

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 1 (26)

14 stycznia 2003 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Częstochowa

Reformowania reformy końca nie widać

1 stycznia przyniósł nam kolejne zmiany w częstochowskiej komunikacji. Autobusy linii 14 i 17 już nie odwiedzają ulicy Monte Cassino, a tym samym mieszkańcy znajdującej się tu potężnej dzielnicy mają znów dwie linie – 19 i 25, czyli tak jak przed reformą. Pierwsza z tych linii ma w zasadzie częstotliwość zbliżoną do takiej jak dawniej, ale w przypadku drugiej, z czterech autobusów zrobiły się trzy, przy czym zamiast jednego przegubowca mamy na linii dwa i to całodziennie (jeden kończy kursowanie około godziny 20:00). Bardzo potrzebna była linia 14 na ul. Wolności – o to chyba nikt się nie sprzecza. Co do 17, która jedzie obecnie ul. Sobieskiego i Pułaskiego, opinie są kontrowersyjne. Nie ulega wątpliwości, że autobus łączący Sobieskiego z II Aleją był niezbędny, ale mogła to być z powodzeniem linia 33, która specjalnie nie jest potrzebna na Pułaskiego, gdyż kursuje tamtędy 23 o podobnej częstotliwości. Mamy również od 6 stycznia nowy przystanek dla linii 17 i 22 na ul. Sobieskiego przy skrzyżowaniu z ul. Korczaka w kierunku centrum. Dzięki temu nie trzeba już biegać przez oblodzony skwerek na przystanek pod USC. W planach jest również przystanek w okolicach Banku Śląskiego dla linii 14, 15 i 30 jadących od centrum. To również napawa optymizmem. Obecnie na odcinku od liceum im. Kopernika do Wolności PKS autobusy nie miały żadnego przystanku. Nowy przystanek ma powstać również na Al. Wojska Polskiego w pobliżu kompleksu handlowego Jagiellończyków, czyli autobusy zatrzymywać się będą przed skrzyżowaniem koło estakady oraz zaraz za tym skrzyżowaniem. Ciekawe, kiedy ktoś wpadnie na pomysł, aby linie 51, 52, 62 zatrzymywały się na przystanku pod USC zapewniając możliwość przesiadki z Blachowni na linie miejskie w „korytarzu”. Na linii 20 w prowadzono małą korektę polegającą na zmniejszeniu liczby autobusów kursujących jako tzw. kursy szkolne przez Jagiellońską z sześciu do dwóch. Podobno po uzgodnieniach ze szkołą tyle wystarczy. Najgorsza rzecz jaka mogła się przytrafić częstochowianom to zmiana rozkładu tramwajów. Od 10 lutego znów pojadą co 5 minut w szczycie i co 7–8 poza szczytem, czyli kurs opłacalny to taki, gdy pasażerowie stoją na stopniach wagonów.

Mamy również od kilku dni na trasach nowe autobusy niskopodłogowe – solarisy Urbino. W efekcie więcej kursów może być obsługiwanych autobu-

sami tego typu. Na dobre mamy więc niskopodłogowy na 22/04 (w rozkładzie przegub) oraz w soboty i niedziele na 25 (jeden wóz z dwóch). Oczywiście, nikt w MPK nie pomyślał o wprowadzeniu poprawek do rozkładów jazdy na przystankach. Dziwne jest natomiast to, że wręcz natógowo na kursach niskopodłogowych pojawiają się ikarusy 415, które są średniopodłogowe. Napływ nowych autobusów sugerował likwidację najstarszego taboru, czyli ikarusów 280.02. Póki co tak się nie stało, gdyż nadal obsługują one linię 03 TESCO.

Janusz Karlikowski

Poznań

Dzień z życia kierowcy MPK Poznań – cz. 1

Zmiana ranna

Drrrr....

- Co to do ch... jest? – mrużąc do siebie, przecierając zaspane oczy.

Niestety, budzik nie kłamie, wskazując godzinę 2:30. To jest uciążliwość ранней zmiany. Dzisiaj mam zmianę 219 (zmiany są podzielone na kilka tzw. grafików, gdzie numerami określa się jakąś zmianę. Konkretny grafik obejmuje kilka/kilkanaście linii i określony typ autobusu, np. zmiany 1–99 to neoplany 4016, 100–199 to ikarusy 280 itp.), czyli jedno kółko na 66/1, a potem resztę zmiany na 84/2. Początek zmiany jest o godzinie 4:15, ale jeśli się mieszka na drugim końcu miasta (jak ja), wtedy trzeba wstać odpowiednio wcześniej, by zdążyć na czas „na zajezdnię”. Na przygotowanie wystarczy mi pół godziny, bo rzeczy i drugie śniadanie uszykowałem sobie wieczorem, teraz tylko zrobię sobie herbaty w termos i... jedziemy.

Brrr... zimno – mróz, śnieg, -10°C, ale służba nie druzba. O 3:00 mam N43 z Dębiny, a potem o 3:30 N33 z Kaponiery. Ta nocka, N33, to tak prawie pracownicza. Kursy przed godziną 4 lub 5 są zdominowane przez kierowców zdążających do zajezdni na zmianę. Do zajezdni przy ul. Warszawskiej dojeżdżam o 3:50. Na ekspedycji jest już kolejka kierowców. Jest godzina, w której rozpoczyna się największej zmian i jest największej wyjazdów. No nic – stoję i czekam na moją kolej, zresztą szybko idzie.

- Dzień dobry – mówię do ekspedytora – 66/1 i 84/2.

- Dzień dobry – odpowiada ekspedytor, patrząc mi głęboko w oczy.

Nie bez powodu, gdyż raz zdarzyło mi się, że

bardzo krótko spałem przed zmianą i po moich oczach było widać zmęczenie. Po prostu oczy były przekrwione, przez co sprawiały wrażenie, jakbym był pod wpływem alkoholu. Tak też było wtedy – nie byłem pijany, tylko mocno zmęczony. Ekspedytorowi nie spodobałem się i wziął mnie do pokoju Starszego Dyspozytora, żebym dmuchnął w „balonik”. Oczywiście, nic nie stwierdził, bo nie było do tego podstaw.

Na ekspedycji dostaję książkę wozu (takie etui z numerem autobusu), w której znajduje się m.in.: karta drogowa (tzw. ceduła), tarczka tachografu, kluczyk do tachografu, dokumenty autobusu, kluczyk do stacyjki, przepustka i kwadracik z numerem brygady (brygad), który wkłada się za szybę. Dzisiaj mam „pszczołkę” („pszczołka” to potoczne określenie autobusu neoplan N4009) nr 1255. Parking N4009 znajduje się naprzeciwko okien ekspedycji, po prawej stronie wjazdu na zajezdnię. Już widzę z daleka mój dzisiejszy wóz. Pierwsze, co należy zrobić, to obejść go dookoła, by zobaczyć, czy nie ma żadnego wgniecenia czy otarcia, które mogła zrobić nieświadomie osoba parkująca autobus poprzedniego wieczora. Z autobusem wszystko w porządku. Otwieram go i wchodzę do środka. Rany! ale lodownia. Zaraz trzeba będzie nagrzać, ale wcześniej trzeba sprawdzić inne rzeczy. Idę do tyłu autobusu i otwieram kłapę od silnika. Mam ze sobą latarkę, bo przecież ciemno. Przed wyjazdem z zajezdni należy sprawdzić poziom oleju, poziom płynu hamulcowego oraz ilość benzyny. Gdyby któregoś z płynów było za mało, wtedy muszę podejść na kanał (podczas zjazdów wieczornych jest tam wykonywana OC, czyli obsługa codzienna – patrz: część 2) albo do dystrybutora z paliwem i uzupełnić je. Wszystkie płyny są jednak w porządku. Wracam do autobusu, bo już porządnie zmarzłem.

Według instrukcji, jaką wszyscy kierowcy mają, piec grzewczy należy przy takiej temperaturze jak dzisiaj włączyć na około 10 minut przed uruchomieniem silnika. Cóż, teoria sobie, a praktyka sobie. Gdybym tak zrobił, to już nie uruchomiłbym silnika, bo baterie byłyby za słabe i skończyłyby się to opóźnionym wyjazdem z zajezdni. Włączam silnik i włączam piec. Po włączeniu silnika włącza się komputer pokładowy. Wpisuję mój numer służbowy oraz liczbę 3. Liczba ta jest kodem napisu „Wyjazd z zajezdni”, który pojawia się od razu na elektrycznym wyświetlaczu.

Jest godzina 4:30, za 5 minut wyjazd, wóz się już trochę nagrzał. Wyjeżdżamy. Przy wyjeździe na bramie należy dać przepustkę i... w drogę! Pierwszy kurs mam z Zielińca do Rataj o 4:45 jako 66, a na

Ratajach „zmieniam” się w 84 i tak już jeżdżę do końca zmiany.

Na Zielińcu jestem o 4:40. W komputerze pokładowym wpisuję tym razem numer linii i brygadę (czyli w moim przypadku 06601). Na wyświetlaczu pojawia się od razu „66 Rondo Rataje”. Wygląda na to, że pojazd pusty, bo nikogo nie ma na przystanku, ale przecież to jeszcze wczesna godzina.

Na Ratajach jestem o 5:10. Tu się zmieniam w 84 (czyli w komputerze wpisuję 08402), idę z kartą drogową do Dyżurnego Ruchu, który przystawia na niej pieczątkę i się podpisuje. Jest to wymagane

podczas pierwszych przyjazdów na końcówkę, na której jest dyżurny. Zrobię to w moim przypadku na Ratajach, gdyż tam dopiero jest dyżurny. Taka linia jak np. 71 (Os. Wichrowe Wzgórze – Os. Dębina) nie ma w ogóle dyżurnych, gdyż obie końcówki są po prostu pętlami bez obsady. Tu kierowcy muszą sami uważać na czasy odjazdów.

Do zmiany, którą mam o 14:03, czeka mnie zrobienie 6 „kółek”. O 8:11 mam przerwę śniadaniową, tzn. ilość czasu między przyjazdem na pętlę a odjazdem o 8:11 wynosi około 20 minut (jeśli nie ma opóźnień) i wówczas jest czas na posiłek. Zwykle

tego czasu jest około 5–7 minut.

Zmiana mija szybko i, na szczęście, bezboleśnie – żadnych niespodziewanych wydarzeń. Zmiennik przyszedł o 13:50. Pogadaliśmy trochę i można iść do domku. Ale zanim się zmienimy, idę z cedułą do dyżurnego, żeby podbił pieczątkę, że zmiana nastąpiła planowo, no i, oczywiście, żeby zanotował sobie, że inny kierowca już jeździ tym wozem na tej linii. Kolejny dzień w pracy za mną, jutro wolne, to się wyśpię, a pojutrze zmiana popołudniowa, ale o tym następnym razem.

Piotr Buczkowski

Poznań

Reklama na tramwajach – podsumowanie roku 2002

numer pojazdu	zmiany reklam				numer pojazdu	zmiany reklam				numer pojazdu	zmiany reklam				numer pojazdu	zmiany reklam			
	barwy MPK	malo-wana	naklejana	razem		barwy MPK	malo-wana	naklejana	razem		barwy MPK	malo-wana	naklejana	razem		barwy MPK	malo-wana	naklejana	razem
1	1	-	-	1	154+155	1	-	-	1	260+259	1	-	-	1	410	1	-	-	1
5	1	2	-	3	156+157	-	-	2	2	262+261	-	2	-	2	601	-	1	-	1
11	1	-	-	1	158+127	1	-	-	1	264+263	1	1	-	2	602	2	2	-	4
22	-	1	-	1	160+159	1	1	1	3	270+271	1	-	-	1	603	3	2	2	7
33	-	1	-	1	162+161	-	2	-	2	272+273	2	-	-	2	604	-	2	-	2
34	-	1	-	1	166+165	-	1	-	1	274+269	1	1	-	2	605	1	2	-	3
40	-	1	-	1	168+167	1	2	-	3	276+277	1	1	-	2	606	-	1	-	1
41	-	2	-	2	170+169	-	1	-	1	278+279	1	-	-	1	607	-	1	-	1
46	-	1	-	1	172+171	-	1	-	1	280+281	1	-	-	1	608	-	1	-	1
56	-	1	-	1	174+173	2	3	-	5	282+283	-	1	-	1	610	-	1	-	1
58	-	1	-	1	176+175	-	2	-	2	284+285	-	2	-	2	611	-	1	-	1
65	-	1	-	1	178+177	-	2	-	2	286+287	1	1	-	2	612	1	1	-	2
66	1	1	-	2	180+179	1	2	-	3	288+289	-	1	-	1	613	1	1	-	2
71	2	1	-	3	182+181	-	1	-	1	290+291	-	1	-	1	614	1	3	-	4
82+81	-	2	-	2	184+183	1	2	-	3	292+293	1	-	-	1	615	1	2	-	3
84+83	-	1	-	1	186+185	1	2	-	3	294+295	-	1	-	1	650	1	1	-	2
86+85	1	-	-	1	188+187	-	1	-	1	296+297	-	1	-	1	651	-	1	-	1
88+87	1	2	-	3	190+189	-	3	-	3	298+299	1	1	-	2	652	-	2	-	2
90+89	1	1	-	2	192+191	-	1	-	1	300+301	1	-	-	1	653	1	1	-	2
92+91	-	3	-	3	194+193	1	-	-	1	302+303	1	1	-	2	654	-	1	-	1
94+93	1	1	1	3	196+195	-	1	-	1	304+305	-	1	-	1	655	-	2	-	2
96+95	-	1	-	1	198+197	1	1	-	2	306+307	-	1	-	1	656	-	1	-	1
98+97	-	2	-	2	200+199	1	-	-	1	308+309	-	1	-	1	657	1	-	-	1
100+99	-	2	-	2	202+201	1	1	-	2	310+311	-	2	-	2	658	-	2	-	2
102+101	1	1	-	2	204+203	-	2	-	2	312+313	-	2	-	2	659	1	-	-	1
106+105	1	1	-	2	206+205	1	-	-	1	314+315	-	3	-	3	660	-	1	-	1
107+275	-	1	-	1	208+207	1	1	-	2	316+317	1	-	-	1	661	1	-	1	2
108+109	-	1	-	1	210+209	-	1	-	1	318+319	1	-	-	1	662	1	1	-	2
112+111	-	1	-	1	218+215	-	2	-	2	320+321	-	1	-	1	663	1	-	-	1
114+113	1	-	-	1	220+219	1	-	-	1	322+323	1	1	-	2	664	1	1	-	2
115+116	2	1	-	3	222+221	1	-	-	1	324+325	-	1	-	1	665	-	1	-	1
118+117	-	2	-	2	224+223	-	2	-	2	326+327	-	1	-	1	666	-	1	-	1
120+119	-	2	-	2	226+225	-	1	-	1	328+329	1	1	-	2	667	-	1	-	1
122+121	1	-	-	1	228+227	-	1	-	1	330+331	1	-	-	1	668	-	1	-	1
124+123	1	-	-	1	230+229	1	2	-	3	332+333	-	2	-	2	669	1	-	-	1
126+125	-	2	-	2	232+231	1	1	-	2	334+335	1	1	-	2	670	-	1	-	1
128+129	1	-	-	1	234+233	1	1	-	2	336+337	-	1	-	1	671	-	1	-	1
130+131	-	1	-	1	236+235	2	1	-	3	338+339	1	1	-	2	672	1	1	-	2
132+133	-	1	-	1	238+237	1	-	-	1	340+341	-	2	-	2	673	1	1	-	2
134+135	-	1	-	1	240+239	1	2	-	3	400	1	-	-	1	674	1	1	-	2
136+137	1	1	-	2	242+241	1	-	-	1	401	1	-	-	1	675	1	1	-	2
138+139	1	1	-	2	244+243	-	1	-	1	402	1	-	-	1	676	1	1	-	2
140+141	1	1	-	2	246+245	1	-	-	1	403	1	-	-	1	677	1	1	-	2
142+143	-	2	-	2	248+247	-	1	-	1	404	1	-	-	1	678	1	1	-	2
144+145	1	1	1	3	250+249	1	-	-	1	405	1	-	-	1	679	1	-	-	1
146+147	-	2	-	2	252+251	1	-	-	1	406	1	-	-	1	680	1	-	-	1
148+149	-	2	-	2	254+253	1	1	-	2	407	1	-	-	1	681	1	-	-	1
150+151	-	2	-	2	256+255	1	-	-	1	408	1	-	-	1	682	-	-	-	-
152+153	-	2	-	2	258+257	1	1	-	2	409	1	-	-	1	851	1	1	-	2

854	1	-	-	1	859	-	1	-	1	868	1	1	-	2	876	1	1	-	2
856	-	1	-	1	861	1	1	-	2	871	-	1	-	1	879	1	2	-	3
858	-	2	-	2	866	-	1	-	1	873	-	1	-	1	881	-	1	-	1

opracował Łukasz Nowicki

Z k r a j u z e ś w i a t a

Bytom

Rozmaitości

A Ukazał się pierwszy numer „Gazetki autobusowej” wydawanej przez PKM Bytom. Jest ona dostępna w autobusach i kolekturach biletowych tej firmy.

Bartosz Mazur

Chełmek

Linie

A Z dniem 4 stycznia 2003 roku zmieniał się rozkład jazdy linii autobusowej **X/K** organizowanej przez Związek Komunikacyjny Komunikacja Międzygminna w Chrzanowie. Dotychczas kursowała na pełnej trasie Chełmek – Libiąż – Chrzanów – Trzebinia – Krzeszowice – Zabierzów – Kraków. Autobusy kursowały wyłącznie w dni robocze, sobotnie kursy rozpoczynały się w Libiążu. Od 4 stycznia 2003 roku również w soboty autobusy linii **X/K** będą kursować na trasie Libiąż – Kraków. Linia ta jest jedną z najdłuższych, o ile nie najdłuższą linią autobusową komunikacji miejskiej w Polsce – trasa ma ponad 60 km, a na jej przejechanie potrzeba 95 minut. Linie obsługują Duhabex Chrzanów.

Andrzej Soczówka

Gdańsk

Tabor

A Z dniem 31.12.2002 r. skasowano powypadkowego ikarusa 280 nr 2198.

SKM Po ponad półrocznej nieobecności znów pojawił się EW58-028. Przemalowano go w obecnie obowiązujące barwy dla serii EW58, czyli czerwono-żółte z czarnym pasem na dole. Od innych zespołów pomalowanych w ten sposób 028 różni się żółtym kolorem górnej części czoła. EW58-028 jeździ w składzie z EW58-012, który jest jeszcze w starych barwach, czyli pomarańczowo-żółtych. To zestawienie zachęca więc do robienia zdjęć.

T Rozbity jeszcze latem wagon 1329 powrócił już do służby liniowej oraz do swojego składu (1329+1330). Podobnie wagon 1382, który jeździł z 1330, został włączony do swojego składu 3-wagonowego (1381+1382+1383). Na ukończeniu jest przebywający w naprawie głównej skład 105Na ex-105N 1269+1270.

Krystian Jacobson

Gdynia

Tabor

A PKM Gdynia wycofało z eksploatacji kolejnego przegubowego ikarusa 280. Tym razem jest to pojazd o numerze inwentarzowym 2601.

A PKS Wejherowo cały czas oczekuje ekspertyzy dotyczącej doszczętnego spalenia mercedesa citaro L-6141, stale obsługującego linię 171. Przypominajmy, że 15-metrowy autobus spalił się całkowicie 18 grudnia 2002 roku. O godzinie 16:27 wyjechał z pętli w Gdańsku Oliwie podążając w kierunku gdyńskich Karwin, jednak już po kilku minutach,

około 16:35 kierowca spostrzegł pożar w komorze silnika i zatrzymał pojazd tuż przed granicą lasu w Rynarzewie. Pojazdem podróżowało około 100 osób. Wszystkim udało się szybko wysiąść, dzięki czemu nikt nie ucierpiał. Kierowca użył jednej gaśnicy, po czym zawiadomił odpowiednie służby o pożarze. Po około 15 minutach przyjechały dwie jednostki PSP. Nim to nastąpiło, kierowca użył kolejnej gaśnicy. Jednak już wtedy nie było czego gasić. Autobus spalił się doszczętnie, pożar dosięgnął nawet kabiny kierowcy. Z pojazdu pozostały: szkielet, cztery koła i przednia szyba. Jak donoszą zachodni miłośnicy, był to trzeci na świecie autobus tej marki z rocznika 1999 który się spalił. W poprzednich dwóch przypadkach powodem pożaru było zwarcie wadliwej instalacji elektrycznej. Nasuwa się jednak zasadnicze pytanie: w jaki sposób w tak krótkim czasie mógł spłonąć autobus w pełni niskopodłogowy, III generacji, który przynajmniej teoretycznie powinien być wykonany z materiałów niepalnych.

Linie

A Od 2 stycznia zmieniał się rozkład jazdy pospiesznej linii **K** łączącej Kacze Buki z Obłuzem. Ponadto zmienili się przewoźnicy obsługujący brygady. Zmniejszono częstotliwość na tej trasie, marginalizując ją do poziomu przewozów szczytowych – do godziny 8 rano i pomiędzy 14 a około 18:30. 5 brygad obsługuje od teraz czterech przewoźników, po jednej brygadzie PKM, PKA i Gryf Kartuzy oraz dwie brygady firma Ornowski-Travel z Rumii. Z dotychczasowych obserwacji wynika, że na linii **K** można spodziewać się następujących wozów: z PKM volvo 7000, z PKA SU12, MB O405N lub neoplana N4014, z Gryfa MB O405N nr 7067, zaś od rumskiego przewoźnika dwóch nowych pojazdów w gdyńskiej sieci – volvo 7000 nr 7013 i scanii Omnicity CN94 nr 7014.

Marcin Połom

Gliwice

Linie

A Jak poinformowało ZKZ GOP, od dnia 18 stycznia 2003 r. uruchomiony będzie przystanek autobusowy Gliwice Dworzec PKP, na którym będą zatrzymywać się linie autobusowe **6, 32, 71, 126, 197, 202, 217, 624, 677, 678, 692, 699, 702, 710** jadące w stronę Placu Piastów. I w tym miejscu należy się drobne wyjaśnienie. Przystanek istniał od dawna i był obsługiwany wyłącznie przez linie nr **126, 197, 202, 217, 624, 677, 678, 710** (czyli te autobusy, których stanowisko przystanku Gliwice Plac Piastów zlokalizowane było na ul. Dworcowej). Ponieważ przystanek pozbawiony był rozkładu jazdy, a wcześniej była tylko informacja, że jest to przystanek do wysiadania, o zasadach funkcjonowania przystanku wiedzieli raczej tylko autochtoni. Z treści komunikatu można również przypuszczać, że nawet sam organizator komunikacji (ZKZ GOP) nie bardzo wiedział, na jakich dokładnie zasadach funkcjonował. W tej chwili przystanek będzie obsługiwany przez wszystkie linie autobusowe. Jest również du-

ża szansa, na pojawienie się rozkładu jazdy.

Andrzej Soczówka

GOP

Tabor

A Firma Usługi Przewozowe należąca do pana Henryka Polaka i mieszcząca się obok zajezdni tramwajowej w Chorzowie Batorem pozbyła się dwóch żółtych MANów SL223. Autobusy te (prawdopodobnie w leasingu) pojawiły się u pana Henryka w czerwcu 2002 r., gdy ogłaszany był przetarg na obsługę linii autobusowych **14** i **92**. Łącznie z zakupionym wcześniej takim samym MANem (ale białym) oraz jeszcze trzema innymi zapisane zostały w ofercie firmy pana Polaka. Przetargu jednak pan Henryk nie wygrał – biały MAN jeździł sobie grzecznie na linii, a dwa żółte okupowały miejsce w zajezdni. Były cały czas zdolne do natychmiastowego wyjazdu na miasto, jednak prawdopodobnie nigdy nie wyjechały w kurs z pasażerami. Pod koniec grudnia stwierdzono zniknięcie tych dwóch pojazdów z zajezdni.

A Do zestawu „nowych” ikarusów 260 w PKM Swierklaniec dołączyły jeszcze kolejne trzy. Posiadają równie dziwne numery jak ich poprzednicy, a mianowicie 0205–0207.

T ZKT-1 Będzin, pomny zeszłorocznych zasp śnieżnych, w tym roku przygotował się na ewentualne zmagania z żywiołem. Poza przeprowadzeniem remontu kapitalnego i modernizacji wagonu roboczego 4N-20, na warsztatach trafiło też mocno zmodernizowane pogotowie techniczne 4N-83 (dawniej wagon ten był wyposażony w silnik z czołgu, a dziś charakteryzuje się m.in. wstawionymi pulpitami z wagonu 105N). Wóz ten odmalowano i podreperowano, żeby nie rozsywał się przy pracy. Sformowano trzy tzw. zestawy zimowe, czyli wagony robocze sprzęgnięte z lorkami-pługami. Lorkę nr 21 doczepiono do 4N-37, lorka nr 13 zestawiona została z 4N-83. Lorka nr 22 jest jeszcze bez przydziału, ale ewentualnie pchać ją będzie 4N-20 lub 4N-32. Do tych zestawów dołączył również pług rotacyjny N-36R oddelegowany z Chorzowa. Tym samym tramwaje w Zagłębiu są przygotowane na największe śniegi.

Linie

A MZK Tychy zdecydował o pozostawieniu na stałe linii minibusowej **J** uruchomionej kilka miesięcy temu na próbę. Linia ta kursuje na terenie Mikołowa pomiędzy Jamną (pętla przy dawnych Zakładach Napraw Autobusów WPK), a Śmiłowicami. Jednocześnie od 2 stycznia wprowadzono korekty rozkładu jazdy tej linii. Nowy rozkład na niedziele i święta otrzymała też linia **273** (obowiązuje od 5 stycznia). Korekty dokonano na wniosek wiernych w związku ze zmianą godzin rozpoczęcia mszy świętych w jednym z tyskich kościołów.

A Od 2 stycznia MZK Tychy wprowadził na liniach **4, 14, 33** i **36** dodatkowe kursy oznaczone w rozkładach jazdy jako obsługiwane autobusami niskopodłogowymi. Jednocześnie zawieszono takie kursy w dni robocze i soboty na linii **1** z uwagi na

częste awarie przegubowego autobusu niskopodłogowego tam kursującego. Chodzi o jednego z dwóch tyskich jelczy M181MB. Autobus o numerze 214 jest prototypem z 1995 roku i miewa się coraz gorzej.

A Z dniem 1 lutego 2003 roku zmienione zostaną rozkłady jazdy linii autobusowych nr **89** i **234**. Linia nr **89** kursować będzie również w soboty, niedziele i święta, a na linii nr **234** zwiększona zostanie liczba kursów w niedziele i święta.

A Od 1 stycznia na liniach obsługiwanych przez KZK GOP pojawił się nowy przewoźnik. Przetarg na obsługę bezpłatnej linii autobusowej **S-10** wygrała katowicka firma Usługi Transportowe Krzysztof Pawelec.

A Poza uruchomieniem linii **102** i korektami rozkładu jazdy linii **201** (pisał o tym w poprzednim „Przystanku”), od 1 i 2 stycznia KZK GOP wprowadził jeszcze kilka innych zmian:

- linia nr **86** w Zabrze skierowana została nowo wybudowaną estakadą łączącą ulicę de Gaulle'a i aleję Korfantego;
- trasy linii **175** i **269** zostały „wyprostowane” i nie są już okrężne (linia **175** kursuje obecnie po trasie Osiedle Mydlisce Pętla – Trzebieślawice Glińskie Pętla w mniej więcej co drugim kursie wyjeżdżając dodatkowo do wsi Gródko, natomiast linia **269** kursuje po trasie Będzin Kościuszki – Siewierz Rynek około połowę kursów wykonując trasą skróconą z pominięciem Przeczyc i Mierzęcic);
- na linii **953** uruchomiony został dodatkowy kurs w godzinach rannych wykonywany na trasie Ławki Berger – Rachowy Osiedle przez autobus włączający się później na linię **952**;
- w rozkładzie jazdy autobusu nocnego **N/27** (Będzin – Bobrowniki) skorygowane zostały godziny odjazdów.

Od 6 stycznia natomiast uruchomione zostały przystanki Dąb Huta Baildon (stanowisko w kierunku jazdy do Chorzowa dla linii **6, 7, 23, 51, 109, 110, 673** i **674**), Świętochłowice Szpital (w obydwu kierunkach jazdy dla linii **201**) oraz tymczasowy przystanek Świętochłowice Szkolna obowiązujący na czas objazdu (tylko w kierunku jazdy do Bytomia, również dla linii **201**).

AT 1 stycznia wprowadzono nowy rozkład jazdy dla autobusowej komunikacji zastępczej za tramwaje linii **7** i **40**, ale już 2 stycznia, dość niespodziewanie, wznowiono ruch tramwajowy na tej trasie. Tramwaje zniknęły, linie **7, 36** i **40** zaczęły kursować po stałych trasach, a tymczasowa linia tramwajowa nr **37** uległa zawieszeniu. Ruch prowadzony jest jednak nadal jednym torem (tak jak przed rozpoczęciem robót) – drugi tor jest w budowie. Zlikwidowano skrzyżowanie z boczną koleją do Huty Baildon.

T Z okazji X Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy Tramwaje Śląskie uruchomiły trzy pociągi specjalne – **S1** i **S2** kursujące głównie po trasach Zagłębia oraz Katowic i obsługiwane pojedynczymi stopiątkami z zajezdni Będzin oraz pociąg **S3** obsługiwany chorzowskim N-1100, który kursował po centrum Katowic. W jego środku odbywał się happening zorganizowany przez myśłowicką grupę artystyczną.

Rozmaitości

1 stycznia działalność rozpoczęła jednoosobowa spółka skarbu państwa pod nazwą Tramwaje Śląskie S.A. z siedzibą w Katowicach. Firma ta powstała na skutek komercjalizacji państwowego Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej w Ka-

towicach, o czym już informowaliśmy. PKT istniało ponad 11 lat – powstało 1 października 1991 r. z wyłączenia zajezdni tramwajowych wraz z infrastrukturą ze struktur WPK Katowice. Nowa spółka przejęła całość zadań przewozowych PKT, jak również cały majątek i wszystkich pracowników. W przyszłości akcje firmy (9,5 mln akcji po 10 zł) mają trafić w ręce gmin lub inwestora strategicznego. PKT pożegnane zostało przez miłośników przy okazji imprezy sylwestrowej – pociąg specjalny obsługiwany wagonem nauki jazdy 105N-3 zjechał 1 stycznia o godzinie 6:28 do zajezdni Zawodzie jako ostatni pociąg w historii uruchomiony jeszcze przez PKT. Ostatnim pociągiem planowym był natomiast pociąg **101** (linia **10**) obsługiwany wagonem 102Na-183, który do zajezdni Chorzów Batory zjechał 10 minut wcześniej.

Jakub Jackiewicz, Andrzej Soczówka

Katowice

Tabor

AT Wojewódzki finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy zorganizowano w tym roku w Katowicach. Jako że po Rynku jeżdżą we wszystkie strony świata tramwaje, główną scenę obrócono o 180 stopni i zajęto przy tej okazji jedną z głównych ulic miasta – Mickiewicza. Ruch samochodowy i autobusowy skierowano objazdem ul. Piotra Skargi. Objazd objął autobusy linii **0, 5, 6, 7, 10, 12, 18, 23, 27, 30, 44, 50, 51, 66, 76, 77, 149, 154, 277, 600, 601, 673, 674, 820, 830, 840, 910, 931, S-2** oraz **E** i **J**. Przystanki Katowice Mickiewicza i Katowice Stawowa przeniesione zostały na ul. Piotra Skargi. Uruchomione zostało też dodatkowe stanowisko przy hotelu Silesia służące do wysiadania i obsługiwane przez linie kończące kursy lub dojeżdżające tylko do dworca PKP. Autobusy linii kończących zwykle jazdę na przystankach Katowice Mickiewicza, Katowice Stawowa lub Katowice Piotra Skargi miały w założeniach postój odbywać na przystanku Katowice Korfantego, aby nie blokować ruchu na wąskiej ul. Piotra Skargi, jednak nie wszyscy kierowcy przestrzegali tych zaleceń.

Jakub Jackiewicz

Kraków

Tabor

A Do MPK Kraków, które już wcześniej otrzymało 5 solówek M121MB, pod koniec grudnia dojechało jeszcze kolejnych 10. W sumie zakupiono 15 jelczy M121MB i 5 M181MB/I (wszystkie trafiły na Wole). Te ostatnie od autobusów z poprzednich dostaw różnią się: poprowadzeniem elektryki w dachu, nowym przegubem (Hubnera – podobnym do tych stosowanych w MANach i scaniach), nowymi czarnymi uchwytami do trzymania, wyższymi siedzonymi (takimi jak montowane w scaniach OmniCity), tapicerką, wyświetlaczami firmy R&G, przy czym wewnętrzny jest mniejszy od dotychczas stosowanych, co – wobec niezamontowania drugiego wyświetlacza za przegubem – powoduje kompletną nieczytelność informacji dla pasażerów z tyłu autobusu. Kasowniki to złote produkty R&G. Pojazdy mają numerację DD451–DD455. Autobusy te są bardzo awaryjne i, w zasadzie już od pierwszego dnia służby, psują się prawie codziennie. Najnowsze M121MB, o których wspominaliśmy wyżej, wewnątrz przypominają M181MB/I. Rażą tylko kasowniki przełożone wprost z kasowanych jelczy 120M (obskurne, zielone, „uśmiechnięte” anachroniczne produkty panów Rączki i Gąsiora). Wskutek przetrzucenia programu do wyświetlaczy wprost z innych

jelczy z zajezdni Wola Duchacka, które miały boczne wyświetlacze przystosowane do wyświetlania pojedynczej linii tekstu, na bocznych wyświetlaczach nowych jelczy wszystkie napisy są pucinałone, np. zamiast „Bieżanów Nowy” mamy „Bieżanów Nc” etc.

AT Cały czas czekamy na nowe scanie OmniCity Arctic (w liczbie 5) oraz tramwaje Bombardier NGT6Kr (w liczbie 12). Wciąż pojawiają się sprzeczne informacje co do terminu ich wyjazdu na linie. Jedni postulują koniec stycznia, inni mówią, że nie wcześniej, jak w marcu.

AT Ze względu na niezatwierdzenie przez Radę Miasta projektu zmiany cennika biletów MPK, przewoźnik z góry zapowiada, że w tym roku nie będzie pieniędzy na żadne nowe zakupy taboru (zostaną tylko zrealizowane ubiegłoroczne przetargi). W związku z dostawą nowego taboru postępuje likwidacja, a konkretnie sprzedaż do innych przedsiębiorstw komunikacyjnych ikarusów 280 oraz jelczy 120M.

T Niedziela 29.12. była ostatnim dniem kursowania wagonów T4+B4. Wieczorem składy 110+510 i 124+524 zjechały z linii **21** do Zajezdni Nowa Huta, by więcej już na trasy nie wyruszyć. Obecnie oczekują na złomowanie. Na szczęście ich losu uniknie skład 127+527 który pozostanie jako muzealny oraz 1501+1515 – nauka jazdy (ma podobny pulpit sterowniczy jak wykorzystywany w tramwajach GT6, więc właśnie dlatego pozostawiono ten skład dla przyszłych motorniczek).

T 02.01. skład 847+848 przeniesiono z Zajezdni Podgórze do Nowej Huty, gdzie przyjęto go pod numerami 351+352.

Michał Kamiński, Krzysztof Utracki, Jerzy Witwinowski

Lublin

Tabor

A Wieczorem 10 stycznia do Lublina przybyły 2 z 10 zamówionych minibusów kapena city urbanino. Pozostałe pojazdy mają dotrzeć do marca.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1904	-	AscoRutiCal	-
1912	Sunset Suits	Hurtownia Karol	-
1985	-	Champion	-
2022	-	Sanpol	-
2024	Atlas	Podlasiak	po remoncie
2041	-	Velux	po remoncie
2122	-	Podlasiak	po remoncie
trolejbusy			
753	Obi	-	po wymianie blach
780	Netia 1055	Polskie Składy Budowlane	-

Rafał Tarnawski, Maciej Zysko

Łódź

Tabor

A W noc sylwestrową na łódzkich liniach nocnych pojawił się tabor wielkopojemny. Udało się zaobserwować 2 volvo B10L na linii **151** oraz ikarusa 280 na linii **155**.

T 2 stycznia na **10-tce** (brygada 11) zadebiutował w ruchu liniowym Cityrunner nr 1215.

Linie

Od 02.01. nastąpiły cięcia w rozkładach jazdy. Po godzinie 18 na linii **2, 3, 6, 8, 9, 10, 11, 12 i 57** wyjedzie o jedną brygadę mniej. Po jednym wozie przez cały dzień ubędzie na **65, 69, 76, 78, 80, 85 i 86**. Zupełnie zmieniony został rozkład linii **14**, która schodzi z pozycji linii magistralnej na podrzędną z częstotliwością co 10/20 minut w dni powszednie i co 20 minut w soboty, niedziele i święta. Na pociechę poprawiono rozkład **7 i 13**, które od 01.01. odjeżdżają ze Śląskiej w mniej więcej równych odstępach czasowych.

T W drugą rocznicę likwidacji ostatniej łódzkiej (ściśle: łódzko-zgierskiej) nocnej linii tramwajowej odbędzie się całonocna impreza. Początek 31 stycznia o godzinie 23:30 w zajezdni Helenówek, skąd odbędzie się przejazd 803N nr 20 na Północną, z Północnej do Zgierza i z powrotem na Helenówek. Tam podmiana na 102NaW nr 28 (w historycznym malowaniu) otabicowany jako linia **101**, który podjedzie w wybrany punkt miasta (dokąd? – to niespodzianka). Tam uczestnicy przesiądą się na solowy 5N nr 100, którym pojadą po dawnych trasach „nocek” aż do białego rana. Rozważany jest także wariant, w którym przegub będzie towarzyszył eNce (w razie sporej frekwencji, na co liczymy, będzie to niezbędne). Przewidziane są liczne fotostopy. Udział w imprezie jest bezpłatny i nie wymaga wcześniejszego potwierdzenia.

Magazyn 995

09.01. Dużo się działo na północno-zachodnich rubieżach torowisk w Łodzi. Wpierw o 11:45 skrzyżowanie al. Włókniarzy z Wielkopolską zostało zatarasowane przez zawracającego TIR-a marki Volvo, w którym – według relacji kierowcy – zepsuły się hamulce. **8 i 13** musiały udać się na objazdy (o zastępczakach wieści brak), a zawalitora po 20 minutach usunął na pobocze dźwig straży pożarnej. Z kolei po południu **13-tka** (skład 2x805Na o nieustalonych numerach) złamała pantograf i uszkodziła sieć na wiadukcie na Aleksandrowskiej w kierunku Szczecińskiej. W związku z tym dni świętości wspomniata krańcówka na Żabieńcu, gdzie aż do

godziny 17 zawracały **2, 5, 8 i 13**. Z Żabieńca do krańca Chochola jeździły zatramwaje w postaci volvo B10L i ikara.

13.01. Wyjątkowo „hucznie” spędził ten dzień pług 2N1 nr 92025 należący do Zakładu Torów i Sieci. Wpierw około godziny 9 rano złamał pantograf na dużym kółku krańcówki Śląska, skąd do bazy został zepchnięty. Z kolei o 22:30, gdy odśnieżał krańcówkę Augustów, zaatakował go daewoo matiz, który jadąc w kierunku centrum wpadł w poślizg i spadł z nasypu, odbijając się jeszcze po drodze od słupa trakcyjnego. Straty agresora i ofiary dotąd nieznanne, ale potrzebna była interwencja dźwigu do wydobycia auta. Ponadto nadal rozrabiają zwrotnice na skrzyżowaniu Kilińskiego/Narutowicza. Tego samego dnia około godziny 16:30 z torów wyjechał skład 2x805Na 1460+1453 obsługujący linię **7** (skręcał w lewo z Kilińskiego).

Sławomir Zamusko

Poznań

Tabor

AT Mróz daje się we znaki pasażerom MPK. Temperatury spadające poniżej -15°C nie zagrażają raczej podróżującym taborom niskopodłogowym, jednak w przypadku pojazdów starszego typu radzimy ubrać się ciepło! Przy okazji apelujemy do prowadzących tramwaje i autobusy – nie wietrzcie niepotrzebnie wozów na przystankach i na pętlach, a o ile to możliwe używajcie przycisku „zezwoleń na otwarcie drzwi przez pasażera” niż „otwieranie drzwi”. W imieniu ogrzanych dziękujemy!

T Trwa kurs na motorniczych, więc „na mieście” pojawia się GT8-657 jako nauka jazdy. Po roku zastoju, S2 zaczęło „robić” obręczkę poza MPK na zlecenie. Powodem tego jest wciąż nie uruchomiona prasa do kół, która po włączeniu ma zamiar wystarować razem z fundamentami i dachem hali Madaliny, przez co jej użytkowanie jest dość kłopotliwe. Na razie nie wiadomo czy to oznacza rychłe uruchomienie odstawionych helmutów czy nie.

Linie

AT „I my zagraliśmy w ten orkiestrze”, możemy

napisać cytując słowa komunikatu MPK. Z okazji 11 Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy MPK i KMPS zorganizowali linię specjalną nr **20**, kursującą w godzinach od 12 do 20 z Kaponiery na Miłostowo. Linię obsługiwał skład N+ND 2602+2456. Opiątą za przejazd była dobrowolna opłata na rzecz Wielkiej Orkiestry. Frekwencja z początku przeciętna zwiększyła się pod wieczór do stanu zwanego potocznie „łłokiem”. Dodajmy, że na linii **20** kursowała też druga brygada, obsadzona 102Na-71, obsługiwana przez Związek Zawodowy Tramwajarzy. MPK przygotowało również ułatwienia dla pozostałych pasażerów podróżujących nad Maltę – w godzinach od 14:00 do 23:30 z częstotliwością 10-minutową kursowała linia **16**, od 12:00 do 23:00 w relacji Rondo Rataje – Jana Pawła II – Majakowskiego – Chartowo – Krzywoustego – Rondo Rataje jeździła linia autobusowa **MALTA**, a na linii **57** pojawił się tabor 12-metrowy.

Magazyn 995

29.12. Do poważnego wypadku doszło na ul. Zamenhofa. Zawracające przez torowisko tramwajowe seicento nagle wjechało pod koła jadącej w tym samym kierunku, to jest do ronda Rataje, **7/8** (GT8-652). W wyniku wypadku rany odniosły 4 osoby podróżujące samochodem, w tym dwójka dzieci. Wszystkich przewieziono do szpitali. W tramwaju stłukł się przedni reflektor i wgniotła przednia dolna blacha. Auto, które straciło cały lewy bok, usunęła pomoc drogową. Do czasu przywrócenia ruchu tramwajowego, czyli przez 35 minut, z ronda Starołęka na rondo Rataje kursowały 2 zatramwaje.

31.12. Jak się okazuje, nawet w Sylwestra pętla Dębiec wykoleja tramwaje. W czasie porannego szczytu komunikacyjnego zabiła się z drugim wózkiem wozu 236 i pierwszym jego brata nr 235 (**2/6**). Tramwaje nie docierały na Dębiec przez 76 minut, kończąc trasy na S2. Dalej jeździły już tylko 3 autobusy zastępcze. Krupp wstawił wykolejeńca w tory. Jednak stopiatki do swej zajezdni nie zjechały samodzielnie, lecz zostały zholowane. W wozie 236 uszkodziła się skrzynia akumulatorów, a w 235 osłona stycznika liniowego.

01.01. Pierwszy dzień nowego roku na szczęście tradycyjnie upłynął bez żadnych kolizji czy poważniejszych wstrzymań.

03.01. O godzinie 6:41 pewien kierowca malucha przekonał się, że nie warto zadzierać z tramwajami. Jadąc Al. Niepodległości w stronę Św. Marcina wjechał swym wehikułem wprost pod koła jadącego jako **8/4** na Miłostowo helmuta nr 670. Rannego kierowcę przewieziono do szpitala. Dodajmy, że w momencie wypadku ruchem na skrzyżowaniu kierowała policja. Tramwaj z nieznacznie wgniecioną osłoną pod przednim zderzakiem pozostał na linii, natomiast maluszek z rozbitymi szybami i pogiętym nadwoziem nadawał się wyłącznie do przetopienia na zyletki. Wstrzymanie trwało przeszło 25 minut.

04.01. W okolicach skrzyżowania ulic Towarowej i Niezłomnych motorniczy tatty nr 404 wybierającej się jako **12/3** na Os. Sobieskiego stwierdził całkowity brak oleju w wózku C. Po uzupełnieniu płynu w asekuracji pogotowia technicznego bimba zjechała na S3.

07.01. Kierowca volkswagena caddy najwyraźniej zapomniał, że jego pojazd nie posiada spadochronu do wytracania szybkości. O godzinie 12:50 objeżdżając wysepkę ronda Rataje nie zdążył wyhamować i wyrznął w opuszczający skrzyżowanie tramwaj linii **7/8** (był to helmut nr 652 zmierzający na



N+ND 2602+2456 na dodatkowej linii **20**. Fot. Adam Białas, 12.01.2003 r.

Zawady). W 18-minutowym zatrzymaniu utknęło 6 składów. O ile tramwaj z lekko wgniecioną blachą pod prawą częścią zderzaka pozostał na linii, o tyle volkswagen z roztrzaskanym przodem nie nadawał się do dalszej jazdy.

08.01. Od godziny 11:20 aż do końca dnia tramwaje linii 7 i 11 nie kursowały na Zawady. A wszystkim zwiniała pęknięta rura wodociągowa, w której wydobywające się H₂O zalało całą pętlę. W godzinach 11:30–14:30 ruchem bimba na Śródcie kierował Nadzór Ruchu.

08.01. Po południu przez pół godziny nie kursowały tramwaje pomiędzy ul. Kórnicką a rondem Rataje, ponieważ pękł izolator sieci. W związku z tym uszkodzony został pantograf 6/9 (skład 198+197) jadącej na Budziszyską. Tramwaj po dokonaniu przełączeń samodzielnie zjechał do zajezdni Głogowska. W czasie wstrzymania bimby kierowano na Os. Lecha. Po 40 minutach od wznowienia ruchu złośliwie nawalił świeżo założony izolator. Tym razem wstrzymanie trwało tylko 20 minut – pracownicy pogotowia technicznego szybko założyli kolejiny.

09.01. O godzinie 13:15 wyjeżdżający z kółka odstawkowego pętli Połabska helmut 676 (10/5) wykołował się trzecim wózkiem. Mimo to ruch na pętli odbywał się normalnie po dużym kole z wyjątkiem 16-minutowego wyłączenia napięcia w sieci, w trakcie którego interweniował Krupp. Wówczas linie 4 i 10 kierowano na Wilczak.

10.01. O godzinie 18:26 helmut nr 651 zjeżdżający z 7/4 wykołował się na zwrótnicy najazdowej ronda Kaponiera w trakcie skrętu z ul. Roosevelta w prawo w Zwierzyniecką. Z torów wyleciały trzy ostatnie wózki. Tramwaj zatrzymał się w łuku po przejechaniu ładnych paru metrów. Do czasu wyłączenia napięcia w sieci (od 19:10 do 19:40) ruch tramwajowy był wstrzymany w stronę ul. Zwierzynieckiej, Mostu Dworcowego i Św. Marcina (tylko od strony ul. Roosevelta). O godzinie 18:55 został zatrzymany częściowo ruch samochodów na rondzie, gdyż wykołony tramwaj przy pomocy stojącego z tyłu składu 144+145 (14/1) wyciągnięto na pasy dla samochodów. Dopiero tam Krupp wstawił helmuta w tory. W związku z tym pojazdy ogumione (w tym autobusy MPK wyjeżdżające z ul. Św. Marcina) zawracały przez skrzyżowanie Roosevelta/Fredry/Most Teatralny. W trakcie wyłączenia napięcia ruch tramwajowy na Kaponierze był całkowicie wstrzymany – bimby kierowano objazdami głównie przez Most Teatralny. Dopiero o 19:45 udało się udrożnić skrzyżowanie. Do godziny 20:20 na trasie Most Teatralny – Os. Sobieskiego kursowały 4 zatramwaje. Do uszkodzeń helmuta należy zaliczyć wgniecioną oblachowanie przy trzecim wózku po lewej stronie oraz pogięte oblachowanie na dole przy obu przegubach, spowodowane podnoszeniem tramwaju. Ale to nie wszystkie straty. Wymienić należy jeszcze przytarte oblachowanie między drugimi i trzecimi oraz czwartymi i piątymi drzwiami w tatrze RT6N1-402 (12/1), która jechała z Os. Sobieskiego. Aby nie blokować dodatkowo ruchu, postanowiono skierować ją bez pasażerów w prawo na Ogrody, zapominając, że tramwaj ten jest za szeroki, by przejechać koło krawężnika przystanku naprzeciw Teatru Nowego. Stąd właśnie te uszkodzenia. Dałoby się ich uniknąć, gdyby tatrę skierowano w lewo po trasie dawnego D.

11.01. Na skrzyżowaniu ul. Wołyńskiej i Szydłowskiej kierowca volkswagena passata skręcając w prawo władował się swoim wehikułem pod jadącą na Piątkowską 11/5 (skład 224+223). Bimba ze zbi-

tymi światłami i lekko wgniecionym oblachowaniem ewakuowała się do zajezdni. W samochodzie znacznie wgłębia się prawa strona.

13.01. W godzinach 8:02–8:21 nie było prądu na rondzie Starołęka – zastrajkowała przeciążona podstacja.

13.01. Punktualnie o godzinie 13:00 na moście Mieszka I puknęły się ciężarowy star i volkswagen passat. Skutkiem kolizji drugi pojazd z rozbitym całym prawym bokiem wpadł na torowisko tramwajowe niszcząc sobie lewe koła. Tramwaje nie kursowały przez 31 minut.

13.01. Drodzy Czytelnicy, przygotowując dla Was od wielu lat (jeszcze w „Nowinkach z Pyrgorodu”) tę rubrykę sądziłmy, że niewiele może nas jeszcze zaskoczyć. Jednak „trzynastego wszystko zdarzyć się może”. A jeśli zegarek wskazuje godzinę trzynastą – tym bardziej... Oto o 13:10 CNR otrzymała zgłoszenie od jednego z motorniczych, że na rondzie Starołęka leży sobie koło tramwajowe z kawałkiem osi. Nikt jednak nie zgłosił jego zguby. Dopiero o godzinie 13:48 motorowy drugiej zmiany obejmując na JUNIKOWIE (!) skład 326+327 (13/2) z przerażeniem stwierdził, że w drugim wagonie na drugiej osi pierwszego wózka brakuje rzeczonożka kółka. Ponadto w wozie pogięły się blachy osłonowe przed drugimi i czwartymi drzwiami. Niewyjaśniona zagadką pozostanie, jakim cudem tej parze stopiątek udało się w ten sposób przejechać bez wykołowania przez całe miasto – przez wszystkie główne skrzyżowania i stromą ul. Podgórną... Na zakończenie wspomnijmy, że tramwaj zatrzymano na pętli i wstawiono na „pieska”, aby w nocy można go było odholować do zajezdni. Obyło się bez wstrzymania ruchu, gdyż pętla cały czas była przejezdna wewnętrznym torem.

13.01. Późnym wieczorem na ul. Zamenhofs (przy os. Rzeczypospolitej) brak rozruchu wystąpił w jadącej na Starołękę stodołce nr 41 (4/9). Przerwa w ruchu tramwajów trwała prawie pół godziny i unieruchomiła 3 tramwaje. Najciekawsze jest jednak to, że na S3 pechowo 102Na dopchnęła tatra nr 409, kursująca jako 4/9.

Rozmaitości

● Z powodu braku czasu, z funkcji redaktora zrezygnował Tomasz Gieżyński. Mimo to nadal będzie z nami współtworzył „Przystanek” jako stały współpracownik.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1258	HIT	Tesco	-
1337	-	barwy MPK	-
1338	-	barwy MPK	-
1339	-	barwy MPK	-
1340	-	barwy MPK	-
1341	-	barwy MPK	-
1383	-	barwy MPK	-
1384	-	barwy MPK	-
1410	barwy MPK	Big Star	-
1411	barwy MPK	Big Star	-
1486	barwy MPK	Big Star	-
tramwaje			
286+287	barwy MPK	Samsung	-

Adam Białas, Piotr Buczkowski, Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka, Łukasz Nowicki

Szczecin

Tabor

T Od około miesiąca odstawiony jest wagon roboczy 002 z zajezdni Pogodno. Stwierdzono w nim pęknięcie ramy wózka.

Linie

A 2 stycznia poważne zmiany nastąpiły na darmobusie 702. Od Hypernowej do ul. Matejki trasa pozostała bez zmian, natomiast dalej biegnie już nie do ul. Komuny Paryskiej, lecz przez ul. ks. Salomei i ul. Staszica do ronda Giedroycia. Zamiast na przystanku Niepodległości, autobus zatrzymuje się na Pl. Zwycięstwa. Największym knotem jest to, że tabliczki z numerem linii i rozkłady jazdy na nieobsługiwanych już przez 702 przystankach Szczanieckiej i Wilcza wiadukt wisiły do 05.01. Zmienił się także przewoźnik i tabor – zamiast piętrowego MANa SD202, na linii uwija się dwudrzwiowy ikarus 280 w stosownej reklamie pochodzący z PKS-u Gryfice – ten sam, który wcześniej kursował na darmobusie 701. W ten sposób firma Mittel West Europa została skreślona z listy szcześcińskich przewoźników.

A Tego samego dnia zmieniono rozkłady jazdy linii 101 i 106. Przyspieszono pierwszy kurs linii 101 w dni powszednie o 10 minut oraz dodano kurs o 6:10 z pl. Rodła do Zakładów Chemicznych. Ciekawe, skąd ten autobus znajdzie się na pl. Rodła, skoro brak jest kursu w przeciwnym kierunku? Przypuszczalnie jest to ten sam autobus, który przeбира się z linii 506 po zakończeniu pracy pod Dworcem Głównym. Na linii 106 pojawił się natomiast dodatkowy poranny kurs z pockiego Rynku do Głębockiego oraz powrotny, ale tylko do Osiedla Chemik.

Rozmaitości

● Od nowego roku funkcji dyrektora Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego nie pełni już Marek Banaszek. Przez 3 najbliższe miesiące obowiązki dyrektora będzie pełnił Tadeusz Świdorski.

A Miejscy urzędnicy najpierw tłumaczą w prasie, że linie nocne są deficytowe i nikt nimi nie jeździ, a potem stwierdzają, że nie mogą na nich jeździć minibusy, bo pasażerowie by się nie zmieścili. Ciekawa logika...

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
150	SPA Klonowica	barwy zakł.	-
573	HIT	Tesco	-
1009	barwy zakł.	Tesco	-
tramwaje			
594+595	barwy zakł.	AscoRutiCal	-
664+644	Naj/Clau dia	Samsung	-
726+725	Naj/Clau dia	Samsung	-

Jacek Kalicki, Olaf Skrzymowski

Świerklaniec

Tabor

A Remontów ciąg dalszy. Z Solca Kujawskiego po naprawie głównej do miejscowego PKM-u powrócił jecz M11 nr 1468.

Bartosz Mazur

Tychy

Tabor

A Autobus jecz L120 (z pierwszej generacji) nr 129 z miejscowego PKM-u otrzymał drzwi pochodzące z późniejszych odmian jeczcy.

Linie

A Z dniem 20 stycznia roku MZK Tychy wprowadziło dodatkowy przystanek dla linii **E-2** – Tychy Burszego Radziejówka.

A Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach poinformował, że w 2003 roku planuje przeprowadzić postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na obsługę linii komunikacyjnych nr: **45, 69, 294, 620, G, J, L.**

Bartosz Mazur, Andrzej Soczówka

Warszawa

Tabor

A Od połowy grudnia zeszłego roku w solarce nr 8327 ze Stalowej testowana jest już kolejna wersja pomarańczowych wyświetlaczy. W zasadzie wyświetlacz jest taki sam jak poprzedni (nie ma wyraźnych różnic) z tym, że nastąpiła zmiana softu. I to jest fakt godny odnotowania. Widać, że można zrobić jakieś sensowne czcionki. Dotyczy to również cyferek, które są kanciaste, ale zarazem ładne, bo grube (szerokości dwóch pikseli).

A Wraz z początkiem roku 2003 definitywnie pożegnaliśmy się z ikarusami 260 z zakresu numerycznych 13xx stacjonujących w zajezdni T-10 Ostrobramska. Ostatni dzień kursowania przypadł na 31 grudnia 2002 roku. Dwa dni później, to jest 02.01. na miasto wozy wyjechały już po akcji prze-numerowania. Pretekstem i główną przyczyną okazały się midi MANy NM223.3, które w liczbie 15 sztuk mają zostać dostarczone na zajezdni T-13 Stalowa do czerwca tego roku. Początkowo (jak już na łamach „Przystanku” informowaliśmy) miały dostać przydział zarezerwowany dla wozów technicznych, czyli 9301–9315. Na szczęście stało się inaczej i nowa przyszłościowa numeracja dla wozów klasy midi i maxi będzie opierać się na systemie znanym już z MANów NG313 i solarisów U15. Pierwszą literą poprzedzającą będzie 1, w drugiej zakodowana jest zajezdnia, pozostałe dwie to kolejność inwentarzowa taboru. Stalowskiemu narybkowi nadane zostaną numery 1301–1315. Wracając do solówkowych ikarów 260, ich nowa numeracja prezentuje się następująco: 1201 ex-1300, 1203 ex-1301, 1204 ex-1303, 1206 ex-1304, 1207 ex-1306, 1208 ex-1307, 1210 ex-1308, 1215 ex-1313, 1216 ex-1316, 1217 ex-1319. Nie obsadzono wolnych numerów 1213 i 1214, gdyż takowe wymazano z papierów dopiero rok temu, a ponowne nadanie tego samego numeru kolejnemu obsadzeniu może nastąpić dopiero 12 miesięcy od daty zwolnienia się numeru. Do kasacji poszły zaś wozy 1309 i 1312.

A 4 stycznia na 2 brygadę linii **104** wyjechał w swój dziewiczy kurs MAN 223.3 nr 1302. Za to jego kolega nr 1301 udał się już na reklamację. W chwili obecnej w Warszawie są już 4 midimanidła, ale tylko dwa wpisane są na stan inwentarzowy MZA.

A W związku z dostawami wspomnianych wyżej MANów, R-5 Inflancka doczeka się wkrótce upragnionych automacików ze Stalowej. Jednak nie będą to poczciwe ikarusy 260.73A, lecz najstarsze gnioty z serii 4630–4633. Tak więc już niedługo ujrzymy reprezentanta 4650. W swoją ostatnią podróż do „lepszego świata” udał się zaś ikarus 280.26 nr 2334. Na koniec jeszcze małe wyjaśnienie: w poprzednim numerze błędnie podaliśmy, że R-5 wyzbyła się już wszystkich jeliczy M11. Jak się okazało, nie jest to prawda, bo np. 6 stycznia na linii **345** jeździł wóz 94. Za nieścisłość przepraszamy.

T Z informacją tą zwlekaliśmy do początku nowego roku, mimo że znana jest ona od połowy października roku ubiegłego. To właśnie wtedy Tram-

waje Warszawskie przedstawiły plan remontów na rok 2003. Przewiduje on wykonanie łącznie 162 Napraw Głównych wagonów 13N i stopiątek, w tym (uwaga!) aż 53 remonty NG II wagonów typu 13N! Przypomnijmy, że jest to powrót do NG II trzynastek, które od 6 lat miały robione tylko remonty NG I. Jednak pogarszający się stan techniczny wagonów serii 105Na (kilka z nich nawet skasowano) oraz widmo braku jakichkolwiek dostaw nowego taboru niskopodłogowego przez kilka najbliższych lat (do czasu realizacji przetargu, który wciąż nie może wypalić) zmusiły dyrekcję TW do podjęcia takiej właśnie decyzji. I znów wychodzi na to, że stare poczciwe trzynastki ratują trudną sytuację taborową. Do NG II jest przewidzianych także 8 wolskich „trupów” z serii 10xx (1007, 1009, 1012, 1013, 1025, 1027, 1054 i 1081). Do NG I zakwalifikowany jest także skład 105Na 1130+1131, z którego R-1 Wola chce się pozbyć bardzo awaryjnego układu luzownikowego Hanning & Kahl (w jednym z wozów już dawno się on spalił). Nie wiadomo jednak czy wyżej wymieniony skład dostanie z powrotem zwykłe luzowniki. Poniżej przedstawiamy pełny wykaz wagonów przeznaczonych do napraw głównych:

- 13N do NG II: 290, 291, 296, 310, 324, 326, 353, 369, 413, 418, 449, 450, 457, 458, 473, 486”, 487, 490, 491, 493, 496, 498, 530, 548, 549, 561, 563, 573, 574, 582, 584, 590, 631, 633, 639, 640, 663, 667, 671, 726, 731, 733, 739, 769, 781”, 788, 789, 804, 806”, 807, 815, 824 oraz 833. Trzeba jednak zauważyć, że bezpośrednio przed remontem ZNT T-3 oceni stan każdego wagonu i na tej podstawie określi zakres remontu (NG II lub NG I), jaki będzie przeprowadzony (tak więc może być mniej NG II wykonanych wagonom 13N niż wynosi plan);
- 13N do NG I: 288, 408, 482, 592, 629, 638, 642, 650”, 678, 683, 687, 724, 732, 752, 753”, 762, 792, 793, 794, 799, 803, 805, 819 i 828”;
- 105Na do NG II: 1007, 1009, 1012, 1013, 1025, 1027, 1054, 1081, 1128, 1313, 1314, 1331, 1332, 1335, 1336, 1339, 1340, 1343, 1344, 1349, 1350, 1353, 1354, 1357, 1358, 1359, 1360, 1361, 1362, 1363, 1364, 1367, 1368, 1377, 1378;
- 105Na do NG I: 1002, 1026, 1044, 1055, 1057, 1062, 1064, 1071, 1078, 1079, 1080, 1082, 1084”, 1085, 1102, 1103, 1130, 1131, 1140, 1141, 1142, 1143, 1152, 1153, 1158, 1159, 1161, 1164, 1165, 1172, 1173, 1184, 1185, 1188, 1189, 1194, 1195, 1196, 1197, 1212, 1213;
- pochodne 105Na do NG I: 1441, 1442, 1443, 1444, 1458, 1463, 1464, 1467, 1468.

Warto na sam koniec dodać, że planowane do remontu na ten rok wagony 1178 i 1179 „załapały się” jeszcze do planu na rok 2002 oraz, że trystory 2008 i 2009 (modernizowane notabene przez IEL od ponad dwóch lat na terenie R-1 Wola) przeszły do planu na przyszły rok. Tyle, że nie będą się liczyć jako NG I a jako NG III (jest to trochę nieoficjalne oznaczenie rodzaju naprawy, ale adekwatne do zakresu prac). Przy okazji: zmodernizowane składy 2006+2007 i 1392”+1391” także traktujemy jako NG III. Ostatnią informacją jest to, że udało się odwiec o jeden rok planowe remonty trystorów jako najlepszych wozów w mieście (ich awaryjność jest naprawdę bardzo niska). Dyrekcja R-1 stanęła okoniem by tylko jej najlepsze wagony nie trafiły do pobliskich warsztatów T-3. No i na szczęście udało się.

T Bulwa nr 2084 (po kolizji z ciężarówką) dalej stoi nieruszona. Warto zauważyć, że zaplombowa-

ny wagon w połowie grudnia zeszłego roku posłużył za model, z którego pobrano wymiary na naklejki użyte podczas akcji Jurka Owsiaka.

T Za to wolskiego rozbitka 105Na-1078 w końcu zaciągnięto z trzeciej zajezdniowej hali do warsztatów T-3 mieszczących się dokładnie naprzeciwko.

T W dniach 30.12. i 31.12. oraz w dniu 02.01. na linii **23** (brygada 5) znów zagościł skład 13N. Tym razem padło na reklamowe wagony 683+530. 06.01. trzecią brygadę obsługiwał 804+809 w barwach zakładowych. 03.01. natomiast na popołudniowej zmianie B ponownie hasał skład 13N (tym razem padło na 548+549 w barwach zakładowych). Został on wysłany na podmięk za zdefektowaną stopiątkę. Tak więc powoli zakaz puszczenia parówek na tę linię staje się mitem.

T Rozbity w połowie grudnia w poważnym wypadku żoliborski wagon 13N-296 zostanie wyremontowany dopiero w warsztatach T-3 podczas swojego planowego remontu. Obecnie stoi odstawiony na R-4 i czeka na tenże remont.

T Dnia 02.01. po raz pierwszy w 2003 roku na linii **23** zagościła jedyna wolska szesnaśotka o numerze 3002.

T W dniu 03.01. po raz ostatni po mieście jeździł egzotyczny skład 105Nm+105Nf 1458+1421. Tego dnia obsługiwał on linię **35**. Kilka dni później po mieście kursowały już „podstawowe” składy 105Nf 1422+1421 oraz 105Nm 1458+1457. Oznacza to ni mniej ni więcej, że wozy 1422 i 1457 wróciły z remontu.

Linie

A Od dnia 14.12. na wniosek Urzędu Dzielnicy Ursynów wprowadzono kilka zmian w przebiegu linii autobusowych na terenie tej dzielnicy. I tak:

- dotychczasowa linia **305** została przekształcona w linię **165** kursującą na skróconej trasie: Bokserska – Kłobucka – Wyczołki – Poleczki – Łączyny – nawrót na pętlę Wyczołki – Łączyny – Poleczki – Puławska – Płaskowickiej – Lanciego – Belgradzka – Rosoła – Ciszewskiego – al. KEN – Ursynów Płd. Nową linię obsługują codziennie dwie brygady z zajezdni MZA Woronicza. Co ciekawe, rozkłady jazdy dla powszedniego oraz sobotnio-niedzielnego dla tej linii są identyczne.
- skrócono trasę linii **193**, której trasa od tej pory wygląda następująco: Metro Wilanowska – Puławska – Wałbrzyska – Nowoursynowska – Ciszewskiego – al. KEN – Ursynów Płd. Jednocześnie zostało utrzymane status quo odnośnie liczb obsługujących tę linię brygad (w dzień powszedni cztery całodziennie i jedna szczytowa, a w dzień świąteczny trzy całodziennie).

A To nie koniec zmian w tym rejonie Warszawy. Od dnia 16.12. linię **206** zastąpiła linia **312** jeżdżąca na trasie: Ursynów Płd. – Ciszewskiego – al. KEN – (powrót: al. KEN – Ursynów Płd.) – Herbsta – Romera – Surowieckiego – al. KEN – Dolina Służewiecka – Puławska – Woronicza – al. Niepodległości – Metro Wierzbno (powrót: al. Niepodległości – Puławska). Nowa linia kursuje w dni powszednie jedynie w godzinach szczytu, a obsługują ją trzy brygady z Chelmskiej.

A Także od 16.12. skorygowano przebieg trasy linii **401**, która od pętli Natolin Płn. jeździ w obu kierunkach ulicami: Płaskowickiej – al. KEN – Belgradzką – Rosoła – Ciszewskiego – Nowoursynowską i dalej, tak jak dotychczas, do pętli Ursus-Niedźwiadek.

A Tego samego dnia rozpoczęła również kursowanie na trasie Metro Wilanowska – al. Wilanowska

– Puławska – Karczunkowska – PKP Jezioriki nowa linia szczytowa **319**, której obsługę zapewnią tylko jedna brygada szczytowa z zajezdni MZA Woronicza.

A W okresie od 16 do 31.12. zostało przywrócone kursowanie linii przyspieszonej **409** w dni powszednie. Podobnie, jak to miało miejsce w okresie od 1.10. do 8.11., obsługę tej linii zapewniały 4 brygady, tzw. maratony, z zajezdni MZA Chełmska.

A Zakończenie kolejnego etapu budowy kanalizacji sanitarnej na ul. Estrady (na odcinku między ul. Akcent a ul. Arkuszową) umożliwiło przywrócenie od dnia 21.12. (tylko do końca roku – o czym kilka wiadomości niżej) stałej trasy autobusów linii **110** w kierunku pętli Cmentarz Północny-Brama Zachodnia.

A Z dniem 01.01. zakończyło się sezonowe kursowanie linii **409** w dni powszednie.

A Z uwagi na rozpoczęcie kolejnego etapu budowy kanalizacji i wynikającą z tego konieczność wprowadzenia na ul. Estrady ruchu jednokierunkowego (na odcinku między ul. Akcent a ul. Arkuszową) tylko w kierunku Arkuszowej, od dnia 02.01. od około godziny 14:00 do odwołania autobusy linii **110** jadące w kierunku pętli Cmentarz Północny-Brama Zachodnia kursują trasę objazdową przebiegającą od skrzyżowania Wólczyńska/Arkuszowa ulicami: Wólczyńska – Estrady (bez podjazdów do przystanków: Cm. Północny-Brama Gł. i Cm. Północny-Brama Płd.) i dalej stałą trasą. Trasa linii **110** w kierunku przeciwnym pozostała bez zmian.

A Kolejna linia autobusowa dołączyła do grupy linii, na których planowo kursują brygady niskopodłogowe. Tym razem padło na linię zwykłą okresową **359**, na której od dnia 02.01. jeżdżą planowo dwa wozy niskopodłogowe z zajezdni Chełmska.

A W nocy z 31.12. na 01.01. linie nocne obsługiwała podwojona liczba autobusów. Dzięki temu linie: **601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 609, 610** i **611** kursowały z częstotliwością, co 15 minut, a linie **608** i **612** na przemian co 15 i co 45 minut.

AT Z powodu imprezy sylwestrowej organizowanej na pl. Defilad, w jego rejonie zostały wprowadzone poniższe zmiany w kursowaniu komunikacji miejskiej. Od 31.12. od około godziny 19:00 do 01.01. do około godziny 4:30 tramwaje linii: **2, 4, 15, 18, 35** i **36**, kursujące ul. Marszałkowską jeździły następującymi trasami objazdowymi w obu kierunkach:

- linie: **2, 15** i **36** – od skrzyżowania Andersa/Stawki ulicami: Stawki – al. Jana Pawła II – rondem ONZ – al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – al. Niepodległości – Nowowiejską i dalej własnymi trasami;

- linie **4** i **18** – od skrzyżowania Andersa/Stawki ulicami: Stawki – al. Jana Pawła II – rondem ONZ – al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – al. Niepodległości – Nowowiejską – pl. Politechniki – Nowowiejską – pl. Zbawiciela – Marszałkowską i dalej bez zmian;

- linia **35** – od ronda Zgrupowania AK Radosław ulicami: al. Jana Pawła II – rondem ONZ – al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – al. Niepodległości – Nowowiejską – pl. Politechniki – Nowowiejską – pl. Zbawiciela – Marszałkowską i dalej stałą trasą. Od 31.12. od około 19:00 do 01.01. do około 4:30 linie autobusowe kursujące ul. Marszałkowską (na odcinku od Alei Jerozolimskich do ul. Świętokrzyskiej) zostały skierowane w obu kierunkach na trasy objazdowe:

- linie: **107, 119, 171, 515, 519, 520, 522** i **524** – od

ronda Dmowskiego ulicami: Al. Jerozolimskimi – Emilii Plater – Świętokrzyską – Marszałkowską i dalej bez zmian;

- linie: **127, 508** i **512** – od skrzyżowania Al. Jerozolimskiej/Emilii Plater ulicami: Emilii Plater – Świętokrzyską – Marszałkowską i dalej własnymi trasami;

- linia **601** od przystanku Dw. Centralny ulicami: Emilii Plater – zawrotka przy Dworcu Centralnym – Emilii Plater – Świętokrzyską – Marszałkowską i dalej stałą trasą.

Od 31.12. od około godziny 23:40 do 01.01. do około godziny 0:15 linie autobusowe nocne kursujące ul. Świętokrzyską (na odcinku od ul. Emilii Plater do ul. Marszałkowskiej) skierowano na następujące trasy objazdowe:

- linia **606** od skrzyżowania Emilii Plater/Swiętokrzyska ulicami: Emilii Plater – pl. Grzybowski – Królewską – Marszałkowską i dalej własną trasą (w obu kierunkach);

- linia **607** od skrzyżowania Emilii Plater/Swiętokrzyska ulicami: Emilii Plater – pl. Grzybowski – Królewską – Krakowskim Przedmieściem i dalej bez zmian (powrót: Krakowskim Przedmieściem – Nowym Światem – Świętokrzyską – Marszałkowską – Królewską – pl. Grzybowski – Emilii Plater);

- linia **609** od skrzyżowania Emilii Plater/Swiętokrzyska ulicami: Emilii Plater – pl. Grzybowski – Królewską – Krakowskim Przedmieściem – Nowym Światem – Świętokrzyską – Kopernika – Tamką i dalej bez zmian (powrót: Świętokrzyską – Marszałkowską – Królewską – pl. Grzybowski – Emilii Plater).

ATM W weekend 21 i 22.12. cała komunikacja miejska funkcjonowała zgodnie z rozkładami sobotnimi. Ponadto dodatkowym taborom zostało zasilonych kilkanaście linii:

- tramwajowych: **3, 9, 18, 22, 24, 25** i **26**;

- autobusowych: **127, 140, 155, 169, 170, 171, 181, 190, 195, 508, 509, 512, 517** i **709**.

Jak zwykle, przy tej okazji można było zaobserwować kilka ciekawostek w postaci wozów z zajezdni, które na co dzień nie obsługują danej linii. Przykładem mogły być brygady z R-3 na liniach **9** i **25**, składy stopiątek z R-2 na **22** (zwykle na tej ostatniej linii kursuje tylko jedna brygada z zajezdni praskiej obsługiwana u-bootem), a także kilka składów typu 13N z R-4 na **26**. Wśród linii autobusowych takich ciekawostek nie było zbyt dużo – m.in. wozy z Chełmskiej na **195** czy autobusy z R-10 widziane na liniach **169** i **170**.

ATM W dniach 23–24.12. obowiązywały rozkłady dnia powszedniego. Wyjątkiem było metro, które jeździło zgodnie z rozkładem sobotnim. Zawieszono zostało kursowanie linii:

- tramwajowych: **16, 44, 46** i **47**;

- autobusowych: **301, 302, 303, 307, 308, 312, 322, 326, 327, 345, 356, 384, 401, 406, 415, 416, 436, 460, E-1, E-2, E-3, E-4** i **E-5**.

Z uwagi na zwiększoną liczbę osób udających się na cmentarze, dodatkowym taborom zostały zasilone linie: **127, 169, 170, 181** i **500**. W Wigilię wieczorem nastąpił stopniowy zjazd pojazdów do zajezdni. Do końca kursowania na trasach pozostały (ze zmniejszeniem liczby brygad) linie:

- tramwajowe: **1, 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 15, 17, 18, 21, 22, 25, 26, 32** i **33**;

- autobusowe: **102, 103, 104, 105, 108, 111, 112, 113, 115, 116, 117, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 131, 132, 134, 136, 138, 143, 145, 146, 147,**

148, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 164, 165, 169, 170, 171, 172, 173, 175, 176, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 191, 192, 195, 359, 382, 500, 503, 505, 506, 507, 508, 509, 512, 513, 515, 517, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 700, 701, 702, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 715, 716, 718, 719, 722, 723, 726, 727 i **801**;

Wszystkie odwołane kursy były oznaczone w rozkładach jazdy symbolem „#”. Ponadto w Wigilię od godziny 18:00 wprowadzono dla linii przyspieszonych (numeracja – **4xx** i **5xx**) i podmiejskich (**7xx**) obowiązek zatrzymywania się na żądanie pasażera na wszystkich przystankach napotkanych na trasie.

ATM W okresie świąt Bożego Narodzenia (25–26.12.) pojazdy komunikacji miejskiej kursowały według rozkładów dnia świątecznego. Na ulice wcale nie wyjechały linie:

- tramwajowe: **1, 8, 9, 16, 19, 21** i **36**;

- autobusowe: **100, 101, 106, 107, 119, 128, 129, 130, 139, 140, 149, 165, 177, 178, 179, 190, 507** i **510**.

Ponadto na niektórych liniach zostały odwołane wybrane kursy – w rozkładach jazdy oznaczone zazwyczaj symbolem „d”. W tych dniach wprowadzono dla linii przyspieszonych (numeracja – **4xx** i **5xx**) i podmiejskich (**7xx**) obowiązek zatrzymywania się na żądanie pasażera na wszystkich przystankach napotkanych na trasie.

ATM W okresie 27–29.12. cała komunikacja miejska jeździła odpowiednio: 27 i 29.12. – według rozkładów świątecznych a 28.12. – według rozkładów sobotnich. Dodatkowo w ciągu tych trzech dni nie kursowała linia tramwajowa **16**.

ATM W dniach 30–31.12. obowiązywały rozkłady dnia powszedniego. Jedyne metro kursowało zgodnie z rozkładem sobotnim. Zawieszono uległy linie:

- tramwajowe: **16, 44, 46** i **47**;

- autobusowe: **301, 302, 303, 307, 308, 312, 322, 326, 327, 345, 356, 384, 401, 406, 415, 416, 436, 460, E-1, E-2, E-3, E-4** i **E-5**.

ATM W dniu 01.01. komunikacja miejska funkcjonowała według świątecznych rozkładów jazdy. Ponadto zostały zawieszono linie:

- tramwajowe: **1, 8, 9, 16, 19, 21** i **36**;

- autobusowe: **100, 101, 106, 107, 119, 128, 129, 130, 139, 140, 149, 165, 177, 178, 179, 190, 507** i **510**.

W tym dniu wprowadzono dla linii przyspieszonych (numeracja – **4xx** i **5xx**) i podmiejskich (**7xx**) obowiązek zatrzymywania się na żądanie pasażera na wszystkich przystankach napotkanych na trasie.

M Z uwagi na rozpoczynający się „gorący” okres przedświąteczny, w niedzielę 15.12. metro kursowało według sobotniego rozkładu jazdy.

M W nocy z 31.12. na 01.01. wyjątkowo kursowały pociągi metra z częstotliwością co około 15 minut.

M Ze względów bezpieczeństwa, w związku z imprezą sylwestrową na pl. Defilad w dniu 31.12. od godziny 19:00 zostały zamknięte wejście północne (bliżej placu) prowadzące na stację metra Centrum. Z tego samego powodu w godzinach 23:00–2:00 w nocy z 31.12. na 01.01. stacje Centrum i Świętokrzyska były nieczynne. W tym czasie pociągi metra kursowały przez wyżej wymienione stacje bez zatrzymywania.

T Awaria wodociągowa na pl. Politechniki spowodowała wstrzymanie ruchu tramwajowego na ul. Nowowiejskiej (na odcinku od pl. Zbawiciela do

skrzyżowania z al. Niepodległości). W tej sytuacji od dnia 03.01. od początku kursowania do 04.01. do końca kursowania tramwaje linii: **2, 15, 19 i 36** kursowały w obu kierunkach poniższymi trasami objazdowymi:

- linia **2** od skrzyżowania Nowowiejska/al. Niepodległości ulicami: al. Niepodległości – Chałubińskiego – al. Jana Pawła II – rondem ONZ – al. Jana Pawła II – rondem Zgrupowania AK Radosław – Stomińskiego i dalej własną trasą;
- linia **15** od skrzyżowania Nowowiejska/al. Niepodległości ulicami: al. Niepodległości – Chałubińskiego – al. Jana Pawła II – rondem ONZ – al. Jana Pawła II – Stawkami – Andersa i dalej bez zmian;
- linia **19** od pl. Zbawiciela ulicami: Marszałkowską – pl. Konstytucji – Marszałkowską – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – pl. Bankowym – Andersa – Stawkami – al. Jana Pawła II i dalej stałą trasą;
- linia **36** od pl. Zbawiciela ulicami: Marszałkowską – pl. Unii Lubelskiej – Puławską do pętli Metro Wilanowska.

Przy tej okazji warto zauważyć, że wszystkie składy obsługujące wyżej wymienione linie jeździły bez tradycyjnych żółtych bocznych tablic informujących o czasowej zmianie przebiegu trasy (specjalne żółte tablice przednie i tylne były używane). Sytuacja ta oczywiście była spowodowana niespodziewaną awarią, która według zapewnienia MPWiK miała zostać usunięta w ciągu kilku godzin. Niestety, przedłużające się prace były powodem dezorientacji wielu pasażerów.

Magazyn 995

29.12. O godzinie 14:28 na skrzyżowaniu al. Solidarności i ul. Okopowej doszło do zerwania sieci trakcyjnej. Przyczyną był uszkodzony pantograf (który w wyniku zdarzenia złamał się) 3 brygady linii **22** jadącej w kierunku Wiatracznej. Przez ponad godzinę tramwaje linii **1, 12, 13, 20, 22, 23, 24, 26, 27, 29** i **32** kursowały najprzeróżniejszymi objazdami. Zatrzymanie było we wszystkich czterech kierunkach. W godzinach 14:44–15:35 tramwaje były następująco kierowane:

- (kierunek Praga) linie: **1, 12, 13, 20, 23** i **24** od skrzyżowania Wolska/Młynarska i linie **26** i **27** od skrzyżowania Wolska/Skierniewicka ulicami: Skierniewicką – Kasprzaka – rondem Daszyńskiego (tu powrót na trasę brygad linii **12, 20** oraz **24**) – Prosta – al. Jana Pawła II (przy skrzyżowaniu z al. Solidarności na trasy podstawowe wróciły linie **13** i **26**) – rondem Zgrupowania AK Radosław (tylko linie **1** i **27**). W kierunku przeciwnym obowiązywała ta sama trasa dla wyżej wymienionych linii;
- (kierunek pl. Narutowicza) linia **32** od Kina Fernina: al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – Nowowiejską – Krzywickiego – Filtrową;
- (kierunek Wiatraczna) linia **22** od r. Zgrupowania AK Radosław ulicami: al. Jana Pawła II – al. Solidarności – Trasą W-Z – mostem Śląsko-Dąbrowskim – Targową – Grochowską;
- (kierunek Żoliborz) linie: **12, 22, 24, 29** i **32** od ronda Daszyńskiego ulicami: Kasprzaka – Skierniewicką – Młynarską. **32** jeździło do krańca Koło, a **22** i **29** dalej ulicami: Dywizjonu 303 – Radiową – Powstańców Śląskich do krańca Nowe Bemowo.

30.12. Pomiędzy godzinami 9:00 i 12:00 na odcinku pl. Zawiszy – Kercelak (skrzyżowanie al. Solidarności z ul. Okopową) 13 składów tramwajowych

uszkodziło sobie pantografy i zostało zestanych do zakładów.

31.12. O godzinie 13:32 na ulicy 11 Listopada (przy skrzyżowaniu z Inżynierską i Stalową) praski skład 105Na 1258+1257 (**32/3**) „pociągnął” kobietę, która w ostatniej chwili dobiegła do ostatnich drzwi drugiego wagonu i została nimi przytrzaśnięta. Tramwaj ruszył i zatrzymał się dopiero po ponad 60 metrach (już spory kawałek za skrzyżowaniem). Na szczęście dla poszkodowanej, nie wytrzymała jej garderoba, a konkretnie płaszcz, i kobieta „odpadła” po niecałych 30 metrach. O dziwo prawie nic jej się nie stało. Jednak profilaktycznie karetka odwiozła ją do szpitala. W trwającym 22 minuty zatrzymaniu utknęło 8 składów. Feralny skład 1258+1257 zjechał na awaryjną pętlę Odrowąża w celu załatwienia formalności z policją.

02.01. Rok 2003 zaczął się tragicznie dla Metra Warszawskiego. Około godziny 15:00 na stacji Politechnika (kierunek Ratusz) pod koła wjeżdżającego pociągu (metropolis, prawdopodobnie nr 16) rzucił się młody mężczyzna i poniósł śmierć na miejscu. W związku z tym faktem policja zamknęła część stacji (prawie połowę peronu), a pociągi kursowały wahadłowo na odcinkach Ratusz-Politechnika i Politechnika-Wilanowska. Cała sytuacja spowodowała olbrzymie kłopoty, ponieważ mimo bardzo częstych komunikatów sporo podróżnych było zdezorientowanych. Żeby nie generować kolejnych emocji (a gapiów i tak było za dużo), przez głosniki podawano, że nastąpiła awaria, a nie wypadek. Przed godziną 18:00 sytuacja wróciła do normy. Co ciekawe, było to pierwsze samobójstwo dokonane „przy użyciu” pociągu Alstomu. Wcześniejsze (a było ich kilka) miały miejsce pod wosyjskimi wagonikami serii 81 (dwa z nich pod wagonami sterowniczymi 027 i 028 jednego składu).

03.01. Po godzinie 3:10 w nocy w miejscowości Wola Prażmowska (między Piasecznem i Grójcem) z powodu oblodzenia jezdnii wpadł do rowu i przewrócił się na prawy bok ikarus 260.04 nr 848 z R-7 Woronicza. Na szczęście w autobusie nie było pasażerów, a kierowcy ekstrówki nr 36 (do Grójca) nic poważnego się nie stało.

04.01. O godzinie 9:30 na ul. Wolskiej (przy przystanku Sowińskiego) kierowca ciężarowego TIR-a z przyczepą wypełnioną żwirem nie zapanował nad pojazdem, wpadł w poślizg i ściął tramwajowy słup trakcyjny oraz sygnalizator świateł ulicznych. Na miejsce od razu wysłano odpowiednie służby, które musiały wyciąć resztki słupa i zawiesić zerwaną sieć trakcyjną. W tym czasie od skrzyżowania Skierniewicka/Wolska linie **8** i **10** kierowano na trasy objazdowe ulicami: Wolską – Młynarską – Obóz – Dywizjonu 303 – Radiową – Powstańców Śląskich do pętli Nowe Bemowo. Linie **26** oraz **27** kierowano tą samą trasą tylko od skrzyżowania Wolskiej z Młynarską. Z powodu ograniczonego miejsca na krańcu Nowe Bemowo, linia **27** dojeżdżała tylko do pętli Koło. Zatrzymanie ruchu trwało 3 godziny i 20 minut w kierunku centrum i 11 minut krócej w kierunku Górczewskiej. Utknęło w nim bardzo wiele składów. Napięcie wyłączono natomiast na ponad 2,5 godziny. W czasie zatrzymania uruchomiono linie zastępczą **Z** obsługiwaną przez cztery autobusy (jeden solaris nr 8117 oraz trzy ikarusy 280 o numerach 5318, 5563, 5761), które w godzinach 10:29–12:41 kursowały po trasie Osiedle Górczewska – Górczewska – Powstańców Śląskich – Połczyńska – Wolska – al. Solidarności – Okopowa – al. Solidarności – DT Wola. Łącznie wykonały

one 187 kilometrów.

06.01. Około godziny 13:30 na ul. 11 Listopada (przed skrzyżowaniem z ul. Inżynierską, kierunek pl. Narutowicza) zepsuł się praski skład 105Na 1338+1337 (**32/4**). Prawdopodobnie doszło do zaniku jazdy w drugim wagonie. O godzinie 13:40 motorowi drugi wóz „spudłował” i minutę później skład ewakuował się do R-2 Praga. W zatrzymaniu stały cztery składy.

Rozmaitości

A Z początkiem stycznia w R-7 Woronicza dwa ikaruski 280 wzbogaciły się o nowe osłonki przegubu koloru szarego ze srebrnymi klamrami wzmacniającymi, wykonanymi z tego samego materiału co osłonki w MANach. Szczęśliwi wybrańcy to 2153 oraz dla kontrastu stary przedkaszajony nieprzerestrowany „trup” nr 2130.

A 05.01. MZA ogłosiły przetarg na dostawę 4300 nowych ubrań dla kierowców. Termin dostawy to 18 miesięcy.

AT W autobusach i tramwajach pojawiła się naklejka o treści: „Nowy termin wycofania 31.01.2003 r.” Dotyczy ona oczywiście wycofania ze sprzedaży biletów 30- i 90-dniowych z paskiem magnetycznym. Są to samoprzylepne naklejki z czerwoną obwódką i z czerwoną ramką, naklejane pod skosem na inną naklejkę informującą o wycofaniu wyżej wymienionych biletów już od początku 2003 roku.

M W dniu 04.01. prezydent Warszawy Lech Kaczyński odwołał z funkcji dyrektora Metra Warszawskiego Bogdana Zunia i na jego miejsce powołał Krzysztofa Celińskiego, który wcześniej pracował w PKP. Nowy dyrektor metra stawia sobie za cel wybudowanie do końca tego roku stacji Dworzec Gdański, ale zaznacza zarazem, że wszystko uzależnione jest od funduszy.

T Ostatnimi czasy Tramwaje Warszawskie postanowiły zmienić dograne później (tzn. już w Warszawie) komunikaty zapowiadania przystanków. Były one o tyle charakterystyczne, że wymawiający je lektor miał bardzo niski oraz donośny głos. Ponadto spowodowane to było nagrywaniem nowych zapowiedzi w stołówce zakładu R-1 Wola, gdzie panuje dość duży pogłos. Na pierwszy ogień poszedł przystanek Metro Ratusz, gdzie bardzo charakterystycznie wymawiane było słowo „ratusz”. Mądre głowy wymyśliły, że skoro istnieje przystanek Ratuszowa, to po prostu utnie się kawałek nazwy. Jak pomyślano, tak wkrótce uczyniono. Efekt tego jest taki, że co prawda oba wyrazy wymawiane są już tak samo, ale zamiast „Metra Ratusz” powstało... „Metro Ratuszo”! Gratulujemy. Poza tym w przejeżdżających przez „patelnię” bulwach oraz stoszenastkach dalej „strasz” nagrany błędnie przystanek Metro Centrum. Brzmi on bowiem... „Metro w centrum”! Gratulujemy ponownie.

T W końcu zeszłego roku jeden z członków KMKM-u zakomunikował Zarządowi, że jest w posiadaniu... starej tarczki od przystanku tramwajowego! Wygląda ona dokładnie tak jak logo naszego pisma z tym, że jest nie żółto- a kremowo-czerwona. Tarczka jest zachowana w znakomitym stanie. Co prawda, jest na niej kilka rys oraz troszkę rdzy, ale dzięki temu wiadomo, że jest oryginalna. Stan swój zawdzięcza temu, że przez wiele lat przeleżała w piwnicy domu ojca jej ofiarodawcy. Smaczku znaleźniku dodaje fakt, że owa przystankowa tarczka (jedna z dwóch obecnie posiadanych, bo replika wisząca na pętli na pl. Starynkiewicza została jakiś czas temu ukradzioną) pochodzi... ze zlikwidowanej w 1973 roku linii na Wilanów! Dzięki

temu eksponat jest tym bardziej cenny, ponieważ za cięższe długiej linii nic nie zostało, mało jest także zdjęć stamtąd. Ofiarodawca zapewnia, że posiada także drewniany zbutwiał słupek od ww. tarczki. Nawet jeśli nie będzie się on nadawał do ponownego użycia, to trafi zapewne do powstającego Muzeum Komunikacji jako eksponat oryginalny, a zebrany z niego „wymiar” posłuży do ewentualnej produkcji kopii dawnych tramwajowych słupków przystankowych z lat 60. i 70.

T Przed świętami Bożego Narodzenia podjęto decyzję o likwidacji awaryjnej pętli Odrowąża (która notabene w ostatnim czasie przydała się kilkukrotnie). Tak więc przy sprzyjających warunkach pogodowych wykonawca robót (budowa drugiej nitki ulicy Odrowąża) może rozpocząć rozbiórkę pętli. Na trzy dni przed początkiem prac musi powiadomić jednak odpowiednie służby (TW, ZTM i DTM). Na razie nie podjęto chyba decyzji co do przeniesienia pętli lub wybudowania chociaż „brakujących” skrętów w na rondzie Żaba w relacji 11 Listopada – Staryńskiego.

T W ostatni dzień 2002 roku SSKS zorganizował bal sylwestrowy w historycznym składzie typu 4N₁+4ND₁ 838+1811 jeżdżącym po trasie: Woronicza – Wołoska – Rakowiecka – al. Niepodległości – Chałubińskiego – al. Jana Pawła II – rondo Zgrupowania AK Radosław – pl. Grunwaldzki – Broniewskiego – Wólczyńska – Nocznickiego – Huta – Marymoncka – Popieluski – pl. Grunwaldzki – rondo Zgrupowania AK Radosław – Okopowa – al. Solidarności – Młynarska – Obozowa – Koło (tam powitano Nowy Rok) – Młynarska – Wolska – Potczyńska – Powstańców Śląskich – Górczewska – Os. Górczewska – [...] – Wolska – al. Solidarności – Trasa W-Z – most Śląsko-Dąbrowski – Targowa – 11 Listopada – Odrowąża – Budowlana – Rembielińska – Annopol – Żerań Wschodni – Annopol – [...] – 11 Listopada – Targowa – Grochowska – Gołąbek – Grochowska – rondo Wiatraczna – al. Waszyngtona – Aleje Jerozolimskie – rondo de Galle’a – Aleje Jerozolimskie – rondo Dmowskiego – Aleje Jerozolimskie – pl. Zawiszy – Grójecka – pl. Narutowicza – Filtrowa – Krzywickiego – Nowowiejska – al. Niepodległości – Rakowiecka – Wołoska – Woronicza. Impreza rozpoczęła się o godzinie 22:00 przy zajezdni tramwajowej Mokotów, a zakończyła około godziny 4 nad ranem w tym samym miejscu. Goście mogli dosiadać się również na przystankach: Metro Pole Mokotowskie, Dw. Centralny oraz Kino Femina (w kierunku Żoliborza). Istniała możliwość opuszczenia tramwaju w dowolnym miejscu. Opłata wynosiła 25 zł od osoby (20 zł od osoby towarzyszącej). Frekwencja dopisała. Jednak o mały włos do przejazdki by nie doszło, ponieważ jeszcze na zajezdni zdefektował na chwilę nastawnik wozu nr 838.

T Sprostowanie. W poprzednim numerze podaliśmy, że dnia 26.12. motorniczym jednej z brygad linii specjalnej **M** był wiekowy pracownik zakładu R-3 Mokotów. Wszystko się zgadza z tym, że prowadził on wagon N₃-674, a nie N₁-607. To przecież wóz nr 674 nie ma zamontowanej piasecznicy. Za pomyłkę przepraszamy.

T Szpiedzy „Przystanku” cały czas działają. Poniżej przedstawione informacje są wiarygodne, acz do końca nie wiadomo, czy zostaną wprowadzone w życie. Publikujemy je na razie jako ciekawostkę, bo – jak wiadomo – na nowe wozy tramwajowe przyjdzie Warszawie jeszcze trochę poczekać...

Niewykluczone, że wraz z nową dostawą tramwajów dla Warszawy pojawiają się jeszcze inne, dość egzotyczne w naszym kraju rozwiązania. Wszyscy jesteśmy przyzwyczajeni do tego, że motorowy ma do dyspozycji lusterka. Zdarza się, że są one przy czyną nawet wypadków. Ostatnio np. przeprowadzana była akcja skracania ich ramion, po tym jak kogoś lusterko „zahaczyło” na przystanku. Tymczasem producenci chcą Tramwajom Warszawskim zaproponować stosowane na świecie z powodzeniem inne rozwiązanie – mianowicie chodzi o kamery. Na zewnątrz wozu znajdowałyby się trzy obiektywy – dwa z przodu (po obu stronach) i jeden z tyłu wagonu. Motorowy na swoim pulpicie miałby dwa monitory. Jeden bez przerwy przekazywałby obraz z prawej strony wagonu (od przodu), drugi na przystanku pokazywałby widok od tyłu, natomiast po osiągnięciu prędkości powyżej 5 km/h przelączyłby się automatycznie na widok z lewej strony. Gdyby nowe wozy udało się wyposażyć w takie rozwiązanie i zdałoby ono egzamin, niewykluczone, że modernizacja czekałaby też nasze poczożwe stoszestnastki. Kamera bowiem, wbrew pozorom, jest znacznie tańsza niż nowoczesne lusterko!

T Jak się okazało, nie tylko wolskie wagony serii 10xx, ale wszystkie stopiatki przechodzące NG w warsztatach T-3 dostają już wyjścia bezpieczeństwa.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
2593	barwy zakł.	Samsung tel. komórkowe	-
5522	barwy zakł.	Samsung tel. komórkowe	-
5533	barwy zakł.	Samsung tel. komórkowe	-
5785	barwy zakł.	Samsung tel. komórkowe	-
tramwaje			
324+353	McDonald's	Media Miejskie	-
762+642	Halset	barwy zakł.	-
1048+1016	barwy zakł.	Samsung tel. komórkowe	-
1272+1271	barwy zakł.	Samsung tel. komórkowe	-
1286+1285	barwy zakł.	Samsung tel. komórkowe	-
1288+1287	barwy zakł.	Samsung tel. komórkowe	-
1346+1345	barwy zakł.	Samsung tel. komórkowe	-
1446+1445	barwy zakł.	Samsung tel. komórkowe	-

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
tramwaje			
1055	105Na	02.01.	NG I
1064	105Na	02.01.	NG I
1333	105Na	02.01.	NG
1334	105Na	02.01.	NG
1422	105Nf	30.12.	NG
1457	105Nm	30.12.	NG

Oskar Burda, Robert Człapiński, Grzegorz W.

Fedoryński, Przemysław Figura, Tomasz Igielski, Tomasz Kaczmarek, Krzysztof Lipnik, Mariusz Mazek, mkm101, Michał Poręcki, Robert Sokołowski, Marcin Stawicki, Villard, ztm.news

Wrocław

Tabor

T Również we Wrocławiu w dniu XI finału WOŚP nie zabrakło tramwajowych akcentów. Kursował standardowy zestaw – LH-1209 i N-1332, które były przystrojone serduszkami i plakatami Orkiestry, a opłatą za przejazd był datek wrzucony do puszeki wolontariusza. Baba Jaga wykonała sześć kursów (w godzinach 12:00–17:00) na trasie Pl. Teatralny – Podwale – Krupnicza – Pl. Dominikański – Piaskowa – Pl. Bema – Sienkiewicza – Piastowska – Pl. Grunwaldzki – Most Grunwaldzki – Pl. Dominikański – Skargi – Teatralna – Pl. Teatralny. Niebieska eNusia woziła wrocławian z godzinną częstotliwością na trasie Pl. Teatralny – Podwale – Krupnicza – Pl. Dominikański – Piaskowa – Grodzka – Most Pomorski – Dubois – Pl. 1. Maja – Pl. Legionów – Piłsudskiego – Kołłątaja – Teatralna – Pl. Teatralny. Po godzinie 18 obydwie zabytki wróciły do domu.

T W związku z ciągłymi problemami taborowymi, w grudniu szkoleniowy 102Na G-087 został przekwalifikowany na liniowy i otrzymał swój pierwotny numer – 2061. Wcześniej, w celu uzupełnienia zdekompletowanego wnętrza, wagon przeszedł remont w warsztatach MPK na Borku. Został również wyciszony przez zamontowanie przetwornic statycznych. Pulpit sterowniczy dla instruktora (znajdujący się za plecami motorowego) nie został jednak usunięty, dzięki czemu wóz nadal może pełnić rolę nauki jazdy. Spowodowało to znaczne powiększenie kabiny, która sięga aż za pierwsze drzwi, niedostępne teraz dla pasażerów.

Wojciech Gąsior

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 (ziemowit0@poczta.onet.pl – dział Z kraju i ze świata); Adam Białas (grozny@interia.pl – dział Poznański); Krzysztof Lipnik (lipton44@poczta.onet.pl – dział Warszawski); Olaf Skrzymowski (bremen@o2.pl – dział Szczeciński);

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Piotr Buczkowski, Krzysztof Dostatni, Marek Drewniak, Grzegorz Fedoryński, Wojciech Gąsior, Tomasz Gieżyński, Remigiusz Grochowiak, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński, Rafał Lamch, Wojciech Lemański, Mariusz Mazek, Bartosz Mazur, Magdalena Murawska, Michał Musiał, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Marcin Pejski, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschiok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Rafał Tarnawski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki, Maciej Zyśko

KOREKTA STYLISTYCZNA: Ziemowit Cabanek

EDYCJA STRON WWW: Piotr Buczkowski

SKŁAD: Adam Konieczka

DRUK: Studio-Stempel, ul. Małachowskiego 39, 61-129 Poznań.

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