

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 25 (25)
31 grudnia 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Częstochowa

Pasażer poinformowany?

Swego czasu jeden z kolegów snuł na łamach *Przystanku* rozważania na temat wyprzedzania się składów tramwajowych na Kucelinie i ewentualnej informacji dla pasażerów, a raczej jej braku. Informacja taka jednak istniała przez ponad rok – od września 2001 począwszy, w formie tabliczki z godzinami odjazdów zawieszanej na przystanku przy torze wewnętrznym. Choć wyglądem nie różniła się od wydruków na pozostałych przystankach, żadna w tym załuga MPK, jako że umieścił ją tam znany redakcji miłośnik, a ekipy MPK do końca – do poki jej nie zdemolowano – nie zorientowały się. Jednak po wspomnianym wyżej tekście pracownicy Działu Organizacji Ruchu postanowili okazać dobrą wolę wobec pasażera (oby tak częściej!) i zawiesili rozkłady na przystankach przy obu peronach, przy czym kursy wykonywane z toru wewnętrznego oznaczono literą „W”. Można było wprawdzie wprowadzić w komputerze dodatkową trasę, fikcyjnie wykonywaną z toru zewnętrznego przez wewnętrzny – wówczas na przystanku zewnętrznym wydrukowane byłyby wszystkie kursy (przy czym „wewnętrzne” z jakimś oznaczeniem), a na wewnętrznym tylko te nieliczne tamtędy przejeżdżające. Jest to jednak kwestia przyjętej koncepcji i najważniejszego – chwalebne dla MPK – faktu nie zmienia. Ciekawe jednak, że nie oznaczono dwóch wjazdów sobotnich, które mają miejsce jeszcze od poprzedniego rozkładu.

Historia „nowożytnych” (bo dawniej też bywały) wjazdów na tor wewnętrzny rozpoczęła się zgrzytami – w roku 1998 zaplanowano takie mijanki przez pomyłkę (choć tor był zdemontowany). Analogiczna sytuacja miała miejsce w lutym 2001 roku. Tor nadawał się do przejazdu, brakowało jednak chodnika dla pasażerów. W obu przypadkach rozkłady w pośpiechu i oczywiście potajemnie, bez zmiany daty, modyfikowano. Jednak już dwa miesiące później mijanki weszły w życie na stałe, przy czym zastosowano je nie tylko przy okazji rzeczywistych wyprzedzeń, lecz także dla zapewnienia spokoju motorniczym odbywającym przerwę posiłkową. Niezależnie ręcznego przekładania zwrotnicy przeważały – tramwajarze woleli w czasie posiłku „podciągać” na zewnętrznym torze i już w grudniu wiele z tych wjazdów anulowano. Obecnie znów jest ich nieco więcej niż jest to konieczne. Organizacja ta została przeprowadzona profesjonalnie. Tramwajowe „teczuszki” z dokumentami i rozkła-

dami zawierają między innymi całodzienny wykaz postojów na Kucelinie z opisem toru i przyczyną jego zmiany, jeśli jest wewnętrzny. Teraz na wiedzę taką zasłużyli także pasażerowie.

Rafał Lamch

Gdynia

Krótką historia jednego saurera

Trolejbusy saurer 4TIIIM zostały wyprodukowane w 1957 roku przez firmy Saurer, SWP, SWS, i R&J w liczbie 12 sztuk dla szwajcarskiego miasta St. Gallen. W tym samym roku firmy R&J i Hess wykonały dwie doczepy MOSG/FFA; 14 lat później wyprodukowano kolejnych 6 doczep. W 1992 roku wszystkie trolejbusy i doczepy trafiły do Warszawy, gdzie do końca 1995 obsługiwały linię 51 do Piaseczna. Trolejbusy nosiły oznaczenia taborowe T005”, T010”, T011”, T013”, T014”, T016”, T018”, T019”, T030”, T031” i T036”. Dwunasty wóz posłużył jako skład części zamiennych i nie otrzymał oznaczenia taborowego, zaś doczepom przyznano numerację P001–P008. Zawieszenie kursowania linii i brak decyzji w sprawie dalszych jej losów zawoocowały pięcioletnim postojem wszystkich pojazdów pod chmurką. Szwajcarska solidność przetrwała ciężką próbę i gdy w 2000 roku zapadła formalna decyzja o rezygnacji z trakcji trolejbusowej, saurery przedstawiały znacznie lepszy stan, niż odstawione obok jelicze. Wszystkie „szwajcary” zostały sprzedane bądź przekazane organizacjom zajmującym się gromadzeniem zabytków techniki. Pomysł sprowadzenia jednego saurera do Gdyni i ewentualnego remontu pojawił się wiosną 2001 roku, wraz z powstaniem Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej Vetra. Początkowo przyszłość idei rokowała pomyślnie zakończenie. Załatwiono sprawy formalne z MZA Warszawa, a jednak wszystko dosyć szybko rozbiło się o kwestię pokrycia kosztów transportu. Sytuacja okazała się wręcz beznadziejna.

Aż tu nagle, pod koniec lipca, ni z gruszki, ni z pietruszki Przedsiębiorstwo Naprawy Taboru Komunikacji Miejskiej Trobus na własny koszt sprowadziło dwa saurery (T010” i T014”, ex-St. Gallen 122 i 128) oraz jedną przyczepkę (P001 ex-337), wprowadzając miłośników w niemałe zdumienie. Idea remontu wozów ożyła, odbyła się nawet prezentacja saurerów dla Zarządu Komunikacji Miejskiej, po czym znów – między innymi z powodu nikłego zainteresowania – ucichła. Ukazało się jedy-

nie kilka artykułów w lokalnej prasie.

Grudzień 2001 roku przyniósł dobrą nowinę: Trobus z braku pilniejszych działań obiecał zająć się remontem pojazdów. Na początku stycznia następnego roku rozpoczęto remont T014”. Po około trzech tygodniach intensywnych robót tempo naprawy gwałtownie zmalało i saurer stał rozbebeoszony w hali Trobusu przez kolejnych kilka miesięcy. W międzyczasie do Gdyni Przybyły kolejne „szwajcary”, tym razem własność miłośników niemieckich – T011” i P 006”. W połowie czerwca prace szczęśliwie nabrały rozpędu i w dosyć szybkim tempie złożono T014” w jedną całość i uruchomiono.

Wstał upragniony dzionek 28 czerwca 2002 roku. Odbyła się pierwsza jazda próbna wyremontowanego saurera po terenie zajezdni. Już podczas owego krótkiego przejazdu pojazd wywarł doskonałe wrażenie na publiczności – pracownikach Trobusu i Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej. Kolejna, równie spontaniczna jazda po zajezdni odbyła się 2 lipca. Po załatwieniu formalności rejestracyjnych i ubezpieczenia oraz „dopieszczeniu” wszelkich szczegółów, w dniu 4 lipca saurer po raz pierwszy wyjechał na ulicę. Wpierw dzielnie pokonał trasę do pętli Cisowa SKM (przez Warszawską i Owsianą), by następnie Chyłońską i 10 lutego dojechać na plac Kaszubski i stamtąd powrócić do zajezdni. W skromnie skrojonej „imprezie” uczestniczyło sporo osób z ZKM-u, w tym dyrektor Olgierd Wyszomirski, ale podczas jazdy wyszła na jaw drobna usterka – wibracje silnika trakcyjnego. W kolejny próbny przejazd 8 lipca wozik wybrał się do Orłowa, potem trafił do warsztatu celem usunięcia wibracji silnika. Efekty naprawy sprawdzono już 17 lipca, znów podczas wypadu do Orłowa.

W owym czasie pojawiło się kilka planów znalezienia służby dla „szwajcara”. Wśród nich znalazły się pomysły obsłużenia brygady linii 21 składem saurer plus doczepka lub zorganizowania bezpłatnej hipermarketowej linii trolejbusowej do jednego z gdyńskich centrów handlowych. Z planów nic nie wyszło, bo zainteresowanie władz znów było nikłe. W efekcie saurer trafił do hali, a potem z powodu braku miejsca pod bramę Trobusu.

Świąteczko w tunelu pojawiło się w 10 rocznicę powstania gdyńskiego ZKM-u. Podczas obchodów jubileuszu saurer po raz pierwszy został udostępniony szerszej publiczności. 1 października jeździł na bezpłatnej linii Dw. PKP – Węzeł F. Cegielskiej w takcie teoretycznie 40-minutowym. Teoretycznie, bo frekwencja przeszła najśmielsze oczekiwania. Na tej samej bezpłatnej linii saurer pojawił się

ponownie w sobotę, 5 października; tym razem jeździł co godzinę. Podczas obu imprez ZKM ufundował dla pasażerów pojazdu upominki: puzzle przedstawiające Trollino 12 na ulicy Świętojańskiej, kartonowe modele autobusów i trolejbusów do samodzielnego sklejania, długopisy reklamowe ZKM oraz cukierki.

Każdy wie, że historia figle płata. Mimo entuzjazmu pasażerów saurer znowu trafił na „swoje” miejsce: ze względu na warunki pogodowe przebywa teraz w hali Trobusu. Póki co właścicielem zarówno wyremontowanego trolejbusu, jak i oczekującego na remont drugiego trajtka oraz doczepy jest Trobus. Wszystkie pojazdy znajdują się w ofercie handlowej przedsiębiorstwa i jeżeli tylko ktoś dysponuje odpowiednią gotówką, może stać się ich właścicielem. Niestety, mimo dużej popularności wozu, żadna instytucja nie jest skłonna wziąć na swe barki ciężaru sfinansowania zakupu trolejbusu, czym być może zjednałaby sobie równie wielką sympatię. Przyszłość zabytku rysuje się nie najlepiej, nic przecież nie stoi na przeszkodzie, by nabył go ktoś spoza Gdyni, a nawet spoza naszego kraju. Co prawda, dotąd nikt nie wykazał wielkiej chęci zakupu pojazdu, który na gwałt korzysta z wszelkich możliwych okazji, by choć na chwilę wyrwać się z zajezdni i zwiedzić coraz to nowe zakamarki tej największej w Polsce sieci.

Okazją do dłuższej i nieco bardziej urozmaiconej wycieczki po Gdyni stał się dzień 23 listopada, kiedy to po raz pierwszy saurer miał oddać się we władanie swym największym wielbicielom: miłośnikom komunikacji miejskiej z całej Polski. Jak się okazało, początkowe obawy organizatorów o zbyt niską frekwencję i celowe przecieki informacyjne na zewnątrz rozkręciły niesamowitą akcję reklamową w mediach tak, że strach przed pustkami przerodził się w niepokój dokładnie przeciwny: czy aby wszyscy uczestnicy pomieszczą się do małego trolejbusu. Niepokój najwidoczniej dał się we znaki i głównemu uczestnikowi imprezy. Mając jeszcze w pamięci wielkie tłumy z dziesięciolecia ZKM-u, symulował zwarcie w obwodzie głównym i za nic nie chciał opuścić terenu zajezdni. W końcu udało się go przekonać i po rozwiązaniu jeszcze kłopotu natury formalnej (zapodział się gdzieś dowód rejestracyjny), dokładnie z godzinnym opóźnieniem główny bohater zjawił się pod dworcem głównym, zapraszając do swego wnętrza fanów. Było ich około pięćdziesięciu.

No i się zaczęło... Na pierwszy ogień poszła najdłuższa linia – do Sopotu, skąd po krótkim postoju przemieściliśmy się z kilkoma fotostopami po drodze na drugi kraniec sieci – na pętlę Cisowa SKM. Tu miała nastąpić najbardziej oczekiwana atrakcja imprezy. Większość uczestników opuściła pojazd i wycelowała weń wszelki możliwy sprzęt do utrwalania obrazu. Obsługa spokojnie opuściła pałąki, kierowca zmienił położenie magicznej pomarańczowej dźwigni pod pulpitem, dał jazdę i... ku zadowoleniu miłośników i niematemu zdziwieniu większości gapiów, nasz bohaterski saurer zaczął zwolna sunąć przed siebie, czerpiąc energię wyłącznie z akumulatorów. Punkt programu, który budził największe wątpliwości i obawy tak organizatorów jak i uczestników zakończył się pełnym sukcesem. Trolejbus zdołał bez problemu przejechać bez zewnętrznego zasilania ponad 100 m. Nie była to jedyna miła niespodzianka, jaka spotkała uczestników na tej pętli. Otrzymałmy bowiem od ZKM-u upominki podobne do tych, jakich uświadczyli pasażerowie październi-

kowych przejazdów.

Dalsza trasa znowu wiązała się z używaniem zasilania autonomicznego: najpierw przy prawoskręcie z Owsianej w Morską, podczas drogi na pętlę Sibeliusa, a zaraz potem przy skręcaniu z Morskiej w Kartuską gdy kierowaliśmy się do Pustek Cisowskich. W drodze powrotnej daliśmy wychnąć akumulatorom, pokonując skrzyżowanie Kartuska / Morska na wprost. Dalsza trasa wiodła w kierunku pętli Karwiny Euromarket. Korzystając z postoju na przystanku przy Dworcu PKP część uczestników pożegnała imprezę i od tej pory nasz trolejbus zaczął się wyraźnie wyludniać, gubiąc kolejnych uczestników na przystankach. Po Karwinach znowu nastąpił powrót do centrum, po czym skierowaliśmy się na ostatnią już tego dnia pętlę – Stocznia Gdynia, skąd udaliśmy się już prosto do zajezdni na Redłowie.

Tak dobiegła końca impreza, którą mimo niezrealizowania całego zamierzonego programu (głównie przejazdu ulicą Dworcową) i małego poślizgu na starcie, należy chyba zaliczyć do udanych. Dziękujemy za pomoc w zorganizowaniu imprezy Trobusowi, Przedsiębiorstwu Komunikacji Trolejbusowej oraz Zarządowi Komunikacji Miejskiej. Specjalne podziękowania składamy pracownikom Trobusu za dzielną i skuteczną walkę z himerami naszego trolejbusu, a w szczególności panu Jarosławowi Dombrowskiemu, bo to w dużej mierze dzięki jego darrowi przekonywania saurer zrozumiał, że wobec przyjazdu tak licznej grupy wielbicieli, nie ma innego wyjścia, jak ruszyć się z zajezdni, cieszyć swym widokiem, dostarczając wszystkim rozkoszy jazdy.

Mikołaj Bartłomiejczyk, Jarosław Girstun

Łódź

Wagony sanitarne i... karawan

Łódzkie tramwaje na ulice miasta po raz pierwszy wyjechały w grudniu 1898 roku, zaś podmiejskie na swe trasy ruszyły później – w styczniu 1901 roku. Miejską komunikację tramwajową w Łodzi prowadziła spółka pod nazwą Kolej Elektryczna Łódzka (KEL), natomiast linie podmiejskie na przykład do Zgierza, Pabianic czy Konstanczyna obsługiwała spółka pod nazwą Łódzkie Wąskotorowe Elektryczne Koleje Dojazdowe (ŁWEKD). W okresie stużyciuletnich dziełowej miejskiej komunikacji tramwajowej po ulicach miasta krążyło wiele ciekawych z punktu widzenia technicznego i historycznego wagonów. O kilku z nich piszemy poniżej, do Czytelników „Przystanku” zwracając się z pytaniem, czy podobne pojazdy jeździły w innych polskich miastach?

Wojska niemieckie zajęły podczas I wojny światowej Łódź dnia 6 grudnia 1914 r., pozostając w niej do 11 listopada roku 1918. Nim jednak do tego doszło, w połowie listopada 1914 r., w okolicach Łodzi stoczono jedną z największych bitew na froncie wschodnim owej wojny, znaną w historiografii jako „bitwę pod Łodzią”. W czasie trwania ciężkich walk Rosjanie wykorzystywali wagony tramwajów podmiejskich i miejskich do ewakuacji rannych. Normalny ruch tramwajowy w mieście najwyraźniej musiał być wówczas wstrzymywany, skoro już na początku zmagania, w dniu 18 listopada 1914 dyrekcja kolejek dojazdowych interweniowała w tramwajach miejskich: „Wobec zarządzenia przez Władze Wojskowe przewozu rannych do stacji kolejowej Fabryczno-Łódzkiej prosimy W. Panów o zatrzyma-

nie prądu na liniach miejskich, aby nasze tramwaje mogły kursować po mieście”. Aleksey Rzewski, późniejszy prezydent Łodzi (1919–1923), który w tym czasie pracował jako motorniczy na linii kostantynowskiej tak wspominał te dni: „Wagon tramwajowy z pogaszonymi światłami posuwał się chyłkiem nocą przez okolicę, która gorzała krwawo (...). Moskale szafowali rozrzućnie materiałem ludzkim i dostarczali nam na pociągi setki rannych, których z pomocą pociągów miejskich odwoziliśmy do szpitali łódzkich. W pociągu leżeli jeden na drugim, a krew ściekała strugą po podłodze.”

Po zajęciu miasta przez Niemców, ci z kolei na szeroką skalę wykorzystali wagony tramwajów miejskich do przewozu rannych. Działano według z góry powziętego planu, dlatego już 5 stycznia 1915 r. niemieckie władze okupacyjne wydały kilka rozporządzeń o przystosowaniu taboru i budowie odpowiednich bocznic do obsługi ruchu sanitarnego. Jak wynika z realistycznego opisu Rzewskiego, tramwaje z natury rzeczy nie były przystosowane do tego rodzaju działań. Ostatecznie zażądano przeróbki kilku wagonów ze składu taboru KEL na wagony sanitarne oraz jednego wozu na wagon do przewozu zwłok. Na sanitarki Zarząd Spółki KEL przeznaczył dwa wagony silnikowe i dwie doczepki. Powstały w ten sposób jeszcze w styczniu 1915 r. dwa zestawy samodzielnych ruchowo pociągów sanitarnych (silnikowy plus doczepka). Jak do tej pory nie udało się ustalić pewnej numeracji wszystkich przebudowanych wagonów oraz zakresu prac, jakie zostały wykonane dla ich adaptacji na sanitarki. Z braku dokumentów archiwalnych musimy się opierać na skromnej ikonografii. Jedyne znane zdjęcie zostało wydane w karnecie pocztówek, przedstawiających Łódź w okresie I wojny światowej. Uwieczniono na nim na jeden ze wspomnianych dwóch zestawów pociągu sanitarnego na terenie zajezdni przy ul. Tramwajowej (pocztówka nr 8 w karnecie dwunastu pocztówek p.t. „Łódź w latach 1914–1916”. Pełne karnety w zbiorach Biblioteki Uniw. Łódzkiego, sygn. I–10929 oraz Muzeum Tradycji Niepodległościowych, sygn. 9018.). Na podstawie wspomnianej pocztówki wiemy, że jeden z wagonów silnikowych był typu Herbrand U107C (w Łodzi typy wagonów silnikowych określano nazwą ich producenta uzupełnianą przy większej liczbie odmian oznaczeniem typu silnika lub numerem odmiany. Tutaj chodzi o wóz z serii 71–90, dostawy roku 1910, produkcji Fabryki Wagonów d. P. Herbrand&Cie w Kolonii z silnikami AEG typu U107c) numer boczny 88, natomiast jedna z doczepek była typu Ryskiego (określenia typów wagonów doczepnych wywodziły się od miejsca ich budowy czy też siedziby fabryki. W oficjalnych wykazach taboru używano więc nazw doczepa Petersburska, Ryska, Belgijska itp. W tym wypadku chodzi o wagony zbudowane przez Fabrykę Wagonów Russobał w Rydze w roku 1899), numer taborowy 204. Zapewne drugi zestaw tworzyła podobna para wagonów.

Na temat zakresu przeróbek dokonanych w wagonach możemy spekulować w oparciu o zachowane powojenne już rachunki reparacyjne (wszelkie konfiskaty mienia i prace wykonane pod przymusem okupantów były skwapliwie rejestrowane jako szkody wojenne, w nadziei uzyskania odszkodowań i zwrotu mienia. Powiodło się to tylko w ograniczonym zakresie) za dokonane na żądanie okupantów roboty. Wykazano tam kwotę 39,45 rubli, co w porównaniu z kosztem 162,69 rubli za przeróbkę podobnej doczepki na wagon-karawan, o którym

jeszcze będzie mowa, było kwotą niewielką. Praktycznym rozwiązaniem dla wagonu sanitarki byłoby usunięcie długich podokienne ławek i zamontowanie stelaży do noszy dla rannych. Szczupłość nakładów pozwala domniemywać, że wnętrza sanitarek pozostawiono prawie niezmienione.

Wraz z przeróbką wagonów, w warsztatach KEŁ wykonano także 32 pary noszy, ale w jaki sposób umieszczano je wraz z rannymi we wnętrzu? Rannego trzeba by przenieść ponad osłonę peronową i przecisnąć się z noszami przez wąskie siedemdziesięciocentymetrowe drzwi przedziału pasażerskiego. W tej sytuacji ewentualne wkładanie do wagonów noszy z uszkodzonymi było niewygodne i musiało stwarzać niebezpieczeństwo, że ów ranny zostanie z nich wyrzucony. Być może ograniczono się do transportu lżej chorych i rekonwalescentów.

Przystosowanie do funkcji sanitarnej ograniczyło się więc głównie do zewnętrznej formy. Na wspomnianej pocztówce widać, że wagony sanitarne miały wszystkie okna zamalowane do połowy białą farbą. W środkowych oknach z obu stron, na granicy zamalowania, umieszczono na bielszym niż zamalowanie tle czerwony krzyż. Stąd nazywano te wagony „wagonami Czerwonego Krzyża”. Dotychczasowy zielony kolor burt oraz typowe oznakowanie wagonów – numer boczny i dwujęzyczna polsko-rosyjska nazwa spółki tramwajowej umieszczone na perłowo-białym pasie pod listwą odbojową – pozostały przynajmniej początkowo niezmienione. Rosyjską nazwę spółki na pewno zamalowano w drugiej połowie 1915 r., po wydaniu przez niemieckie władze okupacyjne nakazu usunięcia z ulic wszelkich napisów w języku dawnego zaborcy.

Jak wynika z zachowanych zamówień na podstawienie wagonów sanitarnych, najczęściej były one wykorzystywane do przewozu... grup więźniów pomiędzy aresztem przy ul. Miłsza 29 (Kopernika – dziś w tym miejscu znajduje się posterunek policji) a więzieniem przy ul. Targowej 14 (Sterlinga – więzienie było tu do końca lat 60., później mieścił się tu

Sąd dla Nieletnich. Obecnie jest to budynek Instytutu Informatyki Politechniki Łódzkiej). Kilka razy użyto wagonów do transportu grup żołnierzy. Gdyby nie te niesanitarnie przewozy, wagony byłyby wykorzystane tylko kilka razy w miesiącu. Przeciętnie w okresie od połowy 1915 r. do października 1918 r. rejestrowano do dziesięciu wyjazdów miesięcznie zgodnych z ich przeznaczeniem.

Dla usprawnienia przewozu rannych przy pomocy wagonów sanitarnych w tym samym czasie gdy wykonywano ich adaptację, również na polecenie władz okupacyjnych, KEŁ zmuszono do budowy trzystumetrowej jednotorowej odnogi od linii na ul. Dzielnej (G. Narutowicza) na plac przed obecnym dworcem Łódź-Fabryczna, zakończonej tak zwanym wekslem, czyli układem torów umożliwiającym zmianę kierunku jazdy. W materiałach archiwalnych określana jest jako „linia na ul. Skwerowej” (dziś Polskiej Organizacji Wojskowej). Tramwaje miejskie od samego początku istnienia zobowiązane były do budowy takiego połączenia, ale z różnych powodów do tego nie dochodziło. Teraz pod naciskiem okupanta wybudowano je w czasie trzech mroźnych tygodni i oddano do użytku 30 stycznia 1915 roku. Zyskali na tym także mieszkańcy Łodzi, ponieważ – również na polecenie władz okupanta – KEŁ uruchomiła linię łączącą bezpośrednio oba dworce – Kaliski i Fabryczny – oznaczoną numerem 5. Pomimo posiadania przez KEŁ wagonów sanitarnych, zdarzały się przypadki rekwirowania przez co bardziej przedsiębiorczych oficerów konwojujących transporty rannych pociągów liniowych, czyli kursujących po mieście. Zdarzyło się tak 27 lipca 1918 roku. Według raportu motorniczego Kopyckiego i konduktora Werwasa: „Pociąg 53 (mógł to być numer boczny wagonu 53 ale też mogło oznaczać 3 brygadę na „między-dworcowej” linii 5) o godzinie 3 po południu na krańcowej stacji przy Kolei Fabrycznej [dworzec Łódź-Fabryczna – przyp. red.] został zarekwirowany przez oficera niemieckiej Armii pod rannego oficera i zawieziono oficera do szpitala

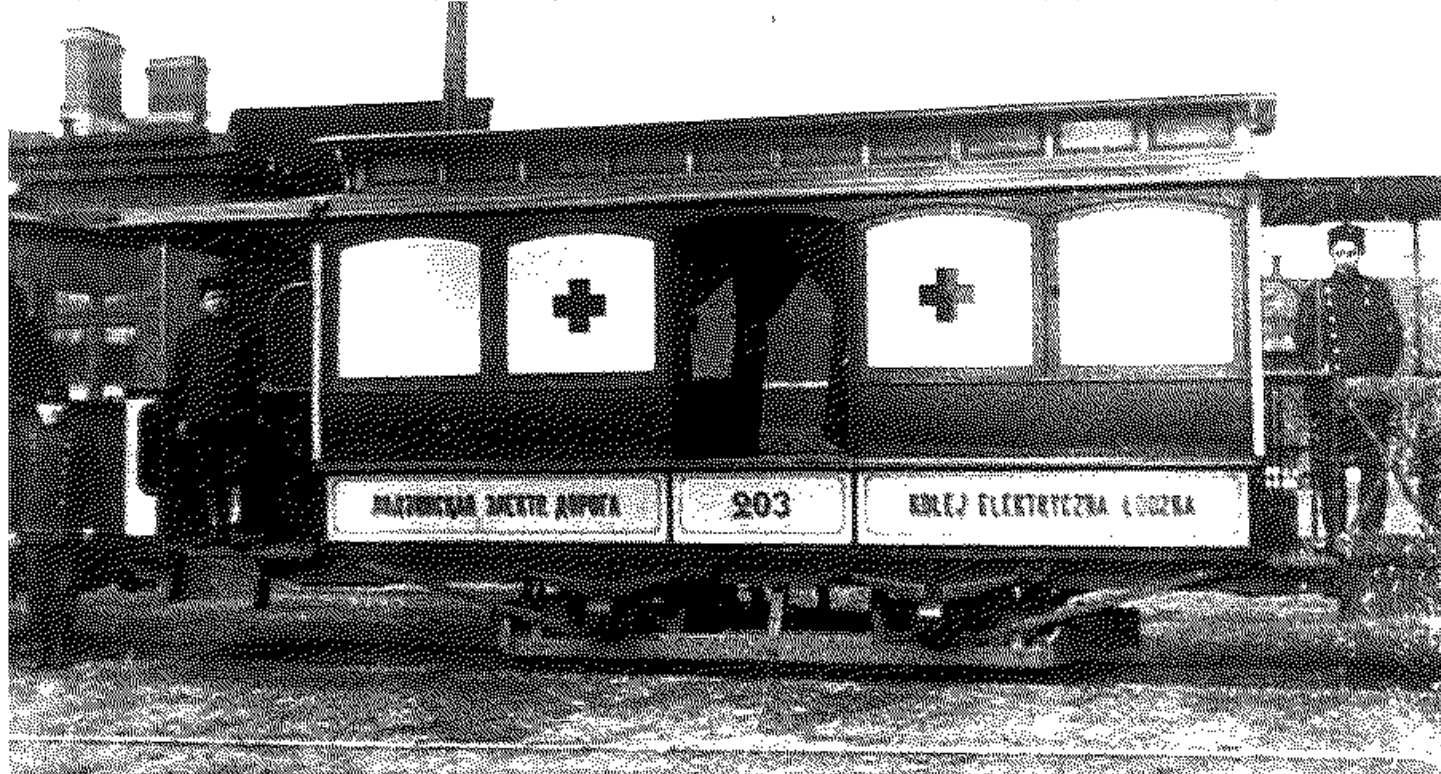
Czerwonego Krzyża (dziś to teren obecnego szpitala WAM przy ul. S. Żeromskiego); pasażerów oficer nie pozwolił zbierać. Oficer kazał zdjąć numer pociągu i tablice. Kursy pozostały w porządku tylko że w tym jednym nie zabierano pasażerów”.

Wiele stałych bądź tymczasowych szpitali wojennych mieściło się w zasięgu transportu tramwajowego. Pociągi sanitarne nie wjeżdżały na tereny szpitalne, zatrzymywały się na ulicy na wysokości szpitala. Tu zapewne do przenoszenia cięższych rannych przydawały się nosze wykonane w warsztatach KEŁ.

Poza wagonami sanitarnymi, po Łodzi kursował również wagon pogrzebowy, nazywany też „żałobnym” czy „karawanem na szynach”. Również i w tym przypadku zachowało się tylko jedno zdjęcie (m.in. w zbiorach Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi, sygn. I-3367. Na zdjęciu podpis: „Tramwaj pogrzebowy, II.1916”). Powstanie wozu było ściśle związane z rozkazem okupanta z dnia 5 stycznia 1915 r., dotyczącego urzędzenia przez władze miasta cmentarza dla żołnierzy niemieckich przy ul. Konstanytownskiej.

Cmentarz Wojskowy o nazwie Bratnia Mogiła to zapomniany fakt z dziejów okupacji niemieckiej podczas I wojny światowej w Łodzi. Został urządzony w I połowie 1915 roku. Był położony tuż za wiaduktem kolejowym ponad ulicą Konstanytownską, po prawej stronie, wzdłuż obecnej alei Unii Lubelskiej. W tym czasie był to teren lasu miejskiego. Dziś w tym miejscu znajdują się ogródki działkowe. Został zlikwidowany w listopadzie 1922 r. decyzją władz miasta. Złożone tu ciała ekshumowano na cmentarz wojskowy pod Rzgowem.

Na tramwaj pogrzebowy Spółka KEŁ przeznaczyła, zgodnie z żądaniem władz okupacyjnych, jeden wagon. Wspomniany rozkaz w sprawie urzędzenia cmentarza i przygotowania wagonu do przewozu zwłok mówił ogólnie o „wagonie elektrycznym”, ale Spółka KEŁ przystosowała do tego celu wagon doczepny Ryski o numerze bocznym 203. Przebudowa



Doczepka Ryska KEŁ numer 203 przebudowana w styczniu 1915 r. na wagon pogrzebowy – karawan na terenie zajezdni przy ul. Tramwajowej. Luty 1916 r.

wy, podobnie jak wagonów sanitarnych, dokonano w warsztatach KEŁ już w styczniu 1915 roku. Około 20 stycznia w nieco makabrycznym tonie raportowano do władz: „niniejszym komunikujemy uprzejmie W. Panom, że stosownie do rozporządzenia Komendantury m. Łodzi wagon do przewożenia trupów jest gotowy”. Jak wspomniano zakres wykonanych prac przy tym wagonie wyceniono na sumę 162 rubli i 69 kopiejek. Do kwoty tej Spółka KEŁ doliczyła sumę 258 rubli i 40 kopiejek za doprowadzenie w przyszłości tego wagonu do stanu pierwotnego.

Przy karawanie, jak to wynika z rachunków i zachowanego zdjęcia, zakres przeróbki był więc większy. Przede wszystkim radykalnie rozwiązano problem załadunku. Po obu bokach pudła usunięto środkowe fragmenty ścian bocznych. Powstały w ten sposób otwory załadunkowe. Otwory te zostały zaopatrzone w czarne kołary, którymi można było chronić wnętrze przed wpływem aury i – co najmniej ważne – zasłonić je przed wzrokiem osób postronnych. Szyby w oknach zostały zamalowane na biało. W oknach przylegających po stronach bocznych otworów pozostawiono niezamalowane świetliki w formie równoramiennych krzyży. Jak się wydaje patrząc na zdjęcie, wewnątrz, w dawnym przedziale pasażerskim, podwyższono poziom podłogi do wysokości dolnej krawędzi łuku załadunkowego, tak by ułatwić umieszczanie w środku trumien.

Doczepeką pogrzebową wykorzystywano przede wszystkim do przewozu zwłok żołnierzy zmarłych w szpitalu wojskowym przy ul. Pańskiej 115 (S. Żeromskiego) na wspomniany cmentarz Bratnia Mogiła. Wożono nim również zwłoki ze szpitala do kostnicy miejskiej.

Karawan tramwajowy to jedyny tego rodzaju wagon w dziejach łódzkiej komunikacji tramwajowej. Najwcześniejsza odnaleziona informacja o wykorzystaniu wagonu pogrzebowego do przewozu zwłok pochodzi z 6 kwietnia 1915 roku. Tramwajowy karawan był częściej wykorzystywany niż wagony sanitarne. Na ogół – jak wynika z zamówień – przewożono w nim pojedyncze zwłoki. W ostatnim kwartale 1915 r. – 5 razy. W 1916 r. – 17 razy, w 1917 r. – 21 razy. Najczęściej wagon pogrzebowy kursował w 1918 roku – 33 razy.

Dla szybkiego dowozu zwłok na cmentarz, na polecenie władz okupacyjnych zawarte we wspomnianym już rozkazie z 5 stycznia 1915 r., spółka tramwajów podmiejskich (LWEKD) ułożyła do niego kilkudziesięciometrową bocznice od linii konstancyńskiej. Rozebrano ją niedługo po zakończeniu wojny.

Po zakończeniu okupacji w listopadzie 1918 r. wagony sanitarne i karawan były dalej zamawiane, ale już przez łódzki Magistrat. Podobnie jak wcześniej czynił to okupant niemiecki, nie kwapiono się płacić za ich wykorzystywanie. W okresie zmagania o niepodległość istniało w Łodzi wiele tymczasowych szpitali wojskowych, w szczytowym okresie walk w połowie 1920 roku funkcjonowało aż 9 takich placówek dysponujących czterema tysiącami łóżek szpitalnych (Garnizon Łódź w okresie międzywojennym. www.wam.lodz.pl/html/trad/wojsko.html). Z tego okresu ciekawostką stanowi pokwitowanie KEŁ z lutego 1920 roku za otrzymane od Komisji Kasowej Komendy Miasta i Placu w Łodzi 36,80 marek za przewóz 50 jeńców bolszewickich **specjalnym wagonem** [podkr. aut.]. Oczywiście jedyne wagony specjalne w ówczesnym taborze KEŁ to

wozy sanitarne. Po ustaniu walk, prawdopodobnie w końcu 1920 roku, KEŁ zlikwidowała ten rodzaj przewozów. Rosnący ruch pasażerski na liniach miejskich spowodował przepelnienie w wagonach liniowych. Zarówno wagony sanitarne jak i wagon pogrzebowy zostały z powrotem przywrócone do pierwotnego stanu.

Idea wykorzystania wagonów tramwajowych dla transportu rannych odżyła w Łodzi w 1939 roku. W ramach przygotowań do coraz bardziej realnego konfliktu polsko-niemieckiego ułożono bocznice od linii na ul. S. Żeromskiego na dziedziniec Szpitala Wojskowego im. gen. bryg. dr med. Felicjana Sławoja-Składkowskiego, dzisiejszego szpitala Wojskowej Akademii Medycznej. Linia ta, według najnowszych ustaleń autorów, powstała już w 1939 roku! Do tej pory sądzono, że miało to miejsce podczas okupacji hitlerowskiej.

Szpital wojskowy im. gen. F. Składkowskiego oddano do użytku 18 września 1937 roku. Był wówczas najnowocześniejszym, doskonale wyposażonym szpitalem wojskowym w Polsce. Bocznice prawdopodobnie wybudowano w ramach realizacji rozporządzenia Ministerstwa Opieki Społecznej z dnia 8 marca 1939 r. „w sprawie przygotowania szpitali na wypadek wojny ze względu na zwiększone potrzeby leczenia ludności cywilnej”. Nie zdołaliśmy ustalić, czym kosztem zbudowano bocznice, ale na pewno nie sfinansowała jej spółka KEŁ. Informacji o niej nie ma w protokołach posiedzeń zarządu spółki. To może świadczyć o nagłości podjętej decyzji. Nie odnaleziono też jej szczegółowych planów, nie zdołano ustalić dokładnie w którym miesiącu 1939 r. została oddana do użytku. Nie ustalono, czy bocznica była wykorzystana w okresie kampanii wrześniowej do celu dla którego powstała. Jeżeli tak, to przewozy musiały odbywać się przy użyciu zwykłych wagonów liniowych. Jest nieomal pewnym, że w związku z budową wspomnianej bocznicy nie rozpatrywano przebudowy jakiś wagonów KEŁ na wagony sanitarne. Wojna z Niemcami miała trwać krótko. Byliśmy bowiem „silni, zvarci i gotowi”.

Wojska niemieckie zajęły Łódź w dniu 9 września 1939 roku. W kwietniu 1940 r. zmieniono nazwę miasta na Litzmannstadt. W tym samym mniej więcej czasie zmieniona została nazwa miejskiego przedsiębiorstwa tramwajowego w Łodzi na Litzmannstädter Elektrische Strassenbahn (w skrócie LES).

Bocznica do szpitala wojskowego, w tym czasie „Reservelazarett I” przy Ludendorffstrasse, była wykorzystywana przez okupanta do przewozu rannych sporadycznie. Wykorzystywano w tym celu zwykłe liniowe wagony pasażerskie. Początkowo zresztą większe znaczenie miały dostawy towarów dla szpitala. Ruch sanitarny na szerszą skalę rozpoczął się, gdy sytuacja wojsk niemieckich na froncie wschodnim zaczęła się pogarszać po klęsce stalingradzkiej w lutym 1943 roku.

Około lipca 1944 r. dyrekcja LES otrzymała od jednostki nadrzędnej – Grupy Roboczej Rzeszy do spraw Transportu Szynowego, Oddział Tramwaje – rozkaz pilnego przerobienia czterech doczepek na wagony sanitarne (szpitalne). W początkach sierpnia 1944 r. pierwszy wagon był już gotowy. Wykorzystano do tego celu używane wagony pasażerskie zakupione w Wiedniu jeszcze w końcu 1941 roku, które do tej pory stały niewykorzystywane na terenie zajezdni przy Liststrasse (Tramwajowej) w oczekiwaniu na remont kapitalny. Doświadczenia z

wagonem pogrzebowym już nie powtórzono. Ogółem LES zakupiła w Wiedniu 9 wozów silnikowych i 10 doczepek. Z powodu ostrej zimy 1941/1942 i pierwszeństwa transportów wojskowych na front wschodni, cały wiedeński zakup dotarł do Litzmannstadt dopiero w maju 1942 roku. Obok niezbędnego remontu wysłuzone wozy wymagały przede wszystkim dostosowania podwozi do eksploatacji na łódzkim wąskim torze o szerokości 1000 mm. Ponieważ wiedeńskie tramwaje mają szerokość torów 1435 mm, to po przewiezieniu do Litzmannstadt wagony ustawiono na terenie zajezdni przy Liststrasse kołami tylko w jednej szynie toru, druga strona spoczywała na bruku.

Na sanitarne przeznaczono trzy ze sprowadzonych sześciu doczepek typu v oraz jeden wagon typu p. W Litzmannstadt otrzymały odpowiednio numery boczne 561 (ex-Wien 1882), 563 (ex-Wien 1888), 564 (ex-Wien 1868) oraz 562 (ex-Wien 1182). Wagony przysyłanych sanitarek typu v powstały w latach 1868–1872 (!) dla tramwajów konnych. Były to najstarsze wagony tramwajowe, jakie jeździły po łódzkich ulicach! Wagon typu p zbudowany w roku 1898 należał do ostatniej serii wiedeńskich tramwajów konnych. Jako pierwszy wagon sanitarny prawdopodobnie uruchomiono doczepekę typu v o łódzkim numerze bocznym 561. Tak wnioskujemy, ponieważ dla tego wagonu wykonano pełną dokumentację fotograficzną.

W porównaniu z sanitarkami okresu I wojny światowej, oprócz przerobienia podwozia na tor 1000 mm, również zakres przeróbki pudła wagonu był szerszy, uwzględniający różne aspekty nowej funkcji. Remont przeprowadzono w warsztatach LES przy Liststrasse. Przede wszystkim usunięto z wnętrza wszystkie siedzenia. W pustej przestrzeni zamontowano na dwóch poziomach stelaże do przewozu noszy, po dwa na każdym poziomie. W sumie więc w jednym wagonie można było umieścić osiem noszy. Dla szybkiego i łatwego umieszczania oraz wyjmowania z nich noszy z rannymi w obu osiach peronów zamontowano czolowe drzwiczki.

Doskonale pamięta te wagony pan Antoni Makowski, podówczas młodociany pracownik w warsztatach tramwajowych LES. Jak wspomina, wozy sanitarne pomalowano na kolor szary. Na burtach umieszczono duże czerwone krzyże na białym okrągłym tle. Podobne krzyże umieszczono również na blachach obu pomostów. Być może krzyże umieszczono także na dachach wagonów.

Dla obsługi doczepek sanitarnych przydzielano ze składu taboru LES liniowe wagony silnikowe typu Lilpop III, zabrane z ruchu pasażerskiego. Powstawały w ten sposób dwa trójwagonowe zestawy (silnikowy plus dwie doczepek). Ich stałym miejscem postoju była zajezdnia LES przy Liststrasse.

Cechą charakterystyczną doczepek sanitarnych była możliwość ogrzewania ich wnętrza. Ta „instalacja” to cztery zestawy spiral oporowych osłoniętych perforowaną blachą, które umieszczono na podłodze, po jednym z obu stron drzwi wejściowych do przedziału osobowego. Ogrzewanie to – jak mówiono – działało na prąd „świeży”, czyli czerpany prosto z sieci 600V. Zrealizowano to podłączając je do instalacji oświetleniowej wagonu. W ten sposób można było włączać spirale w dowolnym momencie, także podczas postoju składu wagonów na zajezdni. Wykorzystano ową właściwość w okresie jesienno-zimowym, zawsze przed planowanym wyjazdem.

Przydzielone do obsługi doczepek sanitarnych

wagony silnikowe typu Lilpop III, zbudowane w roku 1939, były najnowocześniejsze w zestawie ówczesnego łódzkiego taboru tramwajowego. Posiadały fabrycznie zamontowane ogrzewanie przedziału pasażerskiego, ale tylko przy pomocy oporów ruchowych, czyli wyłącznie podczas jazdy wagonu. To zapewne zdecydowało o przydzieleniu ich do eksploatacji wagonów sanitarnych. Niedogodnością techniczną była wspomniana możliwość ogrzania tylko podczas jazdy.

Wagony silnikowe nie zostały oznakowane tak wyraźnie jak doczepki sanitarne. Jedyne na ich „kominkach”, zamiast numeru linii, umieszczano białe tablice z czerwonym krzyżem. Nie zostały również specjalnie przystosowane do przewozu rannych. Zapewne miejsca w nich mogli zajmować łączy ranni.

Wagony i bocznicza szpitalna były eksploatowane do zakończenia okupacji hitlerowskiej w Łodzi. Jak wynika z rachunków za wynajem wagonów sanitarnych, przewożono nimi rannych żołnierzy niemieckich z obu łódzkich dworców kolejowych do wielu różnych szpitali wojennych, najczęściej zaś do: SS

Lazarett Wiking – Ostlandstrasse (aleja J. Piłsudskiego 191 w okolicy obecnej ulicy Suchej) oraz Kranken-transport-abteilung 593 – Koneegistrasse (Kosynierów Gdyńskich 91).

Jak twierdzi dalej Antoni Makowski, po zakończeniu okupacji hitlerowskiej w Łodzi w styczniu 1945 r. wagony sanitarne nie pojawiły się już na ulicach miasta. Stały na terenie zajezdni przy ul. Tramwajowej. W drugiej połowie 1947 r. przerobiono je na doczepki pasażerskie i włączono do ewidencji taboru liniowego. W 1951 r. zostały wycofane z eksploatacji i prawdopodobnie niedługo potem zlikwidowane.

Tor boczniczy tramwajowej na teren szpitala wojskowego przetrwał do początku lat 70. XX w., kiedy to przebudowano fragment ul. S. Żeromskiego pomiędzy ul. M. Kopernika i Radwańska. Najwcześniej, prawdopodobnie już w latach 60. XX w. została usunięta zwrotnica oraz fragment toru na dziedzińcu szpitalnym. Najdłużej zachował się tor w bramie. Zalano go asfaltem chyba dopiero w II połowie lat 70. poprzedniego stulecia, pod którym pozostaje po dzień dzisiejszy. Poszukiwania jakich-

kolwiek innych śladów tej boczniczy, na przykład w postaci haków do podtrzymywania sieci górnej w bramie szpitalnej, zakończyły się niepowodzeniem.

Wagony sanitarne nie były czymś wyjątkowym w dziejach komunikacji tramwajowej. Można nawet powiedzieć, że powstawały wszędzie tam, gdzie okoliczności podsuwały takie rozwiązania, kiedy wojenne ograniczenia w dostępie do paliwa, koni oraz paszy skłaniały władze do zastępowania deficytowych środków transportu tramwajami.

Miały więc swe tramwaje sanitarki miasta niemieckie, austriackie czy też włoskie. Tramwaje sanitarne zapobiegliwie przygotowano nawet w nigdy nie dotkniętym wojną Zurychu. Co ciekawe, łódzkie wozy ex-wiedeńskiego typu w w swym rodzinnym mieście również zostały w czasie I wojny światowej przebudowane do transportu rannych. Do czytelników „Przystanku” raz jeszcze zwracamy się z prośbą o odszukanie historii podobnych wagonów w innych miastach. Gdzie jeszcze jeździły wagony z czerwonym krzyżem?

Wojciech Źródłak, Jerzy Wojtowicz

Z k r a j u i z e ś w i a t a

Bielsko-Biała

T a b o r

A 23.12. do MKZ dotarło pięć nowych solarisów Urbino 12. Miłośników zaskoczyło nietypowe malowanie, gdyż zamiast tradycyjnego białoczerwonego lub kremowo-czerwonego ubranka, autobusy przyozdobiono kolorem zielonym z niebieskim pasem na linii kół. W busach zamontowano silnik MAN EURO3, klimatyzację kabiny kierowcy (urządzenie zabudowane w tylnej części dachu), wyświetlacze Pixel Bydgoszcz oraz na specjalne życzenie MKZ kasy fiskalne (nowość w MKZ) i dodatkowy kasownik przy przednich drzwiach. Wozy dostały numery z zakresu 086–091. Wyjadą w Nowym Roku. Dostarczone solarisy są pierwszymi nowymi wozami zakupionymi przez firmę od lipca 1999, kiedy to dostarczono 9 MANów NL222.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
718	Syriusz	Ceresit	-
085	TP S.A. 1033	Vailant	-

Paweł Adamus

Chorzów

T a b o r

T Jak się okazało, chorzowski wagon 102Na-175, złomowany kilka tygodni temu, został skreślony ze stanu inwentarowego już 01.11.

Jakub Jackiewicz

Częstochowa

T a b o r

A Coraz więcej w Częstochowie pożegnał ikarusów. Już od pół roku na stanie MPK widnieje zaledwie jeden ikarus 260 numer 207, który uchwalił się tylko dlatego, że w roku 1992 przeszedł odbudowę. Mała liczba taboru krótkiego widoczna była w święta Bożego Narodzenia. Podobnie jak przed rokiem,

obowiązywała niedzielna obsługa taborowa, nie zaś – jak dawniej – stu procentowe obłożenie autobusami krótkimi. Przybycie nowych solarisów, które łąda dzień wyjadą na ulice, spowoduje kasację pojazdów najstarszych. To przegubowce z lat 1982–83, a więc i unikalna seria ikarusów 280.02. Żadnym napotkania atrakcji ikarowej polecamy rychło przybycie i przejazdów bezpłatną linią **3 TESCO**. Stała się ona bowiem „dobijalnią” kasacyjnych pojazdów. Ostatnio stale obsługują ją przemienne przegubowce numer 280, 282 i 286, przy czym w gorące przedświątecznych zakupów (13–23.12.) jeździły wszystkie trzy. W odróżnieniu od roku ubiegłego, zasilenie nie było tajne – pojawiły się na przystankach specjalne rozkłady jazdy. Nikt jednak nie raczył ich zdjąć i w chwili obecnej panuje spora dezinformacja pasażerów linii.

L i n i e

A Po grudniowych zmianach tras ciekawostką jest pozostawienie na linii **19** autobusów przegubowych w niedziele. Dołączyła ona do elitarnego grona **12-tki**, **24-ki** i **52-ki**. Można przypuszczać, że to rekompensata niskiej częstotliwości na ulicy 7 Kamienic, gdzie wcześniej jeździła częstsza **18-tka**, atoli fakt nieco zaskakuje: są linie bardziej potrzebujące przegubowców, chociażby **26** czy **27**. Tymczasem linia **11** otrzymała po zmianach wpisy PG (przegubowiec) we wszystkich rozkładach sobotnich i niedzielnych, choć – podobnie jak dotychczas – przegubowce obsługują de facto jedynie **11/01** w soboty. Też zapewne w wyniku poreformowego zamieszania, bo wcześniej procederu tego zaniechano.

A Spore zaciekawienie wzbudził fakt nazwania pętli przy cmentarzu Świętego Rocha na tablicach linii **11**. Gdy kończyła tam trasę **18-tka**, pętla na autobusowych tablicach zwała się „Rocha – cmentarz”, na rozkładach zaś „Jadwigi – cm. Rocha”. Nazwa tablicowa oczywiście nieco bezsensowna – autobus jedynie przybliża się do ul. św. Rocha, a nie jedzie nią, zaś gdy w zamyśle była nazwa cmentarza – brzmi to trochę dziwnie. Ostatecznie nazwa rozkładowa byłaby rozsądna. Warto chyba

oddać świętym ich świętość – to za nią otrzymali swe ulice. I oto na nowych tablicach linii **11** ujrzeliśmy „Jadwigi – św. Rocha”. Genialnie! Roch jest już święty, Jadwiga jeszcze nie, a o cmentarzu ani mru mru. Tymczasem na wyświetlaczach ikarusów 415 wciąż... „Zaciszkańska”. Póki co, do miasta dotarły nowe solarisy urbino 12. Czekamy z niecierpliwością, jakie mądrości zostaną zaprogramowane w ich wyświetlaczach...

T Jak co roku, wigilijna noc stała się okazją do podwojenia ilości nocnych tramwajów. Ta od lat pielęgnowana tradycja warta jest utrzymania, choć pozostawia wiele niedomówień. Nie bardzo wiadomo bowiem, jaki jest jej cel. Co prawda sporo osób udaje się tej nocy na pasterkę, jednak czas trwania takiej mszy oscyluje zazwyczaj wokół 90 minut; po jej zakończeniu dodatkowe tramwaje nie są w stanie odwieźć nikogo do domu, bo właśnie zbliżają się do... bram zajezdni. Warto podkreślić, że są to składy podwójne, które pozostają na trasie po całodziennym kursowaniu, podobnie jak dwa składy przejmujące zwyczajowe rozkłady nocne. Nieodgadnioną ciekawostką zaś jest fakt, że zupełnie inaczej – choć z podobnym skutkiem – odbywa się to w noc sylwestrową, gdy tramwaje nocne także są podwójne (jednak w przeciwieństwie do nocy wigilijnych nigdy nie było to regułą!), ale nie pozostają po wykonaniu kursów dziennych, lecz specjalnie wyjeżdżają z zajezdni. Jawne marnotrawstwo prądu na kursach dojazdowych i zjazdowych! Nie ma też w Sylwestra pociągów dodatkowych, co z pewnością może dziwić mieszkańców innych miast. To m.in. wyniki przykrych zdarzeń przełomu lat 1997 i 1998, gdy rozentuzjarmowany tłum powybił okna w czterech pociągach i MKZ w obawie przed dalszymi stratami nie wypuściło na trasę żadnych rezerw. Na koniec jeszcze jedna ciekawostka nocnych kursów wigilijnych: w ubiegłym roku po raz pierwszy wprowadzono zasadę kursowania pociągów zasilających tylko do pętli przy dworcu PKP Raków. Zwiastowało to ciekawy widok – tramwaj z numerem linii **2** i tablicą „Nocny”. Żaden z nocnych składów jednak (również po raz pierwszy) nie

miął tablicy „Nocny”. Nie inaczej było tym razem. Czyżby oznaczało to gwiazdkowy prezent od MPK – jazda nocnymi tramwajami według normalnych cen?

Rozmaitości

■ Klepka w podłodze, czyli ostatni zajazd w MPK... Do przepychanek, wywisk i wygrzebywania spod podłogi świadczących o przestępstwach dokumentów doszło w częstochowskim MPK w czasie zwołanej konferencji prasowej. Cała sytuacja wynikała z faktu odwołania przez prezydenta miasta całego zarządu spółki i zastąpienia go nowym. Nowym, lecz nowy prezes pełnił przez wiele lat funkcję dyrektora MZK. Wykryta wówczas afera paliwowa stała się tematem rzeczonyj dyskusji. Te typowo polityczne rozgrywki nie powinny zakłócać myśli osób uznających komunikację, jako formę usług świadczonych przez firmę. Ciekawe, jak takie debaty wpłyną na poziom transportu, zwłaszcza, że na tapecie obecnie ocena przeprowadzonej reformy.

■ Coraz mniej reklamodawców chętnych jest na powierzchni reklamowe częstochowskich autobusów i tramwajów. Przygotowane pod reklamę, białe malowane ikarusy numer 320, 332, 354 i 356 wciąż się reklam nie doczekały. Są już także – to absolutny rekord – cztery, a właściwie cztery i pół czerwone składy tramwajowe! Do już istniejących 692+696 i 611+612 dołączył drugi wagon składu 644+645 oraz – po remoncie – skład 613+614. Gdy dodamy do listy skład 640+643, który ponad rok stoi odstawiony w zajezdni, rachunek będzie się zgadzać. Dodajmy: przyszłość pociągu nie maluje się różowo – póki co pełni rolę dawcy części.

Rafał Lamch

Gdynia

Tabor

■ 18.12. okazał się ostatnim dniem w eksploatacji dla wejherowskiego mercedesa Citaro L numer 6141, obsługującego linię 171. Tego dnia, na wysokości przystanku warunkowego w Reniszewie, około 16:35 wybuchł w pojeździe pożar, którego nie udało się ugasić. Wnętrze autobusu spaliło się doszczętnie, a płomienie dosięgły nawet stanowiska kierowcy. Wejherowski mercedes Citaro L wyprodukowany został w 1999 r. Początkowo autobus użytkowany jako pojazd demonstracyjno-testowy koncernu EvoBus, a do PKS w Wejherowie trafił w październiku 2001 r., w związku z wygraną tej firmy w przetargu na obsługę jednego zadania komunikacyjnego na linii 171. Od 1.11.2001 r. autobus stale obsługiwał linię 171, a jedynie w trakcie przebudowy wiaduktu w Osowej można go było zobaczyć na linii K. Był to pierwszy mercedes Citaro L sprzedany przez EvoBus do krajów Europy Środkowo-Wschodniej. W przeciwieństwie do przegubowych mercedesów Citaro, autobus piętnastometrowy okazał się bardzo awaryjny. Liczba awarii na trasie, jakim uległ podczas roku eksploatacji w PKS w Wejherowie, spowodowała, że 6141 zdobył mało zaszczytny tytuł najbardziej awaryjnego pojazdu w sieci komunikacyjnej ZKM w Gdyni. PKS zapowiada, że dokona wszelkich starań, aby w jak najkrótszym czasie pozyskać do obsługi linii 171 kolejny wielkopojemny autobus niskopodłogowy. Najprawdopodobniej będzie to już jednak autobus przegubowy Citaro G, a pojawienie się wozu na trójmiejskich ulicach zapowiadane jest już na marzec 2003 roku.

■ Ostatni jednodrzwiowy minibusu iveco turbodały 45.12 o numerze 7777 dnia 31.12. zakończył

eksploatację w gdyńskiej sieci. Pojazd należący do małżeństwa Szczepańskich świadczył usługi dla ZKM-u poprzez firmę GRYF. Minibus obsługiwał linię 204 i był najmniejszym pojazdem jeżdżącym w sieci ZKM: zabierał jednocześnie 19 osób. 02.01. zastąpiły go pojemniejsze minibusy otoyal iveco M 50T. Natomiast „mikrusa” będzie można spotkać w dni świąteczne na prywatnej linii firmy GRYF Karuzy – Sierakowice. Jako ciekawostkę dodamy, że minibus prowadziła na zmianę z mężem pani Iwona Szczepańska – jedna z trzech kobiet prowadzących autobusy w sieci ZKM w Gdyni.

■ Tr Z końcem 2002 roku swego kresu w Polsce dobiegła liniowa eksploatacja przegubowych trolejbusów marki Ikarus 280E. Ostatni „rodzynek” należący do PKT o numerze 3689 można było przez ostatnie dwa lata, acz jedynie w godzinach szczytu, uświadczyć na linii 30. Łącznie w Polsce wybudowano 13 sztuk takich pojazdów z tym, że prawie każdy różnił się szczegółami technicznymi. Wozy kursowały ulicami Gdyni, Lublina oraz Słupska. Szczególnie miłą informacją zdaje się być fakt, iż trolejbus zostanie zachowany jako historyczny, a nowym właścicielem pojazdu jest Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej Vetra.

Linie

■ 24.12. w godzinach 18:00–23:00 kursowała specjalna, bezpłatna linia 00. Autobus przemierzał trasę z Dworca Głównego PKP ulicami Dworcową – 10 Lutego – Władysława IV do przystanku SKM Gdynia Wzgórze św. Maksymiliana, czyli ulicami nieobsługiwanymi przez komunikację nocną. Linę uruchomiono dla zdezorientowanych pasażerów, którzy czekali na niewłaściwych przystankach, ponieważ do godziny 18:00 w wigilię kursowały jedynie autobusy linii nocnych, o czym niektórzy zapomnieli. Kierowca prowadził autobus w czapce św. Mikołaja, a każdy zapominalski pasażer otrzymał dodatkowo prezent – puzzle z fotografią trolejbusu i rozkład jazdy linii nocnych.

Adam Kaszubowski

GOP

Linie

■ Od 02.01. zawieszona została linia szkolna 101 (kursowała na trasie Chropaczów Wiślan – Piaszniki Szkoła Nr 1 – dwa przystanki na całej trasie, obsługiwał ją PKM Bytom Sp. z o.o.). W zamian uruchomiono linię 102 na trasie Chropaczów Wiślan – Łagiewniki – Lipiny – Piaszniki – Świętochłowice – Zgodca ZUT, która kursować będzie tylko w dni robocze co około godzinę, a obsługiwać ją będzie Meteor Jaworzno. Przy tej okazji wprowadzono także korekty rozkładu jazdy linii 201 (Bytom – Świętochłowice – Chorzów Batory), polegające na dodaniu jednego kursu w godzinach rannych i wycięciu wszystkich w godzinach 11–13 i 17–20. Od 02.01. na linii 953 w Łędzinach wykonywany jest dodatkowy kurs w godzinach rannych (jeździ autobus włączający się później na linię 952).

■ AT Jak się okazało, komunikację zastępczą za tramwaje linii 7 i 17 w Świętochłowicach w dniu 15.12. obsługiwała firma Usługi Przewozowe Henryk Polak z Chorzowa, a nie – jak podaliśmy – PKM Bytom. Przepraszamy.

■ AT 20.12. zmienił się przewoźnik obsługujący komunikację zastępczą za tramwaje linii 7/40 w Katowicach (linia T alias T-7/40 oraz T-36). Zamiast z PKM Katowice Sp. z o.o., pojawiają się wehikuly z PKM Bytom Sp. z o.o. Od 02.01. wprowadzone zostaną również korekty rozkładu jazdy tych autobu-

sów.

■ 21.12., po roku odwiekiania, wprowadzony został nowy rozkład jazdy na linii 6/41. Jednocześnie skorygowano rozkład linii 11 i 23, wprowadzono nowy na liniach 8 i 16 oraz uruchomiono nową linię 20. Poniżej Czytelnicy znajdą przegląd zmian:

- likwidacji uległy pociągi nocne PN-215 i PN-224, ich kursy włączone zostały do rozkładów jazdy linii 16 (jako pociąg 1611) i 11 (jako pociąg 1111), pożegnaliśmy się także z linią 41bis;
 - linie 6 i 41 kursują łącznie co 7 minut w godzinach szczytu (dotychczas co 10), pogorszeniu uległa jednak oferta poza szczytem i wieczorem, kiedy tramwaje kursują co 14 minut (dotychczas też co 10, obecnie trzy pociągi linii 6 oraz cztery z linii 41 zjeżdżają około godziny 10 na 1–2 godziny do zajezdni); w dni robocze na linii 6 kursuje 9 pociągów z ZKT-5 Katowice (nieparzyste – tabor 116Nd, parzyste – 2x105N) oraz jeden skład 2x105N z ZKT-3 Bytom, wykonujący tylko jeden kurs, a następnie włączający się na linię 41; na linii 41 natomiast kursuje również 9 pociągów, z czego pociągi 4101, 4102, 4104, 4106 i 4108 obsługiwane są składami 2x105N z ZKT-3 Bytom, a pozostałe to wagony 116Nd z ZKT-5 Katowice; w dni wolne rozkład jazdy uległ tylko drobnym korektom (cały dzień co 28 minut), bez zmian pozostała również obsada taborowa (na 6-tce 5 pociągów 116Nd z ZKT-5, a na 41-ce cztery stozesznałki z ZKT-5 i jeden skład 2x105N z ZKT-3); pozytywną zmianą jest uruchomienie komunikacji nocnej na trasie linii 6 (od 1998 roku po zawieszeniu kursowania PN-225 takowej nie było) – pojedynczy wagon 105N z zajezdni Zawodzie jako pociąg 611 przemierza dwa razy w ciągu nocy trasę z Katowic do Bytomia;
 - na linii 8 rozkład jazdy jest w kompletnej rozsypce – w godzinach szczytu linia kursuje co 14 minut (ale nie zawsze), a poza szczytem co około 28 (też dość nieregularnie), poza trzema dotychczasowymi pociągami na trasie pojawia się czwarty, kursujący tylko kilka godzin w ciągu dnia (w godzinach szczytu); wszystkie obsługiwane są oczywiście pojedynczymi wagonami 105N z ZKT-3 Bytom;
 - linia 16 kursuje obecnie co 14 minut mniej więcej przez cały dzień, obsługują ją cztery składy 2x105N oraz (poza szczytem i wieczorem) dwa wagony 116Nd przechodzące z linii 20 – wszystkie z ZKT-5 Katowice; w dni wolne kursuje dwie solówki 105N i dwa „szaraki” 116Nd; nocne kursy (pociąg 1611) wykonuje wagon 105N solo.
 - uruchomiona została nowa linia 20 na trasie Katowice Słoneczna Pętla – Katowice Plac Miarki (4 przystanki na trasie, czas przejazdu 9 minut w jedną stronę), która kursuje wyłącznie w szczytach co 14 minut, uzupełniając linię 16; obsługują ją dwa wagony 116Nd z ZKT-5 Katowice – w godzinach 9–13, po 17:00 przechodzą one na linię 16.
- Ponadto, po dwóch tygodniach tymczasowej zmiany, linia 12 przeszła wreszcie pod panowanie zakładu w Chorzowie. Ciekawostką są wyjazdy i zjazdy do zajezdni pociągów linii 12. Z uwagi na przebudowę ulicy Gliwickiej wyjazd i zjazd odbywa się trasą Chorzów Batory Zajezdnia – Chorzów Rynek (zjazd przez Chorzów Metalowców) – Katowice Plac Wolności – Wełnowiec Plac Alfreda. Zajezdnia Zawodzie nadal uruchamia jednak na linii 12 pociąg o numerze 1211, kursujący w nocy (zamiast zlikwidowanego pociągu nocnego PN-211). Korekty roz-

kładu jazdy wprowadzono również na liniach **11** i **23**. Na linii **11** zmianie uległa obsada taborowa – w dni robocze zamiast jednego składu (pociąg **118**) kursuje wagon **102Na**. Stodwójka wyjeżdża również jako podmiana pociągu **112** (dotychczas była to solówka **105N**). W dni wolne zamiast dotychczasowych czterech solówek i czterech stodwojek kursują wyłącznie wagony **102Na** w ilości ośmiu sztuk. W nocy jako pociąg **1111** kursuje również wagon **102Na**.

T Jak co roku, w okresie Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku wystąpiły ograniczenia w kursowaniu komunikacji miejskiej. Na liniach KZK GOP autobusy i tramwaje kursowały według następującego porządku:

- w dniach 23, 24, 27, 30 i 31.12. – według rozkładów jazdy na dni robocze;
- w dniach 25, 26. i 29.12. oraz w Nowy Rok – według rozkładów jazdy na niedziele i święta;
- w dniu 28.12. – według rozkładów jazdy na soboty;
- w dniach 23–31.12. nie kursowały linie autobusowe **101** i **818**, linie autobusowe **42**, **61**, **104**, **619** i **912** kursowały według wakacyjnych rozkładów jazdy, a linie autobusowe **20** i **80** nie obsługiwały przystanku Kamieniec Szkoła;
- w dniach 24–31.12. nie kursowały linie tramwajowe **23**, **28** i **30** oraz autobusowe **108**, **141**, **220**, **258**, **618**, **648**, **693**, **802**, **821** i **831**, natomiast linie autobusowe **24**, **99**, **616**, **721** i **722** kursowały według wakacyjnych rozkładów jazdy;
- w dniach 24, 27 i 31.12. linie autobusowe **154** i **215** kursowały według rozkładów jazdy na soboty;
- w dniu 24.12. po godzinie 18:00 oraz w dniu 31.12. po godzinie 20:00 autobusy i tramwaje sukcesywnie zjeżdżały do zajezdni zgodnie ze szczegółowym harmonogramem;
- w dniu 25.12. nie kursowały linie tramwajowe **38** oraz linie autobusowe **2**, **26**, **46**, **72**, **88**, **89**, **90**, **91**, **97**, **98**, **100**, **106**, **116**, **138/238**, **139** (nie dotyczy wozu nocnego), **140**, **144**, **150**, **154**, **160**, **165**, **166**, **182**, **188**, **198**, **199**, **200**, **213**, **215**, **230**, **277**, **292**, **296**, **634**, **653**, **657**, **662**, **664**, **665**, **673**, **676**, **677**, **690**, **710**, **720**, **805**, **912**, **926** i **933**, natomiast kursowanie linii tramwajowych **9**, **11**, **16**, **17**, **21**, **24** i **29** zostało ograniczone (zawieszono niektóre pociągi);
- w dniach 25 i 26.12. oraz w Nowy Rok linie autobusowe **250**, **750**, **752**, **753**, **S-2**, **S-3**, **S-4**, **S-5**, **S-6**, **S-7**, **S-8**, **S-9**, **S-10**, **S-11**, **S-12** i **S-13** nie kursowały, autobusy linii **23**, **155**, **230** i **255** kursowały według rozkładów jazdy na niedziele i święta, lecz bez obsługi przystanków przy centrach handlowych, a linia **850** kursowała według specjalnego rozkładu jazdy na niedziele i święta bez obsługi centrów handlowych.

T MZKP Tarnowskie Góry wprowadziło podobną organizację ruchu jak KZK GOP z wyjątkiem tego, że w dniu 25.12. oraz w Nowy Rok wprowadzono ograniczenia kursów porannych. W okresie 23–31.12. nie kursowały linie **17Szk**, **129Szk**, **152**, **670Szk** i **743** oraz wozy **64/4** i **189-1/2**. Specjalne linie dla niepełnosprawnych o numerach **740** i **741** (nie dostępne dla zwykłych pasażerów) nie kursowały w ogóle w dniach 24 i 27.12., a w dniach 23, 30 i 31.12. nie obsługiwały rejonu Górnos Śląskiego Centrum Rehabilitacji w Reptach, wykonując jednak kursy do Bobrownik Śląskich.

Jakub Jackiewicz

Gorzów Wielkopolski

Tabor

T MZK zamierza zakupić używany tabor tramwajowy. Wybór padł na znane mieszkańcom grodu, niemieckie wagony 6EGTW, które – jak poprzednio – pochodzić będą z KVG Kassel. Termin pojawienia się wozów nie jest znany. Wiadomo na razie, że dostawcą pojazdów będzie PKS Zielona Góra.

Adam Kaszubowski

Katowice

Rozmaitości

● Komerccjalizacja Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej w Katowicach stała się faktem. Od 1.12.1991 roku, kiedy to na skutek wyodrębnienia ze struktur WPK Katowice zajezdni tramwajowych utworzono PKT, firma ta była jedynym w swoim rodzaju przedsiębiorstwem państwowym tego typu. 13.12. minister skarbu podpisał akt komercjalizacji, a kilka dni później sąd ma zarejestrować firmę Tramwaje Śląskie Spółka Akcyjna w Katowicach; jest to jednoosobowa spółka skarbu państwa. Tramwaje Śląskie rozpoczną działalność z początkiem 2003 roku. W przyszłości akcje TŚ, które wyceniono na około 95 mln złotych będą mogły trafić w ręce gmin lub inwestora strategicznego.

Jakub Jackiewicz

Kraków

Linie

A Od 23.12. aż do Nowego Roku krakowskie MPK zmieniło rozkłady jazdy. 23.12. komunikacja funkcjonowała jak w dni powszednie, jednak zawieszono kursowanie linii autobusowych **194**, **428** i **439**. W wigilię linie MPK kursowały według sobotniego rozkładu jazdy z ograniczeniami na tramwajowych liniach **5**, **6**, **7**, **11**, **18**, **20**, które kursowały do godziny 16:00 oraz autobusowych **194** (zawieszona), **100**, **103**, **113**, **114**, **127**, **129**, **134**, **150**, **153**, **154**, **158**, **163**, **172**, **175**, **308**, **502**, które kursowały do godziny 16:30 i linii **145** kursującej do 18:30. W Boże Narodzenie linie tramwajowe **7**, **11**, **18**, **20** oraz autobusowe **100**, **114**, **135**, **153**, **158**, **163**, **308**, **502** zawieszono, zaś linie tramwajowe **5**, **6**, **14** kursowały od godziny 13:00. 26.12. obowiązywał rozkład jazdy dnia świątecznego. 27. i 31.12. linie tramwajowe i autobusowe kursowały jak w dni robocze z wyjątkiem linii **109**, **118**, **135**, **177**, **194**, **428**, **439**, **477**, **502** i **511**, których wozy nie wychyliły nosa z zajezdni. Na liniach **129** i **308** ograniczono również ilość popołudniowych kursów. 28.12. obowiązywał sobotni rozkład jazdy, choć linia **194** nie kursowała. Nowy Rok MPK powitało świątecznym rozkładem jazdy z ograniczeniami w godzinach przedpołudniowych. Linie tramwajowe **5**, **6**, **7**, **11**, **14**, **18**, **20** oraz autobusy **100**, **114**, **153**, **158**, **163**, **502** do godziny 13:00 nie kursowały, zaś linię **135** zawieszono tego dnia całkowicie.

AT W Boże Narodzenie MPK sprawiło pasażerom, a przede wszystkim miłośnikom niemałą niespodziankę. Na liniach obsługiwanych tylko taborem ukrotnionym pojawiły się solówki. I tak na liniach obsługiwanych codziennie pociągami 2x105Na (**1**, **10**) pojawiły się z Podgórze i Nowej Huty 1x105Na. Solówki z linii **1** przeszły od godziny 13:00 na linię **5**, obsługiwaną normalnie w dni robocze 2x105Na oraz codziennie GT6. Na linii **22** zamiast tradycyjnych GT6+B4 racyły nas swym widokiem GT6 solo. Trzeba przyznać: siarczysty mróz oraz rodzinny charakter świąt spowodował, że tłoku w solówkach nie było. Za to mnóstwo doznań este-

tycznych... Mała rewolucja nie ominęła autobusów. Przeważały wozy krótkie, z przegubów zrezygnowano między innymi na liniach **128** i **152**.

AT W noworoczną noc MPK odwoziło uczestników imprezy na Rynku Głównym specjalnie podstawionymi tramwajami i autobusami. Wzmocniona komunikacja nocna funkcjonowała w godzinach 24:00–1:30 na głównych węzłach wokół Plant, to jest węzle Bagatela, Dworzec Główny, Poczta Główna. Ceny przejazdu ustanowiono jak dla linii **600** – 4,40 PLN.

Krzysztof Utracki

Lublin

Tabor

A W poprzednim numerze „Przystanku” wieściłszy przybycie dwóch nowych pojazdów marki Kapena jeszcze przed Świątami Bożego Narodzenia. Cóż, nie bez racji wołamy: obiecanki cacanki! Obietnicy nie zrealizowano, midibusów wciąż nie ma.

Linie

ATr Koniec grudnia nie mógł nie przynieść zmian w komunikacji miejskiej. 24.12. autobusy i trajtki kursowały jak w dzień powszedni, ale zjazdy rozpoczęły się już o 18:00. Na kilku ważniejszych liniach pozostawiono pojedyncze wozy. 25.12. i w Nowy Rok komunikacja kursowała według specjalnych rozkładów, zwanych tu „Wielkanoc, Boże Narodzenie, Nowy Rok”. 26.12. obowiązywały rozkłady niedzielne. 27.12. komunikacja rządziła się rozkładem sobotnim, z wyjątkiem linii **8**, **12**, **19**, **33**, **53**, **58** i **M**, które wozily spragnionych przejażdżki jak w dzień powszedni. 31.12. zaproponowano pasażerom przewozy według rozkładu dnia powszedniego, lecz zjazdy rozpoczęły się już o godzinie 18:00.

Rafał Tarnawski

Łódź

Magazyn 995

15.12. Najstarsi wajchowi nie pamiętają zapewne takiego nasilenia wytramwajeń na zwrótnicach, jak w ostatnich kilku dniach w Łodzi. Zaczęło się 15.12. o 8:20, kiedy to pod obsługującym dwunastkę Cityrunnerem zamierzającym skrócić z alei Włókniarzy w Kopernika samoczynnie przełożyła się zwrótnica, wskutek czego drugi wózek pojechał prosto. Oczywiście była to woda na młyn City-sceptyków. Przeszali krytykować, gdy podobny numer 18.12. około 10:00 wykonała zwrótnica na skrzyżowaniu Narutowicza / Kilińskiego, wskutek czego drugi wagon składu 2x805Na 1450+1400 obsługującego **dwunastkę** postanowił skrócić. Srodze zemściło się przy okazji odcięcie łuków na rogu Piłsudskiego / Kilińskiego, bo wstrzymanie przy Narutowicza rozwaliło ruch tramwajowy na prawie całej Kilińskiego. MPK wysłało volvo i odkurzacz w charakterze zastępczaków. Krnąbrna zwrótnica w identyczny sposób wytramwiała 19.12. około 8:00 kolejną **12** – tym razem rozjechał się skład 2x805Na 1702+1703, którego drugi wagon wyruszył w prawo w Kilińskiego.

Sławomir Zamusko

Olkusz

Tabor

A W warsztatach PKM Olkusz kolejny ikarus 280 pozbył się przyczepy. Tym razem mechanicy obciąli wóz numer 247.

Bartosz Mazur

Opole

Linie

A 25.11. przeprowadzono drobne korekty tras **10-tki** i **17-tki** w Kolonii Gosławskiej. Liniom zamieniono końcówki tak, że zamiast na pętlę Częstochowska **10-tka** kończy na kryterium Kolonijna – Drobiarska, zaś **17-tka** na Częstochowskiej. Co w tym zaskakującego? Cóż, może to, że oba krańce oddalone są od siebie zaledwie o 50 metrów! To nic, bowiem jeszcze parę miesięcy temu w okolicy ulokowana była kolejna pętla – Zakłady Drobiarskie.

A Tradycyjne zmiany rozkładowe świąteczno-norowoczne nie ominęły MKK. Autobusy w dniach 23, 27, i 31.12. jeździły według rozkładu dnia roboczego, choć nie realizowano kursów oznaczonych literką „L”. Podobnie było w wigilię, tyle że komunikacja kursowała jedynie do godziny 18:00. 25.12. i w Nowy Rok dokonano najbardziej radykalnych cięć. Pasażerowie mogli uświadczyc jedynie po jednym wozie na liniach **1, 3, 7, 9, 11 i 15**.

Rozmaitości

A Kolejny nowatorski pomysł MKK Opole zakończył się totalną kląpą. Niepowodzenia z wprowadzeniem do wybranych autobusów konduktorów niczego nie nauczyły polskiego przewoźnika. Skargi pasażerów doprowadziły do zmiany firmy kontrolującej bilety. Od 31.01.2003 r. rozwiązaniu ulega umowa z wrocławską firmą ES-SCG, a jednocześnie już od listopada sprawdzanie biletów powierzono firmie SOLD z Krakowa. Nowym kontrolerem polecono... nie wystawiać mandatów! W zamian mieli oni nakłaniać gapowiczów do zakupu biletu u kierowcy. I stało się coś, co dla wszystkich – poza szefostwem MKK – było oczywiste. Ludzie masowo przestawali kasować bilety... Na szczęście pod koniec listopada wycofano się niedorzecznego eksperymentu, zaś kierownictwo znalazło kozła ofiarnego. Już wiemy, że wszystkim winna jest prasa! Prasa śmiała napisać o zmianie systemu kontroli biletów! Opinię powyższą zostawimy bez komentarza...

Marek Drewniak

Poznań

Tabor

A Ikarus 260 o numerze 1740 wyjechał po biskupickiej NG. Do złudzenia przypomina 1735, który wrócił do służby dwa tygodnie temu.

A Jak już informowaliśmy, poznański tabor autobusowy wzbogacił w grudniu się o 7 nowych autobusów: 5 solarisów U12 (1337–1341) 2 solarisy U18 (1383 i 1384). Urbino 18, podobnie jak nowe U12, sprawiają pozytywne wrażenie. Nowe przeguby od poprzednich zewnętrznie nie różnią się praktycznie niczym. Najbardziej zauważalna jest dodatkowa otwierana tylna kłapa pozwalająca dotrzeć do silnika – została wkomponowana w tylną szybę. W innym miejscu jest też wlew paliwa. Wchodząc ostatnimi drzwiami napotykamy na ładniej zabudowaną komorę silnika (identyczną jak w nowych U12). Na kolejne różnice trafiamy przy drugich drzwiach. Naprzeciw nich znajduje się miejsce dla wózków, czego w ubiegłorocznej wersji nie było (niewłaściwa zaleta). Następną innowacją znajduje się między przegubem a trzecimi drzwiami. Tutaj zamiast 3 foteli usytuowanych bokiem do kierunku jazdy zamontowano 4 (dwa przodem, dwa tyłem), a pod nimi znalazł się zbiornik. Nieco inny jest też sam przegub. Zmiany wkrały się również do pierwszego członu autobusu, gdzie znalazły się aż 2 tzw. rzeźnie. Jedna tradycyjnie na wprost drugich drzwi, a druga tuż przed nimi po prawej stronie

(kosztem 2 foteli). Jeśli chodzi o stanowisko kierowcy, to podobnie jak w najnowszych U12 wyposażone jest w pulpit VDO. Autobusy posiadają też kamery lub ich atrapy w pierwszym i w drugim członie.

T Ciekawostka taborowa. 16.12. 4/1 obsługiwała zajezdnia S1 Głogowska składem 84+83.

Linie

A Linie **6** i **8** wróciły na normalne trasy. Po wyremontowanym torowisku trasy miłostowskiej jedzie się, aż miło!

A 02.01. linia **60** doczeka się zmiany trasy. Autobusy po odjeździe z przystanku Kartuska w kierunku Strzeszyna nie pojedą prosto Zakopiańską, lecz w prawo i w dół ulicą Kosowską. Objadą „dumę Podolan”, czyli rondo, by skręcić w „nową” Strzeszyńską i dojechać do Sucholeskiej. Jadąc tą właśnie, miną pętlę Podolany i po starej trasie dojadą na Strzeszyn. Pojawiły się nowe przystanki: jeden jednokierunkowy Białczańska (czyżby przypadkowa zbieżność nazw z pobliskim przystankiem **68** i **83** o tej samej nazwie? Postulujemy zmianę nazwy na Rondo Strzeszyńska) i trzy dwukierunkowe: Synów Pułku, Sucholeska i Podolany. Zmianie uległ również rozkład jazdy, niestety nie zmieniono danych komputera pokładowego obsługującego wyświetlacz przystanków. Tego samego dnia **67** zostanie wzmocnione dodatkowym całodziennym autobusem, dzięki czemu w szczycie autobusy tej linii kursować będą co 15 minut. Na **A** kolejne dwa wozy w dni robocze, a także w dwa wozy w soboty i święta przejmie do uruchomienia Wydział A3 Kacza. Zmieni się także nieco rozkład jazdy tej linii, aby utrzymać dojazdy i zjazdy autobusów tylko z końcówek najbliższych danemu wydziałowi. Oprócz tego nastąpią minutowe korekty w czasach przejazdu na liniach nocnych **N31, N32, N38, N41** i **N43** pod kątem polepszenia skomunikowań tych linii na węzłach przesiadkowych Traugutta, R. Starołęka, R. Rataje.

A Mieszkających pod wiaduktem Trasy Hetmańskiej nad Drogą Dębińską, względnie w okolicach, na pewno ucieszył fakt, że od 02.01 począwszy, autobusy linii **N38** zatrzymać się będą na nowym przystanku Hetmańska Wiadukt.

A Stało się! Pewna zbyt wysoka ciężarówka jadąca Trasą Katowicką raczyła zahaczyć o spód konstrukcji wiaduktu ulicy Tarnowskiej. Z pozoru niegroźne „zadrapania” żelazobetonowej konstrukcji okazały się groźne na tyle, że wiadukt zamknięto. Spowodowało to zmianę w kursowaniu trzech linii autobusowych: **53** i **62** dojeżdżają jedynie do przystanku Ogrodnictwo, po czym zawracają i jadą z powrotem na Dworzec Rataje; linia **96** zaś ma swoją końcówkę w Jaryszkach.

AT W związku z WOŚP i „wspaniałym” pomysłem przeniesienia tej imprezy na tereny zlokalizowane wokół Jeziora Maltańskiego, poznańskie MPK uruchomi w dniu 12.01.03 r. dodatkowo linię **16** w godzinach od 14:00–23:30 co 10 minut oraz autobusy linii **Malta** na trasie rondo Rataje – Majakowskiego – Chartowo – Krzywoustego – rondo Rataje z częstotliwością również co 10 minut w godzinach od 12:00 do 23:30. Także KMPS tradycyjnie już włączy się do kwesty Owsiańska, uruchamiając specjalną linię tramwajową nr **20** na trasie Miłostowo – Śródką – Pl. Wielkopolski – Gwrań – Kaponiera – Fredry – Śródką – Miłostowo, obsługiwaną składem N+ND 2602+2456. Opłata za przejazd będzie złożeniem do puszek datku na rzecz WOŚP. **20** będzie odjeżdżała o pełnych godzinach od 12:00 do 19:00

z ronda Kaponiera.

AT Oprócz planowych urozmaiceń świąteczno-sylwestrowych, do nieprzewidzianych atrakcji należy zaliczyć wagon 674, planową drugą brygadę **N21** (pierwszy długi dwuślipek planowo na PST). Na **N21/3** jeździł 656. Pszczółka 1258 (ta w barwach HIT-u) co prawda ludzkim głosem nie przemówiła, ale kursowała na **N35** całą noc. Całą sylwestrową noc na nocnej linii tramwajowej kursowały wagony 657, 674 i 678.

Rozmaitości

T Na węźle Most Dworcowy działa wreszcie inteligentna sygnalizacja. I tak, tramwaj jadący ul. Głogowską w kierunku Kaponierzy musi zgłosić żądanie trackiem już po odjeździe z przystanku Dworzec Zachodni, dzięki czemu nim dojedzie do Mostu Dworcowego ma już zielone światło. Dla tramwajów jadących od PKS-u, płyta z czujnikiem jest już na wysokości rozjazdów przy ul. Towarowej. Natomiast tramwaje jadące od Kaponierzy dostają zielone po około 7 sekundach od zgłoszenia żądania trackiem (czyli motorowy musi załączyć tracka tuż przed zakończeniem wsiadania pasażerów z przystanku). Póki co sygnalizacja spisuje się na medal, jedynym mankamentem jednak jest brak sterownia trackiem zwrótnicy z ul. Roosevelta na Most Dworcowy lub Głogowską. Powoduje to konieczność przestawiania zwrótki starą metodą. Również przy Parku Wilsona przedłużono zielone światło dla bim. W połączeniu z sygnalizacją na Moście Dworcowym, znacznie usprawnia to komunikację szynową na odcinku Most Dworcowy – Hetmańska.

Magazyn 995

13.12. (piątek). Ten dzień okazał się wyjątkowo pechowy dla zestawu 190+189 (**6/8**), który jadąc na Zawady wyróżnął w tyłek składu 114+113 (**16/4**) oczekującego na wjazd na przystanek Most Dworcowy. Najbardziej oberwał napastnik – wgniół mu się przód, zderzak i zbiły obie boczne szyby w kabine motorniczego (szybę czołową musieli zdemontować pracownicy ZSR). Odształceni uległ także odwłok wozu 113, nadto uszkodzone zostały sprzęgi międzywagonowe. 114+113 do zajezdni przy ul. Głogowskiej zjechał samodzielnie, zaś 190+189 odholował Star.

17.12. Do nietypowego wypadku doszło tuż przed pętlą Połabska – na skrzyżowaniu ulic Serbskiej i Rylejewa. Późnym popołudniem piesza idąca od strony os. Wichrowe Wzgórze przechodziła przez torowisko tramwajowe. Chcąc uniknąć potrącenia przez ruszającą z pętli **4/1** cofnęła się wchodząc na bok jadącej w przeciwnym kierunku **10/3** (zestaw 142+143). Z urazami głowy odwieziono ją do szpitala. Przerwa w ruchu tramwajowym trwała aż półtorej godziny – linie **4** i **10** kierowano na Wilczak, a od ul. Winogrady do pętli Połabska jeździły 2 za-

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*.

tramwaje. Na nieczynnym odcinku ugrzęzło 6 bimb. **18.12.** Wieczorem na skrzyżowaniu Winograd i Murawy zestaw 288+289 (4/11) kierujący się na Połabską start się z peugeotem. Dwie podróżujące samochodem osoby zostały ranne. Dodajmy, że pojazd pozbył się całego lewego boku, podczas gdy tramwajowi pognioty się tylko przednie blachy po lewej stronie. Przez ponad 3 kwadransy pozostałe tramwaje kierowano na Piątkowską, a na trasie Al. Wielkopolska – Połabska uwracały 3 autobusy zastępcze. 4 tramwaje zostały zablokowane.

19.12. Na ul. Pułaskiego (przed Armii Poznań) pantografy połamały jadące z centrum 10/6 (skład nr 206+205) i 3/1 (helmut nr 601). Przy okazji zerwały linkę pionową sieci oraz uszkodziły izolatory. Ciekawostką niech będzie fakt, że 10/6 zatrzymała się dopiero po 200 metrach. Po doraźnej naprawie do zajezdni zjechała samodzielnie. 3/1 na Wilczak zepchnęła 10/5 (kolega nr 677). Stąd na Madalinę została zholowana. Komunikację zastępczą (wstrzymanie trwało ponad godzinę) z ronda Kaponiera na Połabską sprawowało 5 autobusów „porowanych” z innych linii.

20.12. O godzinie 14:31 zestaw 278+279 (13/7) wjeżdżający od strony centrum na przystanek Jeleniogórska potrafił starszą kobietę. Poszkodowaną do szpitala przewiozło pogotowie ratunkowe. Po kwadransie ruch udrożniono.

20.12. Wyjątkową złośliwością wykazał się pierwszy wagon składu 202+201 jadącego jako 6/5 z Zawad na Budziszynską. Na skrzyżowaniu z Kórnicką jego pierwszy wózek pojechał prosto, a drugi skręcił w lewo wykolejając pierwszy w ten sposób, że na międzytorzu zaklinowała się przekładnia. W związku z tym wstawianie wozu na tory (użyto do tego Kruppa) bardzo się wydłużyło – bimby w kierunku os. Lecha i ronda Rataje nie kursowały w godzinach 16:37–18:24. Dzielnie zastępowało je 5 tramwajów łączących rondo Rataje z rondem Śródka i rondo Starołęka z os. Lecha. W związku wyłączeniami napięcia w sieci, ruch w tramwajów w pozostałych kierunkach także był utrudniony. Skutkami ubocznymi reanimacji wozu 202 okazały się odształcenie i poszerzenie torowiska oraz liczne pęknięcia szyn. Prowizorycznie zastosowano w tym miejscu ograniczenie prędkości do 5 km/h.

21.12. Za pięć trzecia na pętli Junikowo wykoleił się drugi wóz składu 254+253 (15/3). Zdarzenie miało miejsce na zwrotnicy wjazdowej w trakcie przetwarzania pociągów. W wykolejeniu pogięły się dolne blachy, urwała deska ochronna, pogięły ograniczniki i zerwały przewody sterujące. Wstrzymanko trwało 35 minut. Na szczęście do ronda Przybyszewskiego kursowały 2 tramwaje.

23.12. Na ul. Winogrady w okolicy Pszennej jadąca z Połabskiej jako 4/12 stodwoja nr 34 przestała załączać jazdę. Mimo to motorniczemu udało się dojechać do Przepadku, gdzie tramwaj ostatecznie zrezygnował z dalszej jazdy. Stąd po 17 minutach do zajezdni przy ul. Głogowskiej zepchnął ją helmut 676 (10/6).

23.12. Na krzyżówce Nad Wierzbakiem z al. Wielkopolską skręcający w lewo volkswagen transporter wjechał wprost pod koła helmutowi nr 607, który jako 9/6 zasuwał na Piątkowską. W wyniku wypadku 3 osoby podróżujące samochodem zostały ranne. Podczas gdy tramwajowi wgniotło się tylko przednie naroże, to volkswagen pozbył się całkowicie lewego boku oraz nabawił guzów w dachu i podłodze. Oberwało także przednie zawieszenie. Przez pół godziny ruch tramwajowy był wstrzymany. Od

10 minut wstrzymania tramwaje kierowano objazdami, a pasażerom podstawiono 2 autobusy zastępcze. MPK usunęło z torów wrak pojazdu, a służby miejskie plamy oleju, które pozostawił.

27.12. Solidne wykolejenie miało miejsce wieczorem na rondzie Przybyszewskiego. Pierwszy wóz składu 206+205 (1/16) skręcał właśnie z ul. Reymonta w kierunku Junikowa, gdy drugiemu to się nie spodobało i postanowił pojechać prosto. W związku z tym wystawił swego brata z szyn a następnie walnął go z całej siły w kastę od akumulatorów rozbijając sobie przy tym przednie blachy po prawej stronie. Po 20 minutach udało się drugi wagon na tyle uruchomić, by opuścić przejazd dla samochodów. Następnie na kwadrans wyłączono napięcie w sieci. Wówczas Krupp podniósł pierwszy wagon i ustawił na klockach, by pracownicy pogotowia torowego mogli upalić uszkodzoną kastę od akumulatorów (uniemożliwiała wstawienie wagonu na szyny). W czasie tej operacji skapitulował agregat spawalniczy i torowcy musieli pojechać po drugi pojazd ze sprawnym urządzeniem. Po udanym zakończeniu tej operacji ponownie wyłączono prąd – tym razem na 8 minut – i Krupp wstawił wykolejającą na tory. Po połączeniu wagony (sterowane z drugiego wozu) zjechały na Budziszynską. Ruch przywrócono całkowicie dopiero o godzinie 18:47, czyli po 110 minutach. Z przerwami na czas wyłączeń napięcia bimby kursowały na Junikowo. 1 i 7 jeździły objazdem przez ul. Grunwaldzką i Rosevelta. Z ronda Przybyszewskiego do Głogowskiej/Hetmańskiej (nawrót przy Dmowskiego) kursowały 4 zastępcze ikarusy.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1307	Anonse	barwy MPK	-
1318	Anonse	Biuro ogłoszeń	-
1422	Dolina Nidy	barwy MPK	-
1518	barwy MPK	Solac	-
1519	barwy MPK	AscoRutical	-
1525	barwy MPK	barwy MPK	po NG
1545	barwy MPK	barwy MPK	po NG
tramwaje			
71	Dekpol, Wiekor	barwy MPK	-
160+159	barwy MPK	Panorama, Avans	-
240+239	barwy MPK	AscoRutical	-
316+317	Trust	barwy MPK	po NG
615	barwy MPK	Lewiatan	-
662	barwy MPK	Schmidt – kuchnie	-
677	PKO BP	barwy MPK	-

Adam Biały, Krzysztof Dostatni, Adam Konieczka, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Maciej Rudzki, komunikaty MPK

Praga

Linie

● Komunikacja podmiejska w Pradze. W ostatnim kwartale 2002 roku doszło do kilku zmian w systemie PID, niezależnych od zmian o charakterze popowodziowych objazdów. Krótka charakterystyka poniżej:

- od 01.10. na arenę PID wkroczył nowy przewoźnik – ČSAP s.r.o. Nymburk, znany onegdaj jako

ČSAD PROhealth z linią **398** na trasie: Černý Most – Nehvizdy – Mochov, z wariantami Černý Most – Nehvizdy – Vyšehořovice, a także do Mochova przez Vyšehořovice, Kozovazy albo Vykaň;

- 15.10. ČSAD integruje z komunikacją miejską i lokalną kolejną linię Brandys nad Labem – Stara Boleslav – Kostelní Hlavno przez Borek, Dřisy (419) i przez Hlavenec (420);

- 31.10. ruszyła także nowa linia **488** na trasie Rymaň, železniční zastávka – Mnišek pod Brdy, základní škola;

- 15.12. wszedł w życie nowy rozkład jazdy pociągów, co stało się pretekstem do rozszerzenia kolejowego sektora PID. W systemie znalazły się stacje Tatce i Pečky na linii **011** Praha – Kolin, cała linia **012** (Pečky – Bošice – Kouřim) oraz **013** (Bošice – Bečváry). Wszystkie wymienione odcinki znalazły się w 5-tej taryfie, za wyjątkiem przystanku Tatce (4). Z końcem roku zostanie przypuszczalnie zintegrowany także odcinek Poříčany – Sadska na linii **060**.

Tegoż samego 15.12. uporządkowano numerację linii autobusowych, pogłębiając podział na podmiejskie 300-tki i lokalne 400-tki, liniami **348, 349, 361, 369, 378, 390, 391, 392 i 394** „zwiększając” numer o 100. Wprowadzono też nowe linie:

348 Harfa – Neratovice – Libiř – Vojkovice – Kralupy n. Vlt.;

349 Huntiřovska – Neratovice, nam. Republiky;

428 Řiřany, nadraží – Modletice Kaufland – Jesenice;

470 Mělník, Mlázice žel. st. – Mělník – Chlumin – Zalesnice – Kralupy n. Vlt.;

471 Mělník, Mlázice žel. st. – Mělník – Neratovice – Kostelec n. Labem – Brandys n. L. – Stara Boleslav, nadraží;

499 Řiřany, Wolkerova – Řiřany, Olivovna – Řiřany Wolkerova.

Zmienione zostały trasy linii:

265 wydłużona do Těchoviček;

328 do centrów handlowych Kaufland i TVIN w Modleticach;

345 Palmovka – Libeznice – Brandys n. L. – Stara Boleslav;

363 Opatov – Mirořovice;

461 Strančice – Kamenice kult. dom;

498 Řiřany, Wolkerova – Doubek.

Linie **381** i **387** obsługiwane przez ČSAD Polkost Kostelec nad Černými Lesy wydłużono odpowiednio do przystanków Suchdol i Horní Kruty, Ujezdec, skąd autobusy jadą dalej jako normalny kurs ČSAD (poza systemem PID), **381** do Kutnej Hory, a **387** do Uhlířských Janovic. Jeden z kursów tej ostatniej linii wykonuje Connex Východní Čechy. Przedłużone linie są skomunikowane z kursami connexowskimi (nowy właściciel kilku przedsiębiorstw ČSAD) w okolicy. Tego dnia połączono także linie **335** z **336** jako **335** – Budějovicka – Kamenice kult. dom, **317** z **338** jako **317** – Smichovske nadr. – Mnišek pod Brdy – Kytin oraz **312** z **372** jako **312** – Dejvicka – Tuchoňevice – Lichoceves. Od 01.01. Martin Uher uruchomił nową linię **314** na trasie Smichovske nadr. – Mnišek pod Brdy. Przypomnieć należy, że w mijającym roku przybyło sporo linii w stale rozwijającym się PID-zie. Należą do nich: **397** wraz z oddaniem centrum handlowego Kaufland Modletice, **414** Černošice – Vonoklasy, **415** Černošice – Dobřichovice-Karlík (też w ramach porządkowania numeracji), **423** Uvaly – Doubravčice – Český Brod, **424** Uvaly – Dobročovice – Škvorec.

● 18.11. przywrócono ruch na całym odcinku linii

C. Zamknięta jest tam jeszcze tylko stacja Vltavska. Pociągi kursują w szczycie co 2,15 min. Linia **A** kursuje w relacji Skalka – Muzeum z tym, że na odcinku Naměstí Miru – Muzeum ruch prowadzony jest wahadłowo, przy szczytowej częstotliwości 6-minutowej, natomiast linia **B** działa w okolicach dwóch przeciwnych końcówek, to jest na odcinkach Zličín – Smichovske Nadraží, oraz Černý Most – Hloubětín w interwale 3–5 minut. Na odcinkach nieuruchomionych działa komunikacja zastępcza. Tramwaje:

- linia **X-A** na trasie: Červený Vrch – Dejvicka – Hradčanska – Malostranska – Staroměstska – Narodní Třída – Karlovo nám. – I. P. Pavlova – Nam. Miru – Kubánske Nam.;

- linia **X-B** na trasie: Hlubočepy – Smichovske nadraží – Anděl – Karlovo nám. – Lazarska – Vaclavské nám. – Masarykovo nadraží – Bila labuť – Vltavska – Maniny – Palmovka – Nadraží Vysočany – Kolbenova – Hloubětín – Lehovec.

Linie te od sierpnia kursowały co 4 minuty. Linia **X-A** częstotliwość taką zachowuje nadal, natomiast **X-B** obecnie tylko w szczycie. Nadal zawieszono są linie **3, 6, 19, 20 i 23**. Większość tramwajów kursuje zmienionymi trasami, tak, aby zapewnić optymalne połączenie poszczególnych dzielnic. Na przedpowodziowych trasach pozostały linie **9, 10, 11, 17, 18, 22, 25 i 26**. Autobusy:

- na odcinku Strossmayerovo nám. – Florenc – Palmovka kursuje zatramwaj **X-8**;

- większość linii autobusowych wróciła na swoje przedpowodzione trasy, niektóre są przedłużone dla stworzenia lepszego połączenia z centrum;

- linie **102, 144, 152, 175, 187 i 200**, które po powodzi wydłużono do stacji metra Pražského Povstání, a później do stacji Roztyly, od 18.11. kończą znow na dworcu Holešovice.

Na odcinku Černý Most – Lehovec działają wydłużone **141, 221, 222, 223, 250, 261, 303, 304, 323, 344, 346, 353, 367 i 379**; Vysočany – Harfa **158, 166, 305, 351, 365, 366, 368, 376 i 377**; Prosek – Palmovka **185, 259, 280, 302, 354 i 375**; Zličín – Sídliště Řepy **307, 308, 309, 310, 311, 380 i 384**, przy czym **307, 308, 310 i 380** tylko w dni robocze; Florenc – Strossmayerovo nám. **133 i 135**. Zawieszono linie **157 i 260**. Uzyskany w ten sposób taborem wzmacniając odpowiednio **139 i 213**. Ponadto uruchomiono linie **701** Černý Most – Kpt. Stránskeho – Nadraží Kyje i **702** Černý Most – Rájska Zahrada – Nadraží Kyje, skomunikowane z komunikacją kolejową w kierunku centrum. Kolej: Česke Drahy uruchomiły wahadłową komunikację na odcinkach Praha hl. n. – Praha Smichov o częstotliwości 20-minutowej oraz Praha Masarykovo nadr. – Praha Libeň – Praha Běchovice, na której pociągi kursują co 10–30 minut.

Marcin Łańko

Radom

Linie

A Początek grudnia zaowocował w Radomiu zakończeniem większych prac drogowych. Już 01.12. zakończono przebudowę skrzyżowania Żeromskiego/Zbrowskiego. Skoro świt na swoje właściwe trasy wróciły **5-tka i 10-tka**. Ponownie uruchomiono przystanki Zbrowskiego/Most i Zbrowskiego/Olsztyńska w kierunku Gołębiowa i Żeromskiego/Czachowskiego w stronę centrum. Jednocześnie likwidacji uległy przystanki Szklana/Kolberga i Młynarska/Żeromskiego. Swą działalność zawiesił także przystanek Szklana/Olsztyńska. Ciekawe: przystanek jest tylko zawieszony, nie zlikwidowany.

Spytacie, dlaczego? Ha! MZDiK cały czas knuje puszczenie autobusu ulicą Szklaną. Zobaczymy, co z tego wyniknie...

A Już dwa dni później, bo 03.12. drogowcy wnieśli się z okolic skrzyżowania Kieleckiej/Wolanowskiej/Główniej. Na stałe trasy wróciły linie **5, 8, 12, D i K**. Skutkiem tego było zlikwidowanie przystanków Garbarska/Kielecka, Główna/Kielecka i Osiedle Zamłynie oraz wznowienie funkcjonowania przystanków Kielecka/Garbarska, Kielecka/Wolanowska (NŻ), Kielecka/Przytycka, a także Okulickiego/Przeskok (wszystkie w kierunku centrum).

A 13.12. MZDiK rozstrzygnął przetarg dotyczący obsługi linii **101**. Jedyń radomską nocną przez kolejny rok obsługiwać będzie PKS Radom swoim maleństwem – pierwszym na świecie autosanem 613MN-302.

A 14.12. PKP łaskawie zmieniło rozkłady i odjazdy pociągów do Warszawy, kierunku bardzo w Radomiu popularnego. Radomski organizator komunikacji stanął na wysokości zadania i tego samego dnia skorygował plany dwóch najważniejszych linii. W dni powszednie przesunięto kursy linii **7** z pętli Osiedle Południe z godziny 4:22 na 4:01 i z 5:00 na 4:55, zaś pętli Osiedle Michałów z 4:15 na 4:08 i z 5:00 na 4:47. Podobne korekty czekały linię **9**: z pętli Osiedle Prędocinek z godziny 4:25 odjazd przesunięto na 4:02, z 5:00 na 4:58, zaś pętli Osiedle Gołębiów z 4:21 na 3:58 (toż to prawie nocna! i z 5:09 na 4:54. Na linii **4** zlikwidowano kurs zjazdowy wykonywany w dni wolne od pracy o godzinie 18:10 z pętli Osiedle Prędocinek.

A I w Radomiu nie obyło się w okresie świąteczno-norowocznym bez ograniczeń i zawiesznień. MZDiK przygotował strategię zbliżoną do rozwiązań lat ubiegłych:

- 23 i 30.12. wszystkie autobusy kursowały bez żadnych ograniczeń według rozkładu na dzień powszedni;

- 24 i 31.12. autobusy kursowały według rozkładu na dzień powszedni do godziny 20:00, zaś potem zjechały do swych zajezdni, na placu boju pozostawiając nocną **101-kę**, która w ramach bonusu świątecznego wykonała dodatkowe trzy kółka (od kursu o 20:10 z os. Południe);

- 25, 26 i 29.12. oraz w Nowy Rok obowiązywał rozkład niedzielny, ponadto 25, 26.12. i w Nowy Rok zawieszono **50-tkę**;

- 27 i 28.12. MZDiK zarządził obowiązywanie rozkładów sobotnich.

A MZDiK podobnie jak w zeszłym roku także po tegorocznej zabawie sylwestrowej na pl. Jagiellońskim uruchomił dodatkowe specjalne kursy autobusów, które rozwiąza uczestników imprezy. Autobusy odjadą o 1:30 i 2:30 z przystanków Kelles-Krauza/Teatr po trasie linii **7** w kierunku Michałowa i Południa oraz po trasie linii **9** w kierunku Prędocinka. Przejazdy będą bezpłatne.

Magazyn 995

16.12. Dawno nie było w Radomiu poważniejszych alarmów bombowych, toteż w grudniu doczekaliśmy się aż dwóch. 16 i 17.12. w powietrze miał wylecieć szpital przy ulicy Tochtermana. 16.12. o godzinie 20:49 policja zamknęła dla ruchu ul. Lekarską i Tochtermana. Do 22:30 autobusy linii **7, 8, 9 i 15** kursowały w kierunku ulicy Traugutta objazdem przez Wałową – Limanowskiego – Narutowicza, a autobusy linii **1** bezpośrednio Limanowskiego i Narutowicza. Kolejny atak terrorystyczny na szpital przy Tochtermana miał nastąpić przed południem następnego dnia. Znow zamknięte były Lekarska i

Tochtermana, a w godzinach 9:30–11:00 autobusy ponownie skierowane zostały na identyczne jak poprzedniego dnia trasy objazdowe.

Rozmaitości

Na święta MPK dostało prezent w postaci nowego prezesa. 24 grudnia ogłoszono oficjalne rozwiązanie konkursu, jaki rozpiął nowy prezydent miasta po rezygnacji Witolda Spoczyńskiego. Przypomnijmy, że zgłosiło się piętnastu kandydatów, z czego do drugiego etapu przeszło trzech. Jak twierdzą wódcze miasta, najciekawszą koncepcję działania MPK przedstawił Tadeusz Socha. Dlatego wygrał, a jego pomysły obejmują między innymi wprowadzenie norm ISO 9000 w zarządzaniu oraz ewentualną zmianę paliwa (na przykład na gaz ziemny) w autobusach spółki. Należy też zauważyć fakt, że nowy prezes będzie musiał uniezależnić firmę od miejskich dotacji. Takiej formy finansowania zabrania ustawa samorządowa. Krótko przedstawić sylwetkę nowego rządcy MPK można by następująco: Tadeusz Socha ma 53 lata. Jest absolwentem Wydziału Inżynierii Materiałowej Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie oraz Międzynarodowej Szkoły Menedżerów. Był dyrektorem między innymi Radomskiego Przedsiębiorstwa Ceramiki Budowlanej, prezesem Huty Szklana Okienno w Kunicach, a od 1999 r. jest prezesem Spółdzielni Mieszkaniowej Starówka. Jakim prezesem będzie dla MPK? Zobaczymy.

Tomasz Szydłowski

Sosnowiec

Magazyn 995

24.12. Bliskie spotkanie trzeciego stopnia w wigilię około godziny 9:50 w Sosnowcu Pogoni miały ikarus 280.26-1619 na linii **299** i jecz 120M-047 na **235-tce**; obydwa pojazdy z Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Sosnowcu, z zajezdni w Zagórz. Jadący w kierunku przystanku Pogoń Akademiki od strony Sosnowca na skrzyżowaniu ulic Będzińskiej, Suche i Rybnej kierowca jeczka 047 nie zachował bezpiecznej odległości i najechał na tył ikara. Syneczek Dedala tym razem nie odniósł większych obrażeń, pozostało tylko lekkie wgniecenie karoserii z tyłu. Gorzej po wypadku prezentował się jego kompan, jecznyk – w dość mocno wgnieciony przód wkomponowana została potrzaskana przednia szyba. Zaprzęgnięte do pracy pogotowie techniczne numer 1029/A odholowało biedaka do zajezdni. Zablokowanie skrzyżowania utrudniło ruch tramwajowy w kierunku Będzina. Szczęściem w nieszczęściu nikt nie został ranny.

Andrzej Soczówka

Szczecin

Tabor

T Do krainy niepokoleń siedzeń i zawsze przetoczonych obręczy przeniósł się helmut nr 901.

T 31.12. o godzinie 12:54 do zajezdni Niemierzyn zjechał skład GT6+B4(I) 508+551, obsługujący brygadę **3/2**. Z tą datą wagon 551 został skreślony z inwentarza. W ten sposób zakończyła się prawie sześćdziesięcioletnia historia liniowej eksploatacji wagonów rodziny B4 w Szczecinie.

Linie

A 18.12. przemianowano przystanki autobusowe na ul. Przyjaciół Żołnierza. Dotychczasowa nazwa Komuny Paryskiej straciła sens, ponieważ w czasie modernizacji węzła zakończonoj w październiku 2002 bardzo inteligentni drogowcy odsunęli przystanki o 200 m od skrzyżowania. Od tego czasu linie **57, 68 i 502** jadące w kierunku centrum zatrzy-

mywały się na dwóch przystankach Komuny Paryskiej – przy ul. Przyjaciół Żołnierza i przy ul. Wilczej. Temu pierwszemu, wraz z przystankiem w przeciwnym kierunku, nadano teraz nazwę Pasterska. Zatrzymują się tam linie **57, 68, 69 i 502**, a w kierunku centrum także **82 i 707**. Jednocześnie linia **69** w kierunku Rugiańskiej przestała się zatrzymywać na przystanku Przyjaciół Żołnierza, położonym około 100 m przed przystankiem Pasterska. Pozostała tam jedynie nocna linia **503**.

A Przez prawie pół roku nowych linii bezpłatnych nie przybywało. Toteż trzeba było nadrobić zaległości. 20.12. ruszyła linia **712**, kursująca z Targowiska Manhattan przez ulice Staszica – Kołtąja – Warciśława – Przyjaciół Żołnierza – Komuny Paryskiej do pętli Rugiańska, z powrotem przez Komuny Paryskiej – Wilczą – Sczanieckiej – Plater – Staszica. Trzydrzwiowy autobusik jecz L11 PKS Gryfice z siedzonymi od ikarusa służy grzecznie od poniedziałku do soboty w godzinach 9–18.

A W ramach noworocznego „prezentu” dezorganizator szcześcińskiej komunikacji obciąż kursy na liniach nocnych. Po jednym kursie (kółku) około godziny 1 ubyto na liniach **501, 502, 503, 504, 505 i 509**. Pierwszego półkursu pozbyła się linia **515**, a pierwszego i ostatniego – **514**.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
565	Hit	Tesco	-
1002	barwy zakł.	Tesco	-
1404	Hit	Tesco	-
2091	barwy zakł.	Samsung	-
2095	barwy zakł.	AscoRutiCal	-

Jacek Kalicki, Olaf Skrzymowski

Świerklaniec

Tabor

A PKM Świerklaniec zaskakuje. Na liniach obsługiwanych przez tego przewoźnika na zlecenie MZKP Tarnowskie Góry pojawiły się cztery ikarusy 260, wyremontowane w KZNS z niecodziennymi numerami – od 0201 do 0204. Dotychczas firma numerowała wszystkie nowe pojazdy od 1400 i doszła do numeru 1501, pomijając przy tym liczbę 1500.

Bartosz Mazur

Tychy

Linie

● W okresie Świąt Bożego Narodzenia i Nowego Roku komunikacja miejska organizowana przez Miejski Zarząd Transportu w Tychach funkcjonowała w sposób przedstawiony poniżej:

- w dniu 24.12. autobusy i trolejbusy kursowały do godziny 13:00 według rozkładu jazdy obowiązującego w dni robocze. Potem rozpoczęły się zjazdy do zajezdni. Pojedyncze kursy na wybranych liniach autobusowych wykonywane były do godzin wieczornych;
- 25.12. autobusy i trolejbusy wyjechały z zajezdni dopiero o 11:00 i kursowały zgodnie z rozkładem jazdy obowiązującym w niedziele i święta, za wyjątkiem linii **M, 4, 21, 25K, 33, 51, 63, 82, 291, 686, 696, 709**, których to autobusom pozwolono spokojnie świętować w zajezdniach;
- w dniach 26.12. i w Nowy Rok autobusy i trajtki kursowały według świątecznego rozkładu bez żadnych ograniczeń;
- w dniu 27.12. obowiązywał sobotni rozkład jazdy;

- w dniu 31.12. autobusy i trolejbusy kursowały do godziny 18:00 według rozkładu jazdy obowiązującego w dni robocze.

Andrzej Soczówka

Warszawa

Tabor

A 13.12. wyjechał kolejny autobus w historycznym malowaniu. Tym razem jest to solówka z R-5 Inflancka o wdzięcznym numerze 2. Niestety, malowanie autobusu nie jest w 100% wiernie oryginałowi, ponieważ lakiernicy z T-4 co nieco namieszali. Warto dodać, że autobus ten – podobnie jak 5254 – miał już kolizję, w wyniku której uszkodzony został prawy narożnik.

A Kolejne dwie reklamy całopojazdowe pojawiły się dnia 17.12. na autobusach z MZA. Busiki 2755 i 2557 zostały „upiękzone” reklamą AscoRutiCal. Natomiast „automaty” 5785 i 5533 oraz „lewar” 2593 przybrały od 24.12. barwy Samsunga.

A 12.12. na zajezdni R-13 Stalowa dotarł pierwszy z 15 zamówionych nowych krótkich MANów NM223.3. Otrzymał on numer 9301. Dnia 22.12. były już dwa manidła, a do końca roku miał być i trzeci (jednak nie wiadomo czy w końcu dotarł). Pozostała dwunastka ma być dostarczona w marcu 2003 r. Wszystkie nowe MANy trafiają na Stalową, która na inne zajezdnie odda gnioły, zostawiając sobie tylko dwa ich egzemplarze. Minimum pięć jecz M121M trafi na R-5 Inflancką, która – jak wiadomo – pozbyła się już wszystkich jecz M11. W ostatniej chwili dowiedzieliśmy się, że MZA zrezygnowała jednak z nadania nowym MANom numerów 9301–9315.

A Wcześniejsze zapowiedzi, że skolidowany ikarus 280 w historycznym malowaniu o numerze 5254 opuści bramy warsztatów T-4 dopiero w Nowym Roku nie potwierdziły się. Z powodu braku sprawnych autobusów na R-5 Inflancka, T-4 już 21.12. zwróciły teje zajezdnie naprawiony pojazd. Dzień później 5254 zagościł już na dodatku na **508**. Ważne, że zajezdnia wydała zakaz wypuszczania autobusów 5254 i 2 (historyczne malowania) nocami na „odwózki kibiców” oraz na brygady całodziennie!

T W ostatnim miesiącu starego roku wagon 2075 (bulwa) stracił swój oryginalny pantograf. Obecnie ma zamontowany standardowy OTK-2.

T W dniu 30.12. w hali warsztatów T-3 pocięto wrak berlinki 2412. Podwozie ocalało i zostanie w przyszłości wykorzystane do odbudowy innego za-tytku.

T Wyjścia bezpieczeństwa pojawiły się w kolejnych wolskich „trupolach” po remoncie. Tym razem padło na skład 105Na 1048+1016. Prawdopodobnie więc od teraz wszystkie stopiątki o numerach 10xx wyjeżdżające z remontów będą wyposażane w wyjścia bezpieczeństwa.

T 19.12. na linii **23** znów zagościła jedyna wolska stoszesnastka o numerze 3002.

T Zgodnie z obietnicą, publikujemy uzupełnienie o nowym pantografie zamontowanym na praskim wagonie 105Na-1230. Jest to model F720. Od tradycyjnych pantografów różni się m.in. innym stopem zastosowanego metalu. Tradycyjne F700 wykorzystywane są z duraluminium, natomiast ten ma zastosowany trwalszy materiał.

T W połowie grudnia w wolskim składzie 105Na 1022+1014 zamontowano czeski system firmy BU-SE ustawiania w pamięci komputera położenia radiowych zwrotnic na całej trasie przejazdu. Polega to na tym, że motorniczy nie musi przed każdą zwrotnicą wybierać odpowiedniego kierunku jazdy, tylko zaprogramowany wcześniej komputer robi to

za niego. Urządzenie działa ponoć lepiej w Warszawie lewobrzeżnej.

Linie

AT Jak wiadomo, na przelomie lat 2003 i 2004 ma być oddana do użytku stacja metra Dworzec Gdański. W związku z tym szykuje się rewolucja komunikacyjna. Obok nowej stacji ma przejeżdżać oprócz linii tramwajowej 1 nowa linia o roboczym numerze **11** (jej powstanie jest już pewne). Połączyłaby ona Bródno z Piaskami przez Rondo Zgrupowania AK Radostaw (wtedy zostałyby wykorzystane nieużywane teraz liniowo skrzyżki w relacji Żoliborz – Praga). W zamian z Piasek zostałaby wycofana linia **19**, którą od pl. Grunwaldzkiego skierowano by na Potocką. W komunikacji autobusowej uruchomiono by linię **196** (numer roboczy) kursującą z nowej pętli zlokalizowanej w okolicach zajezdni Inflancka przez most Gdański, ulicę Starzyńskiego, rondo Żaba, ulice: Świętego Wincentego, Kołową, Ossowskiego, Handlową, Pratulicką i Trocką do pętli na Targówku. Linię ekspresową **E-4** (kursującą z Nowodworów) także skrócono by do nowo wybudowanej pętli, a raczej do zatoczki na ul. Stonimskiego, ponieważ na budowę pętli nie ma pieniędzy. **E-4** docierałoby do owej zatoczki poprzez wytyczone na Stonimskiego bus-pasy oraz zawrótkę na dawnym rondzie Babka. Powstałaby też jeszcze jedna nowa linia ekspresowa **E-6** (inauguracja planowana wcześniej, ale na nieco innej trasie do Dworca Wileńskiego, z postojem naprzeciwko cerkwi prawosławnej) kursująca także z „nowej” pętli do Nowodworów. Jednak trasa **E-6** byłaby nieco inna od trasy **E-4** – chodzi o jej przebieg na samym Tarchominie oraz o pominięcie wszystkich napotkanych po drodze przystanków o małym znaczeniu.

Magazyn 995

27.11. O tym zdarzeniu już informowaliśmy, jednak wtedy nie były znane szczegóły wypadku. Tego właśnie dnia o godzinie 8:28 na pl. Narutowicza motorowa praskiego składu 105Nf 1436+1435 (**44/M10**) przez pomyłkę pojechała prosto w ul. Grójecką (zamiast na pętlę). Cofając nie zauważyła wyjeżdżającego z ul. Filtrowej żoliborskiego składu 13N 366+218 (**47/1**) i uderzyła w jego przód. Uszkodzeniom (na szczęście niewielkim) uległy odpowiednio tył wagonu 1435 oraz przód 366. Zatrzymanie trwało tylko 3 minuty. Oba składy po przeprowadzonych naprawach wróciły już do ruchu liniowego.

04.12. O godzinie 13:26 wolska bulwa 2084+2085 (**7/5**) na skrzyżowaniu ulic Kijowskiej i Markowskiej zderzyła się z ciężarówką marki MAN. W wypadku nikt nie został ranny, jednak wagon 2084 ma poważnie uszkodzony przód oraz prawy bok (m.in. stracił jeden z płatów pierwszych drzwi). Samochód wyszedł ze zderzenia jeszcze gorzej. Po trwającym niecały kwadrans zatrzymaniu uszkodzony skład ewakuował się do zajezdni.

11.12. O godzinie 7:27 na rogu ulic Ratuszowej i Targowej norweski TIR (volvo z naczepą) zahaczył o przód wagonu 116Na/1-3022 obsługującego **6/3**. Rzeczony przód prawie odpadł od wagonu. Spowodowało to straty w wysokości ponad 10 tys. zł. Po wypadku tramwaj zjechał na pętlę Zoo, skąd – po załatwieniu formalności – udał się do zakładu. Wagon ten już wrócił już do ruchu z pasażerami.

13.12. Rano na skrzyżowaniu ulic Puławskiej i Wilanowskiej w żoliborski skład 105Na 1136+1137 (**19/2**) uderzyła ciężarówka marki Mercedes, która wjechała na czerwonym świetle. Nikt nie został ranny, jednak poważnemu uszkodzeniu uległ prawy

skos wagonu 1136. W trwającym 14 minut zatrzymaniu utknęło 6 składów. Obecnie skład 1136+1137 jeździ już liniowo.

13.12. Również rano na łuku pętli Goławek doszło do zderzenia wóz-wóz. W stojący praski skład 105Nf 1412+1411 (9/10) uderzył wolski tyristor 2036+2037 (24/2), którego motorniczy nie zdążył wyhamować. W wyniku zderzenia uszkodzeniu uległ przed wozu 2036 oraz tył 1411. W obu składach pogięte zostały też sprzęgi międzywagonowe. Zatrzymanie trwało 12 minut i utknęły w nim 3 składy.

13.12. O godzinie 16:40 na skrzyżowaniu ulicy Targowej i alei Zielenieckiej doszło do jednego z poważniejszych w ostatnim czasie zderzeń tramwajów. Motornicza praskiego składu 105Nf 1444+1443 (7/3) nie zachowała ostrożności i wyjeżdżając z łuku z dużą siłą uderzyła w tył drugiego wagonu stojącego na czerwonym świetle żoliborskiego składu 13N 413+296 (6/07). Ten skład z kolei „z odbicia” uderzył w stojący przed nim praski skład 105Na 1264+1263 (3/06). W wyniku uderzenia wykołajeniu uległ drugi wózek wagonu 296 (został wstawiony przez dźwig z R-2), poważnemu rozbiciu uległ też jego lewy bok i tył; dość znacznie rozbity został też jego przód wozu 1444, nieco mniejsze uszkodzenia były z przodu wagonu 413 i na tyle 1263. Niegroźnie ranny został jeden pasażer. Zatrzymanie ruchu trwało ponad 45 minut. Parówki są nadal reanimowane na R-4 (mówiło się nawet o kasacji wagonu 296).

15.12. W godzinach przedpołudniowych na skrzyżowaniu ulic Czerniakowskiej z Bartyką jadący z dużą prędkością fiat marea uderzył w tył stojącego na czerwonym świetle ikarusa 260 nr 6472 obsługującego linię 108. Ciężko ranny został kierowca auta. Autobus ma poważnie rozbity tył, samochód nadaje się za to tylko na złom.

17.12. Około godziny 10:45 na wylocie ul. Senatorskiej (przy pl. Bankowym) znów doszło do groźnie wyglądającego wypadku. Kierująca samochodem marki Daewoo Tico wjechała wprost pod rozjeżdżony tramwaj. Dwie osoby zostały ranne. Samochodzik został dość zmasakrowany i potrzebna była pomoc strażaków. Zatrzymanie w obu kierunkach trwało 45 minut.

17.12. Przed godziną 16:00 w prowadzony przez naszego klubowego kolegę żoliborski skład 13N 692+691 linii 13 (kierunek Kawęczyńska-Bazylika) na placu Bankowym uderzył polonez, którego kierowca wjechał na skrzyżowanie przy czerwonym świetle. W dodatku na oczach policji! Siła uderzenia była tak duża, że auto odbiło się na jakieś trzy metry do tyłu. W wagonie 692 uszkodzone zostały pierwsze drzwi oraz fartuchy, samochodzik nadaje się tylko do kasacji.

19.12. Około godziny 1 w nocy na ul. Powstańców Śląskich (przy skrzyżowaniu z ul. Szczotarską) pękła rura wodociągowa. Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego, gdyby nie to, że woda podmyła torowisko tramwajowe, pod którym zapadła się podbudowa. Do godziny 10 ruch tramwajowy między pętlami Górczewska a Cmentarz Wolski był zawieszony – kursowała autobusowa komunikacja zastępcza. Awarię usuwano cały dzień, jednak po wcześniejszym wzmocnieniu torowiska prace można już było prowadzić przy normalnym ruchu tramwajów.

19.12. Około godziny 10:20 na ul. Marsa przy przystanku Okularowa do autobusu linii 115 środkowymi drzwiami próbował wsiąść 81-letni mężczyzna. Został przytrząśnięty i po chwili znalazł się,

niestety, pod tylnymi kołami pojazdu. W stanie krytycznym przewieziono go do szpitala, gdzie po niecałej godzinie zmarł.

19.12. Przed godziną 11:00 w tramwaju linii 26 jadącym ul. Połczyńską zmarł starszy pasażer. W związku z tym przez dwie godziny nie kursowały tramwaje między Cmentarzem Wolskim a Górczewską. Uruchomiono autobusy zastępcze.

19.12. Około południa żoliborski skład 105Na 1226+1225 zderzył się na Rondzie Zgrupowania AK Radosław ze starem, którego kierowca wymusił pierwszeństwo przejazdu. Na szczęście obyło się bez rannych, mimo że samochód ciężarowy został „wystawiony” z torowiska. Po kilkudziesięciu minutowym zatrzymaniu lekko uszkodzony skład ewakuował się do zajezdni.

20.12. W samo południe na oczach policjantów w al. Solidarności (przed przystankiem Park Praski w kierunku Woli) rozkraczył się zjeżdżający awaryjnie z linii 25 wolski skład 105Na 1070+1071. Śmiechu było co nie miara. Jeden z redaktorów „Przystanku” był na miejscu i mógł obserwować jak do spychania przygotowywana była praska stoszennastka nr 3011 (linii 32). Po około 30 minutach „zabawy” uszkodzony wagon zaczął być spychany na R-1. Za nim ruszyło 8 składów, które utknęły w zatrzymaniu. Tempo jazdy było isticie żółwie, ponieważ: po pierwsze – pchała stoszennastka, po drugie – było strasznie śliśko, a po trzecie – trzeba było podjechać pod skarpę wiślaną zarówno po stronie jak i po drugiej stronie rzeki. Cała sytuacja spowodowała paraliż mostu Śląsko-Dąbrowskiego oraz okolic Dworca Wileńskiego. Powstał jeden wielki megakorek, który rozładowywał się jeszcze przez dobrą godzinę.

22.12. Około godziny 15:30 na pl. Bankowym autko marki Opel wjechało w osłonę pierwszego wózka 116Na/1-3019 (15/2) jadącego w stronę Okęcia. Samochód skręcał z ul. Andersa w al. Solidarności i jego kolizja dość skutecznie zablokowała ruch na całym skrzyżowaniu. Po 10 minutach wagon odjechał do zajezdni. W zatrzymaniu stało pięć innych tramwajów oraz autobus MAN NG313-3304 (512/1), który nie mógł skręcić w al. Solidarności z powodu zatarasowania przejazdu przez tramwaj.

23.12. Przed godziną 15:00 jadąca na Nowe Bemowo trzynastka (skład 13N 526+491) połamała pierwszy pantograf na pl. Bankowym. Zatrzymanie trwało około 20 minut i utknęło w nim kilkanaście składów. Sieciowcy, którzy przybyli swoim starem, zablokowali tor w kierunku Pragi. W związku z zaistniałą sytuacją użyto starego przystanku w kierunku Pragi (Plac Bankowy 09), na którym tramwaje wypuszczały pasażerów.

24.12. Około godziny 9:30 na ul. Rembielińskiej między przystankami Julianowska a Bartnicza przy torowisku tramwajowym pękła rura wodociągowa. Przyczyną był zapewne siarczysty mróz (ponad -10 stopni Celsjusza). Wyptywająca woda podmyła za to torowisko tramwajowe (a dokładniej tor w stronę centrum Pragi). Zaowocowało to wycofaniem linii 1, 2, 3, 25 oraz 32 z Bródna. Wszystkie zostały skrócone do awaryjnej pętli Odrowąża, która od dość dawna nie była używana w ruchu liniowym. Na pętli tej nie jest zachowana skrajnia, więc wszystkie przejeżdżające przez nią składy musiały składać swoje lusterka (a i tak często dochodziło do uderzeń nimi w słup trakcyjny zlokalizowany najbliżej płołu Cmentarza Bródnowskiego). Ponadto z racji małej przepustowości pętli (tylko jeden tor) oraz faktu, że wszystkie składy stały po kilka minut w oczekiwaniu na pasażerów, to przed wjazdem na ww.

pętlę oczekiwało od 10 do 12 składów tramwajowych, które stały aż za przystankiem Pożarowa. Zamiast tramwajów od ronda Żaba po trasie Odrowąża – Budowlana – Rembielińska – Kondratowicza – Łabiszyńska – Łojewska – Chodecka do pętli Bródno-Podgrodzie kursowało 10 autobusów zastępczych. W praktyce było ich jednak mniej. Na linii Z stwierdzono 5 przegubowych ikarusów (R-5, R-9, R-10 i R-13; numery: 2624, 2922, 2932, 3252 i 5737), dwa krótkie ikary z R-13 (1009 i 1645) oraz trzy neoplany N4020 (z R-5 i R-13; numery: 6833, 6839 i 6755). Część autobusów była przebrana z innych linii (np. 5737 z 037/127). Kursowały one wzdłuż torowiska zatrzymując się na wysokości wszystkich przystanków tramwajowych (nawet jeśli nie było ich odpowiedników autobusowych) aż do skrzyżowania ulicy Rembielińskiej z Kondratowicza. Tam znaczna część Z-tek odbijała na pętlę bródnowską, a tylko wybrane kursy jechały dalej ulicą Annopol do pętli o tej samej nazwie oraz pętli Żerań Wschodni. Na szczęście, zbyt dużo ludzi nie potrzebuje tam dojeżdżać, więc wszystko działało jak powinno. Warto zauważyć, że być może była to ostatnia liniowa (awaryjna, ale zawsze) eksploatacja pętli Odrowąża, która jest przewidziana do likwidacji z powodu budowy drugiej nitki ulicy o tej samej nazwie. A budowa jest już (niestety) bardzo blisko. W każdym bądź razie wigilijny poranek dość dosadnie udowodnił jak bardzo pętla ta jest potrzebna. Około godziny 15:20 awarię w końcu usunięto i tramwaje wróciły na swoje podstawowe trasy, a zatramwaje zjechały do zajezdni.

24.12. Około godziny 10:50 na Moście Poniatowskiego (koło przystanku o tej samej nazwie) na torowisku tramwajowym (kierunek centrum) wyładował dostawczy samochód, któremu chwilę wcześniej inne auto zajeżdżało drogę. „Zawalitora” dopiero po około 40 minutach ściągnął z torowiska dźwig z R-2 Praga. Cała akcja trwała tak długo, ponieważ auto mogło się wywrócić na bok. W czasie zatrzymania linii 7, 8, 9, 12, 22, 24 i 25 kierowano na trasy objazdowe.

25.12. Można rzec, że nastąpiła „powtórka z rozrywki” z dnia poprzedniego. Mianowicie koło godziny 8:00 na ul. Stalowej przy Konopackiej pękła rura wodociągowa. W związku z tym zaistniała konieczność kierowania linii 23 na trasę objazdową. Z nie do końca zrozumiałych względów zdecydowano się na ponowne użycie awaryjnej pętli Odrowąża, mimo że w pobliżu pętli Czyszowa jest jeszcze jedna awaryjna krańcówka – Zoo. Jednak trzy brygady linii 23 aż do momentu usunięcia awarii (czyli do mniej więcej godziny 16:00) kursowały do Odrowąża. Decyzja ta była o tyle błędna, ponieważ motorowi tej linii stracili w ten sposób swoje wszystkie postoje. A wynikało to z faktu, iż do ww. pętli jedzie się przynajmniej 8 minut dłużej.

25.12. Przed godziną 21:10 na ul. Wawelskiej na wjeździe do tunelu pod al. Niepodległości od strony Ochoty doszło do tragicznego wypadku. Jadący z dużą prędkością (około 80 km/h) samochód osobowy roztrzaskał się o betonowe zaporę rozdzielające pasy ruchu. Na miejscu zginęła pasażerka auta, które została zmasakrowana. Dwie pozostałe osoby w stanie agonalnym trafiły do pobliskiego szpitala. Po wypadku wrak peugeota zablokował pasy ruchu do skrzyżowania w lewo w al. Niepodległości. W związku z tym linia 167 była do godziny 22:50 kierowana prosto Trasą Łazienkowską do Ronda Jazdy Polskiej, na którym to zawracała i ponownie Trasą Łazienkowską (jak linia 182) wracała do swojej podstawowej trasy. Chodziło o to, by autobusy

tej linii nie ominęły aż 5 przystanków.

Rozmaitości

■ 12.12. Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił przetarg nieograniczony na prowadzenie windyacji należności za przejazdy bez biletów.

■ 13.12. w sali konferencyjnej zajezdni R-3 Mokotów odbyło się Walne Zebranie KMKM-u. Dysputy były zażarte i trwały prawie do godziny 22:00. Najważniejsze postanowienia Walnego Zebrania to powiększenie Zarządu Klubu do siedmiu osób oraz liczne zmiany w statucie. Ponadto z prezesostwa zrezygnował Dariusz Walczak (jego następcą został Robert Człapiński), a do Zarządu weszli jeszcze Robert Durlik i Michał Wolański. Z powodu natoku spraw, wielu z nich nie udało się przedyktować. W związku z tym na dzień 17.01.2003 r. na godzinę 18:00 wyznaczono Nadzwyczajne Walne Zebranie KMKM-u.

■ Na wiatkach podległych ZTM-owi pojawiły się naklejki o zakazie nalepiania ogłoszeń. Sądzymy, że akcja ta związana jest z wynajęciem przez firmę Adpol firmy ochroniarskiej Juwentus, która pilnuje czystości na przystankach. ZTM liczy na to, że plakaciarze nie będą patrzeć czyją wiatę oklejają i tym samym pozostaną one wolne od stosów ulotek.

■ 27.12. została przedłużona do marca 2003 roku umowa między ZTM-em a PKP w sprawie podrozwania kolejną na wspólnym bilecie. Zostaną jednak wprowadzone dwie nowości. Po pierwsze wysocy konduktorzy kolejowi będą posiadali czytelniki do WKM (dotychczas mieli ich tylko 20 sztuk, po zmianach będzie ich natomiast 250 – w tym 50 podarowanych przez ZTM), a po drugie wspólny bilet nie będzie ważny w pociągu w godzinach 0:30–4:30.

■ W ostatnim tygodniu grudnia ZTM poinformował o przedłużeniu możliwości zakupu biletów 30- i 90-dniowych z paskiem magnetycznym. Krok ten podjęto z powodu dużej ilości tychże biletów znajdujących się jeszcze w rękach kolporterów oraz pasażerów. Ponadto obawiano się długich kolejek, w których utknęliby ludzie chcący nabyć Warszawską Kartę Miejską. Z drugiej strony decyzja ZTM-u jest dziwna, ponieważ w metrze nadawano już nawet specjalne komunikaty, że od początku nowego roku bilety okresowe będzie można nabyć tylko na WKM.

■ Z dniem 09.12. zlikwidowano zajezdnię R-12 Piaseczno, która była od pewnego czasu filią R-7 Woronicza. Po likwidacji trolejbusów nocowało w niej tylko kilka ikarusów (obsługujących linie piaseczyńskie), które przeniesiono się już na R-7.

■ Z powodu mrozu, jaki panował w ostatnich dniach, znów modne stało się odpalanie „na popych” przegubowych ikarusów. Zjawisko takie zaobserwowano np. na pętli Górczewska. Ponadto dość masowo zamarzają solarki, które na noc chowane są w halach zajezdni.

■ 20.12. w Jednostce Specjalnej GROM w Rembertowie prezydent RP Aleksander Kwaśniewski i minister obrony narodowej Jerzy Szmajdzki mogli podziwiać skuteczność komandosów. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie to, że do pokazu posłużył inflancki IK280.26 o numerze 2902.

■ Metro Warszawskie postanowiło walczyć z graffitiarzami. Ostatnimi czasy na wagonikach pojawiło się sporo bohomazów. Brudne wagony nie wyjeżdżają na linie (a przecież o to chodzi graffitiarzom) i są czyszczone w bazie na Kabatach. To właśnie tam większość pociągów była malowana (stacje są monitorowane, a w nocy zamykane). Dlatego też postanowiono wzmocnić ochronę na STP.

■ Przyznano dotację na metro w wysokości 70

mln zł. Jest jednak jeden warunek: pieniądze te mają pochodzić w połowie z ceł i akcyzy, a w połowie z ewentualnych oszczędności w obsłudze zadłużenia zagranicznego.

■ W połowie grudnia zeszłego roku „Gazeta Wyborcza” zapoczątkowała akcję „Ciepły guzik” mającą na celu rozpoczęcie używania przycisków do otwierania przez pasażerów tramwajów. 16.12.2002 r. wiceprezydent Warszawy ds. komunikacji Andrzej Urbańczyk oraz Dyrektor ZTM Przemysław Prądyński wydali zgodę na rozpoczęcie „akcji plakatowej” w autobusach (370 z około 1570 posiada przyciski) i tramwajach (odpowiednio 357 z 860 wagonów ma guziki), w których przyciski są już zainstalowane. Akcję poparł też dyrektor Tramwajów Warszawskich Krzysztof Karos, który pozwolił oplakować wagony zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz. Sama akcja zaczęła się 27.12. Od tego dnia zarówno na pętlach jak i na przystankach drzwi otwierają sobie pasażerowie. Motorowi mogą otworzyć drzwi sami tylko w razie wystąpienia zatrzymania ruchu tramwajowego. Chodzi oczywiście o bezpieczeństwo pasażerów. Stosowne pismo dyrektora TW w tej sprawie jeszcze parę dni przed świętami dotarło do wszystkich zajezdni. Przy okazji zaznaczono w nim, że zabronione będzie używanie „czasówki” (automatyczne zamykanie drzwi po kilku sekundach) w składach, które taką funkcję posiadają. Dozwolone będzie to jedynie w stosownych przypadkach, które nie posiadają funkcji otwierania drzwi bez załączenia czasówki. Już kilka dni przed „dniem zero” tramwaje posiadające guziki zostały poobklejane (choć nie wszystkie) stosownymi naklejkami umieszczonymi pod każdym przyciskiem na zewnątrz wagonów. Szkoda tylko, że ręka widniejąca na nalepkach posiada... sześć palców! Jak na razie pasażerowie bardzo dobrze radzą sobie sami. Niestety, zdarzają się także „czarne owce” wśród motorowych, które mimo prowadzenia składu z przyciskami, nie załączają programatora.

■ 21.12. w godzinach 9:00–20:00 na trasie Plac Narutowicza – Grójecka – pl. Zawiszy – Towarowa – al. Solidarności – pl. Bankowy – Trasa W-Z – most Śląsko-Dąbrowski – Targowa – 11 Listopada – Stalowa – Śródkowa – Wileńska – Czyszowska (powrót: Czyszowska – Stalowa – 11 Listopada) kursował wagon historyczny N₃-674, w którym kwestowano na rzecz ośrodka Otwarte Drzwi, który tego dnia na ul. Równej na Pradze Północ (tuż przy pętli Czyszowska) zorganizował Wigilię dla najuboższych mieszkańców dzielnicy. Wagon cieszył się sporym powodzeniem i dzięki temu udało się uzbierać pokaźną kwotę pieniędzy. Motorowiczowie i konduktorzy z ramienia KMKM-u oczywiście pracowali społecznie. Z racji bardzo śliskich szyn oraz ogromnych przedświątecznych korków na Trasie W-Z, ostatni kurs od Dworca Wileńskiego przebiegał prosto ulicami Targową – Kijowską – al. Tysiąclecia – ul. Kawęczyńską do pętli zlokalizowanej przy praskiej Bazylice. W czasie powrotu stamtąd zaczął padać gęsty śnieg, więc na Czyszowskiej zdecydowano, że wagon zjedzie do R-3 bez zatrzymywania się na przystankach.

■ 22.12. W ramach przedświątecznej zbiórki Caritasu po mieście kursowały historyczne wagony N₁-607 oraz 4N₁+4ND₁ 838+1811. Sprzedawano w nich świece, z których dochód zostanie przeznaczony, jak co roku, na akcję Wigilijne Dzieło Pomocy Dzieciom.

■ 24.12. linie 9, 15, 26 i 33 jeżdżące czterema głównymi warszawskimi ciągami tramwajowymi zostały wyposażone w nowy wzór tablic czołowych

oraz tylnych. Są one koloru zielonkawego (ale nie, niestety, fluorescencyjne) i nieco przypominają te „systemu łódzkiego”. Z tym, że żarówka nie jest, jak w Łodzi, ultrafioletowa ale normalna, co znacznie pogarsza czytelność tablicy po zmroku. Szczególnie dotyczy to wagonów typu 13N, w których tablica czołowa umieszczona jest tuż nad reflektorem. Chwilo zabrakło tablic na inne linie, ale docelowo (do dnia 10.01.2003 r.) wszystkie zostaną w nie wyposażone (kolejnych kilka jest już wytypowanych). Tablice te zostały wprowadzone przez ZTM po uprzednim przeprowadzeniu „badań opinii pasażerów” na ich temat. A ww. badania wykonano pewnego letniego dnia na linii 12. Jednak zapominano o jednej rzeczy – na odwrocie tablicy nie podano nazwy zajezdni, do której zjeżdża dana brygada. I tak, na przykład, pasażer wsiadający w zjazdowe 26 na pętli Górczewska nie będzie wiedział czy dojedzie tylko do R-1 Wola czy też może aż do R-2 na Pradze. Warto dodać, że zjazdy zaznaczono na odwrocie tablic na zasadzie inwersji kolorów (cyferki są czarne, a tło jest seledynowe).

■ W nocy z 24 na 25.12. Centrala Ruchu TW postanowiła uruchomić kilka „przecieraków”. Są to składy liniowe, które nocą po prostu objeżdżają całą sieć w celu, jak sama nazwa wskazuje, przetarcia szlaku. A ich uruchomienie spowodowane było dużą śliskością szyn, opadami śniegu oraz oblodzeniem sieci trakcyjnej. Jeden z redaktorów „Przystanku” miał okazję podziwiać praski skład 105Na wystany na nocne przecieranie torowisk. Dokładnie o godzinie 1:52 wjechał on na pętlę Czyszowska. Z powodu siarczystego mrozu, który wtedy panował (blisko -20 stopni Celsjusza) przejazdowi tramwaju towarzyszyły wspaniałe efekty wizualne („spawanie” obu pantografów po sieci trakcyjnej oraz iskrzenie spod kół), a także akustyczne (powstały łuk elektryczny w niskiej temperaturze generował dość głośny dźwięk). Inne „przecieraki” zaobserwowano około godziny 1:30 na ul. Marszałkowskiej (skład 13N, prawdopodobnie z R-3 Mokotów) oraz przed 2 w nocy na ul. Marymonckiej (skład 105Na, prawdopodobnie z R-4 Żoliborz).

■ 26.12. Z okazji Święt Bożego Narodzenia KMKM, ZTM i TW uruchomiły specjalną świąteczno-mikołajkową linię oznaczoną oczywiście numerem M. Po dawnej trasie linii 31 i 45 (Pl. Narutowicza – Filtrowa – Krzywickiego – Nowowiejska – pl. Politechniki – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – rondo Dmowskiego – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – Mickiewicza – pl. Inwalidów – Mickiewicza – pl. Wilsona – Słowackiego – Potocka) w godzinach 11:00–18:00 kursowały dwa wagony zażytkowe. Na brygadzie M/1 jeździł wóz N₁-607, a na brygadzie M/2 wagon N₃-674. Linia ta wchodziła w skład lokalnego transportu zbiorowego i była zlecona przez ZTM (na ten jeden dzień R-3 Mokotów miało zwiększony plan o dwie brygady). Oczywiście, na całej trasie obowiązywały wszystkie rodzaje zetteemowskich biletów, jednak konduktorzy z KMKM-u pracowali społecznie. Co ciekawe, wagonem 607 kierował leciwy, bardzo miły pracownik zajezdni R-3 Mokotów posiadający jeszcze uprawnień „na korbę”. Trzeba przyznać, że jazda szła mu bardzo sprawnie i momentami można się było poczuć jak w końcu lat 60.! Kolejną ciekawostką jest dwukrotne zaliczenie ślepego zeberka na pętli Potocka przez wagon nr 674 oraz wcofanie się tymże wagonem przez nieużywany liniowo wyjazd z tejże pętli w stronę Huty. Linia M cieszyła się bardzo dużym powodzeniem. Jednak podczas ostatniego

półkursu zdecydowano się na jazdę bez pasażerów z powodu praktycznie zerowej frekwencji oraz przenikliwego zimna panującego w wagonie i na zewnątrz.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
2557	barwy zakł.	AscoRutiCal	-
2755	barwy zakł.	AscoRutiCal	-
tramwaje			
1005+1021	barwy zakł.	Samsung tel.komór.	-
1180+1181	barwy zakł.	Samsung tel.komór.	-
1214+1215	barwy zakł.	AscoRutiCal	-
1270+1269	barwy zakł.	AscoRutiCal	-
1436+1435	BudExpo Bartycka 26	barwy zakł.	-

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
tramwaje			
772	13N	16.12.	NG1
773	13N	16.12.	NG1
1120	105Na	18.12.	NG1
1121	105Na	18.12.	NG1
1178	105Na	17.12.	NG1
1179	105Na	17.12.	NG1

Oskar Burda, Robert Czapliński, Robert Durlik, Grzegorz W. Fedoryński, Przemysław Figura, Tomasz Igielski, Artur Jasik, Tomasz Kaczmarek, Piotr Kraków, Krzysztof Lipnik, Mariusz Mazek, Sławomir Moczulski, Robert Sokołowski, Marcin Stawicki, Michał Wolański, ztm.news

Wejherowo

Tabor

A Miejski Zakład Komunikacji zakupił pod koniec listopada jeden autobus. Nowy nabytek dostarczy Solaris Bus & Coach i będzie to trzecie Urbino 12 w tym mieście. Pojazd otrzyma nr 813. Wszystkie solarisy (811, 812, 813) można najczęściej spotkać na liniach 2, 8, 9. Dodatkową ciekawostką jest fakt, iż pojazdy wyposażone są bramki do liczenia pasażerów.

Adam Kaszubowski

Wrocław

Tabor

A W początkach grudnia do wrocławskiego MPK przybyła tegoroczna partia autobusów volvo. Wzmiankę o wydarzeniu opublikowaliśmy numer wcześniej. I tu niespodzianka: zakup obejmował 25 sztuk przegubów 7000A, a nie – jak komunikowaliśmy – 20, które rozdzielono między zajezdnie Obornicka (8091–8102) i Grabiszewska (8103–8150). W zamian kasowane były ikarusy 280 z lat 1984–1985 oraz kilka jeliczy M11.

A Jak donoszą nasi szpiedzy, ostatni wrocławski skład typu 105NT 2558+2557 trafił na NG do Protram, gdzie najprawdopodobniej zostanie przetrzebiony na 105Na.

Linie

AT Bożonarodzeniowy czas zawsze przynosi zmiany rozkładów jazdy komunikacji miejskiej. Tu oryginalny Wrocław nie wyłamał się. Przyjrzyjmy się zmianom, zamieściliśmy je poniżej. Komunikacja tramwajowa:

- 24.12. wszystkie tramwaje linii dziennych kursowały do godziny 16:30 według sobotnich rozkładów jazdy; od godziny 17:00 wyjechały na trasy tramwaje linii nocnych, które do 23:00 przewoziły stęsknionych wieczery wigilijnej ze zwiększoną częstotliwością;
- 25.12. wszystkie linie tramwajowe kursowały według świątecznych rozkładów jazdy z częstotliwością 30-minutową, a przed szereg wysunęła się jedynie **zerówka: 0L i 0P** kursowało z częstotliwością 15-minutową;
- 26.12. nie zaskoczył wrocławian – tramwaje kursowały identycznie jak w pierwszego dnia Świąt;
- 27.12. wszystkie tramwajowe wybrały się w trasy według sobotnich rozkładów jazdy;
- 31.12. wszystkie linie tramwajowe kursowały do godziny 20:00 według sobotnich rozkładów jazdy, a tuż po wyjechały nocy, które do 23:00 jeździły częściej;
- 01.01. wszystkie linie tramwajowe kursowały według świątecznych rozkładów jazdy z częstotliwością 30-minutową, za wyjątkiem **0L i 0P** (co 15 minut).

Komunikacja autobusowa:

- 24.12. autobusy linii **A, C, D, E, K, N, 103, 112, 113, 114, 119, 122, 125, 126, 127, 128, 131, 134, 135, 136, 139, 141, 142, 144, 145, 146, 149, 316, 403, 406, 409 i 435** jeździły do godziny 16:30 według roboczego rozkładu jazdy; linie **706 i 711** dla odmiany do 16:30 kursowały jak w soboty; linie **100, 105, 107, 116, 118, 120, 130, 133, 147, 610** wozily pasażerów do 18:30 roboczo, a od godziny 17:00 wyjechały autobusy nocne, które – podobnie jak tramwaje – kursowały do 23:00 częściej; autobusy linii **207** do godziny 23:00 kursowały w wydłużonej relacji: Dworzec PKS – Bieńkowiec;
- 25.12. zawieszono kursowanie linii **A, C, 139, 145 i 316**, autobusy **D, K, N, 127, 134, 135 i 144** wozily podróżnych według świątecznych rozkładów jazdy;
- 26.12. nie kursowały **A, C i 316-tka**, autobusy linii **D, K, N, 127, 134, 135 i 144** jeździły według rozkładu świątecznego;
- 27.12. autobusy kursowały, jak w soboty;
- 31.12. linie **A, D, E, K, 119, 139 i 145** kursowały do godziny 20:00 według rozkładów jazdy dnia roboczego, autobusy linii **706 i 711** do 20:00 jeździły jak w soboty, zaś pozostałe autobusy linii dziennych kursowały bez zmian według rozkładów jazdy na dzień roboczy; autobusy nocne wozily bez zmian.
- 01.12. zawieszono linie autobusowe: **A, C i 316**, autobusy linii **D, K, N, 127, 134, 135 i 144** kursowały według świątecznych rozkładów jazdy.

Rozmaitości

A Dostawy nowych autobusów marki volvo zbiegły się w czasie z mikołajkami, więc MPK postanowiło urządzić festyn mikołajkowy na cześć przybycia setnego volvo. W programie przygotowano konkurs z nagrodami. Wśród nich były bilety miesięczne i gadżety Volvo oraz przejazd linią specjalną,

która wykonała kilka kursów wokół Starego Miasta. W autobusie częstowano słodyczkami. Ze względu na nieliniowe przydzielanie numerów taborowych nowo dostarczonym autobusom, honory setnego volvo sprawował autobus o numerze 8108.

T Z okazji Świąt Bożego Narodzenia MPK zafundowało miłośnikom tramwajów parę atrakcji. W wigilię na liniach nocnych do godziny 23 skład stopiatek był dość powszechnym widokiem. Natomiast w świątecznych rozkładach, według których tramwaje kursowały 25.12. i 26.12. oraz 01.01. (30-minutowa częstotliwość), by uniknąć zbyt długich postojów na pętłach, obsługiwano niektóre linie (na przykład **14 i 24, 4 i 11**) wspólnymi brygadami, przebijającymi się co pełne kółko na drugą linię. W związku z tym można było też spotkać piątkę na Oporowie (po trzy przedłużone kursy rano i popołudniu).

Wojciech Gąsior, Paweł Więcek

Zamość

Linie

A W Nowy Rok MZK Zamość zlikwiduje kilka linii autobusowych. Z ulic miasta zniknie linia nocna **N**, a w dni robocze także linie **15, 23, 50, 55 i F**. W soboty nie pojadą **42-ka i 47-ka**, a w niedziele **1-ka i 42-ka**. Sprzeczne informacje dotyczyły linii **A**, która w ogłoszeniach przewidziana do likwidacji, pojawia się niespodziewanie w wykazie linii. Sprawę wyjaśnimy dla Was niezwłocznie. Dodatkowo, także w Nowy Rok, zmieniono rozkłady kilkunastu innych linii.

Rafał Tarnawski

Przystanek

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
E-MAIL REDAKCJI: przystanek_gazeta@op.pl

REDAKTOR NACZELNY:

Adam Konieczka, tel. 504-398-490

ZASTĘPCA REDAKTORA NACZELNEGO:

Jarosław Girstun

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

Ziemowit Cabanek, Tomasz Gieżyński

STALI WSPÓLPRACOWNICY:

Marek Drewniak, Wojciech Gąsior, Remigiusz Grochowiak, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Michał Kamiński, Rafał Lamch, Wojciech Lemański, Bartosz Mazur, Michał Musiał, Marcin Pejski, Jakub Putyra, Andrzej Soćzówka, Sebastian Staschok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Rafał Tarnawski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki, Maciej Zysko

REDAKTOR DZIAŁU POZNAŃSKIEGO:

Adam Białas (grozny@interia.pl)

STALI WSPÓLPRACOWNICY:

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

REDAKTOR DZIAŁU SZCZECIŃSKIEGO:

Olaf Skrzymowski (bremen@o2.pl)

STALI WSPÓLPRACOWNICY:

Jacek Kalicki, Magdalena Murawska

REDAKTOR DZIAŁU WARSZAWSKIEGO:

Krzysztof Lipnik (lipton44@poczta.onet.pl)

STALI WSPÓLPRACOWNICY:

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

łasnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść

zamieszczanych reklam i ogłoszeń.