

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 20 (20)
22 października 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Poznań

80 lat temu. Jak Poznań komunikację autobusową wprowadzał.

Początek lat 20. XX stulecia to okres udoskonalenia konstrukcji i powszechnego wprowadzania do komunikacji masowej pojazdów z silnikiem spalinywym. Znano je już wcześniej, jednak były to wozy bardzo prymitywne, powstałe przez dodanie silnika do konnego omnibusu. Nie były ani szybkie, ani pojemne, ani wygodne i znajdowały zastosowanie jedynie na trasach podmiejskich, pozbawionych komunikacji kolejowej. W Poznaniu pierwszy omnibus motorowy regularnej komunikacji pojawił się w roku 1913 na trasie do Śremu.

Stopniowo poprawiano osiągi pojazdów (moc, prędkość) i komfort podróżowania (opony gumowe, całkowicie zabudowane nadwozia itp.). Ewoluuowała także nazwa: od omnibusu motorowego lub samochodowego, czyli automobilowego, powstało miano „auto-omnibus”, a to z czasem skróciło się do „autobus”.

W 1922 roku Poznański Starosta Grodzki otrzymał pismo od Klementyny Falkowskiej-Śliwińskiej, właścicielki Przedsiębiorstwa Samochodowego – Poznań. Wnioskodawczyni pisała: „Wobec panujących stosunków komunikacyjnych kolejowych na linii Poznań – Puszczykowo – Ludwikowo i tramwajowych w mieście w godzinach rannych i popołudniowych na przystankach: ul. Nięgolewskich, Rynek Jeżycki, Wilda, Stary Rynek setki osób z powodu przepelnienia do wozów dostać się nie mogą – utworzenie komunikacji auto-omnibusowej jest koniecznością nawet.” Oczywiście nie oznacza to „winogron” na stopniach! Ówczesne przepisy tramwajowe zabraniały wpuszczenia do wagonu większej liczby pasażerów, niż konstrukcyjna liczba miejsc.

17 lutego pismo przesłano do zaopiniowania do Magistratu i następnego dnia K. Falkowska-Śliwińska otrzymała odpowiedź, że władze miasta nie widzą przeszkód dla wprowadzenia autobusów na ulice, jednakże pod pewnymi warunkami. Warunki te ujęto w umowie zawartej pomiędzy miastem a właścicielką firmy. Oto jej ważniejsze założenia: §2 umowy zobowiązywał przedsiębiorstwo do przekształcenia się w Towarzystwo Akcyjne lub z o. o. w ciągu roku, zastrzegając też większościowy udział kapitału polskiego; §4 udzielał przewoźnikowi koncesji do 31 grudnia 1942, a o ile umowa nie zostanie pisemnie wypowiedziana także na dalsze 5 lat. Ustalono, że autobusy mają kursować od godziny 6:00 do północy w okresie

letnim (1.05.–30.09.) oraz 7:00–24:00 zimą. Linia z Dębca do Puszczykowa miała jeździć tylko w okresie letnim, a z Dworca Głównego na Pl. Działowy tylko w godzinach szczytu (6:00–8:00 i 20:00–24:00, przy czym zimą kursy poranne o godzinę później). Przedsiębiorstwo zostało zobowiązane do uruchomienia linii Dworzec Główny – Pl. Działowy, Stary Rynek – Dębiec i Stary Rynek – Główna do końca marca 1923, na pozostałych trasach do 30 marca 1923 i utrzymywania w ruchu przynajmniej 20 pojazdów z częstotliwością minimum dwudziestominutową. Miejski autobus winien był mieć wygląd i wyposażenie uzgodnione z Magistratem – między innymi silnik o mocy 50KM, pojemność 30 osób, oświetlenie elektryczne i piętro lub „galeryę” dla bagażu (bagażnik dachowy). Oprócz numerów rejestracyjnych musiał mieć tablice z numerem linii, kierunkiem jazdy i przebiegiem trasy, wieczorami oświetloną. „Kierownicy autobusów muszą być fachowo wyszkoleni i posiadać wykaz szoferski (prawo jazdy – przyp. aut.) oraz legitymację władzy bezpieczeństwa (dziś jest to świadectwo kwalifikacji – przyp. aut.); tak kierownicy jak i konduktorzy winni nosić oznaki mundurowe” (§11 umowy). Dla każdego pojazdu należało prowadzić książkę wozu, z której można by dowiedzieć się o przebiegu służby i personaliach obsługi. Magistrat

zastrzegł sobie prawo zatwierdzenia wzoru tablic przystankowych, które „różne od tramwajowych i możliwie artystycznie wykonane” przedsiębiorstwo miało zainstalować na własny koszt.

W §14 uregulowano sprawę tarif przewozowych – prawo ustalania wysokości cen biletów pozostawiły sobie miejskie władze, tak jak prawo do obniżki opłat w przypadku wzrostu waluty (dewaluacja marki polskiej). Planowano bilety strefowe z granicami stref pokrywającymi się z granicą miasta. W strefie miejskiej bilet upoważniał do jazdy w jednym kierunku z prawem jednej przesiadki (nie na tramwaj!). Ulgi na zasadach „jak w P.K.E.” przyznano inwalidom o niezdolności do pracy powyżej 75%, uczniom i studentom.

Wreszcie §15–20 ustalały kwestie opłat i ubezpieczeń. Przedsiębiorstwo zobowiązało się pokrywać wszelkie szkody przewożonych osób, jak i przechodniów oraz mienia miejskiego i prywatnego, a także wpłacić 500 tysięcy marek polskich kaucji w terminie 4 tygodni od podpisania umowy koncesyjnej. Za nieuiszczenie owej sumy lub nieprzestrzeżenie umowy, Magistrat mógł ustalić karę w wysokości do 10 tysięcy marek. Gdyby Rząd RP zdecydował się na wprowadzenie podatku od usług transportowych (na kształt dzisiejszego VAT), przedsiębiorstwo obowią-



Pierwszy poznański autobus typu N. Fotografia fabryczna Praga-Automobile. Fot. ze zbiorów Archiwum Państwowego w Poznaniu.

zane byłoby do jego pobierania i odprowadzania bez wynagrodzenia za te czynności.

Z kolei, po podpisaniu umowy, Klementyna Falkowska-Słowińska przedstawiła gwarancję wprowadzenia do ruchu, spełniających miejskie wymagania autobusów czeskiej marki Praga typu N (poznajski przedstawiciel Praga-Automobile znajdował się również w ręku Falkowskich i był udziałowcem przedsięwzięcia). Wozy mogły być dostarczone w dwóch wariantach: dla 30 pasażerów w zamkniętym nadwoziu i 20 na piętrze lub z bagażnikiem dachowym zamiast niego. Zgodnie z sugestiami Urzędu Starosty Grodzkiego, wyposażono je w koła z pełnymi gumami, pozbawione gwoździ lub innych metalowych elementów na ich powierzchni toczonej. Również na żądanie Starosty, prędkość jazdy na obszarze miasta ograniczono do 10 km/h oraz zobowiązano przedsiębiorstwo do corocznych przeglądów technicznych autobusów i stosowania przepisów o ruchu samochodowym z 3 maja 1909 i 3 lutego 1910 (a więc jeszcze pruskich! – na tym zresztą polegał „poznajski porządek” – jeśli nie ma nowych praw, należy przestrzegać starych). Zakazano też jeżdżenia po innych niż wyznaczone ulicach.

Właścicielka autobusów nie czekała z rejestracją spółki na upływanie rocznego terminu. Już 2 dni później, 20 lutego 1922 założona zostaje firma Poznańskie Autobusy – Towarzystwo Akcyjne (PA T.A.).

Planowano uruchomienie następujących linii (podano wg układu: przystanek końcowy – ulica [przystanki przy tej ulicy] – ... nazwy ulic i obiektów wg stanu z 2002 r.):

A Dworzec Główny – Dworcowa [Kaponiera] – Św. Marcin [Zamek, hotel Wielkopolska, Ratajczaka, Piekary] – Al. Marcinkowskiego [przy NBP, obok poczty przy 23 Lutego] – 23 Lutego [Masztalarska] – Rynekowa – Stary Rynek [od strony Wagi] powrót przez Wroniecką i 23 Lutego;

B Dworzec Główny – Dworcowa – Kaponiera [hotel Bristol – dziś Mercure] – Roosevelta – Słowackiego [Kraszewskiego, Wawrzyniaka] – Wawrzyniaka – Szamarzewskiego [Staszycy] – Polna Szpital;

C Dębiec – 28 Czerwca 1956 [Wspólna, pomiędzy obecną Hetmańską a bramą główną HCP, Fabryczna, szpital ortopedyczny, Sikorskiego, Rynek Wildecki] – Wierzbicę [Św. Czesława, pl. Drwęskiego – dziś dworzec PKS] – Niezłomnych – Ratajczaka [Ogrodowa] – Ogrodowa [Piekary] – Krysiowicza – Pl. Wiosny Ludów [Szkołna] – Szkołna – Lombard Miejski (Kozia);

D Plac Drwęskiego – Niezłomnych – Ratajczaka [Ogrodowa, Św. Marcin, Pl. Wolności] – 3 Maja [przy posesji nr 1] – Pl. Ratajskiego [Libelta] – Libelta [Kościuszki] – Al. Niepodległości – Nowowiejskiego – Al. Wielkopolska [Putaskiego, Park Wodniczki, pl. Spiski] – Plac Orawski;

E Górczyn / Dworzec – Głogowska [poczta, Stawle-

R E K L A M A

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

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

W sklepie „Pantera” otrzymacie bezpłatnie *Przystanek*.

skiego, Niegolewskich, Berwińskiego, Gąsiorowskich, Dworzec Zachodni] – Roosevelta [Kaponiera, Most Teatralny] – Most Teatralny – Fredry [Opera, Gwarna] – 27 Grudnia [Kantaka, Ratajczaka] – Pl. Wolności – Hotel Rzymiński – Al. Marcinkowskiego – nawrót przed Pałacem Anderschów [przed NBP, obok poczty przy 23 Lutego] – nawrót na skrzyżowaniu z 23 Lutego – Pl. Wolności strona północna [Al. Marcinkowskiego, przy WBK] – Ratajczaka – 27 Grudnia – z powrotem na Górczyn;

F Kasprzaka / Niegolewskich – Matejki [Pl. Wyspiańskiego, przy posesji nr 1] – Grunwaldzka [cmentarz świętomarciński – dziś pomiędzy Śniadeckich a Święcickiego, plac wystawowy – Bałtyk] – Kaponiera – Roosevelta [hotel Bristol, Most Teatralny] – Most Teatralny – Fredry [Opera, Gwarna] – Mielżyńskiego – Pl. Ratajskiego [3 Maja – z powrotem Libelta] – 23 Lutego [Nowowiejskiego, poczta] – pierwotna wersja PA T.A.: 23 Lutego – Masztalarska; wersja zaproponowana przez miasto: – Al. Marcinkowskiego – Solna – Działowa – Kościół Garnizonowy;

G Stary Rynek / Woźna – Woźna [Garbary] – Garbary – Wielka [Most Chwaliszewski] – Chwaliszewo [Czartoria, Most Chrobrego] – Ostrów Tumski [Katedra] – Most Cybiński – Ostrówek – Rynek Śródecki [kościół Św. Małgorzaty] – Bydgoska [Brama Bydgoska] – Zawady – Główna.

Obok tych propozycji Magistrat dopisał jeszcze propozycje linii **H** do Puszczyczkowa i **J** do Kobylnicy. Na pierwszych liniach ruch rozpoczął się prawdopodobnie w maju 1922, choć akta miejskie tego jednoznacznie nie potwierdzają. Jeszcze w piśmie z 11 października 1922 roku Starostwo Grodzkie monituje do Urzędu miasta o odpowiedź na pismo z 4 marca tegoż roku, dotyczące potwierdzenia uruchomienia komunikacji, a w innych dokumentach pojawia się termin 15 października 1922 roku jako ostateczny dla uzyskania koncesji rządowej. Koncesję najprawdopodobniej PA T.A. uzyskało, ponieważ już 24 października ustalono ostateczny rozkład jazdy:

A Dworzec Główny – Dworcowa – Św. Marcin – Al. Marcinkowskiego – Solna – Plac Działowy;

B Dworzec Główny – Dworcowa – Kaponiera – Roosevelta – Słowackiego – Wawrzyniaka – Szamarzewskiego – Polna / Szpital;

C Szkołna – Pl. Wiosny Ludów – Krysiowicza – Ogrodowa – Ratajczaka – Niezłomnych – Wierzbicę – Rynek Wildecki – Sikorskiego – Prądyńskiego – Pamiętkowa – 28 Czerwca 1956 – Luboń – Puszczyczkowo;

D Plac Drwęskiego – Niezłomnych – Ratajczaka – Pl. Wolności strona południowa – Al. Marcinkowskiego – Pl. Wolności strona północna (powrót północną stroną placu bez objazdu przez Aleje) – Nowowiejskiego – Działynskich – Libelta – Al. Niepodległości – Nowowiejskiego – Al. Wielkopolska – Plac Orawski;

E Kaponiera – Roosevelta – Głogowska – Most Dworcowy – Towarowa – Św. Marcin – Al. Marcinkowskiego – 23 Lutego / Poczta;

F Niegolewskich – Kasprzaka – Grunwaldzka – Zeylanda – Zwierzyniecka – Roosevelta – Most Teatralny – Fredry – 27 Grudnia – Pl. Wolności strona południowa – Aleje Marcinkowskiego (powrót stroną północną i Ratajczaka);

G Stary Rynek / Woźna – Woźna – Garbary – Wielka – Chwaliszewo – Ostrów Tumski – Śródka – Bydgoska – Zawady – Główna;

H Gąsiorowskich – Małeckiego – Łukaszewicza – Karwowskiego – Kolejowa – Traugutta – Fabryczna – Prądyńskiego / Fabryczna. Autobus przyjeżd-

żający na końcówkę przy Prądyńskiego jechał dalej jako linia **L**;

J Tama Garbarska – Garbary – Droga Dębińska – Dębina;

K Stary Rynek / Woźna – Woźna – Garbary – Grobla – Most Św. Rocha – Św. Rocha – Rataje – Starołęka – Starołęka;

L Prądyńskiego / Fabryczna – Prądyńskiego – Sikorskiego – Przemysłowa – Pl. Drwęskiego – Most Dworcowy – Roosevelta – Kaponiera. Autobus Przyjeżdżający na Końcówkę Przy Fabrycznej jechał dalej jako linia **H**.

Uruchomienie taboru i czasy jazdy wyglądały następująco:

| linia | ilość wozów | czas jazdy | częstotliwość |
|----------|-------------|------------|---------------|
| A | 2 | 20 | 10 |
| B | 1 | 25 | 30 |
| C | 3 | 25 | 15 |
| D | 2 | 35 | 20 |
| E | 1 | 25 | 30 |
| F | 3 | 35 | 12 |
| G | 2 | 40 | 20 |
| H | 1 | 25 | 30 |
| J | 2 | 40 | 20 |
| K | 2 | 40 | 20 |
| L | 1 | 50 | 50 |

Najprawdopodobniej nigdy nie doszło do całkowitego zrealizowania powyższych założeń. W ostatnim dokumencie dotyczącym PA T.A. dostępnym w Archiwum Państwowym w Poznaniu, datowanym na 7 października 1922 roku, spółka deklaruje gotowość uruchomienia komunikacji na całej sieci w ciągu pół roku. Pismo zawiera także prośbę zarządu Towarzystwa o ustanowienie dla niego monopolu na podobne usługi w mieście, utrzymania cen biletów na poziomie 100 marek polskich i ograniczenia partycypacji w kosztach utrzymania dróg do 1 miliona marek rocznie, na co Magistrat odpowiada negatywnie.

Prośba o „utrzymanie cen biletów” (a nie ustalenie bądź wprowadzenie) sugeruje wyraźnie, że jakieś przewozy prowadzono. Nie wiadomo jednak, czy na tych liniach, które pierwsza umowa wymienia jako priorytetowe (**A**, **C**, **G**)? Nie wiadomo, jak długo komunikacja „auto-omnibusowa” przetrwała, ani w jaki sposób i dlaczego rozwiązano umowę? Na pewno jednak nie istniała już w 1925 roku, kiedy to władze miasta zdecydowały o uruchomieniu linii autobusowych środkami przedsiębiorstwa tramwajowego (Poznańska Kolej Elektryczna). Świadczy o tym utworzenie linii PKE do Główniej, czyli tam, gdzie miały kursować wozy PA T.A. Także wszystkie dotychczasowe publikacje wskazują na dzień 1 listopada 1925 roku, jako na początek miejskiej komunikacji autobusowej w Poznaniu. Czy jednak nie powinniśmy świętować w tym roku 80-lecia trakcji spalinowej, uwzględniając przewoźnika innego niż przodek obecnego MPK? Podobnie jak nie mylić jubileuszu tramwajów z rocznicą powstania komunikacji zbiorowej? Sieć połączeń omnibusów konnych istniała wszakże od 1865 roku... Odpowiedzi zostawiam czytelnikom.

Piotr Dutkiewicz

Częstochowa

Echa reformy

Już ponad 2 miesiące jeździmy „po nowemu”. Wiele osób zadaje sobie pytanie, czy lepiej czy gorzej? Korzystając codziennie z usług MPK Częstochowa,

nie sposób nie posiadać uwag, którymi postanowiłem się podzielić.

Trudno mi było uwierzyć w zapewnienia Dyrekcji MPK, że po wakacjach tramwaje zaczną kursować co 4 minuty. I stało się: mamy stary rozkład z pięciominutową częstotliwością, pomijając incydentalne zdarzenia, kiedy to tramwaj jedzie co obiecane 4 minuty. Ma też odpowiedniego oznaczenia kursów odjeżdżających z zewnętrznego toru na Kucelinie i sam byłem świadkiem, jak po owym torze przejechał tramwaj w stronę Fieldorfa zupełnie nie zwracając uwagi na fakt, że na podstawowym torze stał skład wypełniony pasażerami. Czyżby złośliwość motorniczych też miała tu jakieś znaczenie?

Najzabawniejszą sprawą w całej reformie są niewątpliwie autobusy oznaczone w rozkładzie jazdy symbolem „D”, czyli niskopodłogowe. Jeśli tydzień ma siedem dni, to na pięć z nich spotykam błędy w kursowaniu tych autobusów i to w obydwie strony. Na przykład: w rozkładzie linii **22**, gdzie **22-05** widnieje jako przegub, pojawia się niskopokładowiec. Nie przysparza to wielkiego bólu pasażerom, gdyż autobusy tej linii nie są zbyt często przepełnione. Większość ludzi jadących z centrum do Gnaszyna wybiera jednak linię **33**. Rozkład linii **22** jest zresztą na tyle niedoskonały, że w największej strefie czasowej na przystanku Dąbrowskiego Stadion w kierunku Łojki, autobusy pojawiają się zwykle 4–6 minut przed planowym odjazdem. Dziwi to tym bardziej, że autobusy linii **15** na wyżej wymienionym przystanku potrafią mieć tyle samo opóźnienia, a z Fieldorfa przez Dekabrystów jest jakby znacznie bliżej niż po trasie linii **22**.

W tym miejscu pozwolę sobie powtórzyć to, co już powiedziano i napisano. Po co w soboty na linii **15** przeguby? Na linii **25** w soboty tiki, a **15**-stka wozi sobie powietrze, mając taką bezmyślną trasę, że chcąc dojechać na Osiedle Trzech Wieszczy trzeba urządzić sobie spacer albo spod Liceum Kopernika albo spod PKS-u. Podobnie linia **16**, niby w tej chwili spełniająca swe zadanie, równie dobrze mogłaby mieć pętlę na wysokości parków. Dalej jeździ nią kilka osób lub nikt. Dlaczego nie pomyślano o tym, że lepiej byłoby puścić **16**-tkę przez korytarz a **15**-tkę Pułaskiego i Sobieskiego? Nowa linia **15** przypomniałaby starą **16**-tkę, ale czy byłaby to zła linia? Z powodzeniem jeden autobus całodzienny i jeden szczytowy obsłużyłby pasażerów, a mieszkańcy Północy nie narzekaliby na okrężny dojazd do Centrum linią **25**. Dodatkowo ulica Sobieskiego odzyskałaby jakiekolwiek sensowne połączenia.

Nie wiem dlaczego zlikwidowano przystanek linii **22** pod Budexem w stronę Fieldorfa. Odległość podobna jak między przystankami na Zawodziu linii **11**, **13**, **28**. I tak większość kierowców uznaje stary przystanek zatrzymując się na nim. Jeśli chodzi o linie **13** i **28**, to muszę przyznać, że rozkłady zostały przygotowane dość dobrze, może poza dziwną 7-minutową przerwą popołudniową w okresie pozawakacyjnym. Dziwne jest skumulowanie kursów tych linii w niedzielę do godziny 15:00. Być może chodzi o to, aby zapewnić dobry dojazd na giełdę na ulicę Olsztyńską. Jednak realia są takie jakie są. Pierwszy autobus „uginą” się pod ciężarem pasażerów, a drugi jadący 2–4 minuty później wozi wspomniane już powietrze. Bliski problemowi linii **28** jest problem **18**-tki. Wiele już o niej powiedziano, choć mnie do dziś zadziwia kursujący nań autobus przegubowy. Nie mówię, że nie jest potrzebny, ale nie w godzinach, kiedy **18**-tka jedzie 2–3 minuty po **28**-ce. Ciasny, niskopodłogowy autobus linii **28** jest czasem całkowicie pełny, a na światłach przy Jana Pawła wyprzedza go „długa” **18**-tka wioząca kilku pasażerów. Zabawne, że MPK tak

bardzo broni się przed wysłaniem „długich” autobusów na linie **13** i **28**. Przecież tam przydałyby się o wiele bardziej. O ile na **18**-tce nie mają racji bytu, to na liniach z Kucelina w najmniej obciążonych godzinach zapewniłyby chociaż przejazd „tylko na miejscach siedzących”.

Jeśli już jestem przy przegubach, dodam kilka uwag o nich samych. Wbrew różnym opiniom, uważam, że dobrze się stało, iż tego typu wozy obecne są na linii **22** w soboty. Jednakże zupełnie nienormalne jest dla mnie to, że nie ma ich na żadnej linii z Sabinowa. Na **25**-tce jest to wręcz pożądane. Natomiast bardzo cieszy fakt pojawienia się przegubów na linii **19** przez cały tydzień. Jako iście turystyczna i ze wszech miar okrężna, niech chociaż nie będzie przepełniona. Nie wiem jak układano rozkłady linii **14** i **17**, ale ich genialne zgranie na papierze trochę nie odpowiada stanowi realnemu, szczególnie zaś rano i późnym popołudniem. Autobusy linii **17** regularnie przyjeżdżają pod USC z kierunku Kawodrzy kilka minut wcześniej, a **14**-ki się spóźniają lub jadą prawie planowo i w efekcie mamy sporą rozbieżność z planem.

Dużo mówi się ostatnio o korektach wprowadzonej reformy. Trzeba mieć jednak nadzieję, że poprawki odzwierciedlą realne potrzeby pasażerów, a nie będą kolejną „wersją testową”.

Janusz Karlikowski

Poznań

Wrażenia z pierwszej jazdy wagonem Combino

Jak można się było spodziewać, jazdy wagonu pokazowego Combino spotkały się z żywym zainteresowaniem szerokiego grona poznaniaków. Gdy wagon pojawiał się w polu widzenia, natychmiast przyciągał wzrok i nawet panie w wieku zdecydowanie „balzacowskim” wymieniały poglądy na jego temat. Niewątpliwie ewenement podpatrzyli na jednym z przystanków dziennikarze Gazety Wyborczej: „...około trzyletni chłopczyk niecierpliwie się: drepcze w miejscu i patrzy na tory. Nareszcie na horyzoncie ukazuje się tramwaj. Chłopiec z zapartym tchem wpatruje się w pojazd. Po kilku sekundach już widać, że to wypożyczone z Amsterdamu supernowoczesne combino. Tramwaj, który wygląda jak kosmiczny pojazd, powoli się zbliża, a chłopczyk otwiera oczy coraz szerzej i szerzej, aż w końcu... wybucha płaczem i ucieka” – Marta Tyłenda, GW z 5 października.

Ja miałem okazję przyglądać się reakcjom pewnego małolata; ledwo toto od ziemi odrosło, jeszcze dobrze nie mówiło, a wierciło się podniecone i informowało wszystkich dookoła, że „jadę NOWYM tramwajem”.

Byłem też świadkiem dialogu. Dziewczyna podchodzi do pierwszych drzwi i pyta się motorniczego:

- Tym można jechać?
- Można, za darmo.
- NIEMOŻLIWE !

Tyle o reakcjach podróżnych. O parametrach technicznych zapewne już napisano, choćby w setnym numerze *Nowinek z Pyrogradu*. Teraz czas na moje, subiektywne wrażenia.

Wagon jest bardzo cichy, jedzie stabilnie nawet po poznańskich torowiskach. Pozornie jest bardzo pojemny, choć dużo miejsca zabiera urocza budka konduktora w czwartym członie, a rotację podróżnych w tym miejscu skutecznie utrudnia barierka, wydzielająca „aneks” dla wózków tuż przy drzwiach. Zgodnie ze standardami amsterdamskimi, wyraźnie obo-

wiązuje podział drzwi na wejściowe i wyjściowe. Wchodzi się drzwiami (pojedynczymi) w pierwszym członie przy kabinie motorniczego i przednimi w czwartym członie (podwójnymi, obok wspomnianej budki konduktora). Pozostałe drzwi: dwie pary w drugim członie (podwójne) i na końcu czwartego członu (pojedyncze) służą do wysiadania. Stosownie do swojej funkcji, drzwi wyjściowe nie mają przycisków do otwierania zainstalowanych na zewnątrz. Właściwego wykorzystania bronią też uchylne „bramki”. W Poznaniu „bramki” uchylono na stałe, zaś drzwi otwierał centralnie motorniczy.

Rozczulającym elementem był doinstalowany pulpick tracka do sterowania rozjazdami; aby nie naruszać podłogi, kabelek z kabiny motorniczego do cewki pod wagonem poprowadzono na zewnątrz pojazdu!

Niestety – mimo, iż pojemny – na trasie PST tramwaj był niemiłosiernie zatłoczony, wręcz trudno było wejść. I to w godzinach pomiędzy 10 a 12, które trudno uznać za szczytowe. Mimo bardzo dobrej dynamiki jazdy (w kierunku Os. Jana III Sobieskiego, a więc „pod górkę” bez problemów dochodził do „siemdemdziesiątki”), wagon stawał się zawalidrogą dla tramwajów planowych. Choć wyjeżdżał w połowie rytmu planowych **czternastek**, to jadąc na Górczyn już przy Rynku Łazarskim doganiał go wagon planowy. Podobnie w drugim kierunku – spokojnie dogonił go helmut jadący na **ósemce** i trzymał się „na ogonie” do Kaponiery.

Irytujące było działanie automatyki załączającej wewnętrzne oświetlenie. Gdy wagon wjeżdżał na przystanek pod wiaduktem, czy choćby cienką kładkę, załączało się oświetlenie. Wystarczyło jednak, że przód wagonu wysunął się spod wiaduktu (a jego całe wnętrze wciąż tonęło w ciemnościach) i już oświetlenie gasło.

Z drobnych ciekawostek: wagon posiada zestaw kamer do monitoringu wnętrza. Monitor kontrolny zainstalowany jest nad stanowiskiem motorniczego, jednak aby go nie rozpraszać w czasie jazdy, po zamknięciu drzwi, monitor jest wyciemniany.

Wagon ma też piasecznice – z przodu pierwszego członu zainstalowano przezroczyste wierzniaki do kontroli poziomu piasku w zbiornikach. Stowo piasek jest tu nieco mylące. Używa się bowiem żwiru o niewielkiej granulacji, rzędu 2 mm.

Dużym mankamentem był brak dostatecznej informacji o promocyjnym charakterze jazd. Wielu podróżnych wsiadało do wagonu, szukało kasowników do biletów, te zaś okazywały się zablokowane. Zdezorientowani szukali dalej, chyba że któryś ze współpasażerów informował ich, że „przejazd jest bezpłatny”. Czy nie wystarczyłoby powieszenie niewielkich kartek na kasownikach (skądinąd firmy Elgeba – typ MC692 – od poznańskich autobusowych różniących się tylko posiadaniem wyświetlacza pokazującego aktualny czas)?

Z niecierpliwością oczekujemy na pierwszą dostawę wagonów Combino.

Marek Malczewski

Poznań

Bilety w MPK Poznań – polemika

W numerze 18 *Przystanku* ukazał się artykuł Marka Malczewskiego pod tytułem *Bilety w MPK Poznań*, w którym to padło stwierdzenie, iż „swoistym zabytkiem jest ciągle obowiązująca opłata taryfowa za przewóz bagażu – niespotykana za granicą, zanikła też w większości polskich miast; w Poznaniu stała się

«pułapka», którą bezwzględnie wykorzystują kontrolerzy.»

Nie wiem czy autor rzeczywiście zna sytuację panującą we wszystkich miastach w Polsce, by móc wyciągnąć takie wnioski. Faktem jest, że we wszystkich większych miastach naszego kraju (Warszawie, Łodzi, Krakowie, Wrocławiu, Gdańsku, Szczecinie, Bydgoszczy, Katowicach wraz z całym GOP-em, Lublinie, Białymstoku, Częstochowie) opłata za bagaż obowiązuje nadal. Zaryzykowałbym nawet stwierdzenie, że Poznań stał się pod tym względem bardziej postępowy. Zwykle opłacie podlega bagaż przekraczający wymiary 20x40x60 cm, tymczasem w Poznaniu każdy z tych wymiarów jest o 5 cm większy. Co więcej, wyraźnie określone są wymiary bagażu, którego przewóz jest niedozwolony, a o wszystkim informują zgrabne i czytelne nalepki wewnątrz środków komunikacji. Nie można więc powiedzieć, że opłata za bagaż jest „pułapką”. Zresztą, pod względem dostępności informacji pasażerskiej, MPK Poznań jest – moim zdaniem – jedną z najlepszych firm komunikacyjnych w Polsce. Stwierdzenie, że „pułapkę” tę bezwzględnie wykorzystują kontrolerzy, też jest w moim przekonaniu nader subiektywne. Jestem studentem zamieszkałym na stałe poza Poznaniem. Wielokrotnie zdarzało mi się podróżować poznańskimi tramwajami z torbą, która o kilka centymetrów przekraczała dopuszczalne wymiary (zapisu o dopuszczalnym przekroczeniu wymiarów o 10% jeszcze wtedy nie było). Była to idealna „pozywka” dla wygłodniałych kanarków, z których jednak o dziwo żaden nie zwrócił na mój bagaż nawet najmniejszej uwagi. Mało tego, pewnego marcowego dnia tego roku, zmuszony byłem przewieźć tramwajem jednostkę centralną komputera, zapakowaną w oryginalny karton, który przecież ewidentnie przekracza dopuszczalne wymiary. Kontrolowano mnie dwa razy, z czego tylko raz „pani kanarkowa” wykazała jakiegokolwiek zainteresowanie moim bagażem. Dodatkowego biletu oczywiście nie posiadałem. Pani zaczęła się zastanawiać, czy aby na pewno mam rację, zapewniając, że przedmiot sporu mieści się w dopuszczalnych granicach. Mierzenie wzrokiem przychodziło jej z trudem, toteż zawołała na pomoc swego partnera, który okazał się niezbyt chętny do współpracy. Na tym wszystko się skończyło. Zdarzenie świadczy raczej o niekompetencji owej pary „kanarków”, które nie potrafiły wyegzekwować prostych przepisów, niżli o ich wyjątkowej złośliwości. Posiadanie na wyposażeniu przymiaru zwijanego nie jest chyba aż tak dużym problemem.

Artykuł zawiera ponadto jeszcze inną nieścisłość. Autor nie zaznaczył wyraźnie, że 1 stycznia 1993 roku bilety czasowe zostały wprowadzone tylko w tramwajach, zaś dopiero po kilku miesiącach objęto tym systemem również autobusy, rozszerzając ofertę o bilet 90 minutowy.

Skoro mowa o biletach czasowych, warto wspomnieć o pewnej popularnej – zwłaszcza wśród młodzieży – praktyce, pozwalającej zaoszczędzić nieco na opłatach za przejazdy komunikacją miejską. I tu zagadka: jak w dwie osoby przejechać tramwajem 20 minut, mając do dyspozycji tylko 3 bilety 10-minutowe? Otóż bardzo prosto! Kasujemy dwa bilety 10-minutowe i przez owe 10 minut każdy jedzie na „swoim” bilecie. Gdy ważność biletu mija, jedna osoba kasuje trzeci bilet i jedzie na nim kolejne 10 minut. Swój poprzedni bilet oddaje drugiej osobie, która w ten sposób ma dwa bilety 10-minutowe skasowane jednocześnie, czyli jakby nie patrzeć – bilet półgodzinny, na który może jechać jeszcze 20 minut! Aż dziwne, że nikt w MPK Poznań dotychczas nie wy-

myślił skutecznego zabezpieczenia przed tym procederem, choć zapewne nie jest to wcale takie proste.

Cóż, może będzie to kolejny argument za wprowadzeniem opłat w formie elektronicznej, czego Wam i sobie życzę (byleby nie były to jakieś „koszmarki” w formie esemesów).

Władca Pierścieni

Warszawa

Centralne Warsztaty Samochodowe

W dniu 8 października grupa warszawskich miłośników komunikacji miejskiej wraz z gościem z Józefowa zwiedziła Zakład Naprawy Autobusów MZA T-4 zwany potocznie cewuesem. Mieści się on w Warszawie przy ul. Włociańskiej 52. W swych założeniach wycieczka miała być podziękowaniem dla ochotników pomagających Stowarzyszeniu Sympatyków Komunikacji Szynowej i innym organizacjom przy przygotowaniu Dnia Transportu Publicznego, lecz – ze względu na relatywnie duży limit przyznanych miejsc – stało się inaczej. Zwiedzający byli podzieleni na dwie kilkunastoosobowe grupy. Pierwszą oprowadzał dyrektor zakładu, Mirosław Kotowski, zaś drugą – późniejszą – główny technolog, Edward Prasek.

Na trasie zwiedzania znalazły się właściwie wszystkie obiekty zakładu. Oczywiście najciekawszym z nich była Hala Główna, na której dokonuje się napraw całkowitych (tak w oficjalnej nomenklaturze MZA określa się NG) oraz napraw bieżących. Obejrzelismy tam autobusy w różnych fazach remontu, poczynszy od wstępnego demontażu (np. jelicze 120MM/1-4433 i 4439), przez te w trakcie naprawy (ikarus 260.04-1404, jelicze 120MM/1-4489), skończywszy zaś na samochodach praktycznie gotowych (ikarusie 260.04-1446, jeliczu 120MM-4290), a także pojazdach w trakcie likwidacji. Trzeba przyznać, że było tego sporo, chociaż obecnie w ciągu roku odbudowywanych jest jedynie 50 pojazdów. Niedługo było i 4 razy więcej.

W Hali Głównej zobaczyliśmy na własne oczy, jak bardzo – w porównaniu z ikarusami – korodują jelicze serii 120M, jak wygląda kratownica hungara po kilku latach jazdy. Mieliśmy tam okazję natknąć się również na „rodzynki” w postaci ikarusa 260.73A-2 (wyjątek w numeracji) poddawane naprawie całkowitej, kasowanemu DAB-a 6342 (mimo 23 lat służby praktycznie nieskorodowanego), czy też członu B odbudowywanego na historyczny ikarusa 280.37-5254 (po wyjeździe z CWS-u zachowa on czerwone malowanie aż do linii okien, oryginalną wykładzinę sufitu, a nawet naklejki na kłapach w dachu).

„Wpadliśmy” również do pobliskiej lakierni, gdzie stał pierwszy człon 5254. Koledzy motywowali brygadziście lakierników do starannego malowania przyszłego ulubieńca warszawskich miłośników.

W hali, w której przed wojną mieściły się całe CWS, dziś znajduje się jedynie dział regeneracji podzespołów. Są one wymontowywane na miejscu z autobusów, które na czas naprawy trafiają na plac. Największą atrakcją tego miejsca jest garażujący tam, znajdujący się w doskonałym stanie technicznym, pług na bazie ikarusa 620.

Innymi atrakcjami były: hamownia na której docierane są silniki, myjki, obrabiarki, maszyny do testowania pneumatyki, srutowania itd. Ilość tych urządzeń dała nam pojęcie o ogromniej ilości czynności wykonywanych podczas odbudowy autobusu. Przy okazji udało nam się również znaleźć czerwone ser-

ce – silnik MANa nr 5254.

Wiele ciekawych rzeczy kryła niepozorna blaszana hala pośrodku placu. Wykonywane w niej były zabezpieczenia antykorozyjne podwozi autobusów niskopodłogowych (każdy z nich musi przyjechać tu przed zimą). Rzut oka na naszego pierwszego N4020td-6775 pokazał jak bardzo nowoczesne autobusy rdzewieją w wyniku jeżdżenia po posypanych solą warszawskich ulicach.

Dużym zainteresowaniem fotografujących cieszył się plac. Można tam było znaleźć także jednego z „kwadratów”, do którego tapicerzy dopasowywali wykładziny. W ciągu naszej obecności wywieziono z terenu zakładu kilka pudeł po ikarusach 280 (m.in. człony A autobusów 2040 i 2699). Warto również wspomnieć o nietypowej architekturze budynków ZNA – większość okien i drzwi ma tam wprawione szyby od ikarusów, a w blaszanej hali są wręcz kompletne ikarusowe okna wraz z częścią przesuwaną. Właśnie tam na szybach można spotkać reklamy sprzed dobrych kilku lat, głoszące że: „sieciówka to strzał w dziesiątkę”.

Ostatnim punktem wycieczki, niewpisanym oficjalnie do programu, była wizyta na stertach złomu pod wiatą skonstruowaną z dachów ikarusów i peerek. Wśród zdemontowanych blach można było powspominać skasowane busy, jak i przypomnieć wiele wypadków. Dziwnie dużo znaleźliśmy części od gniotów, bądź odkurzaczy. Za to żaden z naszych przewodników nie mógł zrozumieć, co w tym miejscu może być takiego ekscytującego.

Na pożegnanie każda z grup usłyszała słowa „miło nam było panów gościć”. Cała przyjemność po naszej stronie.

Michał Wolański

Warszawa

Dzień Transportu Publicznego

Dnia 22 września obchodziliśmy w Polsce Dzień Transportu Publicznego. Szczególnie hucznie świętowano w Warszawie, dzień ten zwąc Dniem Komunikacji Miejskiej.

Głównym miejscem obchodów stała się zajezdnia tramwajowa Wola, mieszcząca się przy ul. Młynarskiej 2, gdzie zorganizowano dni otwarte. Tam również można było otrzymać specjalne wejściówki uprawniające do wstępu do innych zakładów komunikacyjnych. Było w czym wybierać. Oprócz R-1 udostępniono zwiedzającym autobusową zajezdnię R-7 Woronicza, Stację Techniczno-Postojową metra na Kabatach oraz dwa techniczne zakłady tramwajowe: warsztaty T-3 i Zakład Torowo-Budowlany T-2.

Organizatorami imprezy były: Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej, Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej, Ośrodek Konsultacji Dialogu Społecznego, Tramwaje Warszawskie, Miejskie Zakłady Autobusowe, Metro Warszawskie, PKP – Przewozy Regionalne, WKD oraz firmy Dylik i Emtal.

Wróćmy jednak do samych obchodów. Tuż po godzinie 7:00 rano z zajezdni R-3 Mokotów, wyruszyły na Wolę trzy zabytki: wagony typu A-43, C-257 oraz K-445. Niestety, nie jechały samodzielnie. Z powodu braku motorniczych, holowano je trzema mokotowskimi trzynastkami o numerach 306, 407 i 397. U celu podróży zostały ustawione jako eksponaty do zwiedzania. Po chwili na R-1 dotarły kolejne wagony historyczne – tym razem już otablicowane jako linie D i T. Stanowiły je: Lw-541, 13N-795 i N₃-674 (linia D) oraz N₁-607 i 4N₁-838 (przynależne linii T). Wszyst-

kie, obsługiwane przez motorniczek z KMKM-u, cieszyły się ogromnym powodzeniem, które przeszło najsmielsze oczekiwania organizatorów. Linia **T** kursowała po trasie zbliżonej do wakacyjnej (zajezdnia Wola – al. Solidarności – Towarowa – pl. Zawiszy – Al. Jeruzolimskie – Most Poniatowskiego – rondo Waszyngtona – al. Zieleniecka – Targowa – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – plac Bankowy – al. Solidarności – Skierniewicka – zajezdnia Wola), zaś **D** skromniej – tylko wokół zajezdni wolskiej (zajezdnia Wola – al. Solidarności – Towarowa – Kasprzaka – Skierniewicka – zajezdnia Wola).

Na teren zajezdni wjechało ponadto kilka... autobusów. Już przy wejściu – przed bramą wyjazdową z R-1 – prezentował się nowoczesny MAN NG313 o numerze 3615 z zajezdni Redutowa Miejskich Zakładów Autobusowych. Ponieważ – jak się okazało – zajezdnia pomyliła się i wysłała nie ten autobus co potrzeba, po kilkunastu minutach został zastąpiony bliźniaczym pojazdem o numerze 3611. Ponadto w środku wozowni prezentował się dumnie w barwach historycznych, odremontowany staraniem KMKM-u, jeloż Mex 272 – potocznie zwanym „ogórkiem”. Robił furorę wśród odwiedzających, tym bardziej, że można było wewnątrz nabyć – rozchodzące się jak świeże bułeczki – „ogórkowe” modele w różnych barwach. Kolejnymi autobusami, które zagościły w zajezdni tramwajowej były dwa woroniczańskie ikarusy przewożące gości z R-1 do R-7 na specjalnej linii popielnicznej **A** (każdorazowo trasa ustalana była przez kierowcę KMKM-u). Oczywiście wozy te zostały specjalnie wyselekcjonowane: IK435 o numerze 7273 oraz IK280-2092 posiadający barwy historyczne (kremowo-czerwone). Co ciekawe, pojazdy te wjeżdżały na R-1 bramą samochodową od ul. Siedmiogrodzkiej, wyjeżdżały zaś inną – nieużywaną od niepamiętnych czasów – choć prowadzącą do wspomnianej już ul. Siedmiogrodzkiej. Na Woli zagościł jeszcze jeden ikarus – była to solówka nr 6371 (także z R-7), która przyjechała odwiedzić autobusową orkiestrę. Uczestników zwiedzających R-7 wożono po zajezdni solarisem nr 8702. Kończąc wątek autobusowy dodajmy, że w wyniku dynamicznej jazdy w ikarusie 7273 „zagotował się” silnik. Na szczęście stało się to w pobliżu macierzystego zakładu – szybko dokonano podmiany na „braciszka” o numerze 7272 i tym samym obyło się bez straty czasowej.

Wróćmy ponownie na R-1. Prócz prezentujących się tam wagonów historycznych i „ogórka”, zlustrować można było praskiego 116Na/1-3005, który specjalnie na tę okazję przybył na Wolę oraz rodzime wolskie składy: bulwę 2086+2087 (dano nam możliwość zaprogramowania wyświetlaczy oraz zabawy drzwiami!) i 105Na 1052+1061. Zakład Torowobudowlany wyeksponował dwie nowoczesne, radio-

we zwrotnice, przygotowane do zamontowania w mieście. Na stoisku firmy Dylak z Leszna koło Warszawy na gości czekały wszelkie rodzaje warszawskich słupków przystankowych (firma ta wygrała ostatnio kolejny przetarg zetteemowski na ich dostawę), dodatkowo zaś każdy samodzielnie testował młotkiem wytrzymałość pleksi. Swoją „punkt” miały też: PKP – Przewozy Regionalne, które kusyły odwiedzających różnego rodzaju gadżetami (w tym rozkładami jazdy pociągów) oraz firma Strefa, zajmująca się promocją i dystrybucją Warszawskiej Karty Miejskiej. Firma Emtal zamontowała w „berlince” nr 445 bramkę do liczenia pasażerów oraz wyświetlacz z pomarańczowymi lampami diodowymi. Na stoisku SSKS-u można było kupić słynne czerwone kasowniki z rączką (tzw. „jednoręcznik bandytów”), które zakład R-4 „Żoliborz” dostarczył w liczbie 173 sztuk.

Warto zauważyć, że R-1 już od dawien dawna nie przeżyło takiego najazdu trzynastek. Rodzimy gospodarczy wagon numer 402 (posiadający wciąż „średni film”) zasiliły trzy wspomniane już wcześniej wagony mokotowskie (notabene stały w hali na sąsiednich kanałach, wyglądając wspaniale) oraz historyczna „parowa” z Żoliborza o numerze 795.

Słów kilka o zwiedzaniu poszczególnych zakładów. Po R-1 oprowadzał sam kierownik w towarzystwie swoich zastępców. Zwiedzającym udostępniono wszystkie trzy hale wagonowe, pozwolono zajrzeć do kanałów rewizyjnych oraz wejść na „balkon” do przeglądu pantografów. Odpowiedziano na wszystkie, nawet bardzo szczegółowe pytania i pokazano poszczególne elementy tramwaju takie jak wózek, przetwornica czy silnik.

W Zakładzie Naprawy Tramwajów udostępniono wszystkie zakamarki. Wszzechwidzący mistrzowie oprowadzali i bardzo dokładnie opisywali wszystkie czynności, jakie należy wykonać podczas remontów kapitalnych. Oczywiście dla zwiedzających najciekawsza była hala napraw, gdzie mogli obejrzeć kilka składów w różnym stadium naprawczym oraz wagon 13N-585 i 778 przerabiane na gospodarce. W kącie hali pokornie stała kasacyjna „berlinka” o numerze 2412 oraz kilka wagonów już wycofanych z eksploatacji.

Bardzo ciekawą ekspozycję przygotował zakład T-2 mieszczący się przy ul. Obozowej (dojazd we własnym zakresie). Wystawiono w nim na pokaz różniste wagony techniczne (między innymi podbijkarkę Plas-ser & Theurer, berlinki z lemieszami, wagony samowładowcze do przewozu łożnicza, lory do szyn, a nawet eNkę z plugiem wimikowym). Ponadto zwiedzający mogli obejrzeć bardzo różnorodny techniczny tabor nietramwajowy (dźwigi, samochody sieciowe Iveco Motraks 3PS, stary z podnośnikami oraz balkonikami i kilka specjalistycznych pojazdów Pogoto-

wia Torowego z toromierzem na czele). Wszystkie pojazdy prezentowały się w „pełnej krasie”, stojąc albo na kółeczkach tramwajowych, albo na podnośnikach hydraulicznych. Jeszcze jedną atrakcją, którą zafundował odwiedzającym zakład T-2, były pozostałe warszawskie wagony historyczne oraz kilka wagonów kasacyjnych oczekujących same tylko likwidacji. Goście podziwiali 1096 i 777 (zame gołę pudła), 571 (w trakcie ciecienia) oraz 1051, 1059 i wiele trzynastek już pociętych na kawałki i oczekujących na wyjazd do huty.

Dzięki zaangażowaniu sporej ilości osób, zorganizowano wiele atrakcji na co dzień niedostępnych dla zwykłych śmiertelników. Na meetingu w zajezdni wolskiej pojawiło się kilkoro kandydatów na prezydenta miasta w najbliższych wyborach samorządowych oraz VIP-y warszawskiej komunikacji (dyrektorzy ZTM-u, TW i MZA oraz kierownicy poszczególnych zakładów), składające miłośnikom komunikacji miejskiej stosowne deklaracje. Miejmy nadzieję, że teraz gotowi są je wypełnić.

Ilość odwiedzających, gotowych poznać tajniki funkcjonowania komunikacji miejskiej, przerosła wszystkie szacunki organizatorów. Zajezdnię R-1, czyli „serce” imprezy, odwiedziło kilka tysięcy warszawiaków i przyjezdnych. Mimo największych starań ogromnej grupy ludzi nie obeszło się bez kilku (na szczęście drobnych) awarii pojazdów. O defekcie ikara nr 7273 już pisałem. Także zabytkowe tramwaje płatały figle. Najpierw w wagonie 4N-838 pękł wał napędowy (trzeba było go odstawić, a na linii **T** zastąpił go wóz numer 674), potem w historycznej trzynastce 795 spaleni uległy kable wysokiego napięcia (dzień wcześniej rozładowały się wagonowe baterie) – pod koniec imprezy o własnych siłach zjechała do zakładu R-4, prowadzona przez jednego z tamtejszych mistrzów. Na sam koniec w Linke Hoffmannie nawalił brek. Choć podjęta próba naprawy nie przyniosła spodziewanych efektów, wagon dalej woził pasażerów. Około godziny 17:00 imprezę oficjalnie zakończono, a poszczególne pojazdy porożjeżdżały się do swoich zajezdni. Tylko „ogórek” pozostał na swoim miejscu, skąd następnego dnia zaholował go do fabryki Norblina, należący do MZA, ciągnik balastowy marki Tatra. Na sam koniec dodam, że większość miłośników udała się na kurs zjazdowy ikarusiem 435 nr 7272. Frekwencja była spora, ponieważ pod koniec obchodów wynegocjowano z decydentami pierwszy oficjalny przejazd autobusowy przez nowo otwarty Most Siekierkowski. Niestety, utknęliśmy tam w mega-korku.

Mam nadzieję, że za rok obchody Dnia Komunikacji Miejskiej będą przynajmniej tak samo udane jak w tym.

Krzysztof Lipnik, KMKM w Warszawie

Z k r a j u z e ś w i a t a

Bielsko-Biała

Tabor

A Przetarg na dostawę 54 sztuk 12-metrowych autobusów niskopodłogowych wygrała firma Solaris Bus & Coach. Pierwsze 9 sztuk Urbino 12 zostanie dostarczonych przed 23.12., następne (po 15 sztuk rocznie) do 31.08.2005 r. Dodajmy, że według kryteriów przetargu firmy uplasowały się na następujących miejscach: 1. Solaris, 2. Pexim, 3. Volvo, 4. MAN.

Linie

A Do C.H. Sarni Stok wydłużono wybrane kursy linii **33** (Dworzec ul. Warszawska – Mazańcowicka Osiedle).

Z pamiętnika lakiernika

| numer pojazdu | poprzed. reklama | obecna reklama | uwagi |
|-----------------|------------------------------|----------------|-------|
| autobusy | | | |
| 693 | Polskie Książki Telefoniczne | - | - |

| | | | |
|-----|------------------|----------------|---|
| 710 | Wilmex | - | - |
| 715 | Lakma | Ceramed | - |
| 720 | Perfekt – AGD | - | - |
| 732 | Ekologus | - | - |
| 011 | Bolix | Komes | - |
| 045 | C. H. Sarni Stok | British School | - |
| 062 | Alpinus | Alpinus + Ecco | - |

| | | | |
|-----|-----------------|-----|---|
| 077 | TP S.A. | EFL | - |
| 084 | TP S.A. 1033 | - | - |
| 085 | TP S.A. 1033 | - | - |

Z notatnika mechanika

| numer pojazdu | typ pojazdu | koniec napr. | rodzaj naprawy |
|---------------|-------------|--------------|----------------|
| autobusy | | | |
| 726 | PR 110m | 10.2002 | NC |

Paweł Adamus

Bieruń Stary

Tabor

A Kolejne dwa wynalazki z fabryki w Laskowicach znalazły schronienie w zajezdni firmy Meteor Jaworzno – są to Jelcze M121, które otrzymały numery 884 i 885. Charakterystycznym elementem nowych pojazdów jest bardzo gustowna, bordowa tapicerka siedzeń. Spotkać je można na liniach **157 i 294**.

Jakub Jackiewicz

Bydgoszcz

Tabor

A W Bydgoszczy są już dwa nowe, przegubowe MAN-y. Wkrótce pojawią się w ruchu miejskim i prawdopodobnie przypisane zostaną do linii **53 i 60**. Obydwa pojazdy przybyły do zajezdni przy ul. Inowrocławskiej, otrzymując numery 3548 i 3549. Na Szajnochy przeniósł się zaś volvo 3468 (jego nowy numer to 2468).

Piotr Tomasiak

Chojnice

Rozmaitości

A Dnia 7.10. w Chojnicach wprowadzono do obiegu bilet całodzienny w cenie 4 zł (normalny) i 2 zł (ulgowy).

Marcin Strzelec

Częstochowa

Linie

T Jak się należało spodziewać, błąd w rozkładzie jazdy tramwajów poprawiono. Wybrano jednak najdziwniejszą i najdroższą wersję poprawy. Wystarczyło bowiem zamienić problematyczne składy na Kuce-line (prawdopodobnie było to pierwotnie zamierzone, co tłumaczy – zbędny na pozór – wjazd jednego z nich na tor wewnętrzny), a kłopot przestałby istnieć i nie zachodziłaby potrzeba korekty rozkładów na przystankach. W wybranym jednak wariantcie w ogóle zrezygnowano z „wypadu” jednego z pociągów do dzielnicy Północ, rozrzedzając kursy. Tym sposobem luka między dwoma kursami z alei Wyzwolenia (nie licząc zjazdu do zajezdni) wyniosła 14 minut, co jest w dniu roboczym lekką przesadą, a w dodatku trzeba było ponieść koszty rozwieszenia rozkładów na przystankach. Jak zwykle (błędy w nowych rozkładach są wszak tradycją), poprawione rozwieszono z tą samą datą ważności. Ktoś kogoś lubi nabierać...

Rafał Lamch

Delhi

Tabor

M Delhi Metro Rail Corporation zapowiedziała pierwszą jazdę próbną nowego odcinka na 1.11. Pierwszy wybudowany odcinek to Shahdara – Tis Hazari (na wiadukcie), zaś wagony (produkcji Rotos i Mitsubishi) wyprodukowane w Korei są już w Delhi.

Karol Tyszk

Gdynia

Tabor

Tr Nadwozie pierwszego solarisa Trollino 12 przeznaczonego dla Tychów jest już w Gdyni. W PNTKM Trobus uzbrajane jest obecnie w układ elektryczny – napęd chopperowy z łódzkiego Woltanu. Pojazd, niestety, pomalowano fabrycznie w podkład pod reklamę PZU, z którą będzie jeździł po Tychach. Odbiór planowany na listopad.

Jakub Jackiewicz

GOP

Rozmaitości

● Bliskość wyborów samorządowych jest w stanie zauważyć każdy przeciętny użytkownik komunikacji w Górnosląskim Okręgu Przemysłowym. W ciągu ostatnich 2 tygodni gwałtownie wzrosła ilość plakatów w autobusach i tramwajach, a wszechobecne ulotki i plakaty, szczególnie gęsto „rozpanoszyły” się na niektórych przystankach. Problem pojawia się wtedy, gdy słupa ogłoszeniowego przy przystanku brak, bądź też osoba rozklejająca plakaty jest szczególnie uparta. I myślę, że nie muszę ilustrować tegoż faktu przykładami – trzeba nam tylko wyjść przed swój dom i uważnie się rozejrzeć. W autobusach kampania widoczna jest na każdym kroku. Ciężko już bowiem znaleźć autobus czy minibus, który by nie miał przynajmniej jednego plakatu na szybach. Najlepszym przykładem reklamy wyborczej są autobusy pana Henryka Zagody z Rudy Śląskiej. Kandydat ów, stara się o fotel radnego w okręgu Ruda-Chebie-Orzegów. Dziwnym trafem więc, na przebiegającej tam linii **121**, wzrósł ostatnio znacznie komfort podróży – linię obsługują świeżo wyremontowane ikarusy 280 w wersji „de-luxe” z bardzo widoczną reklamą. Co dziwne, nie rzucają się za bardzo w oczy busy z reklamami całopojazdowymi. Czyżby koszty okazały się zbyt duże? Tramwaje – tutaj także trwa walka na plakaty. Pociągi są w większym bądź mniejszym stopniu oplakowane przez różne komitety wyborcze. Nikomu nie przeszkadza, że koło siebie wiszą reklamy walczących ze sobą partii. To co najbardziej widoczne, czyli nowe malowanie z okazji wyborów uzyskał m.in. 102Na-118 oraz skład 105Na 728+692 – obie reklamy zamówił jeden komitet wyborczy. Niestety, większość pieniędzy za ekspozycję plakatów popłylnie do kieszeni pośredników – agencji reklamowych, które wydzierżawiły już dawno pojazdy komunikacji jako nośniki informacji. Zaś pewnym jest, że przy obecnej mizerii finansowej przedsiębiorstw przewozowych, te kwoty byłyby znacznym zastrzykiem finansowym. Na koniec pozostają jednak dwa pytania. Kto po tym wszystkim posprząta (chodzi głównie o wiaty) i czy sama komunikacja nie zostanie po wyborach zapomniana przez tych, którzy dziś tak chętnie obklejają środki komunikacji swoimi ogłoszeniami wyborczymi?

Maciej Makula

Gorzów Wielkopolski

Tabor

A Nowe solarisy już są! 2.10. miało miejsce oficjalne przekazanie ostatnich autobusów niskopodłogowych dla MZK Gorzów. Wozy, które trafiły do Gorzowa kilka dni wcześniej, otrzymały numery 550, 551, 552, 553. Jeden z autobusów (551) ma dosyć ciekawe malowanie: barwy miasta – jak na wszystkich – lecz tył autobusu „ozdabia” flaga UE oraz wykaz miast partnerskich Gorzowa Wlkp.

Linie

A Od 1.10. linia nocnej komunikacji autobusowej

N-2 została wydłużona z przystanku Zagrodowa do pętli Strażacka i teraz kursuje na trasie: MZK – Strażacka. Ponadto linia dorobiła się także jednego kursu o godzinie 0:00.

A Konieczność zamknięcia pętli Nowy Dwór, spowodowana budową obwodnicy Gorzowa, przyczyniła się do wydłużenia wszystkich kursów linii **A i B** do podgorzowskiej miejscowości Ulim (tak często autobusy do Ulimia jeszcze nigdy nie jeździły).

A Na prośbę mieszkańców os. Staszica uruchomiony został dodatkowy kurs linii **123** (odjazd około godziny 7:00 z os. Staszica).

A Obowiązujący objazd al. 11 Listopada, prowadzony ulicami Kostrzyńską i Dobrą, sprawił, że dla autobusowych linii **130, 131 i 117** zmieniono rozkład jazdy. Nowością na linii **130** jest kilka kursów brygady wysokopodłogowej.

AT W związku z remontem przejazdu przez torowisko tramwajowe na skrzyżowaniu ul. Czereśniowej i Walczaka, w dniach 17–30.09. zawieszono kursowanie linii tramwajowych **1 i 3** oraz zmieniono trasy przejazdów linii autobusowych **114, 124, 127, 224**. Na trasie Zakład Energetyczny – Silwana uruchomiono komunikację zastępczą **T-1**. Trasa: Zakład Energetyczny – Sikorskiego – Warszawska – Podmiejska – Pomorska – Walczaka – Silwana. Autobusy kursowały w dni robocze w szczycie co 7 minut, po szczycie co 10 minut, w dni wolne (sobota i niedziela) całodziennie co 10 minut. Na trasie Wieprzyce – os. Piaski kursowała linia tramwajowa **2** – w dni robocze w godzinach szczytu co 7 minut, po szczycie co 10 minut, w dni wolne (sobota i niedziela) całodziennie co 10 minut. Wszystkie autobusy jadące ul. Czereśniową kursowały po zmienionej trasie ul. Walczaka, ul. Piłsudskiego.

Marcin Pejski

Katowice

Tabor

A Wreszcie rozstrzygnięty został przetarg na zakup 15 niskopodłogowych autobusów przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Katowicach. Dwa poprzednie przetargi były unieważnione. Wygrała firma Solaris Bus & Coach, która dostarczy do końca roku 15 autobusów Urbino 12. Prezes PKM-u zapowiada rychłe rozpoznanie następnego przetargu. Jelcze M11 już drżą o swój los...

Jakub Jackiewicz

Kraków

Linie

A MPK informuje, że od dnia 12.10. do odwołania z uwagi na realizację robót kanalizacyjnych oraz modernizację ul. Balickiej, ulica ta zostaje wyłączona z ruchu kołowego (na odcinku od skrzyżowania z ul. Zakliki z Mydlnik do skrzyżowania z ul. Łupaszki). W tym czasie autobusy linii **208, 218, 226, 228 i 501** kursują:

- **208** z Dworca Gł. do ul. Armii Krajowej jak obecnie, a następnie ul. Radzikowskiego – Pasternik – Szczyglice – Port Lotniczy;
- **218 i 226** z Bronowic Nowych ul. Balicką – Armii Krajowej – Radzikowskiego – Pasternik i następnie drogą jak linie **258, 218** do Burowa i **226** do Chrosnej;
- **501** skrócona do przystanku Mydlniki PKP; autobusy jadą ul. Godlewskiego do budynku stacji PKP Mydlniki, gdzie zawracają na tymczasowej pętli. Przystanek dla wysiadających Mydlniki PKP usytuowano na ul. Godlewskiego po skróceniu z ul. Balickiej;
- **228** zawieszona;

- 328 tymczasowa linia autobusowa kursująca po trasie: Mydlniki – Szczyglice – Skala Krnity – Pasternik – Radzikowskiego – Armii Krajowej – Balicka – Bronowice Nowe.

T Po ukończeniu remontu torowiska w al. Jana Pawła II na odcinku r. Czyżyńskie – pl. Centralny z dniem 12.10. linie tramwajowe 4, 15, 22 wróciły na swoje trasy.

Magazyn 995

01.01. Na ul. Starowińskiej (na wysokości ul. Św. Wawrzyńca) około godziny 7:30 samochód osobowy potrafił na przejściu dla pieszych dwie osoby. Związane z tym zatrzymanie ruchu tramwajowego trwało około 45 minut. Tramwaje linii 3, 9, 11, 13, 24 kursowały w obydwu kierunkach przez ul. Limanowskiego – Krakowską – Dietla i dalej po swoich trasach. Około 10 składów ugrzęzło na ul. Starowińskiej.

Krzysztof Utracki

Lublin

Tabor

Tr Niedawno dobiegł końca remont kolejnego ewarszawskiego trolejbusu. Początkowo pechowy pojazd miał stać się muzealnym, stojąc odstawiony wraz z zestawem szwajcarów i innym kompletem w Piasecznie. Pozostałe do Lublina przyholowano w październiku; jego nie – trafił tu dopiero w grudniu. Sprawił kierowcom nie lada problem... W drodze, na słynnych Sławinkowskich górkach, jedynym większym odcinku trasy, na którym sieć trolejbusową zlikwidowano w latach 70., rozleciała się tylna opona. Holowanie przedłużyło się dobrych parę godzin – śruby były zapieczone, a koło udało się zdjąć dopiero na terenie zajezdni po ich obcięciu. Wspinaczka pod górkę musiała toczyć się zółwim tempem, choć za jezdnią znajdowała się niecałe 3–4 kilometry... Po zarejestrowaniu i rozbiórce pojazdu do remontu, wyszedł na jaw jego bardzo słaby stan – remont przeciągnął się do ponad 9 miesięcy. Wreszcie teraz „cudo” wyjechało na miasto w nowym czerwonozielonym malowaniu pod reklamę i – ku ogólnemu zdziwieniu – z nową górą od 120 (z pierwszych wersji). Na liniach pojawi się lada dzień. W chwili obecnej w zamian nie jest kasowany żaden pojazd. Czyżby zwiększanie liczebności taboru?

Linie

A Weekendowe linie nocne utworzono na dwumiesięczny okres próbny, po którym zapadnie decyzja o ich pozostawieniu lub likwidacji. Pierwszym dniem ich kursowania był piątek 27.09. (a nie jak podano 28.09.). Trzy mikrobusy wyruszyły ze swoich przystanków początkowych dokładnie o 23:00. MPK nie ukrywa, że oferta skierowana jest głównie do studentów, dla których bilet w cenie promocyjnej (tylko do 1 grudnia) kosztuje 2,10 zł, podczas gdy bilet normalny to wydatek 4,20 zł. Cennik przewiduje też ulgi dla uczniów, emerytów i rencistów, którzy zapłacą 3,20 zł. Linie obsługują mikrobusy Kapena / Iveco 59-12, wynajęte przez MPK od Lubelskiej Korporacji Komunikacyjnej. Po pierwszej nocy kursowania, raczej nie można wyrokować o przyszłości eksperymentu z liniami nocnymi, ale jak obliczono nocnikami podróżowało wtedy około 100 osób.

A Od 1.10. linia numer 24 została skrócona do granicy administracyjnej miasta – giełdy w Elizówce.

Rafał Tarnawski, Maciej Zysko

Łomianki

Linie

A Komunikacja Miejska Łomianki uruchomiła nową linię autobusową oznaczoną **ŁZ** na trasie Warszawa pl. Wilsona – Buraków – Łomianki Dąbrowa (Za-

chodnia). Linia kursuje co 57 minut w godzinach 7:00–20:00, przy czym przewoźnik informuje, że póki co jest to przedsięwzięcie mające charakter testowy. Obsługę zapewnią jecz 120M numer 19, którego wyposażono między innymi w skrzynki na ulotki informacyjne dotyczące nowej linii.

Rafał Lamch

Łódź

Linie

A Zakończyła się, związana z rychłym otwarciem Galerii Łódzkiej, przebudowa ul. Sienkiewicza na odcinku od Wigury do Piłsudskiego. Przywrócono zatem 57 i 77 na właściwe trasy, ale... Być może linia 57 będzie musiała opuścić ten odcinek na stałe, przynajmniej w jednym kierunku. Właściciel kamienicy na rogu ulic Sienkiewicza i Orlej nie dogadał się z Urzędem Miasta co do poszerzenia ulicy przed jego własnością i dlatego zwięża się ona tam do jednego pasa w kierunku południowym, przez co kierowcy muszą wyrabiać krótką i niewygodną „szykanę”, w której wszelkie przegubowce po prostu się nie mieszczą. Z tego też powodu nie jest pewne, czy względy bezpieczeństwa ruchu drogowego nie zadecydują o zmianie trasy 57-ki i przeniesieniu jej z feralnego odcinka na którąś z równoległych ulic (być może Kilińskiego).

T Sprostowanie: dzieło szatana, nasz błąd. Podaliśmy w 19 numerze *Przystanku*, że linia 15 połączyła krańcówki Telefoniczną i Kurczaki. Prawdą jest natomiast to, że od reformy tramwajowej począwszy (2.01.2001 r.), jeździ ona właśnie między tymi krańcami. Przepraszamy.

T Jeszcze nie tak dawno „skreślany” odcinek torowiska na Nowomiejskiej będzie wkrótce całkowicie odnowiony. Trwają właśnie prace między pl. Wolności a ul. Północną – tory są kładzione w technologii Icosit. Linie 4 i 5 zmieniły trasę i od skrzyżowania Kilińskiego / Pomorska jadą ulicami Kilińskiego – Północną – Ogrodową – Zachodnią do ul. Zgierskiej (4) czy Limanowskiego (5). Podobnie zarzekano się, jak przysłowiowa żaba błota, że skrzyżowanie Piłsudskiego / Kilińskiego z pewnością nie będzie remontowane w tym roku. Życie (a zwłaszcza zbyt mocno „bujające” się na wystłuzonych krzyżownicach firmowe słoneczka – Cityrunnery) zweryfikowało plany – oto doraźny remont trwa od 14.10. Ma zakończyć się do 26.10. Na ul. Piłsudskiego już wmontowano zjazdy na jednotor (należy się spodziewać, że jako pierwsze będą wymieniane krzyżaki na torze północnym). Remont ma się zakończyć do końca października, natomiast w bliżej niesprecyzowanej przyszłości ma nastąpić gruntowna przebudowa skrzyżowania wraz ze zmianą układu torów. Wypada wspomnieć, że przy okazji remontu najprawdopodobniej odcięte zostaną wszystkie rozjazdy. Ich przywrócenie planowane jest przy okazji remontu kapitalnego, jednak czy i kiedy to nastąpi – nie wiadomo. Faktem jest natomiast to, że pojawiają się utrudnienia przy objazdach.

Jan Szulew, Sławomir Zamusko

Moskwa

Rozmaitości

■ W ramach Dni Bez Samochodu w Moskwie zorganizowano konkurs dla miłośników transportu pod nazwą Transportacja. Celem gry, która rozpoczęła się koło stacji metra Wojkowskaja, był objazd czterech punktów kontrolnych z wykonaniem w nich określonych przez organizatorów zadań oraz jak najszybszy powrót do miejsca startowego (maksymalnie w czasie 3,5 godziny). Dojazd do punktów kontrolnych oczywiście dozwolony był tylko transportem

zbiorowym. W grze wzięło udział 7 dwuosobowych drużyn, które miały różne marszruty o długości do siebie zbliżonej. Przed wyruszeniem w drogę uczestnicy musieli odpowiedzieć na kilka pytań dotyczących historii Moskwy i jej transportu. Każdej nieprawidłowa odpowiedź kosztowała dwie minuty karnie na starcie. Do finiszu z sukcesem dotarło 6 z 7 drużyn.

Valeri Tikhonov

Olkusz

Linie

A Od 1.10. obsługę linii 461 (Olkusz – Sławków) i 464 (Olkusz – Bukowno) przejęła firma Meteor Jaworzno. Dotychczas linie te obsługiwał Transgóř Mysłowice. Po owej zmianie wśród przewoźników kursujących na zlecenie Związku Komunalnego Gmin Komunikacja Międzygminna w Olkuszu pozostały już tylko trzy firmy – wspomniany Meteor (który poza dwiema wymienionymi prowadzi obsługę linii 458, 460, 466 i 472), PKS Olkusz (obsługujący linię 467 oraz jeden kurs 472) oraz PKM Olkusz (obsługujący kilkanaście pozostałych linii).

Jakub Jackiewicz

Opole

Linie

A W sobotę 5.10. skończył się okres szykowanych co dzień wspólnymi siłami PLK i MZK tygodniowych atrakcji dla mieszkańców dzielnicy Malina. Pierwsza firma prowadziła remont przejazdu kolejowego w ciągu ul. Teligi i jeżdżąca tamtędy linia 14 została podzielona na dwie części. Pierwsza – od pętli w Malinie do feralnego przejazdu, druga – od przejazdu do pętli na ul. Wschodniej. Po stronie Maliny kursował jeden wóz, po drugiej, jak zwykle, trzy. Komunikację między busami po obu stronach przejazdu zapewniał pasażerom ich własne nogi.

A Na początku października podwoje otworzyła swym klientom hala Makro przy ul. Partyzanckiej. W związku z tym jeżdżąca tamtędy linia 13 doczekała się zmian w rozkładzie jazdy. W dzień roboczy dodatkowo pojawiły się kursy wczesnym rankiem i późnym wieczorem oraz nieznacznie zmieniły się godziny odjazdu innych. W szczycie 13-tka jeździ co 35 minut, poza szczytem co 70. Znacznie większe zmiany dotknęły rozkładu świąteczno-sobotniego. Do tej pory jeździła nań bowiem brygada dwuliniowa, obsługująca naprzemiennie linie 13 i 21. W tej chwili obydwie te podmiejskie linie doczekały się brygad dla siebie, co zaowocowało dwukrotnym zwiększeniem częstotliwości. Dzięki temu zarówno 13-tka jak i 21-kę na przystanku można spotkać średnio co 70 minut.

Marek Drewniak

Pabianice

Linie

■ Pabianicka linia autobusowa 11 (Dąbrowa – Dw. PKP) przeżywa właśnie swoje wielkie dni – zastępuje ruch tramwajowy w mieście. Linia 41 krańcuje na Dużym Skręcie (roboty drogowe w pobliżu krańcówki Wiejska), zaś 11-tka jeździ według dotychczasowego rozkładu tramwajowego.

Sławomir Zamusko

Poznań

Tabor

A Od przeszło tygodnia, po zakończonej NG, kursuje ikarus 1627. Posiada identyczny wygląd jak „bracia” z Kaczej (na przykład 1626, 1636).

A Od jakiegoś już czasu w ikarusach trwa wymiana wewnętrznych dykt na o wiele trwalsze płyty z lami-

natu. Taką kurację przebył między innymi hungar 1538, zaś w 1553 póki co laminaty wymieniono tylko w drugim członie.

T Wagony 616, 617 i 682 nadal stoją. Podobno powodem takiego stanu rzeczy jest brak części do prasy do kół w zajezdni Madalińskiego.

T Nikie szanse powodzenia ma sprowadzenie w tym roku jakiegokolwiek taboru używanego. Düsseldorf nie jest zainteresowany transakcją w ogóle, zaś frankfurczycy i amsterdamszczy nie bardzo kwapią się do wzięcia procedur celno-przewozowych w swoje ręce. W przypadku Poznania inne miasta nie wchodzi w grę.

T Po modernizacji wyjechały stopiątki 270+271 i 330+331; drugi skład z nowymi kasownikami Mikroelektroniki.

T Pocięto na złom wrak 102Na-65. Prócz tego, kilka dni temu z Budziszynskiej na Gajową przeciągnięto skład 108+109, gdzie ów będzie miał wykonaną NG.

T Gorzowianie chcą kupić obecnie już tylko podwozie wagonu wycofanego z ruchu N-624. O co im chodzi?

T Bazgranie markerami wewnątrz tramwajów stało się już zmorem MPK, zaś napisy takowe mało kogo dziwią. Mimo to zastanawiają te umieszczone na prędkościomierzu pierwszego wozu składu 100+99. Jakiś dowcipniś przy 0 km/h dopisał prowokująco „sprawdź się”, przy 20 km/h – „cienias”, przy 50 km/h – „o! teraz tak”, przy 70 km/h – „jesteś cool”, a przy 80 km/h – „kaskader”. Przy 100 km/h nic nie dopisano – czyżby zabrakło pomysłów, a może wóz tyle nie „wyciąga”, nawet jeśli prowadzi go „cool kaskader”?

Linie

A W dniach 18–20.10. z powodu wymiany nawierzchni ponownie zamknięto dla ruchu ul. Malwowa. Linię 77 podzielono na dwie, kursujące z częstotliwością około 35-minutową. 77 kursowało z Bałtyku – ... – Złotowską – Poznańską do Skórzewa, a 177 z Malwowej / Nagietkowej – Malwowa – Grunwaldzką – przez Os. Kwiatowe – Grunwaldzką – Cmentarną – Owczą – Złotowską do Portu Lotniczego Ławica (powrót: ... – Cmentarna – Os. Kwiatowe – Grunwaldzka – Malwowa – Lawendowa – Floksova – Sasankowa – Malwowa / Nagietkowa).

A Po 4.11. zajdą zmiany w komunikacji autobusowej, a mianowicie: linia 70 zostanie skrócona do Dworca Śródką, 72-ka z os. Leśnego w Koziegłowach pojedzie przez Most Lecha i Serbską do pętli Piątkowska, a 73-ka wykona kilkanaście kursów do Janikowa / Ogrodnicza i tym samym będzie wjeżdżała na teren gminy Swarzędz.

A Potrzeba podłączenia wiaduktu nad budowaną autostradą A-2 w ciągu ul. Starołęckiej spowodowała, że od 22.10. na około miesiąc miano zamknąć tę ulicę. Na trasy objazdowe skierowano autobusy linii 58 (przez Starołęcką – św. Antoniego – Minikowo – Ożarówką – Czernichowską – Starołęcką), 89 (przez ul. Sandomierską) i 94 (przez Starołęcką – Dziedzicką – Oświęcimską – Ożarówką – Czernichowską – Starołęcką do Starołęki Wielkiej). I wszystko byłoby dobrze, gdyby prace na ul. Starołęckiej rozpoczęto. Okazało się jednak, że ktoś pomylił się ustalając terminy i nastąpi to dopiero 28.10. W dniach 23–27.10. autobusy kursować będą więc jeszcze po swych stałych trasach.

A 1.11. zawieszono zostanie kursowanie linii sezonowej P i linii 53 w soboty i święta.

AT W okresie Wszystkich Świętych komunikacja miejska w Poznaniu będzie funkcjonować w podany niżej sposób. 26.10. (sobota) tramwaje będą jeździć wedle sobotniego rozkładu jazdy, z tym, że w godzi-

nach 9:00–18:00 linia 6 zostanie wydłużona do Junikowa, zaś 7 pojedzie do Miłostowa. 27.10. i 3.11. (niedziele) tramwaje będą kursować zgodnie z rozkładem świątecznym. Linie 6 i 7 również zostaną wydłużone (jak wyżej). W „gorętsze” dni 30.10. i 31.10. (środa, czwartek) tramwaje będą kursować wedle rozkładów dnia roboczego. W godzinach 9:00–18:00 do Junikowa wydłużone zostaną linie 6 i 15, a 7 skierowana do Miłostowa. Największe zmiany czekać będą pasażerów 1.11. (piątek). Ruch odbywać się będzie według rozkładu świątecznego. Przez cały dzień linie 6 i 15 będą jeździć do Junikowa, a 7 do Miłostowa. Ponadto w godzinach 7:00–18:00 kursować będą dodatkowe 3 linie:

22 Os. Sobieskiego – trasa PST – Fredry – 23 Lutego – Pl. Wielkopolski – Wyszyńskiego – Warszawska – Miłostowo;

23 Junikowo – Grunwaldzka – Reymonta – Hetmańska – Żegrze – Chartowo – Kórnicka – Jana Pawła II – Warszawska – Miłostowo;

24 Miłostowo – Warszawska – Wyszyńskiego – Pl. Wielkopolski – 23 Lutego – Mielżyńskiego – Fredry – Roosevelta – Grunwaldzka – Junikowo.

Przewiduje się także uruchomienie dodatkowych pociągów na liniach 1, 6, 7, 8, 13 i 15. Dzięki tym zabiegom linie 6, 7, 8, 13, 22, 23 i 24 mają kursować co 10 minut, natomiast linia 15 co 7 minut. 2.11. tramwaje będą kursować zgodnie z sobotnim rozkładem, lecz w godzinach 9:00–18:00 linie 6 i 7 zostaną wydłużone odpowiednio do Junikowa i Miłostowa, a na liniach 1, 6, 7, 8, 13 i 15 uruchomione zostaną dodatkowe pociągi. Inaczej będą też kursować autobusy. 26.10. i 27.10. oraz 2.11. i 3.11. będą obowiązywać rozkłady zgodne z kalendarzem. W godzinach 9:00–18:00 linia 77 zostanie wzmocniona dodatkowymi autobusami. A1 uruchomi wozy na linii 173 na trasie Rondo Śródką – Podwale – Zawady – Główna – Gnieźnińska – Bogucin. 30.10. i 31.10. autobusy będą kursować jak w dni robocze. Od godziny 9:00 do 18:00 linie 77 i 173 także wzmocnią dodatkowe wozy. 1.11. autobusy będą kursować jak w święta. Dodatkowe autobusy zostaną „rzuczone na pożarcie” pasażerom linii 60, 69, 70, 77, 82, 93 oraz 173 kursującej na trasie Ronda Śródką – Zawady – Główna – Gnieźnińska – Bałtycka – Gdyńska – Główna – Zawady – Rondo Śródką. Na Dworcu Rataje będzie stacjonować rezerwa techniczna. Ze względu na wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Gnieźnińskiej od ul. Gdyńskiej do Bałtyckiej, autobusy linii 173 jadące w kierunku Śródkki kursować będą od 6:00 przez Bałtycką – Gdyńską – Główną – Zawady. Podobnie jednokierunkowa stanie się od godziny 6:00 ul. Złotowska od Owczej do Bukowskiej. Z tego względu busy linii 77 jadące od ul. Bukowskiej pojadą przez r. Przeźmierowo, a dalej ul. Skórzewską i Malwowa do pętli Os. Kwiatowe. W tych trudnych dla komunikacji miejskiej dniach Nadzór Ruchu zapewni rytmiczność odjazdów z pętli Junikowo i Miłostowo oraz płynność ruchu autobusów w rejonie cmentarzy. Czuwać będą także torowcy i sieciowcy. Na zakończenie dodajmy, że 1.11. linie HIT-1, HIT-2 i Panorama nie będą kursowały.

Magazyn 995

02.10. Przechodzący na przejściu dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Hetmańskiej i 28 Czerwca starszy mężczyzna został potrącony przez jadącą na Zawady 7/8 (GT8-653). Pogotowie ratunkowe przewiozło uszkodzanego do szpitala, a tramwaj z rozbitym przednim kierunkowskazem zjechał do zajezdni. Przerwa w ruchu bimb trwała kwadrans.

04.10. O godzinie 7:13 w zestawie 98+97 (15/7) jadącym z Budziszynskiej, na wysokości rozjazdów

przed stacją Lechicka, poza sieć wyskoczyła kitka drugiego wagonu. Łamiąc się zahaczyła o odciąg sieci i zerwała jedną z linek pionowych. Wstrzymanie trwało do 7:48.

04.10. Wczesnie rano kierowca 96/1 (hungar nr 1556) chcąc uniknąć kolizji z samą przebiegającą przez ul. Tarnowską zjechał na prawe pobocze i uderzył w skarpe. Autobus ze stukniętym narożem i uszkodzonymi drzwiami zjechał na A1.

04.10. Późnym wieczorem na ul. Naramowickiej jakiś kretny przestrzelił (prawdopodobnie z broni pneumatycznej) boczną szybę pszczołki 1264 (67/2) oraz okno wystawy sklepowej. Na szczęście nikomu nic się nie stało.

07.10. Luzy zwrotnicy umożliwiającej wjazd na pętlę Stomil spowodowały wykojenie drugiego i trzeciego wózka składu 310+311, który obsługiwał 13/4. Z pomocą Kruppa po 25 minutach – o godzinie 23:35 wrócił na szynę.

08.10. Brawa dla motorniczego 14/2 (zestaw 144+145), który w południe na pętli Sobieskiego zatrzymał dwóch małałatów bazgrających markerami wnętrza drugiego wozu. Doprowadził ich do PNR, skąd dyżurny wezwał policję – ta zabrała wandalę do komisariat.

09.10. Słowa uznania należą się także kierowcy 82/7 (MAN nr 1087). Widząc na ul. Wojska Polskiego płonącą taksówkę, nie odwrócił głowy w przysłowio- wą drugą stronę. Zatrzymał przegubowca i pomógł ugasić „taryfę” przy pomocy gaśnic znajdujących się na wyposażeniu autobusu.

10.10. Dość oryginalnie wykojeną się glizda, która jako 6/1 wjeżdżała na pętlę Miłostowo o godzinie 6:45. Pierwszy wózek wjechał na duże koło, a następnie na małe. To spowodowało, że z szyn wyskoczył pierwszy i drugi wózek oraz że przód tramwaju wjechał na chodnik kasując barierki ustawione wzdłuż torowiska. Wstawianie bimby przez Kruppa trwało do 8:40. W tym czasie Miłostowo ze Śródką łączyły 4 autobusy. Dość obity tramwaj zjechał na S1.

11.10. O godzinie 14:20 jadąca z Zawady 7/6 (GT8-662) wytramwiała się czwartym wózkiem na skrzyżowaniu ul. Jana Pawła II i Kórnickiej. Wstawianie przez Kruppa trwało do godziny 14:49. Wtedy to przywrócono ruch we wszystkich relacjach z wyjątkiem skreślenia z Jana Pawła II w prawo ze względu na konieczność naprawy uszkodzonej szyny (trwało to dalsze pół godziny). Inne tramwaje – oczywiście – kierowano objazdami.

11.10. Wieczorem na torze zewnętrznym pętli Starołęka z torów wyskoczył ostatni wózek składu 278+279 (13/11). Ciekawostką jest fakt, że nie stało się to na zwrotnicy. I tym razem interweniował Krupp. Przez 20 minut tramwaje musiały nawracać przez zajezdnię.

11.10. „Dnia Wykolejeńca” ciąg dalszy. Niecałą godzinę po poprzednim zdarzeniu skręcająca z Roosevelta na Most Dworcowy tatra nr 401 (12/3) wykojeną się drugą osi pierwszego wózka – pierwsza pojechała prosto, a druga chciała skrócić w lewo. Tatra w torę wjechała bez niczyjej pomocy po 10 minutach.

12.10. Parę minut po godzinie 18 wjeżdżająca na r. Rataje od strony Śródkki 102Na-33 (4/1) rozprawiła się z daewoo nexia. Nikt nie odniósł obrażeń, ale samochód znalazł się między „miotem a kowadłem”, czyli tramwajem a słupem trakcyjnym. W dość niecodziennej roli wystąpił Krupcio – tym razem musiał wystawić bimbę z szyn, by można było wydobyć wrak. Po ponownym wstawieniu na szynę, stodwójkę z uszkodzonymi osłonami po lewej i prawej stronie zepchnięto na S3. Była wtedy godzina 18:55. Do tej pory niemożliwy był ruch tramwajów i samochodów.

Te ostatnie musiały nawracać przy Kórnickiej. Nexia nadawała się na złom (nawet nie trzeba jej będzie dodatkowo zgniatać).

13.10. Wieczorem przez pół godziny helmut 653 (7/5) musiał stać beczynnie na pętli Zawady, a potem zjechać do zajezdni. Wszystko dlatego, że pewien spity jegomość zechciał się przespać na jego podłodze, którą gratis zanieczyścił wymiocinami. Obudził się w Izbie Wyróżnień dzięki interwencji funkcjonariuszy policji.

15.10. Po czterech dniach ponownie na skrzyżowaniu Roosevelta i Mostu Dworcowego wykoleiła się tatra. Opis przebiegu zdarzenia możemy sobie darować, gdyż byłby identyczny jak poprzedni. Dbającym o szczegóły podajemy tylko, że taterka miała numerrek 410 i obsługiwała 12/1. Na prośbę pasażerów opóźniono o 10 minut wyjazd autobusu linii 80 z Górczyna, by wszyscy mogli na niego zjechać.

17.10. Przed stacją Kurpińskiego skład 260+259 (16/8) połamał to, co tramwaj ma do połamania. Ruch w kierunku Os. Sobieskiego był wstrzymany w godzinach 10:08–10:45, a w przeciwną stronę (konieczność wyłączenia napięcia w sieci) od 10:35 do 10:45. Łącznie utknęło 20 składów. Co 5 minut z głośników na stacyjnych peronach nadawano stosowne komunikaty dla pasażerów.

18.10. Na skrzyżowaniu Garbar i Małych Garbar zderzyły się opel vectra i toyota blokując wieczorem torowisko tramwajowe na 40 minut.

18.10. Podobne zdarzenie miało miejsce kilka godzin później u zbiegu Grunwaldzkiej i Bułgarskiej. Tym razem padło na hyundaia i renault clio. Przeszło 40 minut wstrzymany był ruch tramwajów – w ich zastępstwie dzielnie występowały hungary 1142 i 1177 (na trasie Junikowo – Kaponiera).

Rozmaitości

● Z przyczyn osobistych Tomasz Albrecht chwilowo nie jest w stanie pełnić obowiązków redaktora działu poznańskiego; na stanowisku póki co zastępuje go naczelny.

A 12.10. w godzinach popołudniowych na 69/4 uwijał się neoplan 1320 z A1. Było to o tyle dziwne, że linia tę obsługują wyłącznie wozy z zajezdni Kacza.

A Pewien kandydat na radnego – z litości przemilczmy jego nazwisko – chwali się na plakatach rozwieszanych licznie (również w tramwajach) w ten sposób: „Znam doskonale problemy komunikacyjne Rataj, dlatego doprowadziłem do połączenia autobusowego na trasie Rondo Rataje – Nowe ZOO”. Istotnie, od 6 lipca do końca obowiązywania letniego rozkładu jazdy, kursowała linia numer 50, ale tylko w soboty, niedziele oraz święta i nie z Ronda Rataje, a z Ronda Śródka. Jak by tego było mało, cieszyła się bardzo niską frekwencją. Jak widać, chwalić się można wszystkim...

T Zdecydowanie lepiej poczęły działać sygnalizacje tramwajowe w ciągu ul. Przybyszewskiego. **Siódemki** nie stoją już bezsensownie na światłach, tracąc kolejne minuty, tylko płynnie pokonują wszystkie krzyżówki. Wszystko to dzięki wizycie Zwierzaka i Prezesa KMPS w Centrum Sterowania Ruchem przy ul. Góreckiej i szczegółowemu przedstawieniu Panon z ZDM-u problemów z sygnalizacją świetlną. Dodajmy tylko, że z informacji uzyskanych od Panów w ZDM-ie wiemy, że do tej pory Centrum Sterowania Ruchem ni razu nie odwiedził oficjalnie z kierownictwa MPK odpowiedzialny za sygnalizację tramwajową.

T Jeśli w rozsądnym tempie dobiegną końca procedury przetargowe, to w tym roku identyczny remont, jak między rondami Żegrze a Starołęka, przytrafi się odcinkowi Mogileńska – Krańcowa na trasie

Warszawskiej.

T 15.10. na brygadzie 4/11 widziano głogowski zestaw 106+105. Jest to o tyle ciekawe, że linię obsługują zajezdnia Forteczna.

Z pamiętnika lakiernika

| numer pojazdu | poprzed. reklama | obecna reklama | uwagi |
|-----------------|------------------|--------------------------|-----------|
| autobusy | | | |
| 1301 | Helix | barwy MPK | - |
| 1310 | barwy MPK | Leroy Merlin | naklejana |
| 1314 | barwy MPK | Leroy Merlin | naklejana |
| 1539 | Ceresit | barwy MPK | po NG |
| tramwaje | | | |
| 92+91 | Servisco | VB Leasing | - |
| 270+271 | Andy | barwy MPK | po NG |
| 603 | barwy MPK | Bratniak | naklejana |
| 650 | pomarańczowy | Telewizja Kablowa Poznań | - |

Piotr Buczkowski, Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka, Łukasz Nowicki, Maciej Rudzki, Tomasz Wesołowski

Puławy

Tabor

A W tym roku puławskie MZK zakupiło 4 autobusy jelcz L100 Citus. Pojazdy o numerach 146 i 147 wyposażone zostały w silnik Andoria, natomiast wozy numer 148 i 149 posiadają jednostki napędowe Iveco, wszystkie spełniające normy Euro-2. Tradycyjnie już, każdy z pojazdów wyposażono w manualną skrzynię biegów. Dodatkowo autobusy wyróżniają się nowym, „ekologicznym” malowaniem zakładowym MZK. Wszystko wskazuje na to, że jedyny puławski autosan H9-35 (numer 100) jeszcze trochę pojeździ, a w zamian za nowe pojazdy skasowane zostaną jeden lub dwa jelcze PR110.

Rafał Tarnawski

Radom

Linie

A Z powodu modernizacji skrzyżowania Zbrowskiego / Żeromskiego od 5 do 7 października na objazd trafiły autobusy linii 5 i 10. W kierunku ul. Struga kursowały ul. Żeromskiego – Sienna – Kolberga – Zbrowskiego bez pomijania stałych przystanków.

A 5.10. pasażerów czekały jeszcze dwie zmiany w rozkładach: dobra i zła. Rozpocniemy od dobrej. Linia 25 zaczęła kursować w dni wolne od pracy. Obsługę zapewnią jedna brygada, pojawiająca się na poszczególnych przystankach co 70 minut. I, by nie zrobiło się nazbyt przyjemnie, serwujemy złą. 25-tka zyskała, straciła linia 2. Drastycznie. Częstotliwość jej kursowania w dni powszednie w godzinach szczytu spadła z 15 do 20 minut, w godzinach 16:30–19:00 z 20 do 30 minut, a w dni wolne od pracy z 30 do 40.

A Kolejne zmiany w rozkładach nastąpiły 14.10. i dotyczyły linii 24 (dwóch kursów z osiedla Michałów). Autobus odjeżdżający z Michałowa o 7:50, zamiast kierować się w stronę zajezdni, jedzie normalną trasą na drugą pętlę Małęczyn i dopiero stamtąd zjeżdża do zajezdni. Ta sama zmiana dotyczy jednego z popołudniowych kursów, który do momentu zmiany wracał z Michałowa do zajezdni o 16:35. Teraz wyrusza na trasę o 17:05 i dopiero z Małęczyna jedzie do domu.

A Ponadto w minionych dwóch tygodniach na autobusy czyhało kilka tymczasowych objazdów. 11.10. między 15:30 a 16:00, w związku z Marszem Życia i Nadziei przyblokowane były ulice Lekarska, Tochtermana i Traugutta (odcinek od Tochtermana do Że-

romskiego). Autobusy linii 1, 7, 8, 9 i 15 pały kilku-minutowe opóźnienia. 12.10. w godzinach 10:45–14:15 zamknięto ulicę Narutowicza. Powodem był Bieg Kazimierzowski. Autobusy linii 2, 5, 23, 27, 30 i F kursowały tradycyjnym objazdem ul. Traugutta – Żeromskiego – Reja (w przeciwnym kierunku Wałową – Lekarską – Tochtermana). Dla linii miejskich obowiązywały wszystkie stałe przystanki na trasach objazdu, a dla linii F tylko przystanki Traugutta / Piłsudskiego;

Rozmaitości

A Ponieważ podpisana przez MPK umowa dzierżawy piętrusa ważność traci dopiero z końcem października, by bus nie stał beczynnie, żywot przedłużono linii 30 (miał kursować tylko do 26.09.). Wszyscy czytelnicy *Przystanku*, którzy mieliby jeszcze ochotę zobaczyć Radom z okien autobusu linii turystycznej mają więc ostatnią okazję w najbliższy weekend 26–27.10. Co ciekawe, mimo krótkiego okresu kursowania, linia zdołała dorobić się dwóch objazdów. Pierwszy – spowodowany zamknięciem na kilka godzin ulicy Narutowicza w dniu 12.10. – 30-tka kursowała wtedy klasycznym objazdem przez ul. Reja – Wałową – Lekarską – Tochtermana – Traugutta. Drugi – związany z modernizacją skrzyżowania ul. Żeromskiego i Zbrowskiego – obowiązuje od 12.10. do odwołania (a praktycznie do końca istnienia linii 30). Autobus kursuje objazdem ul. Żeromskiego – Zbrowskiego – Struga. Na trasie obowiązuja przystanki Zbrowskiego, Most i Zbrowskiego, Olsztyńska. Nieczynny jest przystanek Szklana / Olsztyńska.

Tomasz Szydłowski

Szczecin

Tabor

T W zajezdni Pogodno do Krainy Wiecznych Objazdów przeniósł się GT6 511.

Rozmaitości

T Szczecińskie Towarzystwo Miłośników Komunikacji Miejskiej i Miejski Zakład Komunikacyjny, zorganizowały 6.10. dzień otwarty zajezdni Niemierzyn. Pomimo niezbyt przyjaznej pogody amatorów zwiedzania było nadspodziewanie wielu, tym bardziej, że na ul. Niemierzyńską mogli oni dojechać bezpłatną linią 95, obsługiwaną wagonem 4N-216. Przez półtorej godziny ciekawscy zaglądali w prawie wszystkie zakamarki zajezdni, korzystali z okazji „bezpiecznego” przyjrzenia się tramwajom od spodu, bądź też bliższego zapoznania się z kabiną motomiczego. Szczególnym wzięciem cieszyły się także wycofane z eksploatacji helmuty.

Z pamiętnika lakiernika

| numer pojazdu | poprzed. reklama | obecna reklama | uwagi |
|-----------------|------------------|----------------|-------|
| autobusy | | | |
| 1098 | | Eurofish | - |
| tramwaje | | | |
| 624 | barwy zakł. | Neptun | - |
| 1037 | Radio Na Fali | barwy zakł. | - |

Olaf Skrzymowski

Świętochłowice

Magazyn 995

11.10. Tuż po południu nastąpiła awaria sygnalizacji na tymczasowym jednotorze. Przykra niespodzianka przyczyniła się do poważnych zakłóceń w ruchu pociągów linii 7 i 17.

Bartosz Mazur

Tabor

T Dnia 12.10. do ruchu liniowego powrócił ponownie praski skład 105Na 1228+1227 (ex-nauka jazdy). Co ciekawe, jego drugi wagon przeszedł niedawno NG w warsztatach T-3 i dość znacznie odbiega kolorystyką od swojego brata. Pierwszego dnia skład ten jeździł na linii 25.

T 11.10. do Konstalu pojechała ostatnia szóstka nr 3024. Wrócił natomiast wóz o numerze 3008. Z niecierpliwością czekamy na kolejną turę remontów warszawskich przegubów w Konstalu!

T Jak już wcześniej informowaliśmy, rozpoczęła się przebudowa dwóch wagonów typu 13N na wozy gospodarcze. Poniżej dalszy ciąg informacji. Wagon 778 dostanie numer 2412" (po kasowanej mokotowskiej berlince), a wóz 585 numer 402" (po kasowanej wolskiej trzynastce). Notabene dnia 8.10. oryginalny wagon 402 (posiadający jeszcze średni film) został wciągnięty do warsztatów T-3, gdzie powoli dokona się jego żywot. Oczywiście obie podmiiany będą nieoficjalne. Żeby było śmieszniej (ach te TW!), w pierwszym przypadku dojdzie do podmiiany wozów dwóch różnych typów... Tego chyba jeszcze nie było! Wyjaśnienie stanu rzeczy jest banalne: po prostu komuś w dyrekcji nie chciało się skreślać ze stanu wagonów 2412 i 402 oraz przyjmować na stan gospodarczych 778 i 585. Dziś dalej nie wiadomo, co TW postanowią zrobić z rozbitą ostatnio w wypadku berlinką 2407. Ewentualna podmiiana z dawnym (czyli oryginalnym) wozem 2412 raczej nie wchodzi w grę – ten jest w fatalnym stanie technicznym. Właściwie rzecz należy: być, bo już niewiele z niego zostało...

T KMKM podjął starania o uratowanie tak zwanego średniego filmu, jaki zachował się w skierowanym do rozbiórki wagonie technicznym 13N-402 (patrz wyżej). Szczęściem nie napotkano żadnych problemów, gdyż w magazynie leżą już „zachomikowane” podobne filmy od wagonów 705 oraz 722, a w ruchu liniowym posiadają je kolejne dwa wozy: 371 i 642.

Linie

A Z uwagi na modernizację al. KEN (na odcinku od ul. Bartoka do ul. Herbsta) od dnia 4.10. do odwołania – na okres około 2 tygodni – autobusy linii 306 jadące z pętli Ursynów Płn. w kierunku pętli Natolin Płn., kursowały ul. Jastrzębowski – al. KEN i dalej bez zmian. Trasa w kierunku przeciwnym nie uległa zmianie.

A W związku z pracami modernizacyjnymi, prowadzonymi na południowej jezdni ul. Obozowej (na odcinku od al. Prymasa Tysiąclecia do wjazdu do bazy Miejskiego Przedsiębiorstwa Oczyszczania) w nocy z 11/12, 12/13, 13/14 oraz 17/18.10. autobusy linii 603 jadące w kierunku Dw. Centralnego kierowane były na trasę objazdową, przebiegającą od skrzyżowania Obozowa / al. Prymasa Tysiąclecia: al. Prymasa Tysiąclecia w prawo – Górczewska – Młynarska – al. Solidarności i dalej stałą trasą.

A Od dnia 12.10. autobusy linii 184 zostały wycofane z pętli Dw. Zachodni i skierowane od ronda Żelazców Syberyjskich al. Jerozolimskimi – Grzymały-Sokolowskiego – Szczęśliwica do pętli Szczęśliwice. Mimo wydłużenia czasu przejazdu tej linii o około 5 minut, utrzymana została częstotliwość kursowania. Stało się to możliwe dzięki zastąpieniu w rozkładzie, zarówno dnia powszedniego jak i sobotnio-niedzielnego, jednej „wtyczki” całodiennej planową brygadą całodzienną. Opisana powyżej zmiana trasy linii 184 poprzedzała połączenie dwóch linii: 384 (Młociny – Szczęśliwice – wybrane kursy: Improwizacji – Szczęśliwice) i 394 (Młynów – Ursus-

Niedźwiadek) w jedną linię 384 kursującą od 14.10. na trasie: Młociny – Wóycickiego – (powrót: Pułkowa – Dzierżonowska – Żubrowa – Wóycickiego – Młociny) – Pułkowa (wybrane kursy: Improwizacji – Heroldów – Pułkowa) – Pstrowskiego – Huta – Kasprowicz – Sokratesa – Conrada – Powstańców Śląskich – Wrocławska – Radiowa – Powstańców Śląskich – Dzwigowa – Globusowa – Świerższa – Traktorzystów – Jagiełły – Warszawska – Keniga – Ursus-Niedźwiadek. Obsługę tej linii zwiększono do 9 brygad w szczycie porannym i popołudniowym (dotychczas kursowało odpowiednio 8 brygad w szczycie porannym oraz 6 w popołudniowym).

A Autobusy linii 125 i 525 jadące w kierunku Międzylesia, począwszy od 2.09., zatrzymują się na żądanie na przystanku Pożaryskiego 03 (przed skrzyżowaniem Żegańska / Pożaryskiego). Sens tego udogodnienia jest raczej wątpliwy, gdyż obie linie obsługują również przystanek Pożaryskiego 02, usytuowany za wspomnianym skrzyżowaniem, a 525 jest podobno linią przyspieszoną. To obecnie jedyny w Warszawie przypadek, kiedy to linia przyspieszona obsługuje pod rząd dwa przystanki o tej samej nazwie (nie licząc niektórych przystanków końcowych).

A Odzyskane po likwidacji linii 394 brygady (w liczbie siedmiu) poczęły obsługiwać tzw. wtyczki szczytowe na liniach: 127, 191 i 406, które przejeżdżają w okolicach cmentarzy. Do obsługi ww. linii skierowano odpowiednio: 127 i 406 – po trzy, 191 – jedną brygadę tego rodzaju.

A Z powodu zakończenia sezonu letniego i związanym z tym spadkiem frekwencji w autobusach linii 705, przemierzających trasę: Warszawa Żerań FSO – Białobrzegi (miejscowość położona nad Zalewem Zegrzyńskim), od dnia 5.10. zmniejszono częstotliwość ich kursowania w soboty, niedziele i święta z 30 do 60 minut.

A Od dnia 7.10. na trasach linii E-1 i E-2 uruchomione zostały dodatkowe przystanki Pl. Na Rozdrożu 01 i 02.

A Prowadzenie robót w ul. Wojciechowskiego, spowodowało, że od dnia 9.10. od godziny 13:00 do 14.10. do godziny 5:00 autobusy linii 187 i 194 kursowały trasami objazdowymi:

- linia 187 od skrzyżowania Lalki / Jagiełły ul. Jagiełły w prawo, a dalej Warszawską – Keniga do pętli Ursus-Niedźwiadek (postój na przystanku Ursus-Niedźwiadek 03 – dla linii 394). Powrót następował ulicami: Keniga – Warszawską i dalej bez zmian;
- linia 194 od skrzyżowania Traktorzystów / Jagiełły / Wojciechowskiego w obu kierunkach ul. Jagiełły – Warszawską – Keniga – Orłąt Lwowskich – i dalej stałą trasą.

A W związku z modernizacją nawierzchni ul. Szymanowskiej (pomiędzy ul. Słomińskiego a ul. Zakroczymską), od nocy 3/4.10. do odwołania (do około 20.11.) zmianie uległy trasy linii: 127, 174, 503, 518 oraz 607. Autobusy linii 127, 518 i 607 po zawróceniu na ul. Słomińskiego, w pobliżu skrzyżowania Słomińskiego / Międzyparkowa, kursują w kierunku Śródmieścia ul. Międzyparkową – Bonifraterską do skrzyżowania Bonifraterska / Muranowska i dalej stałymi trasami. Z kolei autobusy linii 174 i 503 od skrzyżowania Bonifraterska / Międzyparkowa jeżdżą ul. Bonifraterską – Słomińskiego – Międzyparkową do prowizorycznych krańców na ul. Międzyparkowej (przystanki Park Traugutta 56 i 57). Powrót następuje ul. Międzyparkową – Bonifraterską i dalej stałymi trasami.

A Od dnia 15.10. od godziny 11:00 do odwołania czasowo zlikwidowano przystanki: Podleśna 02, Łazy 02, Radiostacja Łazy 02 i Marysin 02, obowiązujące

dla linii 804 w kierunku pętli Złotokłos. Zmiana spowodowana jest trwającymi w miejscowościach Łazy i Marysin w ciągu al. Krakowskiej pracami drogowymi.

A Kontynuacja robót drogowych na skrzyżowaniu al. KEN z ul. Herbsta spowodowała, że od 15.10. od godziny 22:00 do 17.10. do godziny 12:00 autobusy linii 179, 206, 318 i 715 kierowane były na następujące trasy objazdowe:

- linia 179 od skrzyżowania Romera / Herbsta ul. Herbsta – Pileckiego – Ciszewskiego – Dereniową i dalej bez zmian (tylko w kierunku pętli Os. Kabaty);
- linia 206 od skrzyżowania Romera / Herbsta ul. Herbsta – Pileckiego – Ciszewskiego do pętli Ursynów Płd. (w obu kierunkach);
- linia 318 od skrzyżowania Jastrzębowski / al. KEN / Herbsta al. KEN – Ciszewskiego do pętli Ursynów Płd. (w obu kierunkach);
- linia 715 od skrzyżowania Pileckiego / Ciszewskiego / Roentgena ul. Ciszewskiego do pętli Ursynów Płd. (w obu kierunkach).

A W nocy 16/17.10. przywrócono stałą lokalizację przystanku Elbląska 04, obowiązującego dla linii 608 i 612. Stało się to możliwe po ukończeniu budowy kolektora ogólnospławnego w rejonie rzeczonego przystanku.

A Na ul. Estrady (odcinku pomiędzy ulicami Akcent a Arkuszową) wprowadzony został jeden kierunek ruchu – w stronę ul. Arkuszowej. Z tego powodu od dnia 17.10. do odwołania autobusy linii 110 jadące w kierunku pętli Cm. Północny-Brama Zachodnia skierowano na trasę objazdową, przebiegającą od skrzyżowania Wólczńska / Arkuszowa ul. Wólczyńską – Wóycickiego – Opietek – Palisadową – podjazd do Bramy Głównej Cmentarza Północnego – Wóycickiego – podjazd do Bramy Południowej Cmentarza Północnego – Wólczyńską – Estrady i dalej stałą trasą. Zmiana wymuszona jest budową instalacji sanitarnej.

Magazyn 995

04.10. Około godziny 16:15 rozpędzony skład 13N 304+484 linii 4 na ul. Puławskiej (przy skrzyżowaniu z ul. Wałbrzyską) wjechał w bok leniwie toczącego się przez torowisko samochodu osobowego marki Peugeot. Hanowanie tramwaju utrudniły śliskie podwozki szyny. Trzynastka – prowadzona zresztą przez naszego klubowego kolegę – wyszła z kolizji bez większych strat, czego nie można powiedzieć o samochodzie – ten stracił cały bok. Zatrzymanie trwało około 20 minut, a utknęło w nim kilka składów. Na szczęście nikomu nic się nie stało.

05.10. W godzinach popołudniowych na Wale Międzeszyńskim czołowo zderzyły się ostrobramski „odkurzacz” 7905 linii 702 i star, któremu drogę zajął dostawczy lublin. Kierowca stara, chcąc uniknąć wypadku, nieszczęśliwie zjechał na przeciwny pas ruchu. Rannych zostało pięcioro pasażerów oraz kierowcy wszystkich trzech pojazdów – prowadzący autobus MZA wycinał był z szoferki przez Straż Pożarną i trafił do szpitala w bardzo ciężkim stanie. Autobus prawie nie posiada przodu i na razie nieznane są jego dalsze losy. Dzięki uprzejmości ZTM-u publikujemy zdjęcia z tego wypadku (tylko w wersji internetowej).

06.10. Tuż po godzinie 21:00 doszło do wypadku na dojeździe do mostu Gdańskiego. Samochód osobowy spadł po praskiej stronie przeprawy na torowisko tramwajowe (biegnie ono niżej niż jezdnie). Strażacy wydobyli ze środka zniszczonego kompletnie auta dwie osoby, którymi bezzwłocznie zajęło się Pogotowie Ratunkowe. Przerwa w ruchu tramwajów trwała ponad godzinę. Niepokojący jest fakt, że tego typu wypadek nie zdarzył się tu po raz pierwszy.

07.10. Około godziny 10:48 na pętli Wiatraczna (tor wjazdowy dla linii **9**, **24** i **44**) na przejściu dla pieszych przed wysepką przystankową praski skład 105Ne 1410+1409 linii **44** potrafił mężczyznę w średnim wieku, który nagle wtargnął na tory wprost przed wjeżdżający tramwaj. Motorniczy nie miał szans, by zatrzymać na czas pojazd – stanął dopiero 15 metrów za pasami. Poszkodowany – brutalnie wciśnięty między wagon 1410 a plotki wygrodzeniowe – zmarł na miejscu. Do wydobycia zwłok konieczne okazało się użycie dźwigu. Zatrzymanie ruchu trwało około godzinę i utknęło w nim 5 składów, resztę zaś skierowano objazdami.

10.10. Popołudniu na skrzyżowaniu al. Jana Pawła II z ul. Grzybowską skład 13N linii **33** poważnie uszkodził nieprawidłowo zawracający radiowóz Straży Miejskiej. Jego kierowca przyznał się do błędu, więc zatrzymanie trwało tylko kilkanaście minut. Nikt nie został ranny

10.10. Skład 105N2k/2000 2134+2135 w godzinach popołudniowych w okolicach „Kercelaka” przytłaczał w „coś większego”. Wagon 2134 ma rozwalony dość solidnie przód (wgniecenie po prawej stronie oraz wybite szyby) i trzeba będzie go wymienić. Tak więc mamy już trzecią bulwę, która przejdzie taka operację.

12.10. Przed godziną 22:00 na al. Prymasa Tysiąclecia (na wiadukcie nad ul. Obowodu, kierunek Mokotów) doszło do tragicznego wypadku. Przy znacznej prędkości zderzyły się dwa samochody. Jeden z nich zniósł z powierzchni ziemi wiatę przystanku Obowoda 01 i – niestety – razem z nią, czekających na autobus ludzi. Dwóch starszych mężczyzn zmarło na miejscu. Z wiaty ostał się tylko fragment tylnej ściany; uszkodzone zostały też ekrany dźwiękochłonne oraz latarnia. Grożące zdrowiu ludzi resztki konstrukcji zostały przed godziną 1 w nocy usunięte przez odpowiednie służby.

12.10. W godzinach przedpołudniowych jedna z praskich stoszesnastek dość poważnie uszkodziła samochód, który nagle wjechał na torowisko na skrzyżowaniu ul. 11-go Listopada i Ratuszowej. Nikomu nic poważnego się nie stało, jednak przerwa w ruchu trwała ponad pół godziny.

12.10. Wieczorem (około 23:00) na moście Gdańskim zaczął się nagle palić pierwszy wagon żoliborskiego składu 13N 540'+492 linii **6**. Motorniczemu kazano sprowadzić go z mostu, aby nie zajęła się drewniana konstrukcja pomostu dolnego, po którym jeżdżą tramwaje. Poza tym gaszenie ognia właśnie tam byłoby znacznie utrudnione. Wagon skręcił w ul. Międzyparkową, by nie blokować stojącego tuż za nim składu linii **1**. Potem podjechał jeszcze do skrzyżowania w ul. Andersa, gdyż i **2**-ka „czaiła” mu się za plecami. Dopiero tam „dopadła” go Straż Pożarna, która ogień ugasiła. Lekkiemu nadpaleniu uległo wnętrze wozu (między innymi środkowe drzwi). Na szczęście R-4 już uporządkowała się ze zniszczeniami i skład ten powrócił do normalnego ruchu liniowego.

15.10. Właśnie w popołudniowym szczyście komunikacyjnym na skrzyżowaniu ul. Broniewskiego i Włocławskiej praski 116Na/1-3007 linii **22** postanowił „zrobić sobie garaż” z „zadka” stojącego na przystanku mokotowskiego składu 13N 429+263 linii **16**. W wyniku zdarzenia 5 osób zostało lekko rannych (po krótkim pobyciu w szpitalu wszystkich wypuszczono do domów). Większe straty odniósł „u-boot”, który ma rozbity przód (popękana ściana czołowa, zbita szyba) oraz tył (notabene uszkodzony dopiero przy spychaniu na pętlę Piaski). Wagon 263 ma – z oczywistych powodów – rozbity „zadek”, a w całym składzie pociągi się sprzęgi. Po zepchnięciu obu na

wspomnianą pętlę Piaski ruch udroźniono. Zajezdnia praska przysłała po swojego przegubą szkoleniowy skład 105Na 1308+1307, który zaholował nieszczęśnika do macierzystego zakładu. Co ciekawe, „u-boot” niedawno wrócił z naprawy w chorzowskim Konstalu. R-2 już wzięła się za jego remont.

15.10. O godzinie 13:21 tramwaj linii **23** (żoliborski skład 105Na 1127+1129) zderzył się z „odkurzaczem” kursującym na linii **190**. Wszystko działo się na ruchliwym skrzyżowaniu przy Dworcu Wileńskim (Targowa / al. Solidarności), które po wypadku było prawie nieprzejezdne przez blisko 15 minut. Uszkodzenia pojazdów nie są poważne (tramwaj ma „nadgryziony” przód z lewej strony, a autobus bok bliżej tyłu). Zaden z prowadzących nie chciał się przyznać do winy – sprawę rozstrzygnęła policja.

16.10. W warsztacie samochodowym przy ul. Górczewskiej jeden z mechaników znalazł podczepioną do samochodu bombę. W związku z tym, na odcinku od Powstańców Śląskich do Lazurowej, policja zamknęła dla ruchu wspomnianą ulicę. Trasy linii tramwajowych **8**, **10**, **26** i **46** skrócono do pętli Cm. Wolski, natomiast wiele kursujących tamtejszy linii autobusowych kursowało „fikuśnymi” objazdami. Dodajmy tylko, że „niespodziankę” wykryto około godziny 11:30.

Rozmaitości

● Staraniem członków KMKM-u w dniu 1.10. pozyskano oryginalny tramwajowy zydzel ze zlikwidowanej 30.06.1963 roku zajezdni Buraków, mieszczącej się przy ul. Słowackiego. Warto dodać, że jest to pierwszy oryginalny zydzel, znajdujący się w posiadaniu naszego klubu (wszystkie obecnie używane to repliki). Także w tym dniu wyjaśniono się kilka zagadek owej starej zajezdni: miłośnicy dowiedzieli się dla przykładu, że dawna hala tramwajowa istnieje do dnia dzisiejszego. Mieszczą się w niej obecnie pomieszczenia naprawcze samochodów i ciężarówek (ale nie autobusów) MZA.

● *Gazeta Stołeczna* (lokalny dodatek *Gazety Wyborczej*) ogłosiła dnia 14.10. konkurs na ulubioną linię warszawiaków – do wygrania są m.in. słynne czerwone kasowniki z rączką oraz bilety okresowe (kwartalne i miesięczne).

● Miłośnicy komunikacji z KMKM-u w dniu 13.10. zorganizowali imprezę autobusową ikarem 2453, rodem ze Stalowej. Autobus „odwiedził” m.in. Gołąbki, ulicę Dewajtis i słynną krętą Karową, Palmirską Drogę, Lipków oraz jeszcze kilka nietypowych dla miejskiego autobusu miejsc. Warto dodać, że ww. wóz posiada podmiejski most, dzięki czemu uczestnicy mogli rozkoszować się sporymi prędkościami.

● Kilka dni temu ZTM rozstrzygnął przetarg na dostawę 4 tysięcy nowych, wandaloodpornych słupków przystankowych. Wygrała firma Dylik z Leszna pod Warszawą, dostawca obecnych słupków. Koszt jednego to 588 zł. Warto dodać, że tym razem w procedurze przetargowej uczestniczył notariusz. Czuwał on nad prawidłowością prac, dlatego też nie doszło do sytuacji podobnej, jak w przetargu poprzednim (przebrani oprotowali wynik uważając, że... ZTM podmienił próbki dostarczone do testów). Wszystkie próby przeprowadzono kilkakrotnie, metodą Sharpy’ego (uderzenia specjalnego młota mierzającego od razu siłą uderzenia) na Politechnice Warszawskiej.

● Czegóż to ci dziennikarze nie wymyślą... Jak wiadomo, na awersie Warszawskiej Karty Miejskiej mają się wkrótce pojawić reklamy. Ponieważ wykupem powierzchni reklamowej zainteresowane są na razie tylko dwie firmy, jeden z prezydentów lokalnej rozgłośni radiowej postanowił wspomóc nieco ZTM w pozyskiwaniu reklamodawców. Ewentualnych kon-

trahentów szukał wśród... agencji towarzyskich, dzwoniąc do nich na antenie. Na szczęście jego rozmówcy podchodzili do tego pomysłu raczej z dystansem, a cała akcja została podsumowana oświadczeniem dyrektora ZTM, że żadnych reklam agencji towarzyskich na WKM nie będzie.

● O pomarańczowym wyświetlaczu testowanym w solarisie 8327 z T-13 już pisaliśmy. Kilka dni później dołączył do niego drugi (podobny) – tym razem w firmie Connex, która wyświetlacze z lampami diodowymi testuje w swoim A-026. Trzeba tylko zauważyć, że ten MZA-owski pochodzi z wytwórni R&G, a w Connexie swój wyrób testuje firma Mobitec. Testy potrwać około miesiąca. Jeśli wypadną pomyślnie, możemy spodziewać się większych ilości takich wyświetlaczy w warszawskich autobusach.

● Od początku października na tablicach nocnej linii **610** pojawiły się „koraliki”, tak dobrze znane z linii dziennych. Kolejnymi, na których wkrótce zagospodzą, będą **604** oraz **606**. Pozostałe linie nocne dostawać je będą sukcesywnie do początku grudnia. Pomysł uważamy za bardzo dobry – w końcu pasażerowie przestaną się zastanawiać, które dokładnie przebiegają trasy (niekiedy dość pokręcone).

● Dnia 10.10. z zajezdni Redutowa około godziny 4:00 rano ukradziono... gniota 4864! Co ciekawe, nikt w zajezdni nie zorientował się, że autobus zniknął i przejechał ponad 50 kilometrów poza Warszawę. Swoją rajd skończył na barierze ochronnej przed mostem nad Pilićką na drodze Góra Kalwaria – Kozielnice. Tam złodziej stracił panowanie nad pojazdem, zjechał z szosy i zarył się przednią osią w ziemi. Niezwłocznie się ulotnił... Pracowników zajezdni o „dziwnym” autobusie stojącym daleko od macierzy powiadomiła policja, ją z kolei, zdziwieni kierowcy obserwujący stojącego na poboczu gniota! Redutowa natychmiast wysłała na miejsce kierowcę, który około godziny 17:00, po godzinnej jeździe, sprowadził autobus do zajezdni. Do czasu przybycia na miejsce pracowników, zajezdnia „prosiła” o popilnowanie zguby jednego z przypadkowych kierowców, który zaciekawiony, zadzwonił do MZA! Na szczęście uszkodzenia autobusu nie są zbyt poważne. Sama kradzież wozu nie była trudna, z uwagi na to, że R-6 posiada dwa place postojowe (kierowca odprowadzający wóz na drugi plac nie musi okazywać wszystkich dokumentów) oraz przez zamieszanie panujące zwykle rano w zajezdni. Winą za kradzież obarczono pracowników firmy ochroniarskiej.

● 14.10. odbyły się piłkarskie derby stolicy. Jak zwykle dali o sobie znać pseudokibice. Po meczu zdemolowanych zostało łącznie 10 autobusów. Były to pojazdy kursujące na liniach: **138**, **159**, **162**, **171**, **187**, **520** oraz **710**.

● Tego samego dnia Metro Warszawskie ogłosiło przetarg nieograniczony na wykonanie mapy projektowej w wersji numerycznej, w skali 1:250 dla II linii metra (od STP Chrzanów do torów odstawczych za stacją Rembelska) oraz dla III linii metra (od stacji Praga Centrum do torów odstawczych za stacją Wilga).

● Prócz rzeczony przetargu, Metro Warszawskie podpisało także umowę na budowę stacji Plac Wilsona pod ul. Słowackiego. Za prawie 99 mln zł wykona ją w nieco ponad dwa lata firma Hydrobudowa-6. Niższą cenę – niecałe 96 mln zł – zaproponowała hiszpańska spółka Necso Entrecanales Cubiertas S.A, lecz przegrała, gdyż miasto w przetargu zastosowało tak zwane „preferencje krajowe”. Gotowa jest już za to koncepcja architektoniczna stacji, mającej należeć do nowocześniejszych. Zostanie wykonana elementami perforowanymi, a ponadto 9 me-

tów nad peronem zawieszono kopuła w kształcie elipsy (na 1/4 długości sufit będzie podwyższony – bez filarów). Stacja będzie wykończona granitem, piaskowcem lub gresem. Budowa ma się zacząć w maju lub w czerwcu przyszłego roku. Szkoda tylko, że koszty będą aż tak wysokie.

M Jak stałym czytelnikiem *Przystanku* wiadomo, stolicą polskiego relatywizmu jest Częstochowa. Okazuje się jednak, że i w Warszawie można się nacznie przekonać o tym, iż czas jest względny. Jak wynika bowiem z rozkładów na stacjach Ratusz, Wierzbno i pośrednich, w dni świąteczne wieczorem pociągi w kierunku Kabat kursują do końca dnia co 10 min. Od stacji Wilanowska do samych Kabat odstęp między dwoma ostatnimi pociągami wynosi jednak, zgodnie z rozkładem, 16 minut. Co się więc dzieje na pokładzie przedostatniego pociągu w kierunku Kabat? Czyżby na odcinku Wierzbno – Wilanowska czas biegł dla niego w odwrotnym kierunku? Nic podobnego! Zwyczajnie na stacji Wilanowska kończy swój bieg. Cóż, zaznaczenie tego faktu w rozkładzie najwyraźniej okazało się zbyt trudne...

T Od początku miesiąca Tramwaje Warszawskie przystąpiły we wszystkich czterech zajezdniach do akcji „zima”. Polega ona na przygotowaniu wagonów na nadchodzące mrozy. Oprócz usuwania standardowych usterek (typu źle umocowanych zaczepów klap), kontrole techniczne kładą nacisk na: uszczelnienie drzwi kabiny motorowego, stan uszczelki gumowych w drzwiach, udrożnienie odpływów w wagonie, przełączenie klapy wydmuchu gorącego powietrza z rozrusznika na wagon, sprawność piecyków i agregatów grzewczych w kabinie motorowego i wagonie, udrożnienie odpływów w obudowie silników, stan przetwornic ENIKA, służących do ogrzewania kasowników elektronicznych.

T Warszawę odwiedziła pokazna grupa miłośników tramwajów z Anglii (pracowników słynnego angielskiego muzeum tramwajowego w Crich), dlatego też dnia 9.10. po mieście kursowały historyczne wagony N1-607 oraz Lw-541. Trasa przejazdu była długa i obfitywała w jazdy po nieużywanych liniowych pętlach. Zagraniczni turyści zwiedzili także pozostałe warszawskie zabytki, stojące na R-3 oraz T-2 i obejrzeni wszelkie zakamarki samych zajezdni (łącznie z towarzyszącą podtorową na Mokotowie, na której gościła akurat praska stoszesnastka). Dla nich odbył się też przejazd (bez zwiedzania) przez R-1 oraz R-2. Dwóch motorniczych oraz 5 konduktorów do obsługi imprezy zapewnił KMKM. Gościom podarowano 3 kasowniki z rączką oraz 10 „zszywaczy” (trafią one do muzeum w Crich) i umożliwiono zakup 20 sztuk warszawskiej monografii tramwajowej.

T Jak widać, braki taborowe stopiątek na Żoliborzu wciąż są spore. Dnia 14.10. na linii 23 znów zagościł skład typu 13N (mimo obowiązywania oficjalnego zakazu). Tym razem nawet nie był to dodatek, tylko brygada całodzienna.

T Znaczna śliskość szyn sprawia, że od 14.10. Tramwaje Warszawskie zdecydowały się wypuszczać w nocy (w godzinach 0:30–4:30) dwie berlińskie szlifierki, ścierające „madę” z szyn. Wcześniej (przed północą) wagony wykonują rekonesans, mający na celu ustalenie miejsc, które trzeba będzie zeszlifować. Niestety są to działania doraźne, które przy obecnej pogodzie niewiele dadzą. Warto jednak próbować.

T Od kilku dni na niektórych pierwszych wagonach składów tramwajowych (z przodu na prawej burcie), a także na wybranych autobusach, kursujących w barwach zakładowych (między innymi neoplany), zaczę-

ły pojawiać się sporego formatu plakaty reklamujące WKM. Hasło przewodnie to: „Zrób miejsce w portfelu na Warszawską Kartę Miejską”. Dotychczas ww. plakaty zaobserwowano m.in. na wagonach: 230, 465, 1278, 1318 oraz 1466, a także na sporej ilości wolskich tyrystorów.

Z pamiętnika lakiernika

| numer pojazdu | poprzed. reklama | obecna reklama | uwagi |
|-----------------|-----------------------|----------------|----------|
| autobusy | | | |
| 8913 | TVN 24 – Aster City | TP S.A. | naklejka |
| tramwaje | | | |
| 366+218 | Gazeta Wyborcza | barwy zakł. | - |
| 1042+1043 | barwy zakł. | VB Leasing | - |
| 1106+1107 | Faelbet 2000 | barwy zakł. | - |
| 1182+1183 | Rautaruuki | barwy zakł. | - |
| 1362+1361 | Orlen – Olej Ekoterm+ | barwy zakł. | - |
| 1420+1419 | PCK | barwy zakł. | po NG |
| 1424+1423 | LOT Charters | barwy zakł. | - |

Z notatnika mechanika

| numer pojazdu | typ pojazdu | koniec napr. | rodzaj naprawy |
|-----------------|-------------|--------------|----------------|
| autobusy | | | |
| 4431 | 120MM | 27.09. | NC |
| 5214 | 280.37 | 26.09. | NC |
| 6304 | 260.73A | 06.09. | NC |
| 6314 | 260.73A | 24.09. | NC |
| 6321 | 260.73A | 25.09. | NC |

Robert Człapiński, Grzegorz W. Fedoryński, Jarosław Girstun, Tomasz Igielski, Tomasz Jarzyńka, Rafał Lamch, Krzysztof Lipnik, Tomasz Kaczmarek, Mariusz Mazek, mkm101, Marcin Stawicki, Wojciech Traczyk, ztm.news

Włocławek

Linie

A Jak podaje *Gazeta Kujawska*, od dnia 15.10. likwidacji uległa linia nr 17, natomiast linia 18 została przedłużona do pętli Nowa Wieś przez Al. Jana Pawła II Szkolną i Brzeziniową. Zmianie uległ rozkład linii 13 aby nie pokrywał się z 18.

Marcin Strzelec

Wrocław

Tabor

T 9.10. hale Protramu opuściły składy 105Na 2254+2255 (dawniej 105N) i 2378+2377. Oba zestawy zostały przebudowane na trzydrzwiowe i otrzymały standardowe ponaprawcze wyposażenie. Z warsztatów MPK na Borku wyjechał natomiast kolejny stały 102Na – 2029, jeżdżą też 2007 i 2023. Aktualnie naprawiany jest 2077.

Wojciech Gąsior

Zabrze

Linie

T 15.10., po dwu i półmiesięcznej przerwie, przywrócony został ruch tramwajowy w rejonie Placu Wolności w Zabrzu. Z tej okazji ZKK GOP zepsuł rozkłady jazdy linii 3, 4, 5, 18, 29 i 30. Nowe, poza zwiększoną ilością pociągów i wagonów (prze-

wszystkim solówek) w ruchu (przy tej samej ilości wykonywanych wozokilometrów, a więc przy tej samej zapłacie co przed remontem) zawierają dwie poważne zmiany. Pierwszą z nich jest zmiana trasy linii 5, która kursuje obecnie na trasie Bytom Plac Sikorskiego – Zabrze Plac Wolności – Zaborze Lompy Pętla. Zmiana trasy spowodowana jest likwidacją pętli przy dworcu PKP w Zabrzu. Linie, zamiast dotychczasowych pięciu składów, obsługuje teraz sześć solówek – częstotliwość kursowania nie uległa zmianie i wynosi nadal 20 minut w dni robocze i 30 minut w dni wolne. Drugą poważną zmianą to likwidacja pociągów nocnych **PN-232, PN-241, PN-242 i PN-243**. Nocne kursy wykonywane są obecnie przez pociągi planowe linii 3, 4, 29 i 30 – zmianę argumentowano nieczytelnym układem komunikacji nocnej, choć w chwili obecnej cały system jest jeszcze bardziej pogmatwany (nocne tramwaje i tak nie trzymają się stałej trasy swojej macierzystej linii). Przy tej okazji zerwano kilka połączeń, dzięki którym można było w nocy sprawnie podróżować chociażby z Katowic, czy Chorzowa do Zabrza i dalej do Gliwic. Tramwaje dalej jeżdżą, lecz uciekają sobie wzajemnie z pętli. Na linii 4 wprowadzone zostały podmiany taboru z 2x105N na 1x105N w dni robocze w godzinach wieczornych. 3 solówki rozpoczynają kursowanie z pętli Zaborze Lompy (włączając się z linii 5 i 29), natomiast cztery pozostałe wyjeżdżają z zajezdni – pasażerów tramwajów linii 4 jadących z Gliwica lub Zabrze czeka wątpliwa przyjemność przesiadania się.

Jakub Jackiewicz

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 Staschok, Marcin Stasny, Tomasz Szydłowski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki

REDAKTOR DZIAŁU POZNAŃSKIEGO:

Adam Konieczka (ad-ko@o2.pl)

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

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

REDAKTOR DZIAŁU SZCZECIŃSKIEGO:

Olaf Skrzymowski (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-Stempel, ul. Małachowskiego 39, 61-129 Poznań.

Redakcja nie zwraca tekstów nie zamówionych i zastrzega sobie prawo do ich redagowania, skracania oraz opatrywania własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń.