędnie podaliśmy typ pantografów montowanych w „czołgach”. W rzeczywistości mają one oznaczenie Fb700, a nie SB700. Ponadto, w związku z reorganizacją naszego pisma oraz rozpoczęciem roku akademickiego (a tym samym brakiem odpowiedniej ilości wolnego czasu), obiecany artykuł o obchodach Dnia Transportu Publicznego ukaże się dopiero w następnym numerze. Wszystkich zainteresowanych serdecznie przepraszamy.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
8003	barwy zakł.	TVN 24 – Aster City	naklejka
8013	barwy zakł.	TVN 24 – Aster City	naklejka
8502	barwy zakł.	TVN 24 – Aster City	naklejka
8512	barwy zakł.	TVN 24 – Aster City	naklejka
8513	barwy zakł.	TVN 24 – Aster City	naklejka
8601	barwy zakł.	TVN 24 – Aster City	naklejka
8604	barwy zakł.	TVN 24 – Aster City	naklejka

8611	barwy zakł.	TVN 24 – Aster City	naklejka
8701	barwy zakł.	TVN 24 – Aster City	naklejka
8909	barwy zakł.	TVN 24 – Aster City	naklejka
8913	barwy zakł.	TVN 24 – Aster City	naklejka
tramwaje			
1166+1167	Auchan	Auchan	nowa wersja
1256+1255	barwy zakł.	Strefa Karty Miejskiej	-
690+675	Ginkofar	barwy zakł.	-
751+701	barwy zakł.	Avans	-
1226+1225	Auchan	Auchan	nowa wersja
1354+1353	barwy zakł.	Strefa Karty Miejskiej	-
1378+1377	barwy zakł.	PolAnglo	-
1418+1417	Poczta Polska	barwy zakł.	po NG
306+305	Franke	Franke	nowa wersja
1030+1083	Auchan	Auchan	nowa wersja
1274+1273	Isan Invest	Cartridge World	-
1462+1461	barwy zakł.	Cartridge World	-
1376+1375	Auchan	Auchan	nowa wersja
140+208	barwy zakł.	Gala ur. I. Kwiatkowskiej	-
1178+1179	Dni konia arabskiego	Sprzątanie Świata 2002	-
1199+1161	barwy zakł.	Sprzątanie Świata 2002	-
1252+1251	Manti	Auchan	-
1110+1111	Auchan	Auchan	nowa wersja
1104+1105	barwy zakł.	Cartridge World	-
1406+1405	barwy zakł.	New Balance	-
1456+1455	barwy zakł.	Cartridge World	-
1210+1211	Orajel	Cartridge World	-
528+589	Media Miejskie	Pizza Dominium	-
1464+1463	barwy zakł.	Rolling Stones	-

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
autobusy			
6354	260.73A	17.04	NC (całkowita)
6323	260.73A	29.04	NC
6313	260.73A	21.05	NC
4481	120MM	29.05	NC
6308	260.73A	7.06	NC
4493	120MM	12.06	NC
5200	280.37	19.06	NC
5264	280.37	26.06	NC
4437	120MM	27.06	NC
6331	260.73A	16.07	NC
6337	260.73A	17.07	NC
6352	260.73A	18.07	NC
5452	280.37	30.07	NC

4292	120M	16.09	NB (bieżąca)
tramwaje			
1419	105Nf	11.09	NG1 (główna)
1420	105Nf	11.09	NG1
1459	105Nm	16.09	NG1
1460	105Nm	16.09	NG1
698	13N	17.09	NG1
798	13N	17.09	NG1
1315	105Na	23.09	NG2
1316	105Na	23.09	NG2
665	13N	24.09	NG1
677	13N	24.09	NG1
1014	105Na	27.09	NG1
1022	105Na	27.09	NG1
1227	105Na	27.09	NG2
526	13N	30.09	NG1
780	13N	30.09	NG1

Robert Człapiński, Grzegorz W. Fedoryński, Tomasz Igielski, Tomasz Kaczmarek, Adrian Lappe, Krzysztof Lipnik, Mariusz, Mazek, Adam Szuba, ztm.news

Wrocław

Tabor

T Pierwszy wagon składu 2368+2367, rozbity po wykolejeniu na Kołtątaja, pojawia się jako „skompresowana” solówka na rozmaitych liniach.

Linie

AT Cytujemy komunikat Zarządu Dróg i Komunikacji. „Podczas najbliższego weekendu będą prowadzone prace remontowe na jezdni – wymiana elementów odwodnienia drogowego – na moście Zwierzynieckim. Z uwagi na konieczność ograniczenia ruchu kołowego na obszarze objętym pracami remontowymi wymiana dylatacji odbędzie się w dwóch etapach:

- ETAP I: od godz. 23:00 w dniu 4 października do godz. 4:00 dnia 6 października wyłączona z ruchu zostanie część mostu przeznaczona dla ruchu w kierunku ul. Wróblewskiego;
- ETAP II: od godz. 4:00 w dniu 6 października do godz. 4:00 dnia 7 października prace będą prowadzone po stronie mostu przeznaczonej dla ruchu w kierunku pl. Grunwaldzkiego. Ruch kołowy będzie się odbywał wahadłowo. Generalnym wykonawcą prac będzie Zakład Robót Mostowych.

Na czas realizacji poszczególnych etapów zmieni się organizacja komunikacji tramwajowej i autobusowej. Tramwaje linii: **1, 2, 4, 10, 16, 33, 35** oraz autobusy linii **115, 145, 146 i 615** będą kursowały trasami objazdowymi wyznaczonymi odrębnie dla etapu pierwszego i drugiego.

- ETAP I: 1 – będzie kursować w relacji: Marino – pl. Społeczny (od pl. Grunwaldzkiego pojedzie przez most Grunwaldzki); **2, 4, 10** – w kierunku Biskupina: od pl. Grunwaldzkiego pojedą przez: most Szczytnicki, ul. Różyckiego, ul. Paderewskiego, ul. Mickiewicza do ul. Wróblewskiego i dalej aktualnymi trasami; **33, 35** – w kierunku Biskupina: od pl. Grunwaldzkiego pojedą przez: most Szczytnicki, ul. Różyckiego, ul. Paderewskiego, ul. Mickiewicza i do pętli Sępólno; **16** – w kierunku ZOO: od pl. Grunwaldzkiego pojedzie przez most Szczytnicki, ul. Różyckiego, ul. Paderewskiego, ul. Mickiewicza do ul. Wróblewskiego; **115** – w kierunku Wojnowic, **615** – w kierunku Kamieńca Wrocławskiego pojedą: od pl. pl. Grunwaldzkiego przez most Szczytnicki, ul. Par-

kową, ul. Mickiewicza i dalej aktualnymi trasami; **145** – w kierunku Sępólno: od ul. Skłodowskiej-Curie pojedzie przez ul. Norwida, most Szczytnicki, ul. Parkową, ul. Mickiewicza do ul. Wróblewskiego i dalej bez zmian; **46** – w kierunku Bartoszowic: od ul. Skłodowskiej-Curie pojedzie przez ul. Norwida, most Szczytnicki, ul. Parkową, ul. Mickiewicza do ul. Wróblewskiego i dalej bez zmian;

- ETAP II 1 - będzie kursować w relacji: Marino – pl. Społeczny (od pl. Grunwaldzkiego pojedzie przez most Grunwaldzki); 2 – w kierunku Krzyków, **4** – w kierunku Oporowa, **10** – w kierunku Leśnicy, **16** – w kierunku Parku Południowego, **33** - w kierunku Pilczyc (Leśnicy), **35** – w kierunku Tarnogaju: pojedą przez ul. Mickiewicza, ul. Paderewskiego, ul. Różyckiego, most Szczytnicki do pl. Grunwaldzkiego i dalej aktualnymi trasami; **115, 615** – w kierunku pl. Grunwaldzkiego pojedą od ul. Mickiewicza przez ul. Parkową, most Szczytnicki do pl. Grunwaldzkiego; **45** – w kierunku Buforowej, **146** – w kierunku Gaju: pojedą od ul. Wróblewskiego przez ul. Mickiewicza, ul. Parkową, most Szczytnicki do pl. Grunwaldzkiego i dalej aktualnymi trasami.”

Wojciech Gašior, Mariusz Sondel, www.zdik.wroc.pl

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. 504-398-490

ZASTĘPCA REDAKTORA NACZELNEGO:

Jarosław Girstun

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

Adam Białas, Tomasz Gieżyński

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Marek Drewniak, Remigiusz Grochowiak, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Michał Kamiński, Rafał Lamch, Wojciech Lemański, Bartosz Mazur, Michał Musiał, Marcin Pejski, Jakub Putyra, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschiok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki

REDAKTOR DZIAŁU POZNAŃSKIEGO:

Tomasz Albrecht (daf1229@poczta.onet.pl)

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Krzysztof Dostatni, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz

REDAKTOR DZIAŁU SZCZECIŃSKIEGO:

Olaf Skrzykowski (bremen@o2.pl)

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Jacek Kalicki, Magdalena Murawska

REDAKTOR DZIAŁU WARSZAWSKIEGO:

Krzysztof Lipnik (lipton44@poczta.onet.pl)

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Grzegorz Fedoryński, Tomasz Kaczmarek, Mariusz Mazek

KOREKTA STYLISTYCZNA:

Ziemowit Cabanek

EDYCJA STRON WWW:

Piotr Buczkowski

SKŁAD:

Adam Konieczka

DRUK:

Studio-Sternpel, 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.