

# PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik  
miłośników komunikacji

nr 21 (21)  
5 listopada 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

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

## Przystanek przedstawia

### Brema

#### Wprowadzenie

Brema to stare, portowe, hanzeatyckie miasto na północnym zachodzie Niemiec. Malowniczo położone kilkadziesiąt kilometrów w głąb ładu nad Wezerą i Lesum, liczy sobie około 600 tysięcy mieszkańców. Z administracyjnego punktu widzenia Brema wraz z Bremerhaven tworzą samodzielny land. Od strony północnej, wschodniej i południowej ograniczają ją autostrady, krzyżujące się na południowym wschodzie miasta. Wezera płynie przez miasto z południowego wschodu na północny zachód. Starówka, otoczona jeszcze resztką fosy miejskiej, położona jest na prawym brzegu rzeki. Dalej wzdłuż Wezery – w dzielnicach Grolland, Groepelingen i Oslebshausen – usytuowano wielki port morski, zaś jeszcze dalej na północ – dzielnicę Bremen-Nord, ciągnącą się około 10 kilometrów wzdłuż rzeki. Tak więc północna granica miasta (i landu) jest odległa około 20 kilometrów od centrum. Dookoła Bremy istnieją dwa dość duże miasteczka: Lilienthal-Falkenberg (na północnym wschodzie) i Delmenhorst (południowy zachód).

Głównym przewoźnikiem w Bremie jest przedsiębiorstwo Bremer Strassenbahn A.G., a większościowy pakiet akcji firmy posiada Niezawisłe Hanzeatyckie Miasto Brema. BSAG jest także członkiem związku taryfowego VBN (Verkehrsbund Bremen-Niedersachsen), który zrzesza przewoźników na terenie Bremy i północnej części Dolnej Saksonii.

#### Historia

Brema jest bardzo ważnym miastem dla historii tramwajów. Pierwszy konny tramwaj w Bremie wyruszył na swoją trasę 4 czerwca 1876 roku łącząc Heerdenthore (granicę murów miejskich) i Horn. Sieć przez pierwszych 14 lat istnienia nieco rozbudowano, a kiedy w 1890 roku – z okazji wystawy osiągnąć Niemiec północno-zachodnich – otwarto pierwszą na świecie linię elektryczną na trasie Borse (Rynek) – Dworzec Główny – Buergerpark nastąpił jej szybki rozwój. Pojazdy zaczęły docierać do osiedli podmiejskich, pojawiły się autobusy i trolejbusy.

Tramwaje bremańskie swój kryzys przeżywały w latach 60. i 70. Wtedy to zlikwidowano wiele tras tramwajowych i wszystkie trolejbusy; podobnie działo się w prawie każdym europejskim mieście. „Coś drgnęło” dopiero na początku lat 90., gdy firmy MAN i AEG wyprodukowały wspólnie dla Bremy

pierwszy niskopodłogowy tramwaj świata. Zbliżone doń prototypy powędrowały między innymi do Monachium. Choć nie była to jeszcze nazbyt udana konstrukcja, tramwaj miał zaszczyt objechać całą Europę (był w 1992 roku w Krakowie), a później sprzedano go do Norrköpping w Szwecji. W 1993 roku rozpoczęła się dostawa 78 niskopodłogowców ADTranz / AEG opartych na owym prototypie. Wagony wydłużono o jeden człon, zmieniając wygląd części przedniej. Tramwaje w Bremie rozpoczęły swój triumfalny powrót.

#### Opis sieci - tramwaje

Dzisiejsza sieć tramwajowa składa się z 8 linii. Podstawą jej jest trójkąt Dworzec Główny – Katedra (Domsheide) – Am Brill, o który „zahaczają” wszystkie linie. Przy Dworcu w 1999 roku wybudowano dość spory terminal przesiadkowy z 6 peronami dla tramwajów i autobusów miejskich oraz pętlę dla autobusów regionalnych. Warta zwiedzenia jest tu ulica Obernstrasse – śródmiejski deptak, który tramwaje dzielą z pieszymi. Deptak ten kończy się malowniczym przeciskiem obok ratusza i katedry.

**2, 3 i 10** to linie wschód – zachód. Rozpoczynają swój bieg w Groepelingen (dworcu przesiadkowym dla pasażerów z Bremen-Nord) na północnym zachodzie, prowadzą dwiema trasami do centrum (**2** i **3** przez Rynek / Domsheide, **10** przez Dworzec Główny), następnie spotykają się znowu w dzielnicy Steintor. Stamtąd linia **3** biegnie do Weserwehr, a **2** i **10** kończą bieg w Sebaldsbrueck – dość dużym dworcu przesiadkowym. Tak w Groepelingen, jak i w Sebaldsbrueck znajdują się dwie stare zajezdnie tramwajowe, usytuowane wyjazdami w kierunku pętli. Zajezdnie te obsługują wyłącznie linie **2, 3 i 10**, są także domem dla taboru historycznego.

Z centrum prowadzą na południe dwie odnogi do lewobrzeżnej Bremy. Za mostami wybudowano krótki łącznik między oboma liniami w ulicy Westerstrasse (używany przez **5** i **8**). Linia położona bardziej na zachód biegnie dalej do Huchting (końcówka **1** i **8**); to malownicza linia szybkiego tramwaju lat 70., wybudowana wzdłuż trasy szybkiego ruchu. Huchting posiada także tor i plac odstawczy, na którym odstawianych jest kilka tramwajów i autobusów.

Druga odnoga znowu rozwidła się zaraz za Westerstrasse. Linie **4** i **5** skracają na południowy wschód i pędzą przez ciasną Buntentorsteinweg, dobiegają do końcówki Huckelriede. Tam kończy się **5**, tam także znajduje się kolejny dworzec przesiadkowy. **4** jedzie dalej; trasą szybkiego tramwaju

przez blokowisko Kattenturm do nowo wybudowanego osiedla Arsten. Tramwaj staje dopiero w szczyrim polu na końcu osiedla domków szeregowych.

Druga część tejże odnogi biegnie ku lotnisku i obsługiwana jest przez „flagową” linię **6**. Ciekawe, że Brema to chyba jedyne miasto w Europie, gdzie lotnisko ma bezpośrednie połączenie tramwajowe z miastem. Tramwaj zatrzymuje się dokładnie przy wejściu do terminalu i krańcuje przystanek dalej przy fabryce technologii kosmicznych ERNO. Pętla graniczy przez płot z pasem startowym; przy odrobinie szczęścia można sfotografować wagon GT8N ze startującym samolotem w tle.

Po drodze na lotnisko trasa mija kwaterę główną BSAG (Bremer Strassenbahn A.G.) i największą w Bremie zajezdnię Neustadt. Stacjonują tam autobusy i mieszczą warsztaty BSAG. Zajezdnia ma połączenie z bocznicą kolejową i za kilka lat będzie także obsługiwać tramwaj towarowy. Firma ERNO chce bowiem transportować swoje produkty z fabryki przy lotnisku za pomocą trasy linii **6** do tej właśnie bocznicy.

Północna część sieci to 5 tras. Pierwsze trzy linie (**5, 6** i **8**) zaczynają się przy Dworcu. Przejżdżają pod torami kolejowymi i za wiaduktem odłącza się pierwsza z nich. Trasa prowadzi do pięknej pętli Buergerpark (śliczny zielony skwer z drzewami i dworkiem w tle), używanej tylko awaryjnie i podczas targów. **5** i **8** odbijają dwa przystanki później – przy Brahmstrasse, sunąc dalej wąską Cruesemannallee do pętli Kulenkampffallee. **6** jedzie piękną aleją przypominającą trochę podjazd na ul. Małopolskiej w Poznaniu, potem przejeżdża przez blokowisko Schwachhausen, mija swoją dawną pętlę Riensberg i wjeżdża na wybudowaną w 1998 roku trasę do uniwersytetu. Biegnie ona przez malownicze pole, by następnie – za przeciskiem pod torami – wjechać w park technologiczny i kampus uniwersytecki na obrzeżach miasta. Tramwaj, podobnie jak autobusy, zajezdza pod sam główny budynek uczelni (kolejna strefa pieszka) i zawraca dalej – na obrzeżu kampusu.

Druga odnoga na północ odłącza się od trasy linii **10** na przystanku Am Dobben i jest używana przez linie **1** i **4**. Trasa biegnie przez willową część dzielnicy Schwachhausen. 5 przystanków dalej znajduje się rozdzielnie. 1-ka skręca na wschód i przetacza się wzdłuż ogródków działkowych, a następnie dojeżdża do blokowiska Neue Vahr. Na przystanku Kurt-Huber-Strasse blokowisko się kończy. Tam też znajduje się zajezdnia tramwajowo-autobusowa Neue Vahr. Tramwaj wjeżdża na wybudowaną w latach 70. trasę szybkiego tramwaju (większość na

wiadukcie, malowniczo wijącym się wśród drzew) i kieruje się nią do kolejnych blokowisk Blockdick i Osterholz. Po drodze – tuż przed pętlą – tramwaj przejeżdża przez... przejazd strzeżony uruchamiany za pomocą czujnika w torowisku!

Linia 4 kieruje się dalej na północ dawną trasą tramwaju konnego do pętli Horn-Lehe – zlikwidowano ją w 1972 roku, by uruchomić ponownie w roku 1998, kiedy to Święty Mikołaj podarował bremeńczykom przedłużenie linii 4 prawie do granicy miasta: do pętli Borgfeld. Umożliwiło to skrócenie linii autobusowych 30, 31 i 30S, obsługujących miasteczka Lilienthal i Falkenberg.

Częstotliwości przedstawiają się następująco: linie 1, 2, 3 i 10 kursują w dzień co 10 minut, a po godzinie 20:00 co 20 minut; linie 4 i 6 w szczycie co 7,5 minuty, w międzyszczytce co 10, a wieczorami co 20 minut; linie 5 i 8 kursują co 15 minut, przy czym linia 5 kursuje tylko w godzinach szczytu.

Nie możemy także zapomnieć o bremeńskim „specialité de la maison” – ekspresowych liniach tramwajowych 1S i 3S. Obie linie kursują po częściach tras swoich „macierzystych” linii, ale tylko w szczycie, i tylko w jedną stronę. Tak, że 1S kursuje z Osterholz przez Dworzec do Domsheide tylko rano co pół godziny, a 3S kursuje z Groepelingen przez Domsheide do Am Dobben. Po drodze omijają mniej ważne przystanki i są przez to o kilka minut szybsze od „zwykłych” tramwajów. Niestety w praktyce bywa czasem inaczej. Mimo, że wagony odjeżdżają 8–9 minut po „normalnych” kursach (tak 1 jak i 3 jeżdżą co 10 minut), to prawie zawsze kursy szybko doganiają kursy zwykłe nim powinny.

#### - autobusy

Sieć autobusowa w Bremie jest obszerna i dość gęsta, niemniej jednak jej głównym zadaniem jest dowieszenie pasażerów do tramwaju. Tylko w Bremen-Nord autobus jest głównym środkiem komunikacji, a ma za zadanie między innymi przewieźć pasażerów do pociągu na linii Bremen-Vegesack – Bremen Hbf oraz do terminalu tramwajowego w Groepelingen. W układzie funkcjonuje także kilka linii pośpiesznych. Są to 30S, 41S, 70S i 74S. 30S dowozi pasażerów z podmiejskich „sypialni” Lilienthalu i Falkenbergu aż pod samą katedrę, „zahaczając” przy okazji o uniwersytet. 41S zapewnia przyspieszony dowóz mieszkańców dzielnic Mahndorf i Arbergen do pętli tramwajowej Weserwehr. Natomiast 70S i 74S zapewniają – dzięki wykorzystaniu autostrady – szybki dowóz pasażerów z najodleglejszych zakątków Bremen-Nord (i miasteczek Neuenkirchen i Schwanedede) do końcowej stacji pociągu w Bremen-Vegesack. Większość linii ma zsynchronizowane przesiadki z tramwajami i koleją, szczególnie wieczorami i w święta, kiedy przestają kursować niektóre linie bezpośrednio.

Kolejną specjalnością bremeńską jest numerowanie linii autobusowych według dzielnic. Numeracja ta nie jest bezwzględna – świadczy o tym mieszanina dwudziestek, trzydziestek i czterdziestek w północno-wschodniej części miasta, ale i tak ułatwia poruszanie się po mieście osobom spoza Bremy. Północna część miasta obsługiwana jest przez dwudziestki od linii 20 poczynając. Bremen-Nord obsługiwane jest przez siedemdziesiątki, a port i huta w dzielnicy Oslebshausen przez linie 80 i 81. Wyżej w numeracji są już tylko linie regionalne. Część linii jest także wiązana – jedna linia to wariacja drugiej wykonująca co drugi kurs lub kursy w szczycie, albo też jest po prostu jej skróconą wersją. Sprawnie licząc Brema posiada 39 linii autobu-

sowych normalnych i 4 pośpieszne.

#### - kolej

Linia kolejowa Bremen-Vegesack – Bremen Hbf – Verden jest integralną częścią układu komunikacyjnego Bremen-Nord. Podróż z Dworca Głównego tramwajem i autobusem do Vegesack (linia 10 z przesiadką na 70/71) trwa okrągłą godzinę, zaś pociągiem 25 minut. Pociągi jeżdżą co pół godziny przez cały dzień.

#### - sieć nocna

Sieć nocna obejmuje 7 linii autobusowych ponumerowanych od N1 do N7, jedną linię midibusową N8 (odnogę N7 w Bremen-Nord, czasami obsługiwaną przez 7-osobową taksówkę) oraz dwie linie tramwajowe N11 i N12. Wszystkie linie – poza N2 i N8 – spotykają się przed Dworcem Głównym co godzinę od 0:30 do 5:30.

#### Tabor - tramwaje

W Bremie kursują tylko dwa rodzaje tramwajów. W ruchu liniowym spostrzec można, kursujące parami, 54 wagony silnikowe typu GT4d/e/f (numeracja 35xx) i 52 doczepki typu GB4d/e/f (numeracja 37xx). Są to czteroosiowe wagony przegubowe długości 17,5 metra i szerokości 2300 mm wyprodukowane w firmie Wegmann Kassel w latach 1973–1977. Po wycofaniu typów GT4a/b/c i GB4a/b/c (podobne wagony produkcji Hansawaggon) to ostatnie tramwaje wysokopodłogowe w Bremie. Podobnie jak kiedyś starsze „hansy”, powoli wyprzedaje się je (do Timisoary) lub kasuje (może by Poznań się pokusił?). Szczególną atrakcją tych wozów są zataczające szerokie koło drzwi uskokowo-uchylne, oraz głośno syzczące hamulce pneumatyczne w doczepkach.

Drugim typem tramwajów bremeńskich są w 100% niskopodłogowe GT8N produkcji AEG / AD-tranz. W latach 1993–1998 do Bremy dotarło 78 sztuk tych pojazdów (numeracja 3001–3078), z czego do dzisiaj ostało się 77 (wagony 3075 i 3076 po najechaniu na siebie złączono w jeden). Oferują pasażerom przestronne wnętrza i dużo miejsca na bagaż lub wózki; w pierwszych drzwiach zamontowano dodatkowo podnośnik dla niepełnosprawnych.

Na tabor historyczny składają się dwa typy „bremenów” sprzed drugiej wojny światowej, Duewagowski pociąg T4+B4 (prawie identyczne z norweskimi, które kursują w Krakowie) i jeden wagon typu GT4a. Do tego dochodzi wagon Kulturbahn (trzyosowy sześciosiowiec przebudowany z wegmannowskiego GT4), który w weekendy jeździ po mieście informując o imprezach kulturalnych oraz hanzeatycki GT4 jako „Partywagen” (wyposażony w nagłośnienie i toaletę pokładową). Kolejny przebudowany Wegmann GT6 niszczy gdzieś w Groepelingen. Tabor historyczny stacjonuje w zajezdni Sebaldsbrueck.

Tramwaje pomieszczone są w czterech zajezdniach – Sebaldsbrueck, Groepelingen, Neustadt i Neue Vahr. Pierwsze dwie obsługują linie 2, 3, 3S i 10, kolejna 1, 4, 5 i 8, a Neue Vahr 1, 1S i 4. Pierwsze dwie zapewniają prawie całemu taborowi postój w halach, pozostałe – place postojowe dzielone z autobusami.

#### - autobusy

Autobusy w Bremie zgrupowane są w trzech zajezdniach: Neustadt, Neue Vahr i Roennebeck, któ-

ra obsługuje linie w Bremen-Nord. Od 1998 roku tabor autobusowy w Bremie jest w 100% niskopodłogowy i wyposażony w podnośniki dla wózków w pierwszych drzwiach. Z mojej oceny wynika, że stosunek pojazdów przegubowych do 12-metrowych równy jest – mniej więcej – 1:1. Tabor przegubowy składa się głównie z neoplanów N4021 – posiadają je wszystkie trzy zajezdnie. Poza tym na ulicach pojawiają się także mercedesy O405GN. W zajezdni Neue Vahr stacjonuje także 40 nowych MANów NG313 oraz dwa mercedesy Citaro G. Jeżeli chodzi o autobusy 12-metrowe, to w mieście królują MANy NL222, uzupełniane przez neoplany N4014 (starsza wersja tej jeżdżącej w Poznaniu) i mercedesy O405N. Wszystkie przegubowce są trzydrzwiowe, a wszystkie 12-metrowce mają dwójne drzwi.

Autobusy są prawie nie do odróżnienia wewnątrz (poza nowymi MANami i mercedesami Citaro) – wszędzie zastosowano te same siedzenia i tę samą tapicerkę. Ciekawy jest także układ siedzeń; przednią część autobusu po lewej stronie zajęto podwójnymi siedzeniami, zaś przesterzeń po prawej stronie między drzwiami a przednim kołem pozostawiono na potrzeby niepełnosprawnych i stojących pasażerów. Standardowe jest także gniazdo w lewej przedniej części autobusu, służące do uzupełniania wody, prądu w akumulatorach i – bodajże – cieczy chłodzącej. Wszystkie autobusy posiadają takie standardowe gniazda, które podłączone są jednocześnie do dystrybutorów, umiejscowionych na każdym stanowisku na placu.

Tak tramwaje, jak i autobusy występują w dwóch rodzajach malowania. Stara kolorystyka (którą prezentuje wiele autobusów i Wegmannów oraz jeden GT8N) to czerwony pas na dole białego pojazdu. Nowe malowanie to przód w czterech kolorach (czerwony, niebieski, żółty lub zielony; autobusy mają tylko czerwone przody) i biała reszta. Co ciekawe, reklamy dobierane są właśnie do koloru przodu. Taką kolorystykę mają prawie wszystkie GT8N, część Wegmannów i około 1/3 autobusów.

#### Obsługa pasażerów

Muszę przyznać, że po ponadmiesięcznych obserwacjach komunikacji w Bremie zauważyłem niewiele błędów, które mógłbym wytknąć BSAG. W rozkładach tramwajów wykazano kursy wysokopodłogowe, a rozkłady sporządzono tak, by wysokopodłogowe Wegmanny wyjeżdżały głównie jako brygady szczytowe. Na większości przystanków zamontowano także elektroniczne tablice informacyjne, które czerpią informacje na bieżąco z radiowego systemu łączności sterowanego za pomocą komputerów pokładowych każdego pojazdu. Zapowiedzi przystanków funkcjonują we wszystkich wozach (w Wegmannach tylko akustyczne, w reszcie pojazdów są także tablice), choć jakość nagrania daleko odbiega od poznańskiej.

Także przesiadki zostały w Bremie ułatwione w jak największym stopniu. Autobusy wjeżdżają na tory tramwajowe i zatrzymują się na przystankach tramwajowych gdziekolwiek się da. Także dla pasażerów tramwajów są ułatwienia – choć czasami do tramwaju wsiada się „z ulicy”, to na prawie każdym takim przystanku jest albo zniżenie jezdnii, albo przybliżenie torowiska do chodnika i oczywiście zabezpieczenie w postaci sygnalizacji świetlnej. Wszystkie sygnalizacje tramwajowe (poza trzema skrzyżowaniami, gdzie ulica z torowiskiem tramwajowym jest wyraźnie podporządkowana) i część sygnalizacji na trasach autobusowych jest wzbudzana, a na każdym sygnalizatorze zamontowano 15-

sekundowe ostrzeżenie o nadchodzącej zmianie światła. Dzięki temu okres oczekiwania tramwajów na światłach zminimalizowano prawie do zera.

Ważność komunikacji miejskiej dla miasta podkreślona jest także na budowach torowisk. Najczęściej stosuje się metodę tzw. powerbaustelle – odcinek zamykany jest na weekend, podczas którego robotnicy pracują (niestety często w teorii) 24 godziny na dobę i montują zwrotnice zapasowe. Następnie tramwaje mają do dyspozycji odcinek jednonotorowy – bez przerwy do zakończenia robót. Dzięki temu oszczędza się na objazdach i komunikacji zastępczej, a tramwaje zazwyczaj jeżdżą prawie bez opóźnienia.

Za wszystkie te udogodnienia przychodzi jednak słono płacić. Brema jest podzielona na dwie strefy taryfowe związku VBN – w strefie 100 znajduje się większość Bremy, w strefie 101 znajduje się Bremen-Nord. Bilet jednorazowy na podróż w jednej strefie kosztuje 1,85 euro, w obu strefach zaś 2,30. Jest to więc cena porównywalna z dwiema godzinnymi podróżami w dwóch strefach Berlina. Ceny biletów sieciowych są za to nieporównywalnie niskie: odpowiednio 36 i 54 euro. BSAG i VBN oferuje tak-

że bilety firmowe i semestralne – dzięki czemu moja legitymacja studencka International University Bremen jest także „dużą sieciówką” VBN-u (na cały obszar związku taryfowego oraz na pociągi RB i RE do Hamburga, Hannoveru i Osnabrueck). W pojazdach BSAG można za przejazd – poza gotówką u kierowcy – płacić także swoją chipową kartą bankomatową. Niestety, mimo szeroko zakrojonej akcji reklamowej i promocji (10% rabatu na przejazdy opłacone kartą), drogie terminale zamontowane w każdym pojeździe pozostają w zasadzie nieużywane.

Do ciekawostek należą także przenośne skrzynki pocztowe montowane w każdym tramwaju linii 6. Listy są z nich wybierane przez motorniczego na końcówce przy lotnisku po każdym kursie, po czym docierają do centralnej sortowni poczty, mieszczącej się właśnie przy lotnisku.

Podsumowując, Brema jest jednym z najlepszych systemów komunikacji miejskiej, jakie do tej pory widziałem. Prawie wszystko działa „jak w szwajcarskim zegarku”, wszystko jest także zrobione z myślą o wygodzie pasażera. Nie można jednak zapomnieć o tym, że jednorazowy przejazd w Bremie

jest wielokrotnie droższy niż 10-minutowy przejazd bez ulgi w Poznaniu. I jeżeli chodzi o różnicę w jakości usług, to chyba tutaj właśnie „jest pies pogrzebany”...

Autor dziękuje Martinowi von Minden za informację.

**Karol Tyszka**

Źródła:

<http://www.bremer-nahverkehrs.net> – strona Martina von Mindena;

<http://www.bahnbremen.de> – strona Martina Polczka;

<http://www.bsag.de> – oficjalna strona Bremer Strassenbahn A.G.

**Bydgoszcz**

## Historyczny tabor autobusowy

Wykaz taboru autobusowego Sekcji Komunikacji Towarzystwa Miłośników Miasta Bydgoszczy – stan na dzień 29.09.2002 r.

| lp. | typ                | rok prod.         | nr rej.  | poprzedni właściciel                           | malowanie                 | nr inw. <sup>1</sup> | data przekazania         | uwagi |
|-----|--------------------|-------------------|----------|--|---------------------------|----------------------|--------------------------|-------|
| 1.  | jelcz M11          | 1988              | CB 26907 | MZK Bydgoszcz                                  | krem.-czerw. + rekl. TMMB | 3640                 | 09.2000                  | -     |
| 2.  | MAN SG192          | 1979              | BDL 2377 | PKS Bydgoszcz o. Świecie n. Wisłą <sup>2</sup> | niebieskie + reklama      | B40026               | 06.2000                  | -     |
| 3.  | ikarus 260         | 1985              | CB 27068 | MZK Bydgoszcz                                  | biało-czerwone            | 2756 <sup>3</sup>    | 16.07.2001               | -     |
| 4.  | jelcz 043          | 1983 <sup>4</sup> | WRA 304N | Miejskie Przedsięb. Wod.-Kan. Wrocław          | biało-niebieskie          | -                    | 10.07.2001 <sup>8</sup>  | -     |
| 5.  | berliet PR100MI    | 1980              | PIT 6556 | MZK Piła <sup>5</sup>                          | biało-żółto-czerwone      | 191                  | 29.11.2001               | -     |
| 6.  | renault PR100      | 1981              | PIT 3859 | MZK Piła <sup>6</sup>                          | oryginalne miasta Orlean  | 184                  | 12.2001                  | -     |
| 7.  | ikarus 260         | 1985              | BCE 3321 | MZK Bydgoszcz                                  | reklama TP S.A.           | 3767                 | 21.01.2002               | -     |
| 8.  | ikarus 260         | 1985              | CB 27001 | MZK Bydgoszcz                                  | reklama „Hestia”          | 3769                 | 21.01.2002               | -     |
| 9.  | ikarus 260         | 1985              | CB 27318 | MZK Bydgoszcz                                  | biało-czerwone            | 2739                 | 21.01.2002               | -     |
| 10. | ikarus 260         | 1985              | CB 26916 | MZK Bydgoszcz                                  | biało-czerwone            | 2762                 | 21.01.2002               | -     |
| 11. | renault PR180      | 1982              | KWM 6597 | Karakow. Przed. Przewozowo-Uslugowe            | reklama HIT               | 862                  | 27.06.2002               | -     |
| 12. | ikarus 280.02      | 1976              | CT 15535 | PKS Toruń <sup>7</sup>                         | reklama PKS Toruń         | T10256               | 22.08.2002 <sup>9</sup>  | -     |
| 13. | dennis Lance Mel92 | 1992              | WAC 4979 | MZA Warszawa                                   | żółto-czerwone            | 6260                 | 19.09.2002 <sup>10</sup> | -     |
| 14. | ikarus 280         | 1987              | WIA 8486 | MZA Warszawa                                   | żółto-czerwone            | 2422                 | 20.09.2002               | -     |
| 15. | ikarus 280         | 1982              | WAA 666S | MZA Warszawa                                   | biało-czerwone            | 9009                 | 21.09.2002 <sup>11</sup> | -     |
| 16. | ikarus 405.01      | 1994              | WXC 0701 | MZA Warszawa                                   | żółto-czerwone            | 6454                 | 21.09.2002               | -     |
| 17. | ikarus 160P        | 1991              | PO 70667 | MPK Poznań                                     | zielono-żółte             | 1576                 | 27.09.2002               | -     |
| 18. | jelcz 043          | 1984 <sup>4</sup> | -        | osoba prywatna                                 | biało-niebiesko-czerwone  | -                    | 25.06.2002 <sup>12</sup> | -     |

- 1 – numer inwentarzowy poprzedniego właściciela;
- 2 – w latach 1979–1991 Hagener Strassenbahn (Haskie Przedsiębiorstwo Tramwajowe) – Hagen, Niemcy, nr inw. 844E7, nr rej. HAV-A-743, w latach 1991–1994 Strassenverkehrsbetrieb (Zakł. Kom. Miejskiej) Mülheim, Niemcy;
- 3 – numer w chwili przekazania; obecnie posiada numer 3756, czyli sprzed przeniesienia z zajezdni przy Inowrocławskiej do zajezdni przy K. Szajnochy;
- 4 – data odbudowy;
- 5 – poprzednio Saint-Etienne, Francja;
- 6 – poprzednio Orlean, Francja;
- 7 – poprzednio Eisenach, Niemcy (dawne NRD), nr rej. FB 58 02;
- 8 – odbudowany przez Jelczańskie Zakłady Samochodowe i przebudowany w KPNA (Słupsk) na wóz kempingowy;
- 9 – najstarszy sprawny ikarus 280 na terenie Polski;
- 10 – jeden z trzech egzemplarzy w Europie przystosowanych do ruchu prawostronnego, przebieg 252 891 km;

11 – autobus szkoleniowy;

12 – własność prywatna Artura Lemańskiego, przewodniczącego Sekcji Komunikacji TMMB

Jednym z celów Sekcji Komunikacji TMMB jest utworzenie w Bydgoszczy muzeum komunikacyjnego o charakterze ponadregionalnym. Dlatego też zwracamy się z prośbą do Czytelników o przekazywanie informacji dotyczących autobusów, które mogłyby zasilić jego przyszłe zbiory. Adres towarzystwa: 85-169 Bydgoszcz 37, skrytka pocztowa 17. Nr telefonu komórkowego przewodniczącego Sekcji Komunikacji – Artura Lemańskiego: 501-944-722.

**opracowanie: Sekcja Komunikacji TMMB**

**Chicago**

## Cywilizacja dotarła do... USA

Wreszcie cywilizacja dotarła do Chicago. Pasażerowie Chicago Transit Authority będą wkrótce podróżować autobusami wyposażonymi w elektroniczne wyświetlacze oraz słowne anonse przystanków i tras.

Przedsiębiorstwo CTA podpisało kontrakt opieką na 14,8 mln USD z Clever Devices of Syosset w stanie Nowy Jork. Firma ta zainstaluje w autobusach CTA systemy zautomatyzowanego anonsu głosowego (Automated Voice Announcement System – AVAS) i zautomatyzowany licznik pasażerów (Automated Passenger Counter – APC). Systemy mają znacznie usprawnić serwis autobusowy firmy.

Przewodnicząca CTA, Valerie Jarret, twierdzi że „systemy będą szczególnie przydatne dla pasażerów, którzy nie znają trasy i/lub niedowidzą lub nie słyszą. Usprawni to też system jeśli chodzi o punktualność, czystość i bezpieczeństwo”. Ciekawe, co pani przewodnicząca miała na myśli mówiąc o punktualności, czystości i bezpieczeństwie? Obecnie przystanki w autobusach powinni zapowiadać kierowcy, czynią to jednak niezwykle rzadko, przy czym nie podają trasy.

Zautomatyzowany system zapowiedzi przystanków i terminalu docelowego działa już od 2000 roku w pociągach wspomnianego przedsiębiorstwa, a od roku 2001 w pociągach podmiejskich firmy Metra. Metra planuje zainstalować elektroniczne wyświetlacze w swoich nowych wagonach.

To wszystko brzmi ładnie, ale... Autobusy CTA

nadal posiadają tylko dwie pary drzwi, z przodu (wejście / wyjście), i z tyłu (tylko wyjście). Opłaty za przejazd pobiera kierowca przez automat. Przystanki są usytuowane dosłownie co dwie przecznice, a takowe ich rozmieszczenie sprawia, że nawet krótkie przejazdy w godzinach szczytu, zamieniają się w co najmniej 30–60 minutowe „drogi przez mękę”. Sytuację pogarsza fakt, że na każdym z przystanków czeka zwykle kilkunastu pasażerów, a część z nich dopiero w autobusie szuka drobnych. Dodajmy wszechobecne korki spowodowane wąskimi ulicami i zaparkowanymi na nich samochodami...

Rozkłady jazdy istnieją... na internetowej stronie CTA. Zaś na wielu przystankach i terminalach można znaleźć jedynie informację, że autobusy kursują, co x minut. Od której godziny?! Ludzie narzekają na komunikację w Polsce...

Prezydent CTA – Frank Krusi – twierdzi, że „ciągle szuka nowych technologii, by usprawnić serwis. Po wprowadzeniu nowych systemów będziemy mieli również dokładne informacje gdzie pasażerowie wsiadają i wysiadają oraz jak najlepiej dostosować się do ich potrzeb”. Ciekawe, że zmiana filmów w pociągach zajęła dokładnie 100 lat! Teraz pociągi są wyposażone w tablice kierunkowe, pokazujące terminale końcowe (nadal miłośnicy panują rolki z płótnem). Do 1994 roku opierano się prawie wyłącznie na nazwach ulic i dzielnic, przez które, wzdłuż których lub nad którymi kursują składy, a tylko częściowo na nazwach terminali końcowych.

AVAS określa pozycje autobusu za pomocą Globalnego Systemu Pozycyjnego, stanu licznika pojazdu, który podaje informacje o przebytej odległości oraz żyroskopu, który informuje o zmianach kierunku. APC podaje informacje o liczbie pasażerów również za pomocą Globalnego Systemu Pozycyjnego.

Clever Devices zainstaluje systemy we wszystkich wozach (poza tymi najstarszymi, które wkrótce zostaną wycofane z użytku). Liczniki pasażerów będą zainstalowane w 266 wozach (14% taboru), co pozwoli CTA otrzymać dokładną informację o pasażerach na testowanym obszarze.

W przyszłości wszystkie autobusy CTA będą wyposażone w obydwa systemy. Montaż urządzeń, testowanie anonsów oraz budowanie baz danych zacznie się w grudniu 2003 roku i potrwa do końca roku 2004.

Będzie to największe tego typu przedsięwzięcie w USA. Firma Clever Devices zainstalowała już systemy AVAS m.in. w takich miastach jak Dallas, Washington D.C., Pittsburgh, Boston i Baltimore.

Skoro CTA i Metra już zabrały się za modernizację, to kolej chyba także na Pace, czyli linie podmiejskie...

Witold Wróblewski

## Tramwaje świąta

## Wyjaśnienie

W artykule *Od wagonów PCC do wagonów 105N*, który ukazał się w numerze 19 *Przystanku*, zapowiedzieliśmy rozpoczęcie cyklu artykułów omawiających zagadnienia techniczne stopiątek. Po publikacji artykułu okazało się jednak, że zawiera on błędy i nieścisłości. Niektórych wątpliwości jakie wzbudził, nie udało nam się jak dotąd obiektywnie wyjaśnić. W tej sytuacji postanowiliśmy wstrzymać publikację kolejnych odcinków cyklu. Za zaistniałą

sytuację Czytelników najprzejmiej przepraszamy i obiecujemy, że gdy „śledztwo” w sprawie owego artykułu zostanie zakończone, wyniki opublikujemy niezwłocznie.

Redakcja

## GOP

## Komunikacja na terenie GOP w okresie Wszystkich Świętych

W okresie Wszystkich Świętych wprowadzone zostały zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej terenu GOP-u wedle opisanych poniżej zasad.

### 31 października

#### - ZKZ GOP Katowice i MZKP Tarnowskie Góry

Linie tramwajowe i autobusowe kursowały według rozkładów jazdy na niedziele i święta.

#### - MZK Tychy

Linie trolejbusowe i autobusowe kursowały według rozkładów jazdy obowiązujących w dni robocze, za wyjątkiem linii nr 2 i 254, które otrzymały specjalny rozkład (zwiększono liczbę kursów) i obsługiwane były taborom o zwiększonej pojemności.

### 1 listopada 2002 roku

#### - ZKZ GOP Katowice

Uruchomione zostały specjalne linie autobusowe, kursujące na trasach: Katowice Dworzec PKP – Katowice Cmentarz Komunalny (częstotliwość co 30 minut), Trynek Pętla – Gliwice Cmentarz Komunalny (częstotliwość co 10 minut), Gliwice Plac Piastów – Gliwice Cmentarz Komunalny (częstotliwość co 10 minut), Gliwice Cmentarz Centralny – Gliwice Cmentarz Lipowy (częstotliwość co 12–13 minut), Gliwice Plac Piastów – Gliwice Cmentarz Lipowy – Szobiszowice Cmentarz św. Wojciecha (częstotliwość co 15 minut).

Jak w dni robocze kursowały linie tramwajowe: 3, 22, 26, 27 i 32 oraz autobusowe: 2, 6, 7, 12, 22, 23, 26, 30, 34, 39, 55, 68, 74, 84, 90, 92, 122, 144, 146, 147, 150, 155 (bez obsługi przystanku Ruda Tesco), 165, 175, 188, 201, 220, 221, 223, 230 (bez obsługi przystanku Ruda Tesco), 255 (bez obsługi przystanku Ruda Tesco), 292, 296, 600, 601, 616, 619, 622, 633, 634, 664, 665, 673, 674, 720, 803, 806, 809, 949, 952/953, 969, 974 i MB. Na liniach autobusowych: 188, 600 i 601 wprowadzono tabor o większej pojemności.

Według sobotniego rozkładu jazdy kursowały linie tramwajowe: 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 24, 25, 29, 40 i 41 oraz autobusowe: 8 bis, 10, 14, 16, 20, 24, 28, 32, 35, 40, 42, 46, 49, 61, 66, 70, 71, 72, 79, 80, 96, 97, 98, 99, 110, 115, 116, 121, 135, 138, 149, 169, 190, 194, 213, 238, 260, 266, 269, 288, 297, 617, 623, 663, 692, 699, 721, 722, 723, 788, 801, 807, 808, 811, 814, 823, 840, 888, 901, 910, 912, 921, 928 i 931. Na liniach tramwajowych numer: 7 (2x105N), 9 (2x105N), 11 (1x102N), 13 (1x102N), 14 (2x105N lub 1x102N), 16 (2x105N lub 116Nd), 17 (1x102N), 40 (2x105N) oraz autobusowych: 11, 13, 18, 27, 43, 44, 47, 48, 57, 59, 76, 77, 88, 100, 111, 126, 127, 130, 132, 139, 183, 227, 259, 608, 624, 632, 635, 637, 708, 911 wprowadzono tabor o większej pojemności.

Według rozkładów jazdy niedzielnych kursowały linie tramwajowe numer: 4, 19 i 21 oraz autobusowe: 8, 9, 41, 51, 58, 67, 81, 91, 104, 106, 107, 120,

125, 140, 154, 160, 166, 177, 182, 187, 196, 198, 200, 215, 234, 243, 277, 604, 636, 637, 644, 653, 662, 669, 675, 676, 677, 710, 719, 805, 815, 830, 922, 926, 982 i 995. Na liniach tramwajowych: 4, 19 i 21 oraz autobusowych: 0, 37, 50, 156, 186, 197, 286, 299, 688, 689 i 820 wprowadzono tabor o większej pojemności (linie tramwajowe – tabor 2x105N).

Według świątecznych rozkładów jazdy, bez obsługi centrów handlowych, prowadzona taborom o zwiększonej pojemności, kursowała linia autobusowa nr 850. Według specjalnych rozkładów jazdy kursowały linie tramwajowe nr: 30 (częstotliwość 15-minutowa, tabor 1x105N), 35 (częstotliwość 40-minutowa, tabor 1x105N) i 38 (dwa pociągi typu N) oraz autobusowa nr 109.

Nie kursowały linie tramwajowe numer: 23, 28 i 41bis oraz autobusowe: 58bis, 60, 86, 89, 93, 101, 108, 119 bis, 133, 141, 162, 167, 176, 178, 184, 193, 199, 202, 209, 217, 219, 221, 235, 236, 242, 250, 257, 258, 270, 280, 615, 618, 648, 678, 693, 695, 702, 735, 750, 752, 753, 800, 802, 804, 810, 812, 813, 817, 818, 821, 825, 831, 835, 869, 880, 900, 932, 933, 935, 936, 954, 989, 998, S-2, S-3, S-4, S-5, S-6, S-7, S-8, S-9, S-10, S-11, S-12, S-13.

Komunikacja nocna funkcjonowała według rozkładów jazdy obowiązujących w niedziele i święta.

#### - MZKP Tarnowskie Góry

Linie autobusowe kursowały według świątecznych rozkładów jazdy, za wyjątkiem linii nr 143, kursującej według rozkładu „roboczego”. Linie numer 129 obsługiwano taborom o zwiększonej pojemności.

#### - MZK Tychy

Uruchomione zostały specjalne linie autobusowe: **CmA** na trasie Wartogłowiec Cmentarz Komunalny – Tychy Dworzec PKP – Tychy Grota-Roweckiego – Wartogłowiec Cmentarz Komunalny (częstotliwość co około 5–10 minut), **CmB** na trasie Wartogłowiec Cmentarz Komunalny – Tychy Stoczniovców – Tychy Piłsudskiego – Wartogłowiec Cmentarz Komunalny (częstotliwość co około 5–10 minut), **CmC** na trasie Wartogłowiec Cmentarz Komunalny – Tychy Grota-Roweckiego – Paprocany – Wartogłowiec Cmentarz Komunalny (częstotliwość co około 5–10 minut), **CmD** na trasie Mikołów Dworzec PKP – Wartogłowiec Cmentarz Komunalny – Biereny Stary Dworzec PKP (6 kursów w ciągu dnia).

Linie trolejbusowe i autobusowe kursowały według świątecznych rozkładów jazdy, za wyjątkiem linii 36, która jeździła według rozkładu jazdy na dni robocze, linii nr 1 i 268 – według rozkładów sobotnich i linii nr 2 i 254 – według specjalnych rozkładów jazdy (zwiększona liczba kursów); na wszystkie wyekspediowano tabor o zwiększonej pojemności.

### 2 listopada 2002 roku

#### - ZKZ GOP Katowice i MZKP Tarnowskie Góry

Specjalne linie autobusowe oraz linie tramwajowe kursowały na takich samych zasadach, jak w dniu 1 listopada. Linie autobusowe i komunikacja nocna według rozkładów jazdy na soboty.

#### - MZK Tychy

Uruchomione zostały specjalne linie autobusowe: **CmA** (częstotliwość co około 30–40 minut), **CmB** (częstotliwość co około 30–40 minut), **CmC** (częstotliwość co około 30–40 minut). Linie trolejbusowe i autobusowe kursowały według sobotnich rozkła-

dów jazdy, za wyjątkiem linii nr **2** i **254**, które kursowały według rozkładów specjalnych (o zwiększonej liczbie kursów) i obsługiwane były taborom o zwiększonej pojemności.

**3 listopada 2002 roku**

**- KZK GOP Katowice i MZKP Tarnowskie Góry**

Linie tramwajowe i autobusowe kursowały według świątecznego rozkładu jazdy.

**- MZK Tychy**

Linie trolejbusowe i autobusowe kursowały według rozkładu niedzielnego, za wyjątkiem linii nr **2** i **254**, które kursowały według specjalnych rozkładów jazdy (zwiększona liczba kursów) i obsługiwane były taborom o zwiększonej pojemności.

Ponadto w okresie Wszystkich Świętych, w związku ze zmianą organizacji ruchu przy cmentarzach, zmienione zostały trasy niektórych linii autobusowych.

**- KZK GOP Katowice**

Zmiany tras dotyczyły następujących linii:

- linie nr **57, 93, 258, 259, 280** i **692** w Gliwicach, które w dniach od 31 października do 3 listopada kursowały w kierunku do Osiedla Waryńskiego ulicami Andersa i Styczyńskiego;
- linie nr **187, 209, 699** i **702** w Gliwicach w dniach od 31 października do 3 listopada w kierunku Osiedla Obronców Pokoju kursowały ul. Toszeczką – św. Wojciecha – Jałowcową; przystanki Szobiszowice Lisia i Szobiszowice Myśliwska przeniesione zostały na ul. św. Wojciecha; ponadto uruchomione dla tych linii zostały dodatkowe przystanki – na ul. św. Wojciecha przy bramie wejściowej na cmentarz oraz na ul. Myśliwskiej przed skrzyżowaniem z ul. Bończyka;
- linie nr **607** i **708** w Bytomiu, które w dniu 1 listopada kursowały w obu kierunkach ul. Powstańców Śląskich – Czarnieckiego – Orłąt Lwowskich – Piekarską;
- linie nr **26, 299, 616, 805** i **926**, które w Będzinie od 31 października do 2 listopada kursowały do ul. Małobądzkiej ulicami Żeromskiego i Stowiańska;
- linia nr **901** w Będzinie, która od 31 października do 2 listopada kursowała od ul. Róży Luksemburg: Różyckiego – Asynka – Bartlickiego i Stowackiego.

**- MZKP Tarnowskie Góry**

Dla linii **129** w dniach od 31 października do 4 listopada uruchomiony został tymczasowy przystanek przy cmentarzu w Potępie przy ul. Tarnogórskiej.

**- MZK Tychy**

Zmiany tras dotyczyły następujących linii:

- linii nr **2** i **254** w Tychach, dla których w dniach od 31 października do 3 listopada przystankiem początkowym i końcowym był przystanek Wartogłowiec Cmentarz Komunalny, nie były obsługiwane przystanki Wartogłowiec Pętla i Wartogłowiec Dzwonkowa;
- linii nr **131** w Tychach, która w dniach od 31 października do 3 listopada pomiędzy przystankami Wartogłowiec Czarna i Wartogłowiec Most kursowała w obu kierunkach ul. Czarną i Oświęcimską z obsługą wszystkich przystanków na tej trasie; nie były obsługiwane przystanki Wartogłowiec Zwierzyniecka, Wartogłowiec Kościół, Wartogłowiec Pętla i Wartogłowiec Dzwonko-

wa.

**Andrzej Soczówka**

**Zabrze**

## Zabrze

### – powrót tramwajów

15 października – po ponad dwóch miesiącach przerwy – centrum Zabrze przywrócona została komunikacja tramwajowa. Remont ul. Wolności nie został jeszcze definitywnie zakończony – prace nadal trwają, tym niemniej jednak zostały posunięte do takiego etapu, że możliwe było przywrócenie ruchu tramwajów. Do czasu zakończenia remontu przesunięty w obydwie strony został przystanek Plac Wolności (poza miejsce prowadzenia prac o około 200 m w kierunku południowo-zachodnim od dotychczasowej lokalizacji). Przywracając ruch, wprowadzono zmiany rozkładów jazdy linii numer **3, 4, 5, 8, 18, 29** i **30** oraz zlikwidowano pociągi nocne **PN-232, PN-241, PN-242** i **PN-243**.

Najpoważniejszą z wprowadzonych zmian jest zmiana trasy linii tramwajowej **5**, która to – w związku z likwidacją dotychczasowej pętli przy Placu Dworcowym w Zabrzu – została wydłużona do pętli Zabrze Lompy. Na linii zachowano dotychczasową częstotliwość kursowania pociągów co 20 minut, ale jest ona teraz obsługiwana pojedynczymi wagonami. Wydłużenie trasy pociągnęło za sobą konieczność zwiększenia ilości pociągów; obecnie na linii jest ich **6** – pociągi **501** i **502** uruchamiane są przez ZKT-3 Bytom, a pociągi **503, 504, 505** i **506** przez ZKT-4 Gliwice, wszystkie taborom typu 1x105N. W dni robocze w godzinach wieczornych na pętli Zabrze Lompy pociągi **503** i **505** są przedysponowywane na linię **4** (odpowiednio są to pociągi **421** i **424**). W dni wolne linia kursuje z częstotliwością co 30 minut i jest obsługiwana przez 4 pociągi – **501** i **502** uruchamiane przez ZKT-3 Bytom oraz **503** i **504** przez ZKT-4 Gliwice, wszystkie taborom typu 1x105N.

Na linii numer **3** wprowadzony został taki sam rozkład jazdy we wszystkie dni tygodnia, z zachowaniem dotychczasowej 20-minutowej częstotliwości. Jednak zmniejszona została efektywność rozkładu jazdy poprzez wprowadzenie dodatkowego pociągu. Wszystkie kursy, od **301** do **305**, uruchamia ZKT-4 Gliwice w dni robocze taborom 2x105N, w dni wolne 1x105N. W godzinach nocnych za dotychczasowe kursy pociągów nocnych uruchomiany jest pociąg **3011** (tabor 1x105N). W godzinach wieczornych na linii wprowadzona została częstotliwość 30-minutowa. Jest to o tyle intrygujące, że układ mijanek na tej jednotorowej linii pozwala w zasadzie na prowadzenie ruchu z częstotliwością co 20 minut. Nie oznacza to jednak – jak pokazuje poniższy przykład – że inne częstotliwości, nie będące całkowitą krotnością częstotliwości technicznej nie są możliwe.

Wprowadzenie 30-minutowej częstotliwości ruchu było możliwe z uwagi na fakt istnienia odcinka dwutorowego na odcinku Zabrze Plac Teatralny – Zabrze Lutra (mijanka przy 20-minutowej częstotliwości ruchu przypada na przystanku Zabrze Plac Wolności) i wynikający z rozkładu jazdy czas przejazdu na odcinku Zabrze Lutra – Makoszowy Dworzec PKP – 15 minut. W ten sposób, nie używając mijanki Zabrze Park Świerczewskiego, wprowadzając bezpostojowy przejazd przez pętlę Makoszowy Dworzec PKP, przesuwając mijankę z Placu Wolności na przystanek Zabrze Lutra oraz wprowadza-

jąc dwuminutowe postoje na mijankach Zabrze Pole Ludwik (w kierunku do Mikulczyc) i Zabrze Lutra (w kierunku do Makoszków), linia numer **3** kursuje wieczorem co 30 minut i nie mijają się na odcinkach jednotorowych.

Linia **4** kursuje w dni robocze z częstotliwością co 10 minut i jest obsługiwana przez 13 pociągów (o numeracji **401–413**), uruchamianych przez ZKT-4 Gliwice taborom 2x105N. W dni robocze wieczorem wprowadzone zostały podmiiany składów na pojedyncze wagony. Odbывают się one w sposób następujący: pociągi **421** i **424** są przedysponowywane z linii nr **5**, pociąg **423** z linii numer **29**, zaś pociągi **422, 425** i **427** wyjeżdżają z zajezdni i dokonują podmiiany zjeżdżających w tym czasie pociągów 2x105N z zachowaniem możliwości przesiadki dla pasażerów. W ramach ciekawostki: zastosowana numeracja pociągów dla godzin wieczornych ma charakter nieciągły w przyjętym zakresie – nie istnieje pociąg **426**.

W soboty w godzinach 8:00–14:00 zwiększona została częstotliwość kursowania linii z dotychczasowej 15-minutowej do 10-minutowej, poza tym okresem linia kursuje z częstotliwością co 15 minut, podobnie jak w niedziele i święta. W soboty linia jest obsługiwana przez 12 pociągów (o numeracji **401–412**), a w niedziele i święta przez 9 pociągów (o numeracji **401–409**), uruchamianych taborom 1x105N przez ZKT-4. Dwa pociągi linii **4** wykonują codzienne kursy w godzinach nocnych za zlikwidowane pociągi nocne. Ciekawostką jest to, że w niedzielę rano istnieją przez krótką chwilę dwa pociągi o numerze **405**. Mianowicie: pociąg **405** wyjeżdża z zajezdni w sobotę o 4:57, a zjeżdża w niedzielę o 4:58, przy czym w niedzielę znów wyjeżdża o 4:57 i zjeżdża w poniedziałek o 4:58. Efekt: w nocy z soboty na niedzielę od 4:57 do 4:58 istnieją dwa pociągi o numerze **405**. Nie jest to jedyny drobiazg wymagający poprawki w rozkładzie linii **4** – występują tam także mijanki na odcinkach jednotorowych, konieczne będą niewielkie korekty pojedynczych kursów.

Linia **29** kursuje w dni robocze z częstotliwością co 20 minut, a w godzinach wieczornych oraz w dni wolne od pracy co 30 minut, czyli praktycznie według dotychczasowych założeń rozkładowych. W dni robocze linia obsługiwana jest przez 5 pociągów (o numeracji **291–295**), w dni wolne przez 4 pociągi (o numeracji **291–294**) taborom typu 1x105N przez ZKT-4 Gliwice. W dni robocze wieczorem pociąg **295** jest przedysponowywany na pętlę Lompy na pociąg **423**. W godzinach nocnych za dotychczasowe kursy pociągów nocnych uruchomiany jest codziennie pociąg **2911** (tabor 1x105N). W poprzednim rozkładzie linia numer **29** obsługiwana była w dni wolne od pracy oraz w dni robocze w godzinach wieczornych przez 3 pociągi, obecnie są to 4 pociągi.

Podobnie zwiększona została ilość kursujących pociągów na linii numer **18** w dni wolne od pracy. Obecnie linia ta obsługiwana jest w dni robocze przez 5 pociągów (o numeracji **181–185**), a w dni wolne przez 4 pociągi (o numeracji **181–184**) uruchamiane przez ZKT-3 Bytom taborom 1x105N.

Zwiększona została ilość kursów na linii **30**. Jest to forma częściowej rekompensaty za zmiany obsady taborowej wprowadzone na linii **5**. Linia **30** kursuje w dni robocze z 10-minutową częstotliwością ruchu (dotychczas na tej linii rozkład był nieregularny, a odstęp czasowy między poszczególnymi kursami wynosił 10 lub 20 minut), obsługiwana przez 6 pociągów (o numeracji **301–306**) taborom

uruchamianych przez ZKT-3 Bytom – 1x105N. Przywrócone zostało kursowanie linii **30** w soboty; obecnie linia kursuje częstotliwością co 30 minut w godzinach od 8:00 do 14:00, obsługiwana jest przez 2 pociągi (o numeracji **301** i **302**) uruchamiane przez ZKT-3 Bytom taborem 1x105N. W niedziele i święta linia nie kursuje. W dni robocze w godzinach popołudniowych na Placu Sikorskiego w Bytomiu pociągi **302** i **304** zostają przedysponowane na linię **9** (odpowiednio są to pociągi **911** i **917**). Za zlikwidowane kursy **PN232** kursuje codziennie linia **30** – kursy te wykonuje pociąg nr **3011** obsługiwany taborem typu 1x105N, przedysponowany ze zjeżdżającego dotychczas do zajezdni pociągu numer **82**.

Bilans pracy przewozowej dla Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej w Katowicach nie uległ

większym zmianom. Chwilowe zwiększenie pracy przewozowej, jakie miało miejsce 1 września (wprowadzenie na linię nr **40** większej ilości pociągów obsługiwanych taborem 2x105N) miało jedynie charakter kompensacyjny dla zmian wprowadzonych w Zabrze od 15 października. Tak naprawdę zwiększeniu uległ jedynie udział kosztów stałych z uwagi na wprowadzenie kolejnych nieefektywnych rozkładów jazdy.

Natomiast po wszystkich zmianach pewną zagadką i zarazem kwestią owiana nutą sceptycyzmu, pozostaje to w jaki sposób miasto Zabrze zamierza konsekwentnie realizować własną strategię rozwoju? Otóż *Strategia rozwoju miasta Zabrze* przewiduje budowę między innymi zintegrowanego węzła przesiadkowego wszystkich trakcji w oparciu o dwo-

gubowy. Patrząc na dotychczasowe zmiany w układzie komunikacyjnym miasta Zabrze stwierdzić należy, że cel ten będzie trudno zrealizować dokonawszy fizycznej likwidacji pętli tramwajowej przy dworcu kolejowym w Zabrzu.

Z dniem 1 listopada 2002 roku zostały wprowadzone kolejne zmiany w komunikacji tramwajowej, polegające na likwidacji **PN-231** oraz zmianie rozkładu jazdy linii nr **19**: zwiększona została częstotliwość kursowania linii w soboty w godzinach od 8 do 14 z 15-minutowej do 10-minutowej, ponadto wprowadzone zostały w godzinach nocnych dodatkowe kursy za zlikwidowany **PN-231**.

Andrzej Soczówka

# Z k r a j u i z e ś w i a t a

## Białystok

### Linie

**A** Proklamowano likwidację linii **21s** i powstanie nowej linii **28**. Jej trasa przebiega tak, jak kiedyś **21s**, ale wydłużono ją do Towarowej. Operatorem jest KPK wysyłający nań wozy pojedyncze.

Adam Dubis

## Bielsko-Biała

### Z pamiętnika lakiernika

| numer pojazdu | poprzed. reklama | obecna reklama     | uwagi |
|---------------|------------------|--------------------|-------|
| autobusy      |                  |                    |       |
| 022           | Big Star         | IDEA               | -     |
| 720           | Perfekt Agd      | malowanie miejskie | -     |

Paweł Adamus

## Brema

### Tabor

**T** 7 i 8.10. na bocznicę kolejowej przy zajezdni Neustadt załadowano na wagony kolejowe GT4 o numerach 3502, 3503, 3506, 3508 i 3511 oraz doczepki GB4 3701, 3702, 3703, 3704 i 3708. Tramwaje – podobnie jak wiele poprzedników – pojechały do Timisoary w Rumunii.

### Magazyn 995

**19.10.** W nocy z soboty na niedzielę około północy skład GT4+GB4 3552+3752, obsługujący kurs nocny linii **N11** do Arsten, wypadł z szyn na moście Wilhelm-Kaisen-Bruecke. Skład otarł się o niskopodłogowca GT8N jadącego z naprzeciwka, przejechał około 100 metrów, staranował wysepkę uliczną i zatrzymał się na krawężniku mostu niecałe 3 metry od barierki. W spektakularnym wykolejeniu ucierpiały dwie osoby. Tramwaj raczej lekko ucierpiał jak na taki wypadek (złamany sprzęg i pantograf, otarcia między doczepą i pierwszym wagonem, lekko uszkodzone wózki). Przyczyny wypadku nie są jeszcze znane.

Karol Tyszka

## Bydgoszcz

### Rozmaitości

**■** Znany już dobrze miłośnikom kolei autobus szynowy Partner produkcji PESA Bydgoszcz, zapragnął ostatnio zwrócić na siebie uwagę również amatorów transportu miejskiego. Podczas kilku

dniowego tournée po torach Pomorza i Kujaw, w czasie którego wcielał się w planowe pociągi na różnych liniach, zaliczył również typowo miejską trasę Bydgoszcz Główna – Bydgoszcz Fordon. Ruch na tym odcinku – podobnie jak na kilku innych w regionie – prowadzony jest dzięki dofinansowaniu przez Urząd Marszałkowski (cztery pary pociągów w dni robocze obsługuje jeden skład EN57). Partner wydaje się być zdecydowanie lepiej dostosowany do potoków pasażerskich na tej linii, niemniej jednak nieco kuriozalnym byłby fakt obsługiwania zelektryfikowanej linii pojazdem spalinowym.

**A** 22.10. na przystanki autobusowe przy ul. Fordońskiej w Brdziejściu powróciły... blaszane wiaty, odmalowane w barwy żółto-niebieskie. Zainstalowane jakiś czas temu wiaty aluminiowe z szybami hartowanymi zdemontowano i wywieziono. Nie wiadomo co było przyczyną takiego zabiegu. Możemy przypuszczać, że wandalizm.

Jarosław Girstun, DM

## Bytom

### Tabor

**A** Sporą sensacją dla miłośników było pojawienie się w bytomskim PKM-ie „nowego” Jelcza M11. Rzeczony pojazd nosi numer 7807 i to właśnie ów numer był dla miłośniczej braci zagadką. Jego poprzedni numer to 7312. Autobus ma też nieco inne logo firmy.

Bartosz Mazur

## Częstochowa

### Rozmaitości

**■** Październik przyniósł nam kolejne i to znaczące zmiany w częstochowskim układzie komunikacyjnym. Mamy w końcu zapowiadaną 4-minutową częstotliwość na linii tramwajowej. Ale nie jest tak różowo jak być powinno. Już na samym początku błąd związany z brakiem możliwości mijanki na pętli Fieldorfa; tramwaj **1/16** po prostu zjeżdża sobie z Kucelina do zajezdni o godzinie 8:43, tworząc nie naturalną „dziurę” w kursowaniu, która wynosi 8 minut. Ponadto ciekawe są fragmenty rozkładu odjazdów z Kucelina (dla linii **1**); tu dla przykładu godziny 17:55, 17:59 i 18:16, do tego dodajmy odjazdy linii **13** – 17:51 i 17:58. Wiele szczęścia przed 18:00, potem dużo gorzej... Od 1.11. zmieniły się rozkłady jazdy linii **28** i **33**. O ile w przypadku tej pierwszej zmiany nie są wielkie, tak rozkład **33** zmienia się całkowicie. Póki co linię tę zaszczycił autobus prze-

gubowy, co dziwi, jeśli się przyjrzeć nienajlepszym stanowi mostka na ul. Kolorowej. Za to coraz więcej rozkładów obsługiwanych przez autobusy przegubowe, zaszczycanych jest obecnością autobusu krótkiego. Nałogowo „krótki” pojawia się na **22/4**, ale również na **12**, **18**, **26** i innych. Nie napawa to optymizmem pasażerów korzystających z tych linii. Mamy za to nowe przystanki. Autobusy **51**, **52**, **62** zatrzymują się na przystanku Sobieskiego PKS jadąc w kierunku Gnaszyna, dając tym samym możliwość przesiadki z tramwaju bez konieczności spaceru na Focha. Zapomniano o jednym: że z przystanku tego startują autobusy linii **22** wyjeżdżające z zajezdni w kierunku Łojek. Osobiście widziałem podjeżdżające **22/4** o 13:49 na przystanek, jednak nie ma na nim żadnej informacji o tym kursie. Jest natomiast zamalowany, ale widoczny rozkład zjazdów linii **22** z przystanku Wolności PKS do zajezdni z podanym czasem przejazdu 5 minut. I po co to komu, na co? Czyżby planowano w MPK, że autobusy przy zjazdach mają zabierać pasażerów do ul. Żródlanej? Niekorzystny jest układ zjazdowy, gdzie autobusy jadąc z Fieldorfa zatrzymują się na Nowowiejskiego przy liceum, a później dopiero na Wolności PKS. Początkowy układ opierał się na zjeździe z przystanku Korczaka, położonego najbliższej przystanku na ul. Sobieskiego. Podobnie kursy z Łojek omijają przystanek Sobieskiego Budex (niektórzy kierowcy jeżdżą na pamięć i uznają ten postój). Czy nie mogłyby się tu zatrzymywać wszystkie kursy, biorąc pod uwagę, że zimą przejście do przystanku pod USC przypomina przejście przez lodowisko? Okazuje się, że reforma dotknęła również firmę Biesy, obsługującą linie do hipermarketu Auchan. Nie pojawiają się już praktycznie autobusy przegubowe na linii **W** relacji Westerplatte – Auchan. Również często na linii **F** z Focha pojawiają się krótkie autobusy. Rozkosz w piątki i soboty... Oznaczeń nie mają do dziś linie Auchan – Raków – Auchan i Auchan – Myszków. Przypomnieć należy, że dojechać do Auchan od jakiegoś czasu można również trzema liniami podmiejskimi MPK (wcześniej tylko **68**). Są to **65**, **68** i **70**. Bardzo często na liniach tych można spotkać jelcze L-11, których Częstochowa posiada trzy (numeracja 380–382). Prócz tego zdradzają swą obecność na linii **69**, gdzie lotnicze siedzenia, firaneczki i nazwa pętli docelowej – Mazury – dają całkiem sympatyczne skojarzenia.

Janusz Karlikowski

## Elbląg

### Linie

**T** Od 11.10. w związku z pracami drogowymi w rejonie skrzyżowania Browarna / Brzeska, wstrzymany był ruch tramwajów w ciągu ulicy Browarnej i Obrońców Pokoju. Przebudowę układu drogowego wymusiło tworzenie dojazdu do nowego mostu przez rzekę Elbląg. Nowy przejazd tramwajowy wykonano w technologii węgierskiej, ponadto wymieniając tory na odcinku około 100 m i sieć trakcyjną wraz z słupami na odcinku 300 m. Organizacja ruchu tramwajowego w czasie robót była ciekawa: tramwaje linii 1 i 3, jadące z kierunku centrum, kończyły bieg na przystanku Stocznia, skąd – po wysadzeniu pasażerów – cofały w kierunku zajezdni. Tam z kolei zmieniały kierunek na trójkątne i udawały się w drogę powrotną. Autobusy linii zastępczej Lz (skomunikowane z tramwajami), kursowały na trasie: Browarna (stocznia) – Obrońców Pokoju – Robotnicza – Węgrowa – Plk Dąbka – al. Odrodzenia – Mazurska – Browarna (zajezdnia). Normalny ruch tramwajowy został przywrócony 19.10. około godziny 15:00.

Jarosław Girstun

## Gdańsk

### Tabor

**T** Trwają przeglądy techniczne taboru gospodarczego. Prócz tego w naprawie średniej znajduje się skład 105Na 1364+1365+1366, do NG z przebudową oddano skład 105Na 1269+1270, zaś naprawa awaryjna czeka rozbitego 1329. 105N 1217” zostanie za to przebudowany na techniczny 900”. Z ciekawostek: do uszkodzenia podwozia oraz wybięcia szyb przednich i bocznych doszło w gospodarczej eNce 9016 zaraz po wjeździe na nibyskończony odcinek toru Pomorska – Kołobrzaska. Wagon kilka tygodni stał, czekając na przegląd. Przywrócono go do ruchu, jednak okazało się, że Gdańsk nie posiada już szyb do N3! Przednią udało się jakoś wstawić, lecz zamiast 2 „lufcików” przednich oraz szyby w drzwiach, wprawiono dykty.... To już ostatni sprawny przedstawiciel typu N3 w Gdańsku. Bliźniaczy wagon 9014 został skreślony ze stanu i oczekuje na lepsze czasy w lakierni zajezdni Nowy Port.

**T** Liczne kolizje wóz-wóz sprawiły, że przez krótki czas zauważyć dało się nietypowy skład: 1267+1372+1373. Śpięto również innego dziwolęga: 1371+1318, jednakże faktem jest, że nie opuścił on nigdy bram zajezdni. Nietypowy skład, jaki możemy jeszcze wymienić to: 1382+1330 (1329 stoi w warsztatach po wypadku z 1305 na węźle Kliniczna). Obecnie jest aż 49 składów (plus 2 wagony pojedyncze) w malowaniu miejskim, w tym jeden skład w malowaniu historycznym.

Krystian Jacobson

## Gorzów Wielkopolski

### Linie

**AT** Jak co roku w okresie Wszystkich Świętych oraz w jego czasowej okolicy MZK Gorzów Wlkp. uruchomiło linię komunikacji autobusowej specjalnej C, kursującą na trasie: Hotel Mieszko – Meblostyl – PwIK – Cmentarz I – Cmentarz II, z powrotem zaś: Cmentarz II – Cmentarz I – Baza PEDK – Meblostyl – PzMot – Biowet. Linię uruchomiono na okres od 28.10. do 4.11. W dniach 28.10. oraz 29.10., a także 4.11. linia kursowała z częstotliwością 15-minutową W dniach 30.10., 31.10., 2.11., 3.11. linia kursowała z częstotliwością 8-minutową,

a 1.11. z następującymi częstotliwościami: od 6:00 do 8:00 co 5 minut, od godziny 8:00 do 9:30 co 3 minuty, od godziny 9:30 do 17:30 co 1 minutę, od godziny 17:30 do 19:00 co 5 minut. Na wszystkich przystankach położonych w kierunku Cmentarza Komunalnego przy ul. Żwirowej oraz na przystankach przy cmentarzu, zostały zlokalizowane dodatkowe punkty sprzedaży biletów, a na przystankach przy Hotelu „Mieszko” oraz na pięci przystankach przy ul. Żwirowej, zostały zlokalizowane dodatkowe punkty informacyjne MZK. W dniu 1.11. uruchomione zostały dodatkowe kursy autobusów na liniach 108 do Borka i 116 do Deszczna. W dniach 1 i 2.11. autobusy linii 100, 101, 104, 124, 127, 128, 214, 224 nie zatrzymywały się na przystanku Hotel „Mieszko”. Przystanek dla tych linii usytuowano 100 m wcześniej, naprzeciwko LOK-u. W Wszystkich Świętych i Dzień Zaduszny zamknięto ul. Słowiańską i zawieszono linie 123 i 223, a samego 1.11. zawieszono zostały również linie A i B. Poza tym we wspomnianych dniach skorygowano trasy dla linii 104, 128, 214, które w kierunku centrum skręcały z al. Odrodzenia w ul. Mieszka I, a następnie w ul. Mickiewicza. Niskopodłogowe autobusy marki Solaris nie obsługiwały linii:

- 123 w dniach 28.10.–3.11.;
- 101, 113, 125 w dniach 31.10.–3.11.;
- 124, 126, 130 w dniu 1.11.

Autobusy z tych linii obsługiwały linię specjalną C. W dniach 1–3 listopada obowiązywał też specjalny rozkład jazdy dla linii tramwajowych. 1.11. tramwaje w szczycie od godziny 9:00 do godziny 19:00 kursowały co 10 minut, natomiast po szczycie co 20 minut. W dniu 2 i 3.11. linie tramwajowe w szczycie od godziny 09:00 do godziny 17:00 kursowały co 15 minut, po szczycie co 20 minut.

Marcin Pejski

## Kielce

### Rozmaitości

**■** W czwartek 24.10. Zarząd Miasta Kielce podjął decyzję o likwidacji Miejskiego Zakładu Komunikacji. Nie oznacza to jednak, że kielczanie nie będą mieli czym jeździć. Zakład przestał działać wcześniej – 1.01.; na jego miejsce zaś powołano nową spółkę MPK Sp. z o.o. Zarząd Miasta zdecydował również, że kasa miejska pokryje stratę MZK, która wynosi około 1,1 miliona złotych.

Michał Musiał

## Kraków

### Tabor

**T** Od 29.10. na ulicach miasta można spotkać zwiększoną ilość składów potrójnych. Powód? Święto Zmarłych. Już w poprzedzającym je tygodniu na linii 13 aż 10 z 13 brygad obsługiwały składy 3x105Na. Pojawiły się też ciekawe składy, przykładowo 827+828+855. Hitem jednak okazał się wagon 787 (dla niewtajemniczonych: jedyna krakowska stopiątką z zastąpionymi wózkami), prowadzący pociąg z wagonami 780+781. Powrócił również uszkodzony przed kilkoma tygodniami w wypadku potrójniak 926+927+928.

### Linie

**AT** W dniu Wszystkich Świętych po Krakowie jeździło sześć specjalnych linii tramwajowych (91–96), zawieszono zostały linie 5 i 24 a linie 1, 2, 11 i 23 jeździły według specjalnych rozkładów jazdy. Uruchomiono dwanaście dodatkowych linii autobusowych (901–912) a linie 105, 129, 130, 142 i 184 opatrzone specjalnym rozkładem jazdy. Linię 92 (łączy Nowe Bronowice z Cmentarzem Rakowickim) można było zobaczyć już w weekend 26 i

27.10. W sobotę 26.10. obsługiwano ją czterema brygadami 3x105Na. Niska frekwencja spowodowała, że w niedzielę wyjechały już tylko składy podwójne. Linię 92, prócz 1.11. uruchomiono także 31.10. i 2–3.11. W Dniu Zaduszny i w niedzielę pojawiła się także linie 95 (Cm. Rakowicki – Wzg. Krzesławickie – Cm. Grebalow) oraz autobusy 902 (Cm. Batowice – Os. Ruczaj), 904 (Cm. Batowice – Wieliczka), 906 (Cm. Batowice – Cm. Grebalow).

**A** Od 31.10. zmieniła się trasa linii 123. Autobusy na odcinku Mistrzejowice – Klasztorna kursują bez zmian, a następnie przez nowo otwarty Most Wandy – Półtanka – Christo Botewa – plk Dąbka – Mierzei Wiślanej – Lipska – Saska (przystanek końcowy). Autobusy omijają dotychczasową pętlę Lesisko.

Michał Kamiński, Krzysztof Utraccki

## Lublin

### Tabor

**A** Na szczytowej linii 58 pojawił się prywatny jelicz M11, wynajmowany przez MPK Lublin. Autobus wyróżnia się malowaniem zakładowym MPK Kraków. Jest to już trzecia linia MPK, na której kursuje wynajmowany pojazd. Od maja mikrobus Lubelskiej Korporacji Komunikacyjnej pojawia się na linii 73, a od września na weekendowych rozkładach linii 4.

### Linie

**A** W dniach 31.10.–2.11. MPK wprowadziło na linie dodatkowe autobusy i trolejbusy. 31.10. komunikacja kursowała jak w dzień powszedni, uruchomiono dwie linie cmentarne: 100 Węglin – Zana – Głęboka – Narutowicza – Lipowa – Krakowskie Przedmieście – 3 Maja – al. Tysiąclecia – Podzamcze – Unicka – Andersa (Lwowska) i 200 Majdanek – Al. Zygmuntołowskie – Lipowa – Krakowskie Przedmieście – 3 Maja – al. Tysiąclecia – Lwowska (Andersa). 1.11. autobusy i trolejbusy kursowały jak w dzień świąteczny, dodatkowe pojazdy skierowano na linie 5, 8, 12, 23, 28, 47 i 56. Linie 153, 156, 158 i 160 kursowały według rozkładu z dnia powszedniego. Jeździły linie 100 i 200. 2.11. autobusy i trolejbusy kursowały według rozkładu sobotniego. Dodatkowo uruchomiono linię 200.

**A** Przewoźnicy prywatni kursujący na linii 22 (Marko, Motyl-SA, P. Gorzel) wprowadzili własne bilety miesięczne. Idea powstała głównie z myślą o młodzieży dojeżdżającej do szkoły. Na bilecie znajduje się m.in. zdjęcie, co pozwala uniknąć kontroli legitymacji szkolnych. W promocji bilet normalny i ulgowy można nabyć w cenie 30 zł.

Rafał Tarnawski

## Luboń

### Tabor

**A** 31.10. Na linii L1 objawił się 120M-10 rocznik '95 po przebytej niedawno NG z modernizacją. Autobus otrzymał tradycyjnie już nową ścianę przednią, pikselowe wyświetlacze oraz zakładowe (żółtoniebiesko-czerwone) malowanie. W stosunku do swoich poprzedników różni się jednak paroma szczegółami, między innymi przedni wyświetlacz jest wielkości całego „światlika” – poprzednio montowano znacznie mniejsze, mniej czytelne. Tak więc w Luboniu pozostał już tylko jeden jelicz 120M-06 z 1996 roku w ogólnopolskich, kremowo-czerwonych barwach.

Michał Kryg

## Łaziska Górne

### Linie

**A** Z dniem 25.10. wprowadzone zostały zmiany w rozkładzie jazdy linii Ł, polegające na skierowaniu

kilku kursów do utworzonego niedawno przystanku Łaziska Górne Gostyńska (na ul. Gostyńskiej). Ponadto na linii zmienił się przewoźnik – obecnie jest ona obsługiwana przez A. Gaschi z Mikołowa.

**Andrzej Soczówka**

## Łódź

### Linie

**AT** Od 24.10. do 26.10. ruch tramwajów na skrzyżowaniu Piłsudskiego / Kilińskiego jest całkowicie wstrzymany. Linie: **1, 4, 5, 8, 10, 14** kursują objazdami:

- linia **1** z pętli Chojny do skrzyżowania Kilińskiego / Przybyszewskiego bez zmian, następnie ul.: Przybyszewskiego – Piotrkowską – Żwirki – al. Kościuszki – Zieloną – Narutowicza – Kilińskiego i dalej właściwą trasą;
- linia **4** z pętli Dąbrowa ulicami: Dąbrowskiego – Rzgowską – pl. Niepodległości – Piotrkowską – Czerwoną – Wólcząską – Wróblewskiego – Politechniki – Żeromskiego – Kopernika – Gdańską – Legionów – Zachodnią – Zgierską do pętli Heleńówek;
- linia **5** z pętli Kurczaki do skrzyżowania Rzgowska / Dąbrowskiego bez zmian, następnie ul.: Dąbrowskiego – al. Śmigłego-Rydza – Kopcińskiego – Narutowicza – Kilińskiego i dalej dotychczasową trasą objazdu;
- linia **8** z pętli Augustów do skrzyżowania Rokicińska / Puszkińska bez zmian, następnie ul.: Puszkińska – Przybyszewskiego – Piotrkowską – Żwirki – al. Kościuszki – al. Mickiewicza i dalej właściwą trasą;
- linia **10** z pętli Augustów do skrzyżowania al. Piłsudskiego – Kopcińskiego bez zmian, następnie ul.: Kopcińskiego – Narutowicza – Zieloną – Gdańską – Kopernika – al. Włókniarzy – al. Bandurskiego i dalej właściwą trasą; Cityrunnery kursują na **10** normalnie, czyli przecierają opisaną trasę objazdową. Dodajmy, że 25.10. wóz 1208 swój dziewiczy kurs odbył właśnie na objeździe;
- linia **14** z pętli Dąbrowa ul. Dąbrowskiego – Rzgowską – pl. Niepodległości – Piotrkowską – Czerwoną – Wólcząską – Wróblewskiego – Politechniki – Żeromskiego – Kopernika – Włókniarzy – Bandurskiego i dalej właściwą trasą. Co ciekawe, jeszcze wczesnym popołudniem 24.10. **4** objeżdżała przez Rydza-Śmigłego – Kopcińskiego – Narutowicza, a **14** przez Piotrkowską – Żwirki – Kościuszki.
- **4 i 14** kursowały stałym objazdem w ciągu Czerwona – Wróblewskiego, który niedawno bliski był zamknięcia, a teraz miał okazję stać się jednym z najbardziej obciążonych w mieście. Podobnie ul. Politechniki i Żeromskiego, na których pojawiło się 9 linii (!), świętowały czasy świetności. Przypnieć należy jednak, że na uruchomienie przejazdu Czerwoną – Wróblewskiego wpływ miały potężne korki na ul. Żwirki, w którą na odcinku od Piotrkowskiej do al. Kościuszki został dodatkowo – już 23.10. – wprowadzony ruch autobusów **55, 55A, 95 i 151** z Radwańskiej (MPK nie wspominało o tym w komunikatach, nie znamy również celu takiego zabiegu). Na to wszystko nałożyły się jeszcze samochody dojeżdżające do właśnie otwartej Galerii Łódzkiej. Na al. Kościuszki rano tego dnia również tramwaje stały w korku. Kursowały za to zatramwaje:
- **22** z pętli Dw. Łódź-Kaliska ul.: Karolewską – al. Włókniarzy – al. Bandurskiego – Maratońską – al. Bandurskiego – al. Mickiewicza – al. Piłsudskiego do Rokicińskiej (po czym zwracając przy skrzy-

żowaniu z ul. Augustów na powrót tą samą trasą); - **23** z pl. Niepodległości ul.: Piotrkowską – Sieradzka – Rzgowską – Dąbrowskiego – Kilińskiego – Wigury – Sienkiewicza – Nawrot – Kilińskiego – Narutowicza – Uniwersytecką – Jaracza – pl. Dąbrowskiego – Narutowicza – Kilińskiego – al. Piłsudskiego – Sienkiewicza – Wigury – Kilińskiego – Dąbrowskiego – Rzgowską do pl. Niepodległości.

**Jarosław Girstun, Sławomir Zamuszko**

## Olkusz

### Tabor

**A** Już nie będziemy mogli podziwiać najpiękniejszej maszyny z PKM Olkusz, czyli ikarusa 280 o numerze 1561. Dotychczasowe malowanie jedynym w swoim rodzaju lakierem o wiśniowym zabarwieniu (symbol D81), z logo PKM-u wraz z licznymi pozostałościami Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach, plasowało rzeczony egzemplarz w krajowej czołówce. W wyniku przeprowadzonego w warsztatach PKM-u remontu autobus „zyskał” żółte malowanie, tylne światła od fiata ducato, bezpowrotnie stracił zaś, prócz wymienionych walorów estetycznych, przyczepkę. Teraz w Olkuszu jeździ już ikarus 260-1561. Wraz z ostatnią „wisienką” odeszła pewna epoka...

**Bartosz Mazur**

## Opole

### Tabor

**A** 30.10. na „zwiedzanie” miasta wyjechały 4 nowe autobusy MZK Opole. Są to dwa MANy NL222 (nr taborowe 210 i 211) i dwa NL223 (212 i 213). W dziewicze kursy busy udały się odpowiednio na linie **14, 3, 4 i 17**. Wszystkie nowe pojazdy posiadają malowanie anlogiczne do wcześniej jeżdżących po Opolu MAN-ów NL222 – są białe z czerwonymi pasami u dołu i u góry nadwozia. Niestety, trzeba definitywnie pogodzić się z odejściem od oryginalnego, żółto-niebieskiego malowania miejskiego. Radość z posiadania nowych wozów mąci fakt, że przy obecnym tempie zakupów, całkowita odnowa taboru nastąpi za... 29 lat.

### Linie

**A** Komunikacja w szczególne dni listopadowego święta wyglądała podobnie jak w latach poprzednich. 31.10. wzmocniona została jedynie **9**, jeżdżąca na cmentarz komunalny Półwsi. Takiego zaszczytu nie dostąpiła – również kursująca na cmentarz – **siódemka**. Zaowocowało to prawdziwą zapacją tej – zwykle pustej – linii; na przystankach zostawali ludzie, którzy nie zmieścili się do jelicza 120MM/2. Znacznie lepiej MZK spisało się w dzień Wszystkich Świętych. Wprawdzie linii **7** również nie zasilono, ale na cmentarz można było dostać się następującymi liniami specjalnymi:

- **0** Częstochowska – Górna – Witosza – Ozimska – Wiejska – Pużaka – Sosnkowskiego – Okulickiego – Chabrów – Luboszycka – Wrocławska – Cmentarz. Linia była obsługiwana 5 przegubowcami z częstotliwością 18-minutową;
- **9bis** Reytana – 1 Maja – Reymonta – Sienkiewicza – Książąt Opolskich – Niemodlińska – Dambonia – Cmentarz. Jeździło nań 5 „przegubów”, średnio co 12 minut;
- **10bis** – Głowackiego – Budowlanych – Wrocławska – Cmentarz. Linia obsługiwana jedną brygadą kursowała co 60 minut;
- **12bis** – Grotowice-Klub – ks. Popietuski – al. Przyjaźni – Jagiellonów – Obrońców Stalingradu – 1 Maja – Reymonta – Książąt Opolskich – Wro-

clawska – Cmentarz. 3 przeguby jeździły co 30 minut.

Linia **9** wzmocniona została 10 autobusami, które – wraz z 5 planowymi brygadami – kursowały w miarę potrzeb co 3–5 minut. Wydarzeniem bez precedensu było pojawienie się na **9** dwóch przegubowców (419 i 421). Z powodu fatalnego stanu Mostu Piastowskiego, od lat na tej i innych jeżdżących tamteży liniach kursowały wyłącznie solówki. I te jeżdżą warunkowo, bowiem na moście obowiązuje ograniczenie ciężaru pojazdu do 2,5 tony. Dzięki doskonałej organizacji ruchu wokół cmentarza nie tworzyły się większe korki, a autobusy jeździły punktualnie. 2 listopada oferta MZK była podobna jak w piątek, jedynie **9** jeździła rzadziej.

**Marek Drewniak**

## Płock

### Linie

**A** Na Wszystkich Świętych KM Płock uruchomiła dodatkowe kursy autobusów na Cmentarz Komunalny na ul. Bielskiej. W dniu 1.11. uruchomiono specjalne linie, obsługujące największe płockie osiedla: **S** ze Skarpy, **Pd** z Podolszyc Południe, **B** z Borowiczek, **O** z Międzytorza, **Z** z Podolszyc Północ oraz kursującą na obrzeżach miasta linię z osiedla Góry do podpłockiego Dobrzykowa. Linie **Z** i **Pd** zastąpiły linię **24**, a **15**-tka kursowała o wiele częściej. W dzień Wszystkich Świętych oraz w dni sąsiednie (28.10.–1.11.) linie **2, 12, 21 i 23** zostały wzmocnione o dodatkowe kursy. 1.11. komunikacja w okolicach Cmentarza Komunalnego na ul. Bielskiej była bardzo dobra. Ekipa nadzoru ruchu z KM Płock bacznie śledziła sytuację na pętli, dzięki czemu autobusy kursowały płynnie.

### Rozmaitości

🟢 Kierowcy zawiesili na jakiś czas rozpoczęty 5.08. protest przeciwko pozyskaniu przez gminę Płock 100% udziałów KM Płock. Doszło do porozumienia między protestującymi a władzami miasta. Jednak od niedawna znowu oflagowano autobusy. Lokalni działacze PiS chcą zorganizować w sprawie prywatyzacji KM Płock referendum. Pod wnioskiem zorganizowania referendum podpisało się 11000 płocczan. Zwołano nadzwyczajną sesję rady miasta, większość radnych (zwłaszcza z SLD) zignorowała ją i po prostu nie przyszła, lub wstrzymała się od głosowania.

**Jakub Putyra**

## Poznań

### Tabor

**A** 25.10. w ZNA Biskupice zauważono dwa ikarusy 280.26 w barwach MPK Poznań. Nie miały jeszcze naklejonych numerów taborowych, ale jeden z nich (prawie wykończony) posiadał tablice rejestracyjne. Wnioskujemy stąd, że to 1537. Przy drugim ikarusie trwały intensywne prace wykończeniowe. Oba wozy mają srebrne przeguby i nowe siedzonka firmy Ster; w zasadzie są identyczne. W hali stał owego dnia MAN z MPK Legnica o numerze taborowym 403. Na zewnątrz zaś stały (i zapewne stoją i dziś) skasowane poznańskie ikarusy 160P (jeden ucięty w przegubie), 2 jelicze (w tym jeden M11 o numerze 1415 z MPK Poznań) oraz jeden DAF MB200, sądząc po ubytkach w wyposażeniu – wszystkie przeznaczone na części zamienne.

**A** Kwadratowe tablice boczne z numerem linii wróciły?! Niestety nie, choć można było tak pomyśleć patrząc 23.10. rano na uwijającego się na rezerwie na linii **87** hungara 1521 w takową właśnie, boczną kwadratową tabliczką przyozdobionego.



**A** Ostatnio w autobusach, po wpisaniu przez kierowcę w komputer pokładowy numeru linii, na wewnętrznych pikselowych wyświetlaczach ukazują się różne dziwne komunikaty. I tak: w MAN-ie NG313-1080 pojawił się napis: „PKM Katowice – Karta tras poprawna”, zaś dnia pewnego w SU18-1382: „MPK Wrocław – Karta tras...”

**T** W najbliższym czasie skasowane zostaną wagony N-624 i 4N1-737. Mimo iż wspomniane wozy docelowo stać się miały muzealnymi, musimy pogodzić się z tą przykrą decyzją – przeważał ich katastrofalny stan techniczny. Poza tym, wydaje się, że w przyszłości łatwiej będzie odbudować obecne wagony gospodarcze, po dziś dzień użytkowane.

**T** W listopadzie do ZNT trafił wagon 13N-115. Otrzymał on nową powłokę lakierniczą, nowe drzwi, a także wymienione zostaną uszkodzone szyby i uszczelki okienne.

**T** Szkoleniowa stodwójka nr 2000 jeździ właśnie na ostatnim swoim kursie dla przyszłych motorniczek.

**T** 4.11. na Gajówkę przetransportowano odstawni zestaw 276+277. W ZNT przejdzie NG.

#### Linie

**A** Od 4.11. zmieniły się trasy 4 linii autobusowych:

- linia **57** na większości kursów została przedłużona do końcówki przy Nowym Zoo: Śródką Dw. – Jana Pawła II – Majakowskiego – Browarna – Świątopęka – Warszawska – Krańcowa – Nowe Zoo;

- linię **70** skrócono do r. Śródką, zwiększając jednocześnie częstotliwość kursowania. Linia ta obsługuje także kilkanaście kursów do ITM Koziegłowy (dawna końcówka linii **72** Comi). Trasa: Śródką Dw. – Zawady – Główna – Gdyńska – Poznańska – St. Maczka – Piaskowa – Korwita;

- linia **72** kursuje po zupełnie nowej trasie: Piątkowska – Serbska – Most Lecha – Bałtycka – Gdyńska – Poznańska – Piaskowa – Piłsudskiego – Koziegłowy os. Leśne;

- kilka kursów linii **73** przedłużono do pętli Janikowo / Ogrodnicza. Trasa wygląda następująco: Śródką Dw. – Bogucin – ... – Janikowo – Janikowska – Asfaltowa – Janikowo / Ogrodnicza.

Przez najbliższe dni trwać będą obserwacje powyższych linii i niewykluczone, że w najbliższym czasie możemy uświadczymy kolejnych zmian uwzględniających postulaty pasażerów.

#### Magazyn 995

**20.10.** O godzinie 6:20 na rondzie Kaponiera BMW uderzyło w lewy bok jadącego na Dworzec PKP DAFa nr 1219 (**N34/2**). Kierowca i jeden z pasażerów samochodu zbiegli z miejsca zdarzenia pozostawiając jednego rannego mężczyznę we wraku. Dopiero po 20 minutach ponownie zjawił się na miejscu zdarzenia osobnik twierdzący, że prowadził BMW. Ucierpiał także kierowca DAFa, którego – podobnie jak pasażera BMW – przewieziono do szpitala. W wyniku wypadku zablokowany został ruch tramwajów linii **2** – jeździły objazdem przez Dąbrowskiego i Roosevelta. Z kompletnie rozbitego BMW wyciekł płyn chłodniczy, którym musieli zająć się strażacy. W autobusie pogiął siłę lewy bok, jedna szyba wypadła z ram, a z przedniego koła uszło powietrze.

**24.10.** Całe 22 minuty stały w sznureczku bimby za **15/3** (98+97), która ruszając z pętli Sobieskiego uszkodziła sobie pantograf. Do zajezdni zepchnęła ją **16/3** (188+187).

**24.10.** O godzinie 22:00 skręcający z ul. 27 Grudnia w lewo w Kantaka maluch władował się wprost

pod koła zestawu 300+301 (**13/6**). Ciężko rannego kierowcę przewieziono do szpitala. Ruch wznowiono dopiero po 50 minutach, gdy tramwaj z pogiętym prawym narożem zjechał na Ogrody, a stamtąd na S3. Fiacik nadawał się wyłącznie na złom.

**24.10.** Przed południem na al. Wielkopolskiej holender 868, wybierający się jako **9/10** na Dębiec, potrafił pracownika firmy sprzątającej ulicę. W momencie uderzenia mężczyzna stał między szynami tyłem do nadjeżdżającego tramwaju i zdmuchiwał przy pomocy specjalnego urządzenia liście z torowiska. Ciężko poturbowanego karetka przewiozła do szpitala. Ruch wznowiono po 43 minutach.

**26.10.** O wpół do szóstej rano na przystanku Szylinga zatrzymał się ikar 1154 obsługujący **69/11**. Gdy jego kierowca zerknął we wsteczne lustro, zobaczył dym wydobywający się spod jednej z klap wozu. Wyłączył silnik, poprosił pasażerów o opuszczenie pojazdu i z ogniem rozprawił się przy pomocy gaśnicy. Po interwencji pogotowia technicznego, autobus samodzielnie zjechał do zajezdni.

**27.10.** Pewien kierowca poznańskiego wartburga skręcił z ul. Bukowskiej w Przybyszewskiego, tyle że nie w jezdnię, a w wydzielone pośrodku tory tramwajowe. Może mu się bardzo spieszyło i nie zauważył, że tylko na początku torowisko biegło w asfalcie. Efekt tej jazdy był opłakany – niezbędna okazała się wyciągarka MPK-owskiego stara. W trwającym 3 kwadransie wstrzymaniu utknęły 3 tramwaje, pozostałe kierowano objazdami.

**28.10.** O godzinie 7:02 doszło do tragicznego wypadku w Koziegłowach. Ikarus 1543 (**70/1**), który jadąc do centrum wykonywał lewoskręt z ul. Poznańskiej w Gdyńską został uderzony w pierwszy człon przez ciężarową tatrę, która zmierzała ul. Gdyńską w kierunku Czerwonaka. W wyniku wypadku aż 31 osób zostało rannych – wszystkie pogotowia ratunkowe przewiozły do 5 szpitali. O sile zderzenia niech świadczy fakt, że cały autobus wybrzuszył się, a silnik zerwany się spaść na ziemię. W godzinach 7:28–8:15 ruch odbywał się wahałowo. Na miejsce wypadku przybył nawet Krupp. Pod nadzorem autobusu zholowano do zajezdni – jego los jest już właściwie przesądzony.

**28.10.** W wjeżdżającą na pętlę Zawady **7/8** (GT8-656 prowadzony przez Zwierzaka) wjechał rover. W tramwaju odrapał się nieco bok między pierwszymi i drugimi drzwiami, a w samochodzie pogniótt lewy bok. Po 11 minutach bimba udała się do zajezdni.

**28.10.** O 14:00 na Dworcu Rataje „bzyknęły się” 2 pszczołki – wjeżdżająca na peron 1252 (**92/1**) zahaczyła stojącą 1261 (**52/3**). W 1252 zarysował się calutki prawy bok i pozrywały listwy ozdobne, zaś w 1261 uszkodziła się lewa szyba czołowa i pogięto naroże.

**28.10.** Na przejściu dla pieszych w ul. Zamenhofa (niedaleko ul. Obrzyca) tatra nr 402 (**12/3**) potrafiła starszego mężczyznę. Z poważnymi obrażeniami został przewieziony do szpitala. Przez 40 minut pozostałe tramwaje kierowano przez GTR, a rondo Rataje z rondem Starołęka łączyły zastępczaki. Tatra z uszkodzonym kierunkowskazem i pękniętą przednią szybą zjechała do zajezdni.

**29.10.** Poszerzone torowisko na skrócie z ul. Jana Pawła II w Trasę Kórnicką wykołowało pierwszą oś helmuta nr 680 zmierzającego jako **11/4** na Piątkowską. Nie przydał się będący na miejscu Krupp – jako wciągarka posłużyła **6/4** (220+219), która nadjechała z tyłu. Po 23 minutach helmut ewakuował się do zajezdni.

**30.10.** W południe 100 m przed stacją Słowiańska „kitę odwalił” zestaw 144+145 pomykający jako

**15/3** na Sobieskiego. Po 8 minutach zjechał do zajezdni, ale dalszy kwadrans pogotowie techniczne naprawiało zerwaną linkę odciągową przy słupie trakcyjnym. Pozostałe tramwaje kierowano objazdami, a z Mostu Teatralnego na Sobieskiego jeździły 3 zatramwaje.

**30.10.** Parę minut po wznowieniu ruchu, na skrzyżowaniu Grunwaldzkiej i Śniadeckich, zderzyły się mercedes 200 i renault clio. Ranne zostały 3 osoby. Ruch kołowy i tramwajowy był wstrzymany przez 35 minut.

**30.10.** O godzinie 14:36, na złość studentom Politechniki właśnie kończącym zajęcia, z torów wysoczyła **16/5** (184+183), która próbowała skrócić z ul. Jana Pawła II w lewo. Niesprawną zwrotnica spowodowała, że poza torami znalazł się drugi wózek pierwszego wozu i pierwszy drugiego. Wstrzymanie trwało aż do 15:25, gdy uszkodzonymi wagonami (pogięte blachy, zerwane ciągnie) zjechali pracownicy pogotowia technicznego. Do tego czasu tramwaje jadące z ronda Rataje zawracano na pętlę Os. Lecha. Ronda Śródką i Rataje usiłowały łączyć 3 zatramwaje.

**30.10.** Po południu wjeżdżający na przystanek Żeromskiego (w kierunku Wojska Polskiego) MAN nr 1090 (**82/5**) potrafił dziewczynę, która zsunęła się przed maskę pojazdu. Pogotowie zabrało uszkodzoną do szpitala.

#### Rozmaitości

**A** 30.10. po południu z ronda Rataje wyruszył rezerwowo **81/R** (ikarus 1514). Na ul. Piłsudskiego kierowca skręcił w prawo w Inflancką zamiast w lewo. Jeden z pasażerów uświadomił prowadzącego, który wjechał autobusem na trawnik po prawej stronie ulicy i wykonał widowiskowy zawrót w lekkim, acz efektywnym przechyle przegubowca na zewnątrz. Dalej podróż przebiegała planowo, tylko na skrzyżowaniu Piaśnickiej z Chartowem kierowca zasięgnął teatralnym szepciem informacji, jak ma dalej jechać...

**T** Nareszcie oddano do użytku prasę do kół w zajezdni Madalińskiego. Umożliwi ona wymianę obręczy w wagonach niemieckich, dzięki czemu nie powinno być już przestoju tramwajów spowodowanych niemożnością użycia urządzenia.

**T** Czekamy na komisję. Już niebawem, bo po 20.11. poznańskie MPK odwiedzi warszawska komisja dopuszczająca wagony tramwajowe do ruchu liniowego. Miejmy nadzieję, że wizyta ta nie przysporzy naszemu przewoźnikowi kolejnych kłopotów taborowych...

**T** Ciekawostka. Tarcze dachowe „wysokich” numerów linii kursujących w Święto Zmarłych dorabiane były specjalnie od... wzorów posiadanych przez KMPs.

#### Z pamiętnika lakiernika

| numer pojazdu | poprzed. reklama   | obecna reklama | uwagi |
|---------------|--------------------|----------------|-------|
| tramwaje      |                    |                |       |
| 144+145       | barwy MPK          | Panorama       | -     |
| 655           | medias.pl          | Selgros        | -     |
| 676           | barwy frankfurckie | Farby z jeźm   | -     |

Tomasz Albrecht, Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Łukasz Nowicki, Maciej Rudzki

#### Puławy

#### Tabor

**A** Pierwszą ofiarą nowo zakupionych autobusów jelicz L100 stał się stary PR110M o numerze 114.

## Linie

**A** Autobusy MZK w dniach 1.11. i 2.11. kursowały według rozkładu świątecznego. Dodatkowo autobusy pojawiły się na liniach 3, 4, 11, 15, zaś w godzinach 8:00–16:00 wszystkie kursy linii 11 wydłużono do cmentarza komunalnego przy ul. Budowlanych. Linia 2 kursowała jak w sobotę – wszystkie autobusy dojeżdżały do cmentarza komunalnego z pominięciem bramy numer 1 Zakładów Azotowych. Z dniem 1.11. linia 8 została skierowana do Góry Puławskiej, zamiast do ogródków działkowych.

Rafał Tarnawski

## Radom

### Tabor

**A** Do Radomia dotarły trzy ostatnie solarisy Urbino 12. Dostały numery taborowe 858, 859 i 860. Tym samym zakończył się – podpisany w 1997 roku – kontrakt MPK z fabryką z Bolechowa. Przypomnijmy, że początkowo umowa opiewała na 80 pojazdów (35 N4020 i 45 N4016), jednakże w ostatnich miesiącach nowy zarząd MPK ją renegocjował i „stanęło” na tym, że do Radomia przyjedzie tylko 60 autobusów. Ponieważ w międzyczasie zmieniał się „asortyment” wytwarzany w Bolechowie, to ostatecznie do MPK Radom trafiło: 8 N4016: 801–806, 821, 822; 23 N4020: 807–820 oraz 823–831; 9 K4016: 832–840; 3 N4020td: 841–843; 17 SU12: 844–860; oraz dwa autokary turystyczne neoplan transliner.

### Linie

**A** Zakończył się pierwszy etap remontu ul. Kieleckiej (na odcinku od Maratońskiej do Wolanowskiej). Dzięki temu od 30.10. na swoje podstawowe trasy wróciły autobusy kursujące na liniach 5, 12 i K.

Tomasz Szydłowski

## Szczecin

### Tabor

**A** Polickie SPPK wykonało egzekucję jelicza M11-640 oraz ikarusa 160P-747. SPA Dąbie skasowało zaś przegubowego ikarusa 293 z 1983 r. Zanim autobus odjechał na wieczny postój, posłużył jako dawca części i karoserii dla uszkodzonego pogotowia technicznego 287. Obecnie w ruchu został tylko jeden „pełnoletni” wóz – ikarus 280 o numerze 303.

**T** Ciąg dalszy wielkiego cięcia tramwajów skreślonych onegdaj z ewidencji i czekających na wykonanie wyroku śmierci. W ogniu palnika poszły 105N-710 i stare pudło 105Na-779.

**T** Wagon 105N-1047 przeprowadził crash-test używając do tego celu helmuta 916. Wynik eksperymentu? GT6-916 najprawdopodobniej czeka kasacja, a zamiast niego wskrzeszony zostanie wagon 917.

**T** Od 26.10. na linii 8 pojawiły się trójskłady – 105Na 754+750+735 i 752+738+751 oraz 105N2k/2000 785+786+784 i 787+788+783. Solówki 789 i 790 pozostawiono w spokoju, zdarzały się więc okazje do podziwiania trójbulwy obok bulwy solo.

**T** Z okazji Święta Zmarłych zajezdnia Niemierzyn do obsługi linii D8 zestawiała stowiótki 615+617, 601+624, 626+620 i 619+612. Tylko pierwszy z wozów posiada barwy miejskie, zaś wagonów 601, 612 i 619 nie widziano w składach od dobrych kilku lat.

### Linie

**A** ZDITM wreszcie zauważył tłok panujący w autobusach linii 57 i od 21.10. zwiększył częstotliwość kursowania w dni powszednie w godzinach 6–17 z

20 do 15 minut. Przy okazji – zupełnie niepotrzebnie – dołożono jedną brygadę, przez co nadal na pętli Kołłątaja autobusy stoją około 20 minut.

**A** Od 24.10. linia 64 wróciła do Klucza. Przypomnijmy, że 22.04., przy okazji „radosnych” cięć wszystkiego, co się dało, skrócono ją do Podjuch. Jednak teraz częstotliwość kursowania linii jest koszmarna – autobusy pojawiają się na przystankach w bardzo nieregularnych odstępach czasu (w szczycie co 15–20 minut, po szczycie 20–35 minut, w święta 15–40 minut).

**A** 1 listopada na swoją normalną trasę do pętli Rugiańska (z wariantowymi wydłużeniami do Ludowej) powróciła linia 69.

**AT** By ułatwić dojazd do cmentarzy w dniach 26.10.–27.10. wzmocniono linie autobusowe 53, 60, 64, 67, 107, w dniach 30.10.–31.10. – linie 53, 60, 64, 67 oraz uruchomiono dodatkową linię D60. Od 26.10. do 27.10. oraz od 30.10. do 3.11. uruchomiona została linia tramwajowa D8, a linia 2 zamiast do Dworcowej jeździła do Potulickiej. W Święto Zmarłych kursowała specjalna linia F. 1.11. i 2.11. uruchomiono także linie 4, D53, D67 oraz zwiększono częstotliwość kursów linii 8. Tradycyjnie już wysypany żużlem plac znajdujący się pomiędzy ul. Salomei i Emilii Plater zamienił się w dworzec autobusowy, z którego co kilka minut odjeżdżały „dodatki”, a w gotowości stało kilkanaście rezerw i pojazdy pogotowia technicznego. Wzmocnienia pojawiły się na liniach 53, 60, 61, 64, 67, 107. Ostatnim dniem wzmoczonych przewozów był 3.11., gdy zwiększona częstotliwość obowiązywała na liniach 53, 60, 64, 67.

### Z pamiętnika lakiernika

| numer pojazdu | poprzed. reklama               | obecna reklama | uwagi |
|---------------|--------------------------------|----------------|-------|
| tramwaje      |                                |                |       |
| 625           | Szczecinonline.pl, www.szol.pl | barwy zakł.    | -     |
| 766           | Radio Na Fali                  | barwy zakł.    | -     |

Jacek Kalicki, Olaf Skrzymowski

## Świnoujście

### Linie

**A** W dniu 1.11. autobusy linii 5, 7 i 8 kursowały jak w dni robocze. Autobusy pozostałych linii miejscowego ZKM jeździły według rozkładu obowiązującego w dni wolne od pracy.

Bartosz Mazur

## Warszawa

### Tabor

**T** Akcja naklejania nowych numerków taborowych na tramwajach trwa. W ostatnim czasie dostały je następujące składy: 270+265, 306+305, 329+307, 680+631, 692+691, 1100+1101, 1114+1115, 1122+1123, 1146+1147, 1148+1149, 1150+1151, 1162+1163, 1176+1177, 1204+1205, 1276+1275, 1350+1349, 1352+1351, 1366+1365, 1378+1377, 1396+1395, 1428+1427, 1432+1431, 1434+1433, 1438+1437, 1452+1451. Niektóre wozy nowe cyferki posiadają wyłącznie na jasnych częściach swoich reklam, a prawie wszystkie wagony (z wyjątkiem trzech składów) stacjonują w ZET R-3 Mokotów. Kolejną rzeczą godną odnotowania jest fakt, że cyferki naklejane są na reklamach kolorystycznie do nich podobnych. Takie przypadki zdarzają się zarówno na R-1 (105Na 1038+1009 – czarne cyferki na niebieskiej reklamie), na R-3 (105Na 1352+1351 – czerwone

numerki na mieszance kolorów) jak i na R-4 (13N 680+631 – z tyłu jest czerwone na czerwonym!).

**T** W połowie poprzedniego miesiąca do ruchu liniowego powrócił po wypadku mokotowski skład 13N 407+430.

**T** Jest już decyzja dyrekcji o kasacji rozbitego na jednym z zajezdniowych słupów trakcyjnych R-3 Mokotów wagonu 105Nb-1382. Wóz do tej pory „rozszabrowano” znacznie – tak, że praktycznie niewiele z niego zostało...

**T** Mokotowski u-boot 3025 – delikatnie mówiąc – „zasunął” w coś. Od miesiąca stoi na „remontówce”, a teraz jest już prawie gotowy. Nie wymieniono mu całego przodu, aczkolwiek sprezentowano mu nowe reflektory i szybę.

**T** 25.10. z Konstala wróciła stozesnaszka 3024.

### Linie

**A** W związku z zakończeniem robót asfaltowych na skrzyżowaniu al. KEN z ul. Herbsta, od dnia 17.10. od godziny 12:00 przywrócone zostały stałe trasy linii: 179, 206, 318 i 715. Z tego samego powodu dnia 23.10. o godzinie 16:30 udrożniono wyjazd z pętli Ursynów Pld. od strony al. KEN, sprrowadzając tym samym linię 306 na swą stałą trasę.

**A** Z uwagi na montaż klimatyzacji na dachu budynku przy pl. Piłsudskiego od dnia 18.10. od godziny 18:00 do dnia 19.10. do godziny 6:00, wyłączona była z ruchu wschodnia jezdnia pl. Piłsudskiego i odcinek ul. Moliera od Ossolińskich do Trębackiej. W tym okresie autobusy linii 106 i 111 jeździły następującymi trasami:

- linia 106 od Królewskiej ulicami: Krakowskim Przedmieściem – Miodową – Senatorską do tymczasowej pętli na przystanku Pl. Teatralny 02 (powrót z pl. Teatralnego ul. Wierzbowa – pl. Piłsudskiego – Królewską i dalej bez zmian).

- linia 111 – tylko w kierunku pętli Esperanto – od skrzyżowania Krakowskie Przedmieście / Królewska ul. Krakowskim Przedmieściem – Miodową – Senatorską i dalej stałą trasą.

**A** Przez trzy kolejne noce od 18.10. do 21.10. na północnej jezdni ul. Obozowej (na odcinku od ul. Wawrzyszewskiej do wjazdu na al. Prymasa Tysiąclecia) prowadzono prace modernizacyjne. Dlatego też autobusy linii 603 jadące w kierunku Chomiczówki zostały skierowane na trasę objazdową, przebiegającą od skrzyżowania Górczewska / Płocka ulicami: Górczewska – al. Prymasa Tysiąclecia – Obozową i dalej stałą trasą.

**A** Automobilklub Polski był organizatorem odbywającego się 20.10. w Warszawie 28. Rajdu Warszawskiego. Od godziny 9:00 do 17:00 zamknięto ul.: Zdziarską, Kały Grodzkie, Berensona, Ostródką i Mochtyńską. W tym czasie trasa autobusów linii 132 skrócona była do przystanku Głębocka 02 na ul. Berensona. Powrót w kierunku pętli Targówek następował bezpośrednio ul. Głębocką.

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**.

Jednocześnie linię **134** od skrzyżowania Łabiszyńska / Toruńska skierowano na trasę objazdową ul.: Łabiszyńska – Kopijników – Białolecką (przez most nad Kanalem Żerańskim) – Płochocińską do ul. Kobiałka i dalej stałą trasą.

**A** Na wniosek Urzędu Gminy Warszawa-Rembertów od dnia 21.10. zmieniony został przebieg trasy linii **327**. Autobusy wycofano z ul. Żołnierskiej, tak więc nowa trasa wygląda następująco: Szatkowników – Cyrulików – al. gen. Chruściela – Strażacka – Chełmżyńska – Marsa – Płowiecka – Grochowska – rondo Wiatraczna – Grochowska – Wiatraczna (powrót: Wiatraczna – Grochowska – Płowiecka).

**A** Zakończono remont wiaduktu na ul. Sienkiewicza w Piasecznie. Od dnia 22.10. autobusy linii **727** zostały wycofane z przygotowanej na okoliczność remontu trasy objazdowej. Jednak prowadzone w dalszym ciągu roboty drogowe na ul. Sienkiewicza (Wojska Polskiego – Nadarzyńska) uniemożliwiły powrót autobusów na stałą trasę. Kursują one teraz:

- w kierunku Warszawy od skrzyżowania Sienkiewicza / Gerbera ul. Gerbera – rondo Solidarności – Kilińskiego i dalej bez zmian;
- w kierunku Głuskowa od skrzyżowania Puławska / Jana Pawła II ul.: Jana Pawła II – Wojska Polskiego – Sienkiewicza i dalej stałą trasą.

**A** Zmienione trasy przejazdu obowiązywały linie: **110**, **708**, **712** i **726** podczas awarii sieci wodociągowej w ul. Arkuszowej (od 24.10. od godziny 13:00 do 26.10. do północy). Zmiany wyglądały następująco:

- linia **110** – utrzymano wprowadzoną dnia 14.10. trasę objazdową w kierunku Bramy Zachodniej Cmentarza Północnego; od skrzyżowania Wólczyńska / Arkuszowa autobusy jechały ul.: Wólczyńska – Oplotek – Palisadową – podjazd do Bramy Głównej Cmentarza Północnego – Wóycickiego – podjazd do Bramy Południowej Cmentarza Północnego – Wólczyńska – Estrady i dalej stałą trasą. Powyższa trasa objazdowa obowiązywała również w kierunku pętli Pl. Wilsona;
- linie **708** i **726** – od skrzyżowania Wólczyńska / Arkuszowa poprowadzono ul.: Wólczyńska (bez podjazdów do Bramy Głównej i Bramy Południowej Cmentarza Północnego) – Estrady – 3-go Maja w miejscowości Mościska – i dalej bez zmian;
- linia **712** – od skrzyżowania Wólczyńska / Arkuszowa ul.: Wólczyńska (bez podjazdów do Bramy Głównej i Bramy Południowej Cmentarza Północnego) – Estrady – Ekologiczną w miejscowości Kludyn i dalej stałą trasą).

**A** W czasie meczu piłkarskiego pomiędzy Legią a Widzewem dnia 25.10. w godzinach 21:30–22:30 wszystkie linie autobusowe zostały wycofane z ul.: Łazienkowskiej (łącznie z pętlą Torwar), Mysliwieckiej oraz Szwoleżerów i skierowane na następującą trasę objazdową:

- linia **107** od ul. Kruczej kursowała w obu kierunkach: Piękną – pl. Konstytucji – Waryńskiego – r. Jazdy Polskiej – al. Armii Ludowej – Czerniakowską i dalej stałą trasą;
- linie **108** i **162** od skrzyżowania Ludna / Kruczkowskiego: Ludną – Solec – Czerniakowską i dalej bez zmian;
- linie **155** i **171** od skrzyżowania Rozbrat / Górnośląska: Górnośląską do tymczasowego krańca na przystanku Koźmińska 01 (powrót: Górnośląską – Czerniakowską – Ludną i dalej bez zmian);
- linia **159** od ul. Koszykowej w obu kierunkach: pl.

Konstytucji – Waryńskiego – r. Jazdy Polskiej – al. Armii Ludowej – Czerniakowską i dalej stałą trasą.

**A** W „gorącym”, świątecznym okresie od 26.10. do 11.11. zmieniony został charakter przystanków Spółdzielnia Noma 01 i 02 – dla linii: **137**, **183**, **722** i **803** – z warunkowych na stałe (dojazd do cmentarza w Marysinie Wawerskim).

**A** W trakcie trwania 24. Maratonu Warszawskiego w dniu 26.10. w godzinach 16:00–22:00 wyłączone z ruchu ul.: Moliera, Wierzbową oraz plac Piłsudskiego. Linie **106** i **111** obowiązywały poniższe trasy zastępcze:

- linia **106** od ul. Królewskiej kursowała w obu kierunkach Marszałkowską – Świętokrzyską do pętli Emilii Plater (postój na przystanku Emilii Plater 04 – razem z linią **504**);
- linia **111** jeździła w obu kierunkach Senatorską – pl. Teatralnym – Senatorską – Miodową – Krakowskim Przedmieściem i dalej bez zmian.

**A** W związku z włączeniem gminy Wesola w granice administracyjne miasta stołecznego Warszawy z dniem 27.10. wprowadzono następujące zmiany w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w tym rejonie:

- uruchomiono linię zwykłą **173**; kursuje ona przez cały tydzień na trasie: Warszawa Marysin – Korkowa – Wspólna – Niemcewicz – I Praskiego Pułku – Armii Krajowej – Sulejówek: Moraczewskiego – al. Piłsudskiego – Warszawa: al. Piłsudskiego – Jana Pawła II – zawrotka na rondzie – Jana Pawła II – Stara Miłosna (powrót bezpośrednio Jana Pawła II) – dotychczas na identycznej trasie w wybranych kursach jeździła linia podmiejska **803**. Teraz dodatkowo uruchomiony został nowy zespół przystankowy Drobierska w al. Piłsudskiego. Linię obsługuje jedna brygada całodzienna z zajezdni MZA Ostrobramska. Co ciekawe, rozkład dnia powszedniego i świątecznego są prawie identyczne. Linia kursuje codziennie co około 70 minut.
- od dnia 27.10. linia **803** kursuje jedynie w dni powszednie co około 70 minut na podstawowej trasie: Warszawa: Marysin – Korkowa – Wspólna – Niemcewicz – I Praskiego Pułku – Armii Krajowej – Sulejówek: Moraczewskiego – al. Piłsudskiego – Paderewskiego – Szkolna (powrót: Szkolna – Paderewskiego – Grabskiego – Dworcowa – Żeromskiego – Paderewskiego). Obsługę zapewnia – tak jak dotychczas – jedna brygada całodzienna z zajezdni MZA Ostrobramska.
- od dnia 27.10. linia **704** jeździ tylko na podstawowej trasie: Warszawa: Wiatraczna – Grochowska – (powrót: Grochowska – rondo Wiatraczna – Grochowska – Wiatraczna) – Płowiecka – Bronisława Czecha – Trakt Brzeski – Sulejówek: szosa brzeska – Konik Nowy: szosa brzeska – halinowska droga – Hipolitów: Warszawska – PKP Halinów. Linię obsługują dwie brygady całodziennie i jedna szczytowa – w dzień powszedni oraz dwie całodziennie – w dzień świąteczny (wszystkie z zajezdni MZA Ostrobramska).
- od dnia 28.10. z linii **704** wydzielono nową linię przyspieszoną **402**, która kursuje tylko w dni powszednie w godzinach szczytu co 35–42 minuty na trasie: Wiatraczna – Grochowska – (powrót: Grochowska – rondo Wiatraczna – Grochowska – Wiatraczna) – Płowiecka – Bronisława Czecha – Trakt Brzeski – Jana Pawła II – zawrotka na rondzie – Jana Pawła II – Stara Miłosna (powrót bezpośrednio Jana Pawła II). Nową linię obsługu-

ją dwie brygady szczytowe z zajezdni MZA Ostrobramska.

Zauważmy, że włączeniu do Warszawy gminy Wesola nie towarzyszyła zmiana nazw ulic dublujących się. W ten sposób pod tą samą nazwą kryje się w Warszawie kilka zespołów przystanków, np.: Niemcewicz i Chodkiewiczca. Przesunięcie granic Warszawy spowodowało także rozszerzenie na wschód strefy miejskiej linii: **704**, **722** i **803**. Z kolei linie miejskie: **137**, **183** i **601** przestały wyjeżdżać poza granice miasta.

**A** Prace związane z przebudową ronda Zesłańców Syberyjskich spowodowały, że w noc z 28/29.10. i 29/30.10. autobusy linii **605** jadące w kierunku pętli Ursus-Niedźwiadek, były kierowane na trasę objazdową: od przystanku Dw. Zachodni 04 przez tymczasową zawrotkę w pasie dzielącym jezdnie Al. Jerozolimskich, a następnie jezdnią wschodnią Al. Jerozolimskich – ul. Grzymały-Sokołowskiego – ul. Szczęśliwicką do ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. i dalej stałą trasą. Na trasie objazdowej dla tej linii obowiązywał tylko przystanek „na żądanie” Szczęśliwicka 04.

**AT** Spodziewana zwiększona liczba pasażerów dojeżdżających do cmentarzy w dniach 26–27.10. uwarunkowała zasilenie w godzinach 8:00–16:00 linii przejeżdżających w pobliżu cmentarzy. Ze zdwojoną częstotliwością kursowały linie: **29**, **127**, **169**, **170**, **409** i **500**, natomiast linia **181** jeździła nawet co 6–7 minut (podstawowa częstotliwość kursowania tej linii wynosi 20 minut). Na brygadach zasilających można było zaobserwować „ciekawostki”: wozy z zajezdni na co dzień nie obsługujących ww. linii. I tak:

- na linii **127** pojawiła się jedna brygada z zajezdni MZA Redutowa;
- na linii **169** jeździły wozy z zajezdni MZA Ostrobramska;
- na linii **170** kursowały autobusy z zajezdni MZA Redutowa i Ostrobramska;
- na linii **181** można było spotkać jedyną brygadę z zajezdni MZA Woronicza;
- na linii **409** pojawiły się brygady z zajezdni MZA Chełmska oraz jedna z Redutowej;
- na linii **500** kursowały autobusy z zajezdni MZA Woronicza.

#### Magazyn 995

**26.10.** Około godziny 21:50 praski 116Na-3003 potrafił ze skutkiem śmiertelnym dwóch mężczyzn przekraczających torowisko w niedozwolonym miejscu. Wszystko stało się w Alejach Jerozolimskich (tuż za pl. Starynkiewicza na wysokości przystanku w kierunku Pragi), kiedy to owi mężczyźni wybiegli z innego tramwaju wprost pod stoszesnastkę. Jeden z nich niefortunnie wpadł pod wagon ginąc na miejscu, drugi zaś odbił się od wozu i w stanie krytycznym został przewieziony do szpitala, gdzie wkrótce zmarł. Tramwaje przez blisko dwie godziny zawracano na awaryjnej pętli pl. Starynkiewicza.

**28.11.** Nad Warszawą hulała wichura, która przysporzyła strat również komunikacji miejskiej. Około godziny 9:20 na ul. Filtrowej na sieci trakcyjnej zawisła sporych rozmiarów gałąź. W korku utknęło ponad 10 składów, przeszkodę zaś musieli usunąć sieciowcy. Tuż po godzinie 13:00 drzewo spadło także na torowisko pętli Kaweczynska. Na szczęście dźwig tramwajowy bardzo sprawnie je usunął. Rano na moście Grota-Roweckiego w poprzek wszystkich czterech pasów „wyłożył się” TIR ze styropianem. Utworzył się niemal kilkukilometrowy korek. Sporo kursujących tamtędy linii autobusowych miało wielominutowe opóźnienia. Na ul. Kłobuckiej

wichura zerwała linie energetyczne wysokiego napięcia, które leżały na jezdni – zaowocowało to wycofaniem autobusów z tej ulicy. W powietrzu uświadczyc można było blachy zerwane z wielkopłytych bloków, wywrócone zostały znaki drogowe oraz sygnalizatory światła ulicznych.

**28.10.** Na ul. Nowoursynowskiej polonez czołowo zderzył się z jelczem 4341 linii 141. Auto nadawało się tylko do kasacji, zaś jego kierowcę w stanie ciężkim odwieziono do szpitala. Autobus ma zniszczoną większą część przodu.

**30.10.** Przed godziną 21:10 na wiadukcie Trasy W-Z (wjazd na most Śląsko-Dąbrowski) jadący z nadmierną prędkością 140 km/h nissan wypadł z trasy i uderzył w betonowe zapory zabezpieczające przed spadnięciem z wiaduktu. Wszystko może i skończyłoby się szczęśliwie, gdyby nie to, że samochód wgniół w rzeczony zaporę starsza kobietę, którą siła uderzenia zrzuciła w dół z wiaduktu. Po odbiciu od zapor samochód wykonał w powietrzu obrót o 180 stopni, po czym uderzył w słup trakcji tramwajowej. Fakt ten spowodował zanik napięcia w sieci trakcyjnej, a zatrzymanie ruchu trwało około godziny. Linie 13, 23, 26 i 32 kierowano na trasy objazdowe. Na moście natomiast wprowadzono ruch wahadłowy. Młody kierowca samochodu przeżył – w stanie bardzo ciężkim odwieziono go do szpitala, kobieta – niestety – wypadku nie przeżyła.

**31.10.** Około godziny 19:30 pod Hotelem Forum (samo centrum miasta) znaleziono podejrzany pakunek. Policja natychmiast zamknęła dla ruchu kołowego Al. Jerozolimskie. Spotęgowało to tylko panujące tego dnia korki. Wkrótce wyłączono też ruch tramwajowy. Linie tamtędy kursujące (7, 8, 9, 12, 22, 24 i 25) kierowano na objazdy w godzinach 20:00–20:40. Na czas „odstrzału” podejrzanej torby planowano też wstrzymać ruch na ul. Marszałkowskiej. Na szczęście do tego nie doszło, ponieważ wtedy nastąpiłby całkowity paraliż miasta. Oczywiście był to fałszywy alarm i żadnej bomby nie znaleziono...

### Rozmaitości

**T** Niedawno cała Polska żyła kampanią wyborczą. W dniach 20.10. i 22.10. kandydat Platformy Obywatelskiej na fotel prezydenta Warszawy – Andrzej Olechowski – wynajął historyczny wagon N<sub>1</sub>-607 i jeżdżąc nim po mieście, promował swoją osobę.

**T** W dniu 29.10. na linii 23 ponownie zagościł skład typu 13N. Tym razem na brygadzie drugiej jeździł skład 230+231.

### Z pamiętnika lakiernika

| numer pojazdu   | poprzed. reklama    | obecna reklama      | uwagi    |
|-----------------|---------------------|---------------------|----------|
| <b>autobusy</b> |                     |                     |          |
| 8513            | TVN 24 – Aster City | TP S.A.             | naklejka |
| <b>tramwaje</b> |                     |                     |          |
| 1112+1113       | barwy zakł.         | McDonald's          | -        |
| 1206+1207       | barwy zakł.         | Ehinacea Ratiopharm | -        |
| 1240+1239       | barwy zakł.         | Ehinacea Ratiopharm | -        |
| 1244+1243       | podkład reklamowy   | barwy zakł.         | -        |

### Z notatnika mechanika

| numer pojazdu   | typ pojazdu | koniec napr. | rodzaj naprawy |
|-----------------|-------------|--------------|----------------|
| <b>autobusy</b> |             |              |                |
| 4290            | 120M        | 22.10.       | NB             |
| 4489            | 120MM       | 21.10.       | NC             |
| 6414            | 260.73A     | 16.10.       | NC             |
| <b>tramwaje</b> |             |              |                |
| 412+269         | 13N         | 21.10.       | NG1            |
| 742+761         | 13N         | 29.10.       | NG1            |
| 1180+1181       | 105Na       | 22.10.       | NG2            |
| 1306+1305       | 105Na       | 28.10.       | NG2            |
| 1414+1413       | 105Nf       | 21.10.       | NG2            |

Grzegorz W. Fedoryński, Tomasz Igielski,  
Krzysztof Lipnik, Tomasz Kaczmarek,  
Mariusz Mazek

## Wrocław

### Tabor

**T** Populacja 105N stale się zmniejsza. Od 29.10., kiedy to zestaw 2524+2523 dotoczył po NG do grona 105Na, ten wymierający gatunek reprezentują już tylko składy: 2218+2219, 2239+2215, 2290+2291, 2520+2519 i 2522+2521.

### Linie

**AT** Organizacja komunikacji w dniach 26.10.–3.11. (za komunikatem MPK). Komunikacja autobusowa – uruchomiono dodatkowe linie:

**EX** (Osobowice – Cmentarz Grabiszyński) – opłata jak za linię zwykłą

**318** (Pl. Kromera – Osobowice)

**322** (Grabiszyńska – Osobowice)

**323** (Pracze Odrzańskie – Leśnica)

**331** (Kiełczów – Osobowice)

**334** (Buforowa – Grabiszyńska)

**335** (Kozanów – Osobowice)

**340** (Nowy Dwór – Osobowice)

**341** (Pawłowice – Osobowice)

W dniach 26, 27, 31.10. kursowała linia **EX** co 30 minut. 1.11. linie **322** i **340** kursowały co 10 minut. Linie **323**, **331**, **334**, **335**, **341**, **EX** co 15 minut. Linie **318** i **340** co 30 minut. Pozostałe linie autobusowe kursowały według rozkładów jazdy obowiązujących w sobotę. Linia **146** została skierowana od ul. Świeradowskiej do pętli linii **145** przy ul. Buforowej. Linie **K**, **118**, **142** w kierunku ul. Osobowickiej pojechały od ul. Broniewskiego przez ul. Bałtycką – Jugosłowiańską – Łużycką. Linia **N** co drugi kurs w godzinach 08:00–19:00 wykonała do cmentarza przy ul. Kiełczowskiej. 2.11. linia **EX** kursowała co 15 minut (w godzinach 9:00–17:00) oraz co 30 minut (w godzinach 17:00–20:00) Pozostałe linie autobusowe kursowały rozkładów jazdy obowiązujących w dzień roboczy. Komunikacja tramwajowa – zostały uruchomione dodatkowe linie:

**E1** Grabiszyńska – Osobowice

**E2** Krzyki – Osobowice

**E3** Sępólno – Osobowice

**E4** Pl. Powstańców Wielkopolskich – Osobowice

**E5** Biskupin – Osobowice

**E6** Grabiszyńska – Sępólno

**E7** Grabiszyńska – Pilczyce

**E8** Tarnogaj – Osobowice

**E9** Grabiszyńska – Pl. Wróblewskiego

W dniach 26 i 27.10. co 10 minut kursowała linia **E1**. 28, 29, 30.10. linia **E4** kursowała co 12–15 minut. 31.10. kursowała linia **E1** co 12–15 minut. 1.11. z dziesięciominutową częstotliwością kursowały linie: **14**, **24**, **E1**, **E2**, **E3**, **E4**, **E5**, **E6**, **E7** oraz **E8**. Li-

nia **E9** kursowała co 20 minut, pozostałe tramwaje według sobotnich rozkładów jazdy. Na czas wprowadzenia jednego kierunku jazdy na moście Trzebnickim linie **1**, **7**, **21** w kierunku centrum pojechały przez ul. Bałtycką – Reymonta – pl. Staszica – pl. Powstańców Wielkopolskich. 2.11 linie **E1**, **E3**, **E6** kursowały co 20 minut, a **E4** co 10 minut. 3.11 kursowała linia **E4** co 20 minut.

Wojciech Gąsior

## Zielona Góra

### Tabor

**A** Ogłoszony we wrześniu przetarg na dostawę nowych niskopodłogowych autobusów wygrał MAN. W końcu października do miasta dotarło pięć nowych autobusów, z czego dwa to NL222 (otrzymały one numery boczne 206 i 207), a trzy to NL223 (numery 208, 209 i 210). Od 24.10. autobusy obsługują linie **14**, **20**, **23**, **27** i **37**. Oprócz pierwszej i ostatniej wymienionej linii, na pozostałych liniach pojazdy niskopodłogowe miały swój debiut.

### Linie

**A** Od 1.10. po wakacyjnej przerwie na trasę wróciła „studencka” **siódemka** (łączy ona obiekty Uniwersytetu Zielonogórskiego). Jednak z uwagi na dość niską frekwencję do obsługi tej linii, zamiast jelczy, MZK skierowało minibusy Kapena City. Jest to już czwarta linia w mieście obsługiwana przez te pojazdy. Dotychczas minibusy Kapena City spotkać można było na liniach: **4**, **6** i nocnej **B**.

Borys Karwan, Sebastian Staschiok

## Przystanek

**WYDAWCA:** Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,  
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań

**ADRES REDAKCJI:** ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań

**E-MAIL REDAKCJI:** przystanek@o2.pl

### REDAKTOR NACZELNY:

Adam Konieczka, tel. 504-398-490

### ZASTĘPCA REDAKTORA NACZELNEGO:

Jarosław Girstun

### ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

Adam Białas, Tomasz Gieżyński

### STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

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

### REDAKTOR DZIAŁU POZNAŃSKIEGO:

Adam Konieczka (ad-ko@o2.pl)

### STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

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

### REDAKTOR DZIAŁU SZCZECIŃSKIEGO:

Olaf Skrzykowski (bremen@o2.pl)

### STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Jacek Kalicki, Magdalena Murawska

### REDAKTOR DZIAŁU WARSZAWSKIEGO:

Krzysztof Lipnik (lipton44@poczta.onet.pl)

### STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Grzegorz Fedoryński, Tomasz Kaczmarek, Mariusz Mazek

### KOREKTA STYLISTYCZNA:

Ziemowit Cabanek

### EDYCJA STRON WWW:

Piotr Buczkowski

### SKŁAD:

Adam Konieczka

### DRUK:

Studio-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.