

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 2 (27)
28 stycznia 2003 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Lublin

Poniedziałek trzynastego?

Trzynasty okazał się być pechowym dla jednego z wielu pasażerów lokalnego przewoźnika, czyli MPK. Podróżny, siedemnastoletni chłopak po zakupie biletu w siedzibie przedsiębiorstwa, wsiadł do trolejbusu linii 150. Dotknął poręczy, a wtedy... poraził go prąd! Nieoficjalne śledztwo wskazuje, że prądu użyczył wóz 751 – jeden z pierwszych trolejbusów marki Jelcz PR110E w Lublinie. Przypuszczalną przyczyną było zwarcie w silniku.

Najbardziej zaskakujący w całej sprawie zdaje się być fakt, że w wakacje zeszłego roku jeliczyk wyjechał po rekordowo długim, prawie dziewięciomiesięcznym remoncie NG2. Autor – ha! aż strach myśleć – podróżował pojazdem niecałe 24 h wcześniej...

Tego typu przypadki zdarzały się i wcześniej, a słynęły z nich pojazdy ZSRR-owskie, czyli popularne ziutki czy też czeskie škody. Na taki stan rzeczy wpływ ma wiele czynników, głównie pogodowych – choćby długie i obfite opady, „ciapa” na jezdni czy też po prostu „przemoczony” trolejbus.

Po którymś z kolejnych zdarzeń gazety pisały, że trolejbusy są jak gąbki, nasiąkają wilgocią, co może stanowić zagrożenie. Prawda, choć takie momenty zdarzają się najwyżej 2–3 razy do roku, gdy pogoda całkowicie lub w znaczącym stopniu zablokuje komunikację trolejbusową. Poniedziałek trzynastego z pewnością do takich należał. W takich wypadkach, by mogły wyjechać na swe trasy, trolejbusy są osuszane specjalną dmuchawą.

MPK w ostatnich latach zrobiło wiele w celu wyeliminowania tego typu przypadków – poręcze w pobliżu wejść odizolowano przy pomocy termokurczki, zaś stopnie wejściowe zaczęto pokrywać wykładziną. Jak się okazało, to wciąż mało skuteczne.

Maciej Zysko

Łódź

Rocznik łódzki anno domini 2002

czyli: jak łodzianie
tramwajami swymi gospodarują

W ubiegłym roku wieści z Łodzi dość rzadko gościły na naszych łamach, a to przecież drugie co do wielkości miasto w Polsce i trzecia co do długości sieci tramwajowa w naszym kraju. Mamy nadzieję, że przynajmniej tym krótkim artykułem podsumującym

mijający rok wynagrodzimy naszym Czytelnikom powstałą lukę informacyjną.

Najbardziej spektakularnym wydarzeniem – zaznaczmy, że i w skali kraju – była premiera cityrunnera, pierwszego w Polsce całkowicie niskopodłogowego tramwaju. Zgodnie z zapowiedziami liniowy debiut „miejskiego biegacza” nastąpił w marcu, choć nieliczni szczęśliwcy mieli okazję przejechać się nim już wcześniej.

11 lutego 2002 r. miała miejsce pierwsza jazda próbna z hali przy ul. Tramwajowej, gdzie cityrunnery są montowane, do zajezdni Telefoniczna, która tradycyjnie jest miejscem stacjonowania najnowocześniejszych tramwajów (właśnie tam trafiały pierwsze zmodernizowane osiemsetpiątki). W kolejnych dniach odbywały się jazdy na trasie Tramwajowa – Radiostacja. Podczas jednej z nich, 15 lutego, pozwolono nawet na zabieranie pasażerów! W nocy z 8 na 9 marca odbyło pierwszą, wielokrotnie później powtarzaną, próbną jazdę na przyszłej trasie liniowej: Augustów – Wyszynskiego.

Wreszcie nadszedł dzień 28 marca 2002 r., kiedy to przy udziale władz miasta i spółki MPK cityrunner nr 1201 rozpoczął obsługę linii 10. Sporym zaskoczeniem było przybycie w maju drugiego kompletnego cityrunnera z Wiednia, gdyż zgodnie z planem kolejne „citi” jakie miały pojawiać się na łódzkich torach, winny być montowane w Łodzi, a ów tramwaj był spodziewany dopiero na zakończenie całej dostawy. 15 lipca gotowy był wreszcie pierwszy cityrunner zmontowany w Łodzi, co było okazją do kolejnej imprezy, jednak w wyniku nieszczyśliwego wykolejenia jeszcze w zajezdni, debiut liniowy był trzy dni później.

Kolejne „citi” zaczęły pojawiać się na liniach w tempie mniej więcej dwóch na miesiąc, lecz niestety do końca roku udało się wprowadzić do ruchu tylko dwanaście z całego zamówienia, opiewającego na piętnaście wozów. Co ciekawe, z końcem roku na stanie MPK figurowało już wszystkich 15 tramwajów.

Cityrunnery obsługują w tej chwili w całości linię 10, a w weekendy także kilka brygad dwunastki. Poza trasami tych linii oraz wyjazdami i zjazdami z i do zajezdni przez ul. Kopcińskiego, „citi” nie zaliczyły żadnego innego odcinka łódzkiej sieci.

Wartym odnotowania jest jeden ważny epizod z życia łódzkich niskopodłogowców. Cityrunner 1207, tuż po zmontowaniu zanim zdążył objąć się na linii, został przetransportowany do Berlina, gdzie był ekspozycyjny na targach Innotrans.

Poza citkami jedyną nowością w dziedzinie taboru był wagon techniczny GT6 nr 509, który łódzkie MPK otrzymało za symboliczne 10 euro od zaprzyjaźnionego Bielefeld. Wagon dwukierunkowy złożony z dwóch

pierwszych członów GT6, który w komplecie z pługiem lemieszowym na bazie wózka od GT6 stanowi zestaw do odsnieżania torowisk tramwajowych, pojawił się 23 sierpnia 2002 roku w Zakładzie Torów i Sieci przy Dąbrowskiego. Nie był do końca kompletny (brakowało między innymi pałąków i pulpików sterowniczych), nie mógł nawet poruszać się o własnych siłach. Dopiero w grudniu został odholowany do zajezdni Brus, gdzie poddano go naprawie.

Tradycyjnie powiększyła się liczba tramwajów zmodernizowanych. Flota „elinów” – czyli osiemsetpiątek, które otrzymują aparaturę austriackiej firmy ELIN EBG – po oddaniu do użytku trzech kolejnych składów (3335+3336, 3916+3917, 3908+3909), urosła do 20 wozów. O trzy kolejne zmodernizowane osiemsettrójki (14,15,16) wzbogaciła się firma MKT obsługująca linie 41, 45 i 46, a obecnie 13 z 38 posiadanych przegubów wyróżnia się kanciastym kształtem nadwozia i innymi przeróbkami. Spółce TP utrzymującej linie 43 i 43bis, udało się jedynie ukończyć trwający prawie rok powypadkowy remont wozu 803N nr 1.

W lutym MPK rozpoczęło testy systemu monitoringu wnętrza pojazdu przez kierującego. Po sześć kamer zamontowano w składzie 805Na 2514+1516 i w autobusie volvo B10LA nr 3967. Obraz oglądać można na ciekłokrystalicznym monitoru umieszczonym na pulpicie.

Najważniejszym wydarzeniem w dziedzinie malowania taboru było pojawienie się pod koniec marca wagonu 803N nr 8 firmy TP w barwach miejskich. To pierwszy w historii wagon 803N w tym malowaniu. Wagon z zajezdni Brus były wcześniej malowane w pomarańczowo-czerwono-pomarańczowe barwy. Spółka TP zaczęła stosować barwy ujednolicone z miejskimi – stosowanymi przez MPK Łódź od 1995 roku – w maju 2001, kiedy jako pierwszy wagon tej firmy malowanie miejskie otrzymał GT6 nr 47. Do końca roku przemalowano też wagony 1, 4, 5, 6, 7 i 12, czyli prawie połowę posiadanego taboru (choć ten ostatni do końca roku był jeszcze w remoncie).

W spółce MKT malowanie firmowe (pomarańczowo-czarne) posiadają tylko trzy wagony 14, 20 i 29. MPK wkroczyło zaś w nowy rok z bilansem 262 wagonów w malowaniu miejskim (spośród 465 posiadanych w ruchu liniowym), co dało całkiem przyzwoity wskaźnik 56% (rok wcześniej zaledwie 45%).

Godnym odnotowania faktem był również powrót herbów na tabor spółki MPK. Symbole miasta pojawiły się ponownie po ponad dwuletniej nieobecności, a pierwszym zwiastunem ich powrotu był cityrunner 1201. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że inicjatorem całej akcji był Klub Miłośników Starych Tramwajów. W

chwili obecnej herby zdobią cały posiadany przez MPK tabor. Czekamy teraz na odpowiedź pozostałych spółek tramwajowych.

W wakacje nastąpiły poważne zmiany przydziału i przeznaczenia wagonów 805. Precedensem było odanie wagonów 1317, 1318, 3309 i 3310 na wozy techniczne. Są to pierwsze gospodarcze osiemsetpiątki z Łodzi, lecz jak dotąd są nimi tylko z nazwy – ani jedna z nich nie miała okazji sprawdzić się w nowej roli; nie poddano ich także jakimkolwiek przeróbkom.

Innym ważnym wydarzeniem był powrót do zarzucanej w 2000 roku idei posiadania wozów szkoleniowych. W ostatnich latach do tego celu wykorzystywane były bowiem wagony liniowe. Na „elki” przeznaczono składy 1416+1414, 2311+2312, 3346+3347, czyli po jednym w każdej zajezdni. Miejsce stałego pobytu zmieniło kilka wagonów liniowych. 3 składy elinów (1932+1933, 1934+1935, 1938+1939) wywedrowały z Telefonicznej na Dąbrowskiego, skąd z kolei na Chocianowice przenieśli się dwa składy 805Na (2264+2265 i 2266+2267). Wagony zostały oczywiście odpowiednio przenumerywane – zgodnie z zasadą, iż wozy w ZKT nr 2 (Dąbrowskiego) mają na początku cyfrę 2, zaś w ZKT nr 3 (Chocianowice) trójkę. Tak więc „eliny” trafiły pod strzechy każdej zajezdni łódzkiego MPK. Dwa zestawy pozostały na Telefonicznej, trzy stacjonują na Dąbrowskiego i aż pięć na Chocianowicach. Ostatni dzień roku przyniósł natomiast skreślenie z inwentarza i przeznaczenie do kasacji wagonów 1434, 1438, 1398, 1399, 1420 i 1421. Chęć przejścia tych wagonów zadeklarowała spółka MKT, jednak odpowiedź MPK była negatywna, ponieważ wozy posłużą jako dawcy części.

Ubiegły rok nie był szczęśliwy dla łódzkich zabytków. Tylko Herbrand GE-58 nr 71 wybrał się na jedną jedyną przejazdówkę z pasażerami, którymi byli oficjele otwierający 31 października 2002 r. nowo wyremontowane torowiska na Nowomiejskiej i Zgierskiej. Poza tym 28 marca uświetnił premierę cityrunnera, ale tylko stojąc na wewnętrznym torze pętli Wyszyńskiego, natomiast 21 września wspólnie z Lilpopem II nr 10 był atrakcją odbywającego się na Placu Wolności Jarmarku Łódzkiego. Ani jeden zabytek nie wziął udziału w tradycyjnym przejeździe z Mikołajem. Podczas specjalnych przejazdów w dniach 14–22 grudnia święty musiał zadowolili się nowo wyremontowaną 805Na nr 1713. Niestety, na przeszkodzie zabytkom stoją wszechwładne przepisy, zabraniające poruszania się wagonów bez hamulców szynowych, odblasków i innych wynalazków.

Nie można by pominąć i optymistycznego faktu – wśród łódzkiego taboru pojawił się nowy zabytek. Z okazji 30-lecia wagonów 102NaW, staraniem Klubu Miłośników Starych Tramwajów wykonano mały face lifting ostatniego przedstawiciela tej serii, wagonu nr 28 (ex-3890, ex-890), będącego w posiadaniu MKT. Wóz otrzymał historyczne malowanie, czteroskrzydłowe drugie i trzecie drzwi, pantograf OTK-1 i szereg innych drobniejszych poprawek. Tak przygotowanym pojazdem 5 października ubiegłego roku zorganizowano okolicznościowy przejazd dla miłośników.

Z przeprowadzonych remontów łódzkich torowisk, cztery pozostawiły wyraźny ślad w postaci zmiany geometrii układu torowego. Jedyłą inwestycją, w wyniku której powstał kawałek zupełnie nowego torowiska była przebudowa układu torowego na skrzyżowaniu Zgierskiej i alei Włókniarzy. Skrzyżowanie zostało przerobione na rondo, tory omijają je łagodnym łukiem od zachodu. Przebieg torów został zmieniony na odcinku około 200 m, w najdalszym punkcie tory są

przesunięte na zachód o około 20 m. Przy okazji usunięto również istniejące od 1980 roku łuki w ulicy Zgierskiej (z kierunku Helenówka w aleję Sikorskiego), będące częścią projektowanego niegdyś połączenia z linią na ul. Łagiewnickiej (zlikwidowaną w 1998 roku). Pierwsze prace przy budowie nowego torowiska rozpoczęto w lipcu, a wstrzymanie ruchu niezbędne dla jego podłączenia miało miejsce w okresie od 12 do 30 września 2002 roku. W tym czasie łódzka sieć rozbito na dwie części: tramwaje jadące od strony miasta kończyły bieg na pętli Julianów, a pociągi podmiejskie zawracały w zajezdni Helenówek. Aby umożliwić tramwajom z Helenówka obsługę linii 41 do Pabianic, na czas robót miejscem postoju dziewięciu MKT-owskich przegubów była zajezdnia MPK w Chocianowicach.

Nie był to jedyny przypadek rozbicia łódzkiej sieci dwie na części. W okresie od 3 czerwca do 31 lipca ubiegłego roku przeprowadzany był kolejny etap modernizacji torowiska w ciągu ul. 19 stycznia w Konstancynie Łódzkiej. Tym razem tory węgierskie pojawiły się na odcinku pl. Kościuszki – Kopernika, a skutkiem ubocznym remontu było zlikwidowanie mijanki na pl. Kościuszki. Podobnie jak w roku ubiegłym linia 43 została na czas robót podzielona na dwie części: odcinek Konstancynów – Lutomiersk obsługiwał jeden z dwóch stacjonujących na konstancynowskim trójkacie wozów GT6, natomiast tramwaje jadące od strony miasta kończyły bieg w zajezdni Brus.

W okresie od 1 sierpnia do 31 października 2002 r. remontowano torowisko w ciągu ul. Zgierskiej. Przy okazji odcięto wyjazd z ulicy Zawiszy (wyjazd na to kryterium uliczne, zaczynające się przy pl. Kościelnym, odcięto już w 2000 roku) usuwając tory aż do skrzyżowania Łagiewnicka/Joselewicza, a ponadto usunięto również stare tory w ul. Łagiewnickiej na odcinku Zawiszy – Organizacji Wolność i Niezawisłość.

Ostatnim zabiegiem, w wyniku którego zmienił się nieco układ torowy była doraźna naprawa będącego w katastrofalnym stanie skrzyżowania Kilińskiego i Piłsudskiego. W czasie trwających w okresie 14–26 października robót skupiono się przede wszystkim na poprawie stanu torów w relacji wschód – zachód, czyli kierunku, który codziennie pokonują cityrunnery. Wynikiem prac było między innymi wycięcie wszystkich zwrotnic i pozostawienie możliwości przejazdu tylko na wprost. Podczas prawdziwego remontu tego węzła, który nastąpi „nie wiadomo kiedy”, możliwość jazdy po łukach ma być przywrócona.

Gratką dla miłośników były, wyznaczone na okres całkowitego zamknięcia skrzyżowania (24–26 października 2002 r.), objazdy linii 4 i 14 przez nieużywane w ruchu liniowym tory w ul. Czerwonej, Wróblewskiego i Wólczańskiej. Ruch liniowy zlikwidowano tam 1 stycznia 2001 r. przy okazji słynnej reformy, a jedyną okazją do ujżenia tam regularnego ruchu były dotychczas dwa objazdy w 2001 roku: 11 maja w związku z Wyścigiem Pokoju i cztery dni później z powodu ograniczeniem ruchu na Piotrkowskiej, w związku z obchodami Dnia Strażaka. Tury te przydały się znów niespełna miesiąc później, 11 listopada 2002 r., gdy wyznaczono tamtędy objazd dla linii 2 i 3 w związku z uroczystościami na placu Katedralnym. Sporo atrakcji wywołał także przeprowadzony w okresie od 20 maja do 1 lipca remont skrzyżowania ul. Legionów i Zachodniej, o czym nieco dalej.

Godna szczególnej uwagi była modernizacja spisywanego już wielokrotnie na straty torowiska w ul. Nowomiejskiej. Podczas prac prowadzonych w okresie od 23 września do 31 października 2002 r. wykazano się wyjątkową dbałością o estetykę tego miejsca: na

wierzchnię wyłożono granitową kostką, a sieć podwieszono do stylowych słupów trakcyjnych, pełniących jednocześnie funkcje latarni. Ograniczono się jednak tylko do wykonania remontu odcinka plac Wolności – Północna.

Podobnie jak w ciągu kilku ostatnich lat, kontynuowano remont kolejnych odcinków trasy W–Z. Tym razem wyremontowano odcinki od Wróblewskiego do pętli przy Waltera-Janke (od 14 czerwca do 15 lipca), od Łąkowej do alei Włókniarzy (od 1 lipca do 16 sierpnia) i od Piotrkowskiej do Kościuszki (od 10 lipca do 16 sierpnia). W każdym przypadku podczas robót ruch odbywał się jednym torem, a atrakcją pierwszego z wymienionych remontów był objazd przez wspomnianą awaryjną pętlę, wyznaczony dla tramwajów jadących w kierunku centrum. Przy okazji remontu skrzyżowania Łaskiej i Wiejskiej w Pabianicach (w dniach 3–19 października) wymieniono również kilkanaście metrów toru. Tramwaje nie kursowały na odcinku Wiejska – Duży Skręt.

Dwie zmiany w ruchu tramwajów spowodowane były koniecznością remontu infrastruktury podziemnej: zamknięcie ulicy Pomorskiej między Kilińskiego a Konstytucyjną od 12 do 19 lipca zeszłego roku i Zielonej na odcinku Legionów – Kilińskiego od 19 do 27 sierpnia.

Miniony rok przyniósł kilka ważnych odkryć w dziedzinie archeologii tramwajowej (sic!). Najważniejszym było z pewnością odsłonięcie pod koniec lipca torów z 1938 roku podczas prac przy budowie Galerii Łódzkiej przy ul. Piłsudskiego. Tury oczywiście usunięto, lecz kawałek szyny z datą został – dzięki miłośnikom – przekazany do izby tradycji MPK. W kwietniu miał miejsce remont nawierzchni ul. Radwańskiej, przy okazji którego usunięto spod starego asfaltu prawie 100 m toru podwójnego. Również w tym przypadku do izby tradycji trafił kawałek szyny.

W tym samym miesiącu podczas remontu nawierzchni na skrzyżowaniu Tuwima i Wydawniczej wygrzebano spod trawy i usunięto około 10 m torów prowadzących do istniejącej tu do 1985 roku pętli. Co ciekawe, tory na ul. Tuwima leżące pod asfaltem, pozostały nietknięte. Pod koniec maja natomiast, podczas prac na ul. Piotrkowskiej, usunięto tory z odcinka Tuwima – Nawrot.

Okazji do przejechania się linią specjalną było w ubiegłym roku niewiele. 19 maja tradycyjnie kursowała linia Zdrowie – pl. Wolności, uruchomiona w związku z festynem w Parku Kultury i Wypoczynku na Zdrowiu, zorganizowanym z okazji Łódzkich Dni Rodziny. Linię obsługiwał skład 805Na 1631+1632. 21 września z okazji XXV Dni Pabianic na specjalnej linii (oznaczonej jako S „służbowy”) kursował skład 805Na 3643+3644 na trasie Wiejska – Duży Skręt, co było rzadką okazją do podziwiania osiemsetpiątek w tym mieście. Okolice dnia Wszystkich Świętych tradycyjnie były okazją do zaliczenia nieużywanej w ruchu liniowym pętli Lodowa. Dwie linie specjalne kursowały na swych tradycyjnych trasach Koziny – Strykowska (1 listopada) i Koziny – Lodowa (2 listopada).

Z ostatnich atrakcji zeszłego roku wynotujemy wspomnianego już Mikołaja ze swym tramwajem oraz tramwajowe linie zastępcze, uruchomione tylko raz w związku z remontem skrzyżowania ulic Legionów i Zachodniej. Linie takie to niezmiernie w Łodzi rzadkość. Z1 kursowała na trasie Plac Wolności – Nowomiejska – Zgierska – Dolna – Łagiewnicka – Warszawska – Wycieczkowa, zaś Z2 trasą Plac Wolności – Pomorska – Telefoniczna – Stoki. Cztery spośród siedmiu brygad (w dni wolne jedną z czterech) linii Z2 obsługiwało osiemsettrójkami z Brusa.

Rynek wydawniczy przyniósł jedną nowość: Kazimierza Zbigniewa Łońskiego (autora ekslibrisów) i Mirosława Zbigniewa Wojalskiego (autora tekstów) *Łódzkie tramwaje na ekslibrisach*, pozycję wydaną nakładem Wydawniczej Oficyny Wydawniczej Zora. Oprócz samych ekslibrisów w książce znajdziemy krótką historię Łodzi i łódzkich tramwajów, a także sylwetki członków Klubu Miłośników Starych Tramwajów.

Odnotować należy również pojawienie się „migawki”, czyli blankietu biletu miesięcznego, upamiętniającego dwudziestolecie Klubu Miłośników Starych Tramwajów. Trzeba jednak podkreślić, iż dwudziesta rocznica powstania klubu miała miejsce rok wcześniej; starania klubu o wydanie takiej pamiątki zostały jednakże uwieńczone sukcesem dopiero kwietniem ubiegłego roku.

Ubiegły rok można z pewnością podsumować jako najbardziej pozytywnie. Po raz pierwszy od 12 lat pojawił się na torach fabrycznie nowy tabor, a polityka modernizacji posiadanego taboru jest konsekwentnie realizowana. Tytuł remontów torowisk nie było w Łodzi od dawna; zadowoleni mogą być zarówno pasażerowie, którzy podróżują teraz bardziej komfortowo, jak i miłośnicy, którzy dawno nie oglądali tytułu atrakcyjnych zmian w ruchu. Coś dla siebie znaleźli też archeolodzy, bibliofile, miłośnicy zabytków, imprez, nowinek technicznych... Życzymy więc Łodzianom co najmniej tak udanego kolejnego roku!

Jarosław Girstun

Autor dziękuję Bartoszowi Stępniewi, Janowi Szulewowskiemu, a w szczególności Łukaszowi Stefańczykowi za pomoc w przygotowaniu artykułu.

Poznań

Kocham tę pracę...

20 lat życia, z czego 2 ostatnie spędzone jako dyżurny ruchu MPK. O tym, czy zapalanie światełek złości oraz czym różni się Górczyn od Wilczaka, z Łukaszem Kowalewskim rozmawia Adam Białas.

To już dwa lata, od kiedy włożyłeś zielony mundur MPK. Co ciebie skłoniło, żeby skazać się na końcówki do końca życia?

Wiesz... od zawsze, od kiedy pamiętam – od dziecka interesowałem się komunikacją miejską, a zwłaszcza tramwajami. Kiedy pojawiła się szansa na tę pracę, wziąłem ją bez namysłu.

Dlaczego nie zostałeś dyżurnym „na autobusach”?

Bo kocham tramwaje! Zadowolony?

Musisz mieć 600 volt w pobliżu. Czy przypadkiem nie chciałeś zostać motorniczym?

Ależ oczywiście! Chciałbym zrobić uprawnienia na wóz i pracować zarówno jako motorniczy i jako dyżurny. I wcale nie dlatego, że motorniczowie przychodzą do mnie z kartą wozu o piątę rano żartują: „Ja muszę jeździć, a ty tu sobie siedzisz. Za co ty pieniądze bierzesz?”. Na razie jestem jednak za młody.

Tak właściwie, patrząc chociażby z pozycji zwykłego pasażera, to nudna i wyczerpująca praca. Siedzisz i zapalasz światła tramwajom. Musisz być na pętli przed pierwszym tramwajem. Właśnie, jak radzisz sobie z tak wczesnym wstawaniem?

Powiem ci tak: zanim zacząłem tę pracę, myślałem, że wstawanie o trzeciej będzie moim największym bólem, a to dlatego, że jak miałem wstać i iść do szkoły na godzinę ósmą, to byłem chory!!! Teraz – jakoś mi idzie... zwłaszcza w piątki [śmiech – przyp. Adam Bia-

łas]. Nie powiem, że zawsze mam ochotę wstać, ale do wszystkiego można się przyzwyczaić. Nawet do MPK [rechot – A.B.]. Co do nudy: potrafi wkurzyć, ale zazwyczaj tylko na tak fajnych końcówkach jak na przykład Wilczak. Trójka przyjeżdża co 15 minut, motorniczy nawet nie wyjdzie zagadać – i siedź tak całą zmianę! Można zasnąć, albo dostać na łeb! Czasem nawet kusi, żeby się światełkami zabawić. Ale nawet na najnudniejszych pętlach, czyli na Wilczaku i Stomilu nie ma dnia, żebym czegoś nie wypisał w „cedule”, czyli w raporcie. Albo są usterki, albo wstrzymania, albo pasażerowie zgłaszają zażalenia... Czasami wszystko na raz!

Pór roku się nie ustawia tak jak budzika na 3:00... Ale powiedz, wolisz iść do pracy po śnieżym śnieżku, czy ze świadomością, że będziesz się smażył w upale w dyżurce?

Wolę jak najbardziej lato... przez cały upalny dzień marzę o odpoczynku w chłodzie wieczoru... A na serio: wolę, żeby było gorąco, żebym ociekał potem, niż żebym siedział w kurtce, raporty wypisywał w rękawiczkach i szczekał zębami z zimna. Ale trzeba oddać MPK, że dbają o nas, zostały tylko dwie końcówki starożytnego typu – cała reszta jest nowiutka, ciepłutka i aż miło się siedzi. Komfort pracy się poprawia, zwłaszcza na Sobieskiego i Górczynie, właściwie wszystko sprowadza się do klikania myszką...

Śnieg. Dużo śniegu... Cała masa śniegu na torach. Czy zimą musisz odśnieżać pętlę?

Muszę „przed przystąpieniem do służby sprawdzić sprawność urządzeń technicznych (...)”. Od odśnieżania, posypywania przystanków jest specjalna firma, ale ponadto ja sam staram się, żeby nie było żadnych zasp...

Jak wytrzymujesz to pół dnia? Słuchasz radia, pogryzasz kanapki, pociągasz fajkę...

Co do radia: oczywiście, trzeba się zaopatrzyć, zwłaszcza jak ma się Stomil, bo w przeciwnym razie można dostać na głowę – z nudów! Śniadanko – to podstawa, bo jak się człowiek budzi o trzeciej, to już o siódmej go ssie. Jak już umieram z nudów, wtedy książka, krzyżówka... ale rzadko... czasem czasopiśmo z gatunku kolorowych, tych co leżą po dyżurkach [śmiech – A.B.]. To motorniczowie zostawiają... Co do palenia, to trochę inna sprawa: osobiście nie palę i przeszkadza mi, jak motorniczy przychodzi do mnie na końcówkę i zasmradza cały budynek. Ale i na to jest sposób: mam gustowną tabliczkę własnej roboty «PALENIE ZABRONIONE». 95% motorowców się do tego stosuje i nie zatrują innym pomieszczenia.

Nie zazdrościsz motorniczemu? W końcu wiedzą kawał świata w porównaniu z tym, co widzisz ze swojej „sterówki”. Siedzisz jak księżniczka na wieży...

Pewnie, że zazdroścę. Zawód motorniczego ma swoje plusy i minusy... Z dyżurnymi trzeba się użerać... [śmiech – A.B.]. Mają ogromną odpowiedzialność za pasażerów...

A ty – wolisz więc pętlę „obłożoną”, na przykład Jana III Sobieskiego, czy spokojne – jak Stomil?

Zdecydowanie wolę pętlę, gdzie się coś dzieje. Nie lubię siedzieć i czekać, aż coś się stanie. To znaczy: lubię, jak jest chwila odpoczynku, ale bez przesady... Nie znoszę nudy.

Swoją drogą, czy uważasz tę pracę za bezpieczną? Chyba jeszcze żaden dyżurny nie zginął przysypany stosem raportów, ale są przecież agresywni pasażerowie, wykolejenia i diabeł wie, co jeszcze...

Na Połabskiej na blacie pod oknem jest taka legendarna rysa. Jakiś czas temu, ktoś wrzucił tam przez

szybę kosz na śmieci, bo pewnie nie spodobała mu się budka MPK. Generalnie, motorniczowie są narażeni na większe niebezpieczeństwa, ale bywa różnie. Najważniejsze w sytuacjach krytycznych to zachować spokój.

Wtedy zaczyna się koszmar?

Wiesz... ze wszystkim można sobie poradzić. Krótka piłka – zazwyczaj uszkodzony tramwaj wpuszcza się na zęberko, na wewnętrzne kółko, przyjeżdża pogotowie techniczne. Chyba, że tramwaj jest tak uszkodzony, że zjeżdża do zajezdni, albo przyjeżdża po niego holownik. Jeżeli jest wstrzymanie – wiadomo, trzeba poinformować pasażerów o zmianach w kursowaniu linii tramwajowych, że tramwaje przez jakiś czas po prostu nie pojadą; ewentualnie skierować do autobusu zastępczego. A po wstrzymaniu robi się „bigos”, bo wszystko zaczyna się zjeżdżać, a pętla z gumy nie jest. Nie lubię, jak są wstrzymania w porze posiłków. Jest zasada, że pierwszy wóz, który przyjeżdża na pętlę po wstrzymaniu, natychmiast wyjeżdża na trasę. Wtedy najważniejsi są pasażerowie na przystankach. Nie lubię takich wstrzymań, bo każdy chce chociaż chwilę odpocząć, napić się, zjeść, a tu trzeba jechać! Rozumiem motorniczych i nie lubię ich wyganiać: „Musisz jechać!”, ale taka służba. Nie jest też za dobrze, jak coś się stanie w porze zmiany obsługi – motorniczowie mają przecież rozpisane, gdzie i kiedy zaczynają i kończą. Później konsultuje się z nimi, kto pojedzie za kogo, czym i jak skończy. Sznurki tramwajów, które jadą po wstrzymaniach, rozładowuje się stosując różne skrócenia trasy, żeby wszystkie brygady „powchodziły” w swoje plany. Kiedyś, jak siedziałem na Budziszyskiej, jakaś paniusia wjechała autkiem na torowisko – wtedy szóstki jeździły u mnie skrócone, na przykład, do Gwamej. Jedna jechała planowo, druga objazdem, żeby się spotkać ze swoim planem. Nie mogę przecież czterech tramwajów odstawić na pętli, żeby sobie poczekały na swoje „plany”. Najgorzej jest, jak nie kończy się na jednym wstrzymaniu...

Właśnie. Koszmar Twojego życia – wykolejenie, wypadek, usterka, pętla zapchana do szczytu pojemności, tłumek pasażerów narzeka ci pod okienkiem, a tybie chce się do toalety. Czy zdarzyło Ci się kiedyś coś takiego? Co wtedy robisz?

Klnę jak diabli... Staję się bardzo nerwowo... Miałem kiedyś coś takiego zaraz na początku służby, dokładnie w drugim dniu mojej pracy, jeszcze jak pracowałem z „patronem”. Mój kolega, zwany Playboyem, wykonał „wspaniałe”, półtoragodzinne wstrzymanie – najpierw „poszła” przetwornica, potem zerwał się kardaj; totalne wstrzymanie. Ale na szczęście większość „mokrej roboty” zrobił mój „patron”. Za to ja, jak wróciłem do domu, powiedziałem: „Kończę z tą robotą. To nie na moje nerwy!”. Ale jakoś nie zrezygnowałem, a później zdarzało mi się rozładowywać takie wstrzymania, przy których tanto to „pikuś”.

Właściwie jako nawigator pętli powinienes skupić się na sterowaniu ruchem, a nie na pasażerach. Na większości pętli to ty dla klientów MPK jesteś informacją turystyczną, punktem sprzedaży biletów, a dopiero na końcu dyżurnym ruchu. Mam nadzieję, że gdy siedzisz za „sterami” pętli, pasażerowie – pomimo świadomości, że ich „czwórka” odjeżdża za pół minuty – nie narzekają, nie ponaglą i okazują ci szacunek?

Chciałbym. Właściwie się nie dziwię, że klną i narzekają, bo to nic przyjemnego czekać na tramwaj jak jest wstrzymanie. Przykro słuchać „opeerów” od pasażerów, bo staram się, żeby wszystko jeździło jak

należy. Ale jak się tramwaj zepsuje, to ani moja wina, ani motorowego, który ten wóz prowadził! Ostatnio jak „miałem” Górczyn, zdarzyło się coś na mieście; do okienka podeszła kobieta i pyta się: „No co z tymi tramwajami?”. Mówię jej, że wypadek, że przyjedzie autobus zastępczy i że powinna przejść na przystanek autobusowy. To na ona mi mówi: „Pan jest niepoważny!”, ja robię minę jakbym dowiedział się, że zostałem dziadkiem, a ona dodaje: „To wasza wina!”. Klnie na mnie pod nosem, więc puściły mi nerwy i mówię: „To nie moja wina, ani nie jechałem tym tramwajem, ani...” „Ale pan pracuje w MPK”.

Jak komunikujesz się z centralą i z tramwajami na szlaku?

Jeżeli motorniczy zjeżdża „na zajezdnię”, oddaje kartę drogową do dyspozytora i wtedy dyspozytor zgłasza „na centralę”, centrala przekazuje mi to przez telefon albo radiostację. Jeżeli motorniczy jest porządny, wtedy od razu zadzwoni z komórki „na centralę”, a centrala przekazuje mi. Jednak trochę się popsuło, jak dostaliśmy nowe radiostacje. Ledwo słychać, są trzaski, szumy... nie jestem zachwycony z tej zmiany.

Jeżeli komunikujesz się z centralą, podajesz informację o którymś z motorniczych. Czym operujesz w myślach – numerem służbowym, imieniem, a może ksywką?

Zależy kto to jest... Nie wiem czy wiesz, ale zdarzają się rozmaite ksywki – na przykład Komóra to pan motorniczy, który przejechał swój telefon... tramwajem. Ksywki biorą się z codziennych sytuacji. Jest Tańczący z Prądami – od pewnego przypadku z wysokim napięciem... jest Suchy Wiór – od wybitnie szczupłej sylwetki; jest Diabeł – bo niski i czarny. Motorowego o zachęcającej ksywie Zwierzak dobrze znasz; jest Król Zjazdów, bo potrafi znaleźć usterkę w najlepszym wozie i zjechać na nią do zajezdni...

Nie kusi cię czasem, żeby zrobić jakiś mocny żart koledze z drugiej zmiany, względnie motorniczym, których obsługujesz?

Najstarsi dyżurni opowiadają, że dawno, dawno temu, ktoś robił dowcipy w stylu: dzwonił na inną końcówkę przedstawiając się jako centrala, wywoływał któregoś z motorniczych będących na pętli i opieprzał – a to dlaczego o tej i o tej godzinie jechał za szybko albo za wolno, albo mówił: „Jest na pana raport, że miał pan nieprzepisowe umundurowanie”, chociaż motorniczy ubrany był regulaminowo... Potem motorniczowie dzwoniли na centralę i – jeżeli akurat popełnili jakieś wykroczenie przeciw regulaminowi – tłumaczyli mocno zdziwionemu dyspozytorowi: „Ze jechałem w prywatnej kurtce i za szybko” – przyznawali się do błędów.

35 złotych to kara za brak spinki do krawata czy innego MPK-owskiego fetysza. Co sądzisz o takiej dyscyplinie?

Mundur jest po to, żeby go nosić. Kary są dotkliwe, ale potrzebne. Pamiętam szok, gdy byłem na wakacjach w Gdańsku – brudnawa pani motornicza, z długimi paznokciami i we fioletowej koszulce. O mało co bym poszedł piechotą, a nie wsiadł do tramwaju. A nasze poznańskie mundury mają jeden minus – wyglądają paskudnie, jak się niechcący ochlapiesz wodą... zwłaszcza na spodniach.

Jak wygląda twoja współpraca z kontrolerami biletów? Jak wspominasz Konsol?

Powiem jedno: nie miałem zbytnich zatargów z Konsolą, zarówno jako pasażer – gdy nie pracowałem w MPK, a potem – jako dyżurny – też nie, ale... nie podobało mi się to ich kontrolowanie. Nie byli specjalnie kulturalni; nie tylko do klientów, do mnie jako

do dyżurnego też. Ani dzień dobry, ani pocałuj mnie w d... „Nasi” kontrolerzy są zdecydowanie miłsi... Oby byli też skuteczniejsi! Tylko im zimowych czapek brakuje, bo każdy nosi inną i wyglądają jak papugi, a nie jak kanarki...

Czy ta praca cię degeneruje? Nie przeżyłeś nigdy czegoś w rodzaju: jesteś na Moście Teatralnym, widzisz czwórkę dziesiątą, myślisz: „9:01 z Połabskiej”, patrzysz na zegarek i kojarzysz: „Zaraz, zaraz, ona jedzie trzy minuty przed planem!”?

Zauważam... ale tylko dlatego, że zawsze pobieram z Inżynierii wszystkie tramwajowe rozkłady jazdy i lubię je sobie przejrzeć. Jeżeli czekam na przystanku i tramwaj nie przyjeżdża, nie zloszczę się tak jak inni ludzie, bo wiem, czego można się spodziewać w tej służbie.

Czy Twój regulamin daje Ci prawo wnioskowania o zmiany w oparciu o Twoje obserwacje?

Tak, mogę zgłaszać zastrzeżenia. Osobiście uważam, że punktowanie [mierzenie punktualności – A.B.] o czwartej nad ranem, kiedy czasy przejazdu są takie same jak o godzinie 16, uważam za niezbyt przemysłane... Inna sprawa: taka czwórka pierwsza wyjeżdża o 4:00 z Fortecznej i jedzie na Połabską. Musi przejechać w takim samym czasie jak o tej 16:00, czyli w czterdzieści kilka minut. Od samego rana obowiązuje cykl 10-minutowy. A po 18:00, gdzie nadal wielu ludzi chce korzystać z usług MPK, częstotliwość spada do 20 minut. Powinno się raczej dążyć do tego, żeby wydłużyć obsługę w cyklu dziesięciominutowym do godziny chociażby 20:00! Popatrz przecież na ten tłok wieczorami w tramwajach!

A tyle razy się zastanawiałem, co tyłu ludzi robi w tramwajach w porze dobranocki... A ty – wolisz wracać po ciemku do domu, czy wstawać w nocy – wolisz pierwszą czy drugą zmianę?

Zdecydowanie pierwszą. Zwłaszcza, jeżeli chodzi o lato – po służbie jeszcze się coś ma z tego życia... Nie znoszę za to niedzielnych popołudniówek – nie ma dłuższych godzin niż wtedy...

Czy masz siłę bawić się, imprezować po pracy? Jasne! Honor dyżurnego wymaga, żeby był w formie i w pracy, i po pracy!

Dziękuję za rozmowę.

Adam Białas

Poznań

Dzień z życia kierowcy MPK Poznań – cz. 2

Zmiana popołudniowa

Dzisiaj w grafiku przypadła mi zmiana popołudniowa o numerze 228 – zmiana łączona 92/1 i 66/2. Początek o godzinie 14:00 na Ratajach. Nie będę musiał jechać przez całe miasto po autobus. Dziś wystarczy, że wyjdę z domu 20 po pierwszej i ze spokojem zdążę na Rataje.

92 jest bardzo przyjemną linią. Bieży z Rataj na Franowo, choć pokrywa się trochę z linią 99, która jeździ z Rataj do Kinopolis. Przystanek końcowy ma tuż za multipleksem i w zasadzie nie ma różnicy między obydwoma liniami.

Na Rataje zajeżdżam o 13:45 i idę do dyżurnego ruchu. Dyżurny mnie już pamięta i z daleka z uśmiechem mówi numer służbowy. Pytam, co dzisiaj jeździ na 92. W tym momencie dyżurny zadziwiał – oznajmia, że DAF nr 1213. Okazało się, że od rana jeździła „pszczołka” 1253, ale się zepsuła i z zajezdni przestali DAF-a, bo rezerwa z Rataj była już zajęta. Nie jest źle

– DAFy nie są tak uciążliwe, bo mają półautomatyczną skrzynię biegów. Nie boli ręka po służbie w takim wozie.

Zmiennik przyjeżdża o 13:54, jest tylko 6 minut na zmianę obsługi, ale to wystarczy. Trzeba wpisać w „cedule” zmianę służby i iść z nią do dyżurnego, by przystawił pieczętkę. Poza tym, w „cedule” pisze się inne rzeczy: po każdym przyjeździe na końcówkę należy napisać godzinę przyjazdu, co to za pętla, wpisuje się ilość kilometrów sczytaną z licznika. Jeśli przyjazd był opóźniony, należy napisać powód opóźnienia. I tak przez całą zmianę...

O 14:00 rozpoczynam służbę. Już tradycyjnie uzupełniam w komputerze pokładowym mój numer służbowy. Niestety, DAF-y nie posiadają elektronicznych wyświetlaczy, o linii decydują tablice włożone za przednią szybę, z boku oraz z tyłu.

Na 92 robię trzy kółka i o 16:40 „metamorfuję” w 66. Ta moja zmiana jest połączona z analogiczną zmianą w grafiku „300” – to znaczy ze zmianą 310, gdzie jest również zmiana łączona, tyle że 66/2 i 92/1 (na odwrót). Od tej godziny, czyli 16:40, jeżdżę jako 66/2 do Zielińca. Kiedy DAF został przywieziony z „budy” (czyli zajezdni), przyjechały też zestawy tablic do 92 i 66. Zmiennik zostawił ten drugi zestaw u dyżurnego; właśnie po niego idę, bo muszę zmienić otablicowanie wozu, a ten pierwszy chowam w autobusie, gdzie jest miejsce, ponieważ po zjeździe muszę odłożyć tablice.

Na 66 wykonuję kolejne sześć kórek i zjazd mam o 22:45 z Zielińca. Pętla ta jest bardzo blisko zajezdni i na dojazd do niej wystarczy 10 minut (tyle jest zresztą przewidziane w grafiku). Całe szczęście zjazd mam przed godziną 23. Ta godzina jest najgorsza na zakończenie służby, ponieważ wtedy zjeżdżają się autobusy z całego miasta i kolejka sięga nierzadko ulicy Warszawskiej.

Na zajezdni jestem planowo – o 22:55. Podczas wjazdu na jej teren należy zapalić światło w autobusie, żeby ochroniarz mógł zobaczyć, czy nikt nie siedzi i czy autobus jest pusty. Wyrzykowo nawet wchodzi do wozu i sprawdza go dokładnie, ale z reguły ogląda z zewnątrz.

I teraz następuje ciewieczorna procedura... Najpierw jadę na stację paliwową, gdzie tankują autobus do pełna. Trwa to około 5–7 minut. Potem jadę na myjkę. Każdy autobus po zjeździe jest myty. Wyjątek stanowi tu tylko temperatura poniżej 0°C, ponieważ wyjeżdżające z myjki autobusy są mokre. Prosto z myjki wjeżdża się do pomieszczenia przypominającego warsztat, gdzie pracownik czyści autobus od wewnątrz: zwykle tylko podłogę. Czasem przynosi to nawet zamierzony efekt. I ostatnią rzeczą jest OC – Obsługa Codzienna. Wjeżdża się do warsztatu, na kanał, gdzie mechanicy dokręcają śruby kół, sprawdzane są poziomy płynu hamulcowego i oleju silnikowego; w ogóle autobus jest przeglądany pod względem technicznym.

Po OC jadę z wozem na parking, który w moim dzisiejszym przypadku jest tuż przy ulicy wjazdowej do zajezdni za bramą i za parkingiem „pszczołek”. DAF-y są wozami, które jeżdżą głównie w nocy (i czasami właśnie na rezerwach); być może mój dzisiejszy DAF jeszcze tej nocy wyjedzie. Po odstawieniu autobusu na parking zabieram wszystko z niego: kartę drogową, tachograf, tabliczki z numerem brygady, tablice i za-mykam go.

Zanim dojdę na ekspedycję, przed wejściem znajduje się kantorek, gdzie przechowywane są tablice. Tam odnoszę oba dzisiejsze zestawy. Na ekspedycji zostawiam te wszystkie pozostałe rzeczy i na tym kończy się moja dzisiejsza służba. Gdyby było bliżej północy, poczekalbym na nocną pracowniczą 4, która

jedzie przez Dębiec, ale teraz jest 23:15 i w związku z tym pójdę na **N33**, którym dojadę do Kaponierzy i stamtąd na **N43**, który zawiezie mnie prosto do domu.

W domu jestem o dwadzieścia minut po północy. Kolejny dzień służby zakończony...

Piotr Buczkowski

Artykuły powstały na podstawie rozmów z ojcem, kierowcą w zajezdni A1.

Sprostowanie. W artykule „Dzień z życia kierowcy MPK Poznań – zmiana ranna” autor zawarł błędne stwierdzenie, że kierowca sprawdza poziom benzyny. Oczywiście, chodziło o poziom oleju napędowego. Za to niedopatrzenie szanownych Czytelników przepraszamy.

Redakcja

Trolejbusy świata

Historia przegubowych trolejbusów Ikarus 280 w Polsce

Do napisania tegoż artykułu nakłoniła mnie zamieszczona w poprzednim numerze „Przystanku” krótka wypowiedź Adama Kaszubowskiego na temat przegubowych trolejbusów typu Ikarus 280 wyprodukowanych w Polsce. By rzeczoną wzmianka mogła pozostać w zgodzie z prawdą, pragnę nadmienić, że ilość wszystkich omawianych pojazdów wynosiła 14, nie zaś – jak podano – 13 sztuk. Zostały wykonane w trzech przedsiębiorstwach: WPK Słupsk, KPNA Słupsk oraz MKZ Gdynia (później PKM Gdynia).

Uchwałę o budowie przegubowego i standardowego, solowego polskiego trolejbusu, wykonanego na bazie części nadwoziowej licencyjnego Jelcza PR110, podjęto na XX Krajowym Zjeździe Komunikacji Miejskiej w Krakowie w dniach 20–22 września 1984 roku. Drugi etap przyjętej wówczas koncepcji zakładał adaptację pojazdu przegubowego na trolejbus. Początkowo rozważano możliwość zabudowy polskiego nadwozia i, choć wówczas nie produkowano pojazdów przegubowych w Polsce, powstały liczne plany.

Najbliższym realizacji był standardowy autobus marki Autosan H10-30. Przeprojektowanie nadwozia H10-30 i dobudowanie drugiego członu miało stać się pierwszym krokiem w produkcji krajowego nadwozia przegubowego, nadającego się do zabudowy trolejbusowej. Planów wykonania opisanego pojazdu nie uskutecznilo.

Ponieważ na ówczesnym polskim rynku bezkonkurencyjnie królował węgierski Ikarus 280, poszukiwania

właściwej konstrukcji ograniczono do wyboru tegoż producenta. Pierwszy trolejbus, oznaczony jako Ikarus 280.26UE, powstał i był eksploatowany w Słupsku. Wykonało go tamtejsze przedsiębiorstwo zajmujące się przewozami, czyli WPK Słupsk. Wóz zbudowany z używanego nadwozia autobusowego pochodzącego z Łodzi, otrzymał klasyczny napęd ze sterowaniem rezystorowym ze złomowanego, radzieckiego Ziu682B oraz numer 651 (w macierzystym mieście służył jako 3044). Najprawdopodobniej z powodu wysokiej awaryjności i dużego wskaźnika wyeksploatowania nadwozia skasowano go po niedługim okresie eksploatacji – po niespełna 4,5 roku (dokładne daty użytkowania to 2 stycznia 1988 roku–31 maja 1993 roku).

Kolejnym pojazdem powstałym w Słupsku był pojazd testowy Ikarus 280.26UT ze sterowaniem impulsowym, który okazał się najsilniejszym trolejbusem, jaki kiedykolwiek zbudowano w Polsce. Powstał w Komunalnym Przedsiębiorstwie Napraw Autobusów w Słupsku, we współpracy z Instytutem Elektrotechniki w Warszawie i Zakładem Okrętowych Urządzeń Elektrycznych i Automatyki w Gdańsku w latach 1986–1988. Bardzo ciekawa konstrukcja woziła prototypowy silnik trakcyjny, oznaczony symbolem 2DK210A3P/2. Mechanizm był właściwie hybrydą dwóch silników – składał się z dwóch fabrycznych DK210A3P/2 umieszczonych na jednym wale, we wspólnej obudowie; posiadał imponującą moc 220 kW. Do sterowania użyto układu tyrystorowego identycznego jak w Jelczach PR110T, również produkowanych wówczas w słupskim zakładzie.

Wóz przebywał długo w Lublinie (numer tymczasowy 3-10T) na testach i – jak donosiły gazety – był pierwszym trolejbusem otwierającym tamtejszą linię na Węglin. Niestety, dalsze losy testowego Ikarusa nie są do końca znane: wiadomo jedynie, że powrócił do KPNA Słupsk. Poza tym był testowany w Gdyni (14001), lecz ówczesna dyrekcja przedsiębiorstwa nie zdecydowała się na zakup podobnych pojazdów. Postanowiono zbudować w Gdyni własny trolejbus przegubowy z napędem klasycznym.

Z eksploatacji wyniesiono, że hybrydowy silnik w połączeniu z impulsowym układem odznacza się dużą awaryjnością, dlatego trolejbus ten wycofano z ruchu i skasowano. Jednak MPK Lublin, po testach owego pojazdu zdecydowało się na 3 podobne trolejbusy, tyle że wyposażone w zwykły, pojedynczy silnik o mocy 110 kW.

Lubelskie Ikarusy 280.26UT jako jedyne były pojazdami fabrycznymi, wyprodukowanymi przez KPNA Słupsk – przedsiębiorstwo, które miało uprawnienia do produkcji tego typu pojazdów. Przegubowce pojawiły się około 1992 roku, otrzymały numery taborowe:

3-0788T, 3-0789T, 3-0790T, a ich eksploatacja była wyjątkowo krótka, bo po niecałych 3–4 latach ślad po nich zginął. Ostatni z serii trzech pojazdów miał być przeznaczony na pojazd historyczny, lecz zapewne podczas porządków w zajezdni na Hellenowie przypadł bez wieści. Ostatni raz był widziany jeszcze w 1998 roku na terenie bazy trolejbusowej.

Lubelskie Ikarusy, jako jedyne wozy liniowe tego typu, miały napęd ze sterowaniem impulsowym wykonanym w ZOUEiA Elmor w Gdańsku według koncepcji Instytutu Elektrotechniki w Warszawie; wcześniej stosowano go w trolejbusach standardowych Jelcz PR110T.

Gdyńskie Ikarusy 280.26UE zasłynęły z tego, że było ich najwięcej (9 sztuk) i były eksploatowane najdłużej – ostatni z nich, 3689 (ex-3489 oraz 17009), do listopada 2002 roku. Pierwszy pojazd pojawił się już w 1990 roku i pracował 8 lat. Kolejne pojazdy powstawały w cyklu 2–3 sztuk rocznie. Ostatni powstały w Gdyni, wspomniany 3689, zbudowano dopiero w 1994 roku. Po przejściu na emeryturę pojazd stał się własnością Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej „Vetra”.

Gdyńskie trolejbusy zbudowano w oparciu o nadwozia autobusowe pochodzące z Gdańska oraz Gdyni. Wykorzystując początkowo aparaturę napędową pochodzącą ze złomowanych trolejbusów Ziu682B, a następnie napęd ze sterowaniem rezystorowym krajowej produkcji, montowano je w Warsztatach Napraw Taboru w Gdyni.

Wszystkie polskie elektryczne Ikarusy były budowane w oparciu o wyremontowane stare nadwozia autobusowe z lat 1980–1984, co w krótkim terminie spowodowało problemy eksploatacyjne. Pojazdy w szybkim tempie ulegały fizycznej degradacji wymuszającej częste remonty i naprawy, powiększając koszty utrzymania wielkopojemnego taboru trolejbusowego. Z 14 wyprodukowanych w Polsce przegubowych trolejbusów zachował się do dnia dzisiejszego wspomniany gdyński 3689. Niestety, trudno stwierdzić gołym okiem czy to, co pozostało po ostatnim przegubowcu, aby na pewno jest trolejbusem, bowiem przed skreśleniem pojazdu ze stanu Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej, z pojazdu usunięto wszystkie elementy napędu elektrycznego oraz charakterystycznego osprzętu trolejbusowego: silnik trakcyjny, pomocnicze silniki stałoprądowe, akumulatory, rezystory, pałąki, obudowę oporów itd. Stan pojazdu Czytelniczy ocenią na załączonych [tylko w wersji internetowej – przyp. red.] zdjęciach, zaś tabela niech może usystematyzować powyższe dane.

Marcin Połom

l.p.	marka i typ	producent	przeznaczenie	rok produkcji	r. prod. nadwozia	wycofany	numer taborowy I	numer taborowy II	numer taborowy III	numer taborowy IV	uwagi
1.	Ikarus 280.26UE	WPK Słupsk	WPK Słupsk	1988	1980	1993	651	-	-	-	ex-autobus z Łodzi nr 3044
2.	Ikarus 280.26UT1	KPNA Słupsk	pojazd testowy	1988	1979	1991	3-10T	14001	-	-	-
3.	Ikarus 280.26UE	MZK Gdynia	MZK Gdynia	1990	1983	2000	51800	14001	17001	3481	ex-autobus nr 26065
4.	Ikarus 280.02UE	MZK Gdynia	MZK Gdynia	1991	1981	1999	14002	17002	3482	-	ex-autobus nr 26014
5.	Ikarus 280.26UE	MZK Gdynia	MZK Gdynia	1991	1982	1999	14003	17003	3483	-	ex-autobus nr 26060
6.	Ikarus 280.26UT2	KPNA Słupsk	MPK Lublin	1991	1981	1994	3-0788T	-	-	-	-
7.	Ikarus 280.26UT2	KPNA Słupsk	MPK Lublin	1991	1982	1994	3-0789T	-	-	-	-
8.	Ikarus 280.26UT2	KPNA Słupsk	MPK Lublin	1991	1982	1995	3-0790T	-	-	-	ex-autobus skasowany w 1998 r.
9.	Ikarus 280.26UE	MZK Gdynia	MZK Gdynia	1992	1981	1999	14004	17004	3484	-	ex-autobus nr 26024
10.	Ikarus 280.26UE	MZK Gdynia	MZK Gdynia	1992	1982	1999	14005	17005	3485	-	ex-autobus nr 26053
11.	Ikarus 280.26UE	MZK Gdynia	MZK Gdynia	1993	1981	1999	14006	17006	3486	-	ex-autobus nr 26019
12.	Ikarus 280.26UE	MZK Gdynia	MZK Gdynia	1993	1982	2000	17007	3487	-	-	ex-autobus nr 26152
13.	Ikarus 280.26UE	MZK Gdynia	MZK Gdynia	1993	1984	2000	17008	3488	-	-	-
14.	Ikarus 280.26UE	MZK Gdynia	MZK Gdynia	1994	1983	2002	17009	3489	3689	-	-

Bielsko-Biała

Tabor

A W piątek 17.01. po raz pierwszy na trasy wyjechały dostarczone niemal 4 tygodnie wcześniej, nowe SU12. Swoją stylistyką i kolorystyką wzbudzały duże zainteresowanie pasażerów. Oprócz pochwał pod adresem nowych autobusów bielskiego MZK, znalazły się słowa krytyki. Dotyczyły bramki (znanej z berlińskich Solarisów) w pierwszych drzwiach, która w założeniu miała ułatwić kierowcy kontrolę biletów, jednak ogranicza możliwość wysiadania przednimi drzwiami, do czego pasażerowie są od lat przyzwyczajeni.

Linie

A W związku z otwarciem w Wapienicy dyskoteki Silver Club, w piątki i dni wolne po godzinie 20:00 wybrane kursy linii **4, 10, 15, 20** zostały wydłużone do tej dyskoteki. Autobusy linii **4** i **15** nie dojeżdżają do pętli na Osiedlu Polskich Skrzydeł, lecz od przystanku Cieszyńska-Hulanka jadą do Wapienicy trasą właściwą dla linii **10** i **20**.

Magazyn 995

20.01. 24-letni MBO305G obsługujący linię **20/1** zderzył się niechcinnie z fiatem punto, który wymusił pierwszeństwo przejazdu. Po zderzeniu fiat nie wyglądał za dobrze, jednak nikt z pasażerów nie odniósł obrażeń. W autobusie wgnieciona została przednia część przedniego zderzaka i – trochę mniej – przedni pas. Autobus zgubił także „gwiazdkę” Mercedesa, magiczny znaczek zamocowany z przodu. Starszerek nie przeszedł żadnej naprawy powypadkowej, a mimo to znów kursuje na liniach. Spytacie: dlaczego? Odpowiedz prosta: nie zostały uszkodzone takie elementy jak reflektory, czy przednia szyba, a także dlatego, że w najbliższym czasie emeryt zostanie skasowany.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
713	barwy zakł.	Samsung	-
717	LG Flatron	Samsung	-
037	barwy zakł.	Big Star	-

Paweł Adamus

Bydgoszcz

Tabor

A Z remontu w Solcu Kujawskim wrócił ikarus 280.70-3832, wkrótce zaś do służby powróci 3822.

Rozmaitości

T Niebawem – jak tylko znajdą się pieniądze – zniknie z Bydgoszczy ostatni ślad po planowanym szerokim torze dla szybkiego tramwaju. W mostowej pracowni projektowej jednej z bydgoskich firm budowlanych, specjalizujących się w obiektach komunikacyjnych ukończono projekt remontu wiaduktu tramwajowego w ciągu ul. Wojska Polskiego (dawniej alei Ludowego Wojska Polskiego) nad aleją Jana Pawła II (dawniej ul. Niziny). Znajduje się on w pasie środkowym pomiędzy dwoma wiaduktami drogowymi. Zakres prac będzie dość duży, ponieważ obejmie wymianę górnej części płyty wraz z kompleksową przebudową torowiska na wiadukcie. Zmieni się konstrukcja – obecna to dwie beleczki żelbetowe o szerokości po 50 cm każda, ułożone wzdłuż torów. Na nich umieszczono szyny dźwigowe typu SD100, przyspawane do elementów stalowych, zabetonowanych w

plycie. Po co te uduziwienia? Był to prosty sposób na bardzo tanie i szybkie (nawet w ciągu jednego dnia) przestawienie szyn z rozstawu 1000 mm na 1435 mm. Operacja polegałaby jedynie na przesunięciu szyn względem siebie na tych samych beleczkach i wspawaniu ich w nowym miejscu (nie wiązałyby się to z wymianą podkładów itp.). Wadą tego rozwiązania było umieszczenie szyn bezpośrednio – bez żadnych warstw tłumiących. Skutek był taki, że przejeżdżający tramwaj słyszał było nawet w odległości ponad kilometra od obiektu. A były to jeszcze czasy szaleńczych wysiłków motorniczych i kierowców WPK (dzisiejsze MZK). Planowano założenie ekranów dźwiękochłonnych, ale skończyło się na znacznym ograniczeniu prędkości na początku lat dziewięćdziesiątych. Nowa konstrukcja torowiska to wylana na nowo płyta żelbetowa z wykonanymi w niej wnękami o szerokości około 45 cm każda. Wewnątrz wnęki te zostaną wyłożone warstwą tłumiącą, na której umieszczone zostanie szynę tramwajową. Pozostałą przestrzeń wypełni się specjalną masą. Całość będzie nieco przypominać system węgierski i dostosowana będzie jedynie do rozstawu 1000 mm. Trasa tramwaju linii **2**, prawdopodobnie jak zwykle, zostanie skrócona do starej pętli Wojska Polskiego – Magnuszewska. Termin realizacji przedsięwzięcia jest nieznany, ponieważ w kolejce do remontu jest jeszcze kilka innych obiektów mostowych w Bydgoszczy.

DM, Piotr Tomasik

Bytom

Tabor

A Ikarus 280.70E numer 7203 w grudniu 2002 został wyposażony w wyświetlacz.

Bartosz Mazur

Drezdenko

Linie

A Od 01.01. zmienił się rozkład prywatnej linii komunikacji miejskiej – został dopasowany do nowego rozkładu jazdy pociągów. Pierwsze kursy z dworca Nowe Drezdenko w kierunku Rynku odbywają się o 5:12, ostatnie o 20:48. Mimo licznych „dziur”, sięgających 2–3 godzin, zdarzają się odjazdy w cyklu 12-minutowym – te o godzinie 7:28 i 7:40.

Remigiusz Grochowiak

GOP

Tabor

A Zgodnie z wynikami przetargu, autobusy PKM Sosnowiec będą w tym roku remontowane w KZNS Solec Kujawski. Podobnie zdecydowano w PKM Gliwice. W zeszłym roku obie firmy wysyłały autobusy do ZNA Biskupice pod Poznaniem.

Linie

A Ostatnie zakupy Solarisów dokonane przez PKM Katowice zainspirowały KZK GOP do zwiększenia ilości kursów oznaczonych na przystankach jako wykonywane „autobusami przystosowanymi do przewozu osób niepełnosprawnych”. To przydługie objaśnienie powstało kilka lat temu, gdy jako takie autobusy traktowano jelicze 120MM/1 z zabudowaną w pierwszych drzwiach windą dla wózków inwalidzkich. W myśl ostatnich ustaleń autobusy te nie będą już udawać niskopodłogowych. Od połowy stycznia obowiązkowe autobusy niskopodłogowe obsługują następujące linie: - w dni robocze: **9/1, 9/2, 12/4, 70/1, 44/4+76/4, 77/3,**

190/1, 615/1, 615/2, 632/3, 662/1, 662/2, 673/2 i **804/1** oraz obowiązujące już wcześniej **13/1, 13/2, 109/1, 115/1, 130/2, 296/1, 674/4, 688/2** i **689/1**; - w dni wolne: **0/1, 9/1, 11/2+911/2, 11/4+911/4, 12/1, 12/3, 37/1, 44/5+76/5, 70/1, 77/2, 190/1, 632/1, 662/1** i **673/2** oraz obowiązujące wcześniej **13/1, 13/2, 190/1, 115/1, 130/2, 296/1, 674/2, 688/2** i **689/1**.

W KZK GOP, poza liniami PKM Katowice, obowiązkowe autobusy niskopodłogowe kursują na liniach PKM Bytom (**135/1, 135/2, 139/1** i **230/1**), PKM Sosnowiec (**26/1, 221/1, 221/2** i **616/1**) i PKM Gliwice (**6/7, 120/1** i **120/2**). Można je również spotkać na liniach MZK Tychy (**1, 2, 4, 8, 14, 21, 33, 36, 51, 69, 75, 137, 254, 273, 291, 294** i **686**). Teoretycznie autobusy niskopodłogowe powinny również kursować na linii MZKP nr **780**, jednak z powodu ich bardzo wysokiej awaryjności (są to jelicze M121M) najczęściej można zobaczyć jelicza M11 albo ikarusa 260.

A Na linii ekspresowej **E-1** (Tychy – Katowice) obsługiwanej przez Meteor Jaworzno na zlecenie MZK Tychy zagościły nowe autobusy. W miejsce dwóch autosanów H10-10.02 o numerach 841 i 842 oraz jelicza 120M/3-834 (lub innego „zwykłego” autobusu) kursują obecnie trzy nowe autosan A1010T Lider wyposażone między innymi w klimatyzację. Nowe nabytki otrzymały numery 830–832.

A Przełom stycznia i lutego przynosi następujące zmiany na liniach autobusowych KZK GOP. Od 27.01. zmieniono trasę linii **102**. Przede wszystkim przestała być określana jako okrężna – wyodrębnione zostały oba kierunki (do Chropaczów Wiślan i do Zgoda ZUT). Poza tym autobus nie będzie już przejeżdżał przez Lipiny, lecz od Piaśniki (po obsłudzeniu przystanku Piaśniki Skrzyżowanie) skieruje się bezpośrednio do Chropaczowa ulicą Bieszczadzką. Ponadto poranny kurs ze Zgody został zamieniony na przyspieszony – autobus zatrzymywać się będzie tylko na przystankach Zgoda Ceramiczna n/ż, Zgoda Skrzyżowanie, Piaśniki Korfanteo, Chropaczów Szkoła i na końcowym Chropaczów Wiślan. W rozkładzie jazdy znalazł się również zapis, że w czasie pierwszych czterech kursów obowiązuje „pierwszeństwo przejazdu dla dzieci i młodzieży dojeżdżających do szkół”. Również od 27.01. na linii **912** (Katowice Dworzec PKP – Ligota Akademiki) jeden kurs wydłużony został do przystanku Ligota Śląska Pętla. Takich kursów na tej linii są już więc cztery. Od 01.02. wprowadzony zostanie nowy rozkład jazdy linii **89** i **234** na dni wolne. Dotychczas linia **89** w dni wolne w ogóle nie kursowała, a teraz wykona trzy pary kursów – zrealizuje je autobus linii **234**. Na linii **234** wyrównano ilość kursów w soboty i niedziele, zmniejszając ją w soboty i zwiększając w niedziele i święta. Od 01.02. skorygowaniu ulegną odjazdy linii **619** (okrężna po mieście i gminie Siewierz) w sobotnim rozkładzie jazdy. Od 03.02. wprowadzone zostaną korekty kursów do Zakładów Opla w Gliwicach na liniach **259, 692** i **699**.

AT Na okres ferii zimowych, od 27.01. do 07.02. na liniach KZK GOP wprowadzone zostały następujące ograniczenia:

- zawieszono całkowicie kursowanie linii **141, 162, 220, 693** i **802**;
- wprowadzono rozkład wakacyjny na liniach **42, 61, 77, 102, 104, 236, 619** i **912**;
- zamieniono tabor z przegubowego na krótki na liniach **43, 57, 59, 119bis, 133, 280, 657** i **823**.

Na liniach tramwajowych wprowadzone zostały następujące ograniczenia:

- zawieszono kursowanie pociągów nr **234**, **281** (w godzinach 5:52–17:42), **284** (w godzinach 10:02–17:12) i **305**,
- zamieniono tabor (z 2x105N na 1x105N) obsługujący pociągi nr **406** i **4010**.

T 15.01. na linii **23** (pociąg **234**) objawiła się niespodziewanie stowójka nr 231. Zwykle na linii tej kursują wyłącznie pojedyncze stopiątki.

T Od 01.02. KZK GOP wprowadzi kolejne ograniczenia w komunikacji tramwajowej. Zmieniają się niektóre godziny odjazdów linii **6**, **12**, **13**, **16**, **20** i **41**. Na liniach tych, a także na liniach **11** i **40** wprowadzone zostaną również następujące zmiany taborowe:

- na linii **11** w dni wolne nie będzie już kursować osiem stowójek, pociągi **111**, **115** i **117** obsługiwane będą taborem 1x105N, stowójki te natomiast zastąpią składy 2x105N kursujące do tej pory w dni wolne na linii **40** (pociągi **4001**, **4002**, **4004** i **4006**);
- na linii **12** w dni wolne pojawiają się dwie stowójki, dla odmiany na linii **13** dwie stopiątki solo (dotychczas na obu liniach kursowało po jednej stowójce i jednej stopiątce);
- na linii **20** dwa wagony 116Nd zastąpione zostaną wagonami 105N solo, jednocześnie zmieniają się pociągi tę linię obsługujące – dotychczas były to **202** i **204**, a od 01.02. będą to **201** i **205**;
- pociągi **162** i **164** (dotychczas łączone z **202** i **204**) jednak nadal będą obsługiwane taborem 116Nd, lecz kursować już będą tylko na linii **16**, pozostałe dwa pociągi (**163** i **166**) obsługiwane będą nadal składami 2x105N. Podsumowując: z sześciu składów 2x105N kursujących na linii **16** do grudnia zeszłego roku zostały dwa;
- na linii **41** w dni robocze po 18:00 wyjeżdżać będzie pociąg **4111** obsługiwany pojedynczym wagonem 105N – będzie on podmieniał pociąg **4101** (obsługiwany składem 2x105N), w dni wolne natomiast pociąg **4105** nie będzie już obsługiwany składem 2x105N tylko pojedynczym 1x105N – w połączeniu ze zmianami na linii **40** oznacza to, że od 01.02. w niedziele i święta na sieci tramwajowej GOP-u nie będzie jeździł **ani jeden** [podkr. – aut.] planowy skład wagonów tramwajowych!

Jakub Jackiewicz, Andrzej Soczówka

Kaliningrad

Tabor

■ Spieszmy zaspokoić pożądaną informacyjną Czytelników. Ze względu na braki taborowe okrojono linię **8** tak, że część kursów wykonywanych jest tylko do Juznego Wagzala. W najbliższym czasie – jak zapewniła biuro prasowe mera – planowany jest zakup tramwajów; wysoce prawdopodobnie pochodzenia niemieckiego, produkcji czeskiej. Przybliżone częstotliwości kursowania linii tramwajowych i trolejbusowych przedstawiają się następująco.

Tramwaje:

- linia **1** – 5–8 minut w szczycie, poza około 12;
- linia **2** – 5–8 minut w szczycie, poza około 12;
- linia **3** – oficjalnie zawieszona;
- linia **4** – 10–12 minut w szczycie, 20 poza;
- linia **5** – najczęściej co 8 minut;
- linia **6** – 10–12 minut w szczycie, 15 poza;
- linia **7** – oficjalnie zawieszona;
- linia **8** – 10–12 minut w szczycie, 15 poza;
- linia **9** – 20–25 minut w szczycie, 25 poza;
- linia **10** – 20–25 minut w szczycie, 25 poza.

Trolejbusy:

- linia **1** – 15–20 minut w szczycie, 20 poza;
- linia **2** – 10–12 minut w szczycie, 15 poza;

- linia **3** – 20 minut w szczycie, 30 poza;
- linia **4** – 15–20 minut w szczycie, 25 poza;
- linia **5** – 10–15 minut w szczycie, 20 poza;
- linia **6** – 15 minut w szczycie, 20 poza.

A W Kaliningradzie pojawiło się 50 „nowych” autobusów miejskich. Są to wozy pochodzenia włoskiego – z Mediolanu, który właśnie wymienia tabor na nowy. Wszystkie autobusy wyprodukowano w roku 1989. Wszystkie posiadają barwy włoskiej komunikacji miejskiej – mocny pomarańcz. Miasto zakupiło dokładnie 30 autobusów w cenie 6000 euro za sztukę, a kolejnych 20 zostało mu przez Mediolan darowanych. Wszystkie autobusy są teraz własnością miasta, co bardzo ciekawe. Wszystkie „nowe” autobusy to włoskie, 12-metrowe IMABUS-y. Od 8 lat miasto nie kupowało autobusów, a nowe nabytki należały li tylko do „prywaciarzy”, którzy wedle statystyk z końca 2002 roku mieli 80% całego parku autobusowego w mieście.

Sławomir Lepak

Katowice

Tabor

A Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Katowicach ogłosiło przetarg na zakup 10 autobusów niskopodłogowych. Termin realizacji to koniec lipca 2003 r.

Jakub Jackiewicz

Kraków

Tabor

T W piątek 17.01. oficjalnie pożegnano wagony T4. Po 13 latach eksploatacji w Krakowie, 40-letnie wagony trafiły na zasłużoną emeryturę, chociaż ich stan wizualny był całkiem niezły. Ostatni przejazd (skład złożony z wagonów T4+B4 116+516) odbył się po trasie: Borek Fałęcki – Łagiewniki, skąd po trasie linii **10** do ronda Czyżyńskiego, a następnie po trasie linii **4** do zajezdni w Nowej Hucie. Cześć ich pamięci! Dla celów historyczno-muzealnych zachowany zostanie skład T4-B4 127-527, który obecnie wymalowany jest w reklamę. Tu zaznaczyć warto, że wagony B4 nadal będą służyły jako doczepy – do wagonów GT6.

Linie

A W Krakowie styczeń obfituje w zmiany rozkładów jazdy, przede wszystkim autobusowych. I tak: 11.01. zmieniły się rozkłady jazdy linii **130**, **153** i **184**. Na linii **130** oprócz tradycyjnych przegubowców pojawiły się również 2 solówki w postaci jeliczy 120M (2 brygady z zajezdni Bieńczyce). Linia **153** zmniejszyła swoją częstotliwość o 3 minuty. Teraz autobusy pojawiają się na przystanku co 16 minut (wypaść 1 kurs). Najbardziej ucierpiała linia **184**, której nie dość, że rozkład przerezerwowano, to jeszcze trafiły na tę linię również autobusy średniopojemne (przede wszystkim jelicze 120M). 25.01. przyniósł kolejną korektę. Tym razem zabrano się za porządki na liniach **132**, **138** i **172**. Najkorzystniejszą sytuacją prezentuje się na linii **172** (zwiększenie częstotliwości), która w dni robocze w godzinach 7–16 kursuje teraz co 10 minut. Przedłużono również godziny jej kursowania do późno wieczornych. Linia ta jeszcze pod koniec lat 80. kursowała tylko w dni robocze i soboty w godzinach szczytu co mniej więcej 20 minut. Oberwała się natomiast **132-ce** (w latach 80. linia strategiczna pod kombinat im. Lenina z kursami co 5–6 minut), teraz w szczycie kursującej co 15 minut, po za – co 30.

Michał Kamiński

Lublin

Tabor

A 13.01. MPK zafundowało pasażerom darmowy przejazd nowymi kapenami. W dodatku wysyłano je

na linię **10**, jedną z najbardziej obciążonych tras w mieście, mimo że minibusy nie są przystosowane do dużych ilości pasażerów. Po tym debiucie nowe pojazdy, z numerami 2258 i 2259 pokazały się dopiero 23.01. na linii **16**. Wyposażone zostały w kasowniki i wyświetlacze diodowe nieznaną dotąd w Lublinie firmę EM-Test. Jak na razie MPK testuje, które linie nadają się dla minibusów, bo pojazdy pojawiły się na między innymi na **12-tce**, **19-tce** i **25-tce**.

A MPK zdecydowało się wycofać bilety 7-dniowe ze sprzedaży w każdym kiosku. Powodem stały się liczne skuteczne odwołania pasażerów, którzy zostali złapani przez kontrolerów na jeździe bez biletu. MPK podejrzewa, że bilety 7-dniowe kasowane są w jednym z akademików, a do tego celu służy 6 skradzionych w ciągu ostatniego miesiąca kasowników. Oszuści zaopatrywali się w bilety w kioskach o niskiej sprzedaży, przez co bloczki biletowe miały numery serii jeszcze sprzed kontroli. Teraz bilety 7-dniowe można nabyć tylko w kasach biletowych i od razu z datą oznaczającą rozpoczęcie ważności. Czego to student nie wymyśli!

A W Miejskiej Komunikacji Prywatnej pojawiły się 2 nowe autobusy niskowejściowe. Są to pojazdy marki Volvo B10BLE, wyprodukowane w Danii. Wyróżniają się zagłówkami przy siedzeniach pasażerów i odskokowymi drzwiami w 2 i 3 drzwiach.

T Noworoczne kasacje. Na miejscu kasacyjnym pojawił się kolejny pojazd obdarty z blach i wypatroszony z wszystkiego, co się da. Tak, tak: odchodzi od nas kolejny trolejbus. Tym razem ku ogólnemu zdziwieniu padło na 767, czyli oporową peerę z 1989 roku. Jest to o tyle zaskakujące, że niedawno zafundowano wymianę blach starszemu o rok 753, który wyglądał podobnie. No cóż, ilostan powoli powraca do starego, stałego poziomu czyli za 832 poległ 767. W „zalegościach” pozostaje jeszcze jeden pojazd. Pojawia się pytanie: który?!

Rafał Tarnawski, Maciej Zysko

Luboń

Tabor

A 24.01. „czynnik społeczny” naszego pisma zaobserwował na linii **L1** najnowszy nabytek Translubu: solaris urbino 12. Autobus otrzymał numer taborowy 103, będący kontynuacją numeracji neoplanów K4016td oraz zakładowe, żółto-niebiesko-czerwone malowanie. To pierwszy w nowym stuleciu zakup autobusu dokonany przez lubońskiego przewoźnika.

Michał Kryg

Łódź

Tabor

T 22.01. na brygadzie **10/2** zadebiutował Cityrunner nr 1214. Można jeszcze dodać że to przedostatni „citek” z dostawy; czekamy na objawienie się 1213.

Rozmaitości

■ 15.01. prezydent miasta, Jerzy Kropiwnicki, zwołał cały zarząd MPK Łódź z wyjątkiem świeżo powołanego wiceprezesa Pawła Dziwisza, który objął obecnie funkcję prezesa. Jako powód swej decyzji prezydent podał niegospodarność spółki, wyrażającą się w najwyższym koszcie przewozu jednego pasażera wśród przedsiębiorstw przewozowych w polskich wielkich miastach. Ponadto zarzuca się dotychczasowemu zarządowi: drogie podróże służbowe oraz że druk biletów mógł kosztować 3 razy mniej. Nowy zarząd deklaruje utrzymanie usług przewozowych na wysokim poziomie, zwiększenie liczby wyjazdów, ograniczenie wydatków, uzdrowienie sytuacji w firmie, dalszą eksploatację Cityrunnerów oraz poprawę stanu torowisk, czym – według Dziwisza – ma się zająć w

pierwszej kolejności. Zarząd liczy obecnie 4 osoby (dotychczas 3). Dziwisz pełni funkcję prezesa oraz jest dyrektorem generalnym; wiceprezes Marek Cieślak został dyrektorem ds. eksploatacji i usług; Krzysztof Litwinowicz jest dyrektorem ds. technicznych, a Grzegorz Cieślak – dyrektorem ds. finansowo-handlowych. W skład rady nadzorczej weszli między innymi Alina Giedrys (dotąd Wydział Drog i Transportu Publicznego Urzędu Miasta Łodzi, odpowiedzialna za przebieg i częstotliwość linii komunikacyjnych) oraz były wicepremier Janusz Tomaszewski. Związki zawodowe działające w MPK nie wykluczają podjęcia akcji protestacyjnej w związku ze zmianą zarządu spółki.

Sławomir Zamusko

Olkusz

Rozmaitości

A W obiegu pojawiły się nowe bilety sprzedawane przez kierowców. Powstały przez nabicie na zwykłych biletach pieczęci z opłatą manipulacyjną i oznaczeniem „K”. Wcześniejsze bilety do sprzedaży przez kierowców były już „od drukarni” przeznaczone do tego celu i nie posiadały żadnych nadbitek. Nie ma pewności, które nominały przerabia się w ten sposób.

Bartosz Mazur

Oświęcim

Tabor

A Powiew nowości w PKSiS Oświęcim SA. W celu obsługi linii zleczanych przez Urząd Miasta w Bieruniu firma zakupiła osiem średniopodłogowych tureckich autobusów MAN SL283. Siedem z nich pomalowanych jest na biało z zielonymi pasami, a ósmy na niebiesko z białym pasem okiennym. Autobusy wyposażone są w maleńkie (również z przodu) wyświetlacze firmy R&G Mielec.

Jakub Jackiewicz

Poznań

Tabor

A Jelcz M11 nr 1412 znalazł nowy etat. Nie para się już wożeniem pasażerów. Teraz bierze udział w szkoleniu kierowców MPK. Jego nowa zajezdnia to Forteczna, a nowa „linia” – L.

A Ekolog 1623 zmienił swój image – musiał mieć jakąś „konkretną bombkę”. Choć szczegółów zdarzenia nie znamy, teraz otrzymał błyszczący lakier na mordce, zaś żółta atrapę à la Kapena zastąpiła klasyczna czarna z aluminiowymi dodatkami. Takż jej wygląd o nieco lepiej kontrastuje z czarnymi listewkami i wyświetlaczami...

T 10.01. skład 312+313 sprawił poznaniakom niespodziankę – uważny przechodzień mógł w nim dostrzec miłą odmianę na linii 7, obsługiwaną normalnie wozami generacji GT.

T Skład 244+243 z pikselowymi wyświetlaczami opuści niebawem ZNT. Prócz tego wyposażony będzie w komputer pokładowy tego samego typu, co w autobusach, generujący informację przystankową oraz rozkład jazdy dla motorniczego.

T Jeszcze około 9 miesięcy poczekamy na wagony typu Combino dla Poznania. Wiadomo już, że nowe tramwaje będą stacjonowały na Wydziale S1. W związku z tym sukcesywnie, w miarę dostaw kolejnych Combino, z wydziału S1 do wydziału S3 przeprowadzi się kilka składów stopiątek. Mają to być wagony świeżo po remontach – zapewne przypadkowe składy. Należy się wtedy spodziewać kasacji pozostałych jeszcze przy życiu stodwojek. Rok 2003 będzie prawdopodobnie ostatnim rokiem eksploatacji wagonów generacji 102N.

Linie

A Linie 76 i 68 w piątkowy wieczór zaliczył neoplan N4016-1302. Objawienie tego pojazdu na tych liniach, obsługiwanych w całości przez wozy z A3 Kacza spowodowane było faktem, że bus został przez wydział autobusowy A1 Pusta oddelegowany na rezerwę czynną na Dworzec Rataje. Dodajmy, że brygadę, na którą został przydzielony 1302, obsługiwał wcześniej – również nadprogramowo – MAN NG272-1086. Witamy niskopodłogowe rezerwy!

Magazyn 995

14.01. Kierowca jadącego na Dworzec Rataje autobusu linii 53/1 (ikarus nr 1514) zauważył leżącego na poboczu ul. Pokrzywno mężczyznę. Bez wahania zatrzymał pojazd by udzielić mu pomocy i wezwać pogotowie ratunkowe, po którego przyjeździe, z półgodzinnym opóźnieniem, wyruszył w dalszą trasę. Gratulujemy wzorowej postawy!

14.01. Zalanie torowiska pętli Wilczak i częściowo ul. Przelajowej przez wodę z topniejącego śniegu zmusiło MPK do zamknięcia od godziny 18:33 do końca dnia tej końcówki. Strażacy dopiero nocą zakończyli wypompowywanie H₂O.

15.01. Na rondzie Śródka po południu wystąpiło zwarcie instalacji elektrycznej w obsługującym 7/4 helmucie nr 654. Po 12 minutach tramwaj samodzielnie zjechał na Gajową. Po dwóch godzinach, gdy naprawiony wyjeżdżał z zajezdni z powrotem na linię, ponownie zważa się instalacja. 12 minut zajęło wciągnięcie go do zajezdni.

18.01. O godzinie 2:55 urwał się kamień szlifierki torowej powodując wykojenie jej pierwszej osi. Doszło do tego na ul. Grunwaldzkiej przy skrzyżowaniu z Pałacza. Wówczas w stronę centrum ciągnął ją pług odśnieżny nr 2034. Po wstawieniu przez Kruppa, skład zjechał do zajezdni przy ul. Gajowej.

18.01. Zabłokowały się opadnięte kłocze hamulców szynowych w składzie 322+323, który jako 4/3 podążał na Starolekę. Stało się to w najgorszym miejscu, jakie sobie można tylko wyobrazić – na skrócie z ul. Roosevelta w Most Teatralny. W związku z tym w godzinach 6:30–6:45 to najruchliwsze dla poznańskich tramwajów skrzyżowanie zostało całkowicie zablokowane z wyjątkiem możliwości przejazdu z ul. Roosevelta w stronę Kaponiery. Dzięki interwencji pogotowia technicznego tramwaj samodzielnie opuścił skręt i raczył stanąć na Moście Teatralnym. Po dalszych 5 minutach, jak gdyby nigdy nic, udał się do zajezdni przy ul. Fortecznej.

19.01. O godzinie 1:52 wyjeżdżający z trasy PST w ul. Roosevelta nockowy GT8-657 (oczywiście linii N21) wykoleił się dwoma pierwszymi wózkami. Stało się to przed krzyżakami za sprawą – jak się później okazało – leżącej w lewej szynie śruby od samochodu. Tramwaj, którego pantograf wyskoczył poza sieć i się połamał, zablokował także lewy pas jezdni w stronę Mostu Teatralnego. Na tory wstawiono go przy pomocy Kruppa oraz holownika z wydziału S2. Prace związane z likwidacją skutków zdarzenia zakończono o godzinie 3:00. 657 do zajezdni dotarł zepchnięty przez wspomnianą eNkę, by już o godzinie 3:30, po naprawie, podjąć kolejny kurs.

19.01. Późnym wieczorem „jak muchy” zaczęły na ul. Zamenhofa kolejno „padać” tatry. Najpierw o 22:35 uziemiona została RT6N1-410 jadąca jako 12/9 na Sobieskiego, zaraz potem przy Obrzycy stanęła jadąca w przeciwną stronę 402 (12/5). 25 minut później ta sama przypadłość, czyli awaria przekształtnika, dosięgła wóz 403 (12/7). Na Forteczną 410 dopchnął helmut nr 652 (7/8), 402 – skład stopiątek 122+121 (6/9), a 403 zjechała samodzielnie. Łącznie ruch był wstrzymany do godziny 23:45. Na szczęście to zda-

lenie nie było spowodowane ingerencją mocy nieczystych, jak by się mogło wydawać, a jedynie zapaleniem się 8 bezpieczników w zespole prostowników podstacji Staroleka. Awarię usunięto o godzinie 1:40. Przejazd próbny tatry, który miał miejsce o godzinie 2:00, odbył się bez zakłóceń.

20.01. Specjalistyczny samochód ciężarowy marki Mercedes (z naszych ustaleń wynika, że chodzi po prostu o śmieciarkę) o godzinie 10:35 jadąc ul. Majakowskiego w kierunku Chartowa na łuku wpadł w poślizg i przydzwoił w latarnię uliczną. Ta z kolei przewróciła się na jadącego w kierunku przeciwnym volkswagena transportera. W związku z tym do godziny 12:03 został zablokowany ruch samochodowy w obu kierunkach. Ulicę udrożnił MPK-owski Krupp. Wycofane autobusy linii 55, 57 i 66 skierowano objazdem przez ul. Żelazną i Folwarczną. W korku na dobre utknęły tylko 66/1 (jelcz nr 1409) i 55/2 (ikarus nr 1521).

20.01. Przed południem pewien 89-letni mężczyzna wszedł na prawy bok (przed drugimi drzwiami) skręcającej z Mostu Dworcowego w ul. Roosevelta 10/7 (helmut nr 680). Pogotowie ratunkowe przewoziło go do szpitala. Tramwaj zjechał do zajezdni. W trakcie 10-minutowego wstrzymania 2 tramwaje skierowano przez ul. Towarową.

20.01. Późnym wieczorem wyjeżdżający z pl. Wielkopolskiego w prawo w Wolnicę seat spotkał się z jadącym na Górczyn holendrem 873 (8/5). Tramwaj, pomimo uszkodzonego przedniego lewego poszycia i oberwanego zderzaka, po 13 minutach zaczął gonić rozkład jazdy. W samochodzie rozbiciu uległ przód.

22.01. Skręcającemu z ul. Przepadek w prawo w ul. Pułaskiego volkswagenowi wyjątkowo nie udał się manewr – jazda skończyła się pod kołami pomykającej z Wilczaka 3/3 obsługiwanej holendrem 866. W bimbie uszkodziło się nieco przednia prawe naroże, w samochodzie zaś cała prawa strona + gratis dach. Po 20 minutach ruch tramwajowy przywrócono.

22.01. Po południu na pętli Zawady zasiała motornicza helmuta nr 602 obsługującego linię 11. Pogotowie ratunkowe zabrało ją do szpitala, zaś po 25 minutach zastąpił ją kolega dowieziony przez pogotowie tramwajowe.

22.01. Wieczorem na śliskiej nawierzchni ul. Żywicznej jadący z Nowej Wsi ikarus nr 1539 linii 55/2 zderzył się czołowo ze škodą fabią. Do szpitala przewieziono dwie osoby podróżujące samochodem, w którym rozbiciu uległ cały przód, a wgnieceniu nawet dach. W autobusie pogięto się całe przednie prawe naroże ze stopniami przednich drzwi włącznie. Uszkodzeniu uległy także drzwi oraz przednia kratownica. O sile uderzenia niech świadczy jeszcze fakt, że przedni prawy słupek się przełamał. Do zajezdni A1 ikarus dotarł na holu pogotowia technicznego.

23.01. Pół godziny stało 6 tramwajów na rondzie Staroleka za stodwojką nr 34 (4/8), w której o godzinie 17:40 wysiadła pierwsza przetwornica. Zamiast na Połabską, pojechała do zajezdni przy ul. Głogowskiej (!) pchana przez zestaw 296+297 (13/7).

23.01. Przed skrzyżowaniem ul. Głogowskiej i Niegolewskich jadący od Mostu Dworcowego seat alhambra usiłował zawrócić. Jednak uniemożliwiła mu to zjeżdżająca do zajezdni przy ul. Głogowskiej 15/8 (zestaw 140+141). W wyniku wypadku rany odniósł pasażer samochodu. W godzinach 18:35–19:13 zablokowany był ruch tramwajów w obu kierunkach – utknęło łącznie około 12 pociągów. Z Górczyna do Kaponiery kursowały autobusy komunikacji zastępczej. W tramwaju do zacerowania kwalifikowało się przednie prawe poszycie a do wyprostowania deska zgarniacza. Lewa strona seata przestała istnieć.

24.01. Od godziny 18:10 przez 22 minuty nie było prądu w sieci trakcyjnej na ul. Grunwaldzkiej między Marszałkowską a Bułgarską. Zawinił uszkodzony zasilacz podstacji Bolkowicka.

25.01. Po południu na 25 minut wjazd na rondo Rajta od strony centrum zablokowała sześciu tramwajom naczepa zepsutej scianii. Po odholowaniu tira przez inny samochód ciężarowy ruch przywrócono.

26.01. Na Dworcu Śródka pszczołka 1256 (83/3) zaparkowana przed wysepką rozdzielającą pierwszy i drugi peron raczyła stoczyć się do przodu. Tym samym wyróżniła o metalową barierkę zbijając sobie przednią prawą szybę i wgniatając pokrywę pod nią. Z miejsca zdarzenia zjechała samodzielnie do zajezdni.

27.01. Skrzyżowanie ulic Zamenhofs i Obrzyca, o którym wspominamy w zasadzie wyłącznie w związku z kolizjami tramwajów z samochodami, stało się o godzinie 5:35 miejscem awarii przetwornicy ponownie w stowójce nr 34 zmierzającej jako 4/6 a Połabską. Dzięki interwencji pogotowia technicznego, po kwadransie zjechała na Zawady, skąd na S3 ją zholowano. 7 tramwajów utknęło we wstrzymaniu.

27.01. Aż 25 minut stały wieczorem tramwaje na ul. Grunwaldzkiej w okolicy pętli Budziszyńska za sprawą braku napięcia w sieci.

Rozmaitości

A Przystanek autobusowy Estkowski (w stronę Centrum) jest remontowany od kilku dni w osobliwy sposób. Został zagrodzony barierkami, zastępczy ustawiono kilkadziesiąt metrów dalej. Jednak nasi obserwatorzy nie wykryli żadnego ruchu budowlanego w „remontowanym” miejscu. Taki sam los 24.01. spotkał przystanki Al. Marcinkowskiego i Szpitalna (w kierunku centrum). Ech, gdzie te czasy, gdy prezydent Ruge sam potrafił dopilnować, by wymiennie nawierzchnię całej ulicy Paderewskiego wraz z torowiskiem w niespełna dwie doby...

A Fachowcy z Politechniki Poznańskiej, po wykonaniu ekspertyzy wiaduktu górczyńskiego, nie dają mu najlepszych perspektyw wytrzymałościowych. Na razie działania służb miejskich ograniczyły się do ustawienia zabezpieczeń, nie pozwalających na wyprzedzanie. Stan wiaduktu przypomina, niestety, ten zamkniętego awaryjnie wiaduktu w ulicy Tarnowskiej.

T Po dwóch latach starań członków KMPS i MPK, ZDM poprawił sygnalizację na ul. Zamenhofs. Na krzyżówce Zamenhofs/Krucza tramwaje otrzymały bezwzględny priorytet, natomiast sygnalizacja przy przystanku Os. Rzeczypospolitej działa o niebo lepiej. O dziwo, nawet samochody nie stoją w korkach. Bardzo dobrze funkcjonują światła na węzle przy Moście Dworcowym, nie spotyka się już tutaj kolejek tramwajów. Także niedługo podłączona zostanie sygnalizacja track w ciągu ul. Pułaskiego; zmodernizowane zostaną sterowniki przy alei Wielkopolskiej, Przepadku i Armii Poznań. Rozmieszczenie płyt najazdowych w dużej odległości od krzyżówek sugeruje, że sygnalizacja będzie działała sprawnie.

T Więcej niż 10 kilometrów na godzinę? Tyle będą mogły jeździć tramwaje po wyremontowanej trasie Staroleckiej, jeżeli żadna z firm startujących w przetargu na remont tego odcinka nie odwoła się od jego wyniku, który poznaliśmy 23 stycznia. Zwycięzca jest poznańska firma Tor-Mel. Ptaszki śpiewają, jakoby remont miał się rozpocząć 17.03. Prace potrwać około 10 tygodni. Zmodernizowane zostanie torowisko na odcinku od ronda Staroleka do Staroleki wraz z pętlą. Przez cały okres prac, z wyjątkiem trzech nocy, utrzymany zostanie dojazd i zjazd do zajezdni Forteczna w godzinach 18:00–6:00.

T Ślady po pętli tramwajowej na Garbarach co rusz bardziej się zacierają. W ostatnim czasie zlikwidowano budynek wraz z wiatą-poczekalnią. Z elementów tramwajowych pozostały jeszcze 2 zielone słupy trakcyjne i rozetka na kamienicy przy ul. Grochowe Łąki.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1171	Okna	barwy MPK	-
1410	barwy MPK	Big Star	-
1483	Calcium	barwy MPK	-
1486	barwy MPK	Big Star	-
tramwaje			
168+167	Samsung	Samsung	zmiana podkładu
184+183	Samsung	Samsung	zmiana podkładu
244+243	Nokia	barwy MPK	po NG
603	Bratniak	barwy MPK	-
605	Migren Patch	barwy MPK	-
871	Kaliszanka Grzeški	barwy MPK	-
873	Kinepolis	barwy MPK	-

Adam Białas, Piotr Buczkowski, BZP, Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka, Łukasz Nowicki, Grzegorz Narkiewicz, Maciej Rudzki, Piotr Wawrzyniak

Radom

Linie

A Kolejne małe co nieco z miasta kałusznikowców. Koniec roku chyba rozczuli radomskiego organizatora przewoźników, bo oprócz darmowych autobusów podstawionych w celu rozwiezienia uczestników zabawy sylwestrowej na pl. Jagiellońskim (pisaliśmy o tym w numerze 25), do obsługi nocy 101 PKS wysłał przegubowego zemuna. Ten niecodzienny – a w zasadzie nieoceny – fakt wart jest odnotowania (zwycięstwo nocnej jazdy mały autosanik) i pochwalenia. Należy dodać, że przegubek miał wszystkie istotne tablice (trasową oraz numer linii z kierunkiem), a ponadto na kabinie kierowcy wyklejony był napis «Do siego roku».

A Przetarg na obsługę linii 50 wygrał PKS Radom. Do końca roku na trasie do i z Hypemowej dalej będziemy wożeni przez pekaesowego gniota 301. Zastanawiający jest fakt, że oferta PKS-u była droższa od oferty MPK Radom o 12 tysięcy złotych. Co prawda, cena nie była jedynym kryterium przy wyborze przewoźnika (cena: 85%, wiek autobusu: 15%) i prawdopodobnie to, że PKS wystawił młodszy pojazd (jelcza M121M rocznik 2001) zdecydowało o wyborze, ale... Dlaczego MPK mając solarisy z rocznika 2002, które nie są przypisane do żadnej konkretnej linii, zdecydowało się na zaoferowanie autobusu sześćdziesięcioletniego? Sześć lat mają w MPK neoplany N4016 (z rocznika 1997 lub 1998 – w zależności od daty rozpatrywania ofert). Czyżby MPK nie zależało na zwiększeniu dochodów, czy może chodziło o coś innego?

A Ferie zimowe rozpoczęte. W tym roku MZDiK zbytnio nie szaleje. Choć z drugiej strony nie ma już zbytniego pola do popisu... Tym niemniej w okresie 25.01.–07.02. na liniach 7 i 9 w dni powszednie autobusy zobaczymy rzadziej w godzinach 6:30–8:00 i 13:00–16:30 (zamiast co 7–8, co 10 minut) oraz 16:30–19:00 (zamiast co 10, co 15 minut). Korzysta-

jący z autobusów linii 26, A i B nie mają co czekać na kursy, które są oznaczone na rozkładach literą «W» (nie wykonywane w okresie wakacji). W przypadku linii 26 chodzi o dwa kółka przed południem. Linia A nie wykona dwóch kółek rano i trzech po południu, zaś linia B jednego rano i dwóch po południu. Ponadto, żeby było sprawiedliwe, w innych liniach wybrane kursy wykonywane taborem wielkopojemnym zastąpiono solówkami.

Tomasz Szydłowski

Siemianowice Śląskie

Rozmaitości

A Od 22 do 24.01. trwały w Siemianowicach Śląskich protesty hutników z huty Jedność. Protestujący blokowali główne ulice miasta, chodząc w kółko po przejściach dla pieszych. Powodowało to każdorazowo ogromne korki w mieście i poza nim oraz kompletny chaos w komunikacji miejskiej – autobusy notowały ogromne spóźnienia lub zawracały na trasie, nie dojeżdżając do wielu dzielnic.

Jakub Jackiewicz

Stargard Szczeciński

Tabor

A Do będących w eksploatacji od dłuższego czasu MANów NL222 801" i 802" dołączył 803". Oznacza to, iż kres eksploatacji ostatnich autobusów PR110U (w tym 805 i 807, które mają zostać pozostawione jako historyczne) jest już bliski. Nowe MANy są już pomalowane w nowe, żółte barwy KM Stargard Szczeciński i kursują na wszystkich liniach.

Remigiusz Grochowiak

Szczecin

Tabor

T Oficjalna data skreślenia ostatniej helmutowej doczepy B4-551 to 01.01.2003 r. Od tego dnia zatem nie ma w Szczecinie wagonów doczepnych w ruchu liniowym, natomiast wagony 551 i 953" zostały udostępnione STMKM do zachowania w celach historycznych.

Linie

A Od 08.01. zmodyfikowano trasę „darmobusu” 709. Zamiast jechać ul. Warcisława do Orzeszkowej, skręca w Łuczniczą, a następnie w Krasińskiego i dalej jak do tej pory. Po powrocie do targowiska autobus wykonuje jeszcze kurs na trasie Bandurskiego – Przyjaciół Żołnierza – Obotrycka – Oliwkowa – Golisz – Komuny Paryskiej – Przyjaciół Żołnierza – Bandurskiego.

Magazyn 995

10.01. Przed godziną 12 do tramwaju linii 3 (105N 592+593) stojącego na Bramie Portowej w kierunku Lasu Arkońskiego wsiadła śmierć i zabrała jednego z pasażerów. Akcja reanimacyjna trwała do 12:30, co spowodowało zablokowanie tramwajów w alei 3 Maja i ul. Dworcowej. A gdyby na pl. Kościuszki czynny był skręt z ul. Krzywoustego w al. Piastów, to **czwórka** mogłaby pojechać na skrót przez ul. Krzywoustego zamiast blokować **dziewiątki**.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	Uwagi
autobusy			
2052	barwy zakł.	Samsung	-
tramwaje			
678+637	LG Flatron	barwy zakł.	-
590+591	barwy zakł.	LG Flatron	-

Jacek Kalicki, Olaf Skrzymowski

Toruń

Rozmaitości

AT Trwa rozpatrywanie ofert przetargu na modernizację wiaduktu drogowo-tramwajowego w ciągu ul. Kościuszki. Grozący awarią obiekt będzie prawdopodobnie już w lutym zamknięty, rozebrany (zostaną podpory) i odbudowany w innej konstrukcji. Tramwaje oczywiście tamędy nie pojadą. Jak dotąd, nie opublikowano informacji o organizacji komunikacji zastępczej w tym rejonie.

DM

Tychy

Rozmaitości

Tr Spore zmiany zaszły z nowym rokiem w zajezdni trolejbusowej w Tychach. Władze miasta dopięły swego i wyrzuciły trolejbusy z zajmowanego przez nie od 20 lat placu obok zajezdni autobusowej PKM przy ul. Towarowej. Nowe miejsce postoju wyznaczono im na wydzielonym kawałku zajezdni autobusowej – tuż obok autobusów zasilanych gazem (lepiej nie mówić co będzie w razie jakiejś nieszczelności instalacji w tych autobusach). Warsztat z hangaru postawionego w 1985 roku przeniesiono do ciasnego, nieprzelotowego garażu w hali wozowni autobusowej, na dodatek pozbawionej sieci trakcyjnej. Trolejbusy muszą być do niego wpychane i wyciągane przy pomocy pogotowia technicznego. Drugie dwudziestolecie tyskich trolejbusów zaczyna się więc mało ciekawie...

Jakub Jackiewicz

Warszawa

Tabor

T Przedstawiamy nieco zaległe wieści z warsztatów T-3. Już dnia 11.12. do hali wciągnięto celem rozbiórki wagon 13N-616. Oprócz niego znajdowały się tam wówczas kasacyjne 13N: 700 i 738, 105Na- 1011 oraz 105Nb-1382. Już dwa dni później na Obzową wyeksponowano wóz 738. 17.12. dołączył do niego wagon nr 700. Kolejne wysiłki w ostatnią drogę odbyły: 19.12. – wagon 616, 20.12. – wóz 1011 oraz 23.12. – wagon 1382. Tym oto sposobem zakład T-3 wyrobił się z rozbiórkami kassungów jeszcze przed świętami.

T Zaległości z Zakładu Torowo-Budowlanego T-2: 17.12. na placu znajdowały się leżący na lewym boku wagon 700 (to pierwszy przypadek, żeby w czasie przestawiania z wózków technologicznych na plac wagon się wyrzucił) oraz stojący obok 738. Między halami dojrzeć można było jeszcze 1008 oraz 777. Natomiast z wozu nr 1088 zostały już tylko smętne resztki blach na hałdzie. W dniu 19.12. na Obzową zaciągnięto wóz 616 i postawiono go przy 777. Za to stopiątko 1008 została dostawiona na tor przy placu, na którym stał 738. Dnia 23.12. na placu z wagonu 1008 pozostała tylko ostoja, obok stały 738 i 1011. Między halami znajdowały się zaś 1382, 616 i 777. Po świętach (27.12.) dojechało ostoję wozu 1008. Na koniec jeszcze jedna ciekawostka: na kilkanaście dni została wstrzymana ostateczna likwidacja wagonu nr 1011, ponieważ jeden z klubowiczów chciał z niego pobrać próbkę do badań wytrzymałościowych, tudzież... obejrzeć sobie stan belki grzbietowej przy II czopie skrzytła. W dniu 26.12. pracownicy T-2 wycięli kawałek ostoi z przednim czopem skrzytła, natomiast dzień później uczynili to samo przy czopie tylnym. Tym samym wagon 105Na-1011 mógł po raz kolejny świętować Nowy Rok!

T W dniu 13.01. na linii 23 ponownie pojawił się skład 13N w barwach zakładowych. Dziesięć dni później na 23/1 objawił się za to skład 612+611 także w

malowaniu miejskim. Z kolei 23.01. na 23/2 jeździł skład 13N 274+272, a jakże – w barwach miejskich.

T Dnia 13.01. na mieście objawił się żoliborski skład 526+647. Co ciekawe, przez ostatnich kilka miesięcy wagon 647 stał odstawiony na Żoliborzu mimo tego, że był po NG. Wszystko spowodowane było zaplanowanym remontem kolegi po fachu 526 – wagonu 491.

T R-3 Mokotów uporało się w końcu z większością swoich rozbitych stopiątek, których w ostatnim czasie „nieco” przybyło. W trzecim tygodniu stycznia skład 105Na 1154+1155 pojawił się z powrotem w ruchu po kilkunastu tygodniach postoju. Kilka dni wcześniej wyjechał też 105Na 1370+1369 naprawiany przez około miesiąc po wykolejeniu na ul. Słowackiego. R-3 skończyło też kłepać trafiony przez u-boota skład 105Ne 1404+1403, który właśnie opuścił tamtejszą remon-tówkę. Do warsztatów T-3 wysłano także rozbitego w zderzeniu z ikarusem 105Na 1172+1173. Tak więc bezpiecznie pozostał już tylko 105Nb/e-1381, którego kolegę od pary skasowano w końcu ubiegłego roku.

T Dowiedzieliśmy się, że wolski skład 105Na 1130+1131 podczas swojego NG dostanie gniazda Aviolech (to małe kwadratowe gniazda nowego typu).

T Do warsztatów T-3 wciągnięto w końcu celem naprawy powypadkowej berlinkę nr 2407 poważnie rozbity w zderzeniu z wagonem 13N-834.

T Zmuszeni jesteśmy sprostować informację z poprzedniego numeru. Z powodu braku odpowiednich okien, w warsztatach T-3 nie wszystkie stopiątki po NG dostają wyjścia bezpieczeństwa. Tak stało się np. w przypadku żoliborskiego składu 105Na 1120+1121. Za to mokotowski 105Na-1179 dostał wyjście bezpieczeństwa tylko w przedniej części.

Linie

A Od 11.01. skorygowano trasę 500-tki w kierunku pętli Dworzec Centralny. Obecnie od ronda ONZ przebiega ona ulicami: Świętokrzyską – Emilii Plater – Alejami Jerozolimskimi – aleją Jana Pawła II – jezdnią północną Dworca Centralnego do pętli Dw. Centralny.

A Niskie temperatury powietrza to powód, dla którego ZTM zdecydował się skrócić oczekiwanie pasażerów na przystankach na autobus, wprowadzając od 11.01. do odwołania dla następujących linii przyspieszonych dodatkowe przystanki „na żądanie” (w nawiasach podano liczbę dodatkowych przystanków): 401 (2), 408 (4), 409 (3), 410 (1), 416 (5), 436 (4), 460 (2), 500 (1), 506 (2), 509 (2), 512 (1), 513 (2), 515 (1), 517 (1), 518 (2), 519 (3) i 523 (3). Słowo komentarza: Sam pomysł wprowadzenia powyższych zmian należy uznać za godny pochwały – w końcu to komunikacja miejska funkcjonuje dla pasażera. Jednak długi okres wprowadzania tej decyzji w życie (wynikający między innymi z przygotowania oznakowania przystanków) spowodował, że była ona mocno spóźniona – silne mrozy ustąpiły. W tej sytuacji zewsząd pojawia się sporo głosów, aby jak najszybciej wycofać się z wprowadzonych zmian. Tym bardziej, że niektóre linie wydłużyły „przeloty” między krańcami nawet o kilka minut. Istnieje wszakże obawa, że przyzwyczajenie niektórych pasażerów do funkcjonowania dodatkowych przystanków może zaowocować postulatami ich utrzymania na stałe, a to podważyłoby sens istnienia linii przyspieszonych.

A Finiszem robót drogowych na ul. Sienkiewicza w Piasecznie było dnia 18.01. przywrócenie stałego przebiegu trasy linii 727.

A Rozpoczęcie prac przy budowie kolektora ściekowego przy skrzyżowaniu Popiełuszki/Kraśińskiego spowodowało zamknięcie dla ruchu od 20.01. (od godziny 14:30) do odwołania (planowany termin zakończenia prac: 31.05.) wschodniej jezdni ul. Popiełuszki (na odcinku od ul. Kraśińskiego do ul. Sarbiewskiego).

W tej sytuacji na poniższe trasy objazdowe skierowane zostały autobusy linii: 510, 606 i E-1:

- linia 510 od skrzyżowania Popiełuszki/Kraśińskiego ulicami: Kraśińskiego – pl. Wilsona – Słowackiego – aleją Armii Krajowej i dalej bez zmian (tylko w kierunku pętli Nowodwory);
- linia 606 od skrzyżowania Popiełuszki/Kraśińskiego ulicami: Kraśińskiego – pl. Wilsona – Słowackiego – Gdańską i dalej własną trasą (tylko w kierunku pętli Chomiczówka);
- linia E-1 od skrzyżowania Muranowska/Andersa ulicami: Andersa – Mickiewicza – pl. Inwalidów – Mickiewicza – pl. Wilsona – Słowackiego – Żeromskiego i dalej bez zmian (tylko w kierunku pętli Chomiczówka).

Trasy ww. linii w kierunku przeciwnym nie uległy zmianie.

AT W czasie trwania zimowych ferii szkolnych, czyli w dniach 27.01–07.02. zostały wprowadzone następujące ograniczenia w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. Zawieszono kursowanie linii tramwajowych: 16, 44, 46 i 47 oraz autobusowych: 302, 307, 308, 312, 322, 327, 356, 384, 415 i 416. Ponadto odwołano wybrane kursy linii (realizowane w dni nauki szkolnej): 121, 163, 164, 708, 715 oraz 806. Dodatkowo dla linii: 460, E-1, E-2, E-3 i E-5 wprowadzono specjalne, okrojone rozkłady jazdy.

T Z powodu awarii wodociągowej na ul. Nowowiejskiej przy skrzyżowaniu z al. Niepodległości w dniu 21.01. linie: 2, 15 i 36 jeździły poniższymi trasami objazdowymi:

- linia 2 od skrzyżowania Nowowiejska/aleja Niepodległości aleją Niepodległości – Chałubińskiego – aleją Jana Pawła II – rondem ONZ – aleją Jana Pawła II – rondem Zgrupowania AK Radosław – Słomińskiego i dalej własną trasą (tylko w kierunku pętli Żerań Wschodni);
 - linie 15 i 36 od skrzyżowania Nowowiejska/al. Niepodległości aleją Niepodległości – Chałubińskiego – aleją Jana Pawła II – rondem ONZ – aleją Jana Pawła II – Stawki – Andersa i dalej bez zmian (odpowiednio tylko w kierunku pętli Huta i Marymont).
- Trasy ww. linii w kierunku przeciwnym pozostały bez zmian.

Magazyn 995

03.01. Przed godziną 17:00 w pierwszym wagonie mokotowskiego składu 105Na 1256+1255 zatarta się druga os. Zdarzenie miało miejsce na ul. Wołoskiej niedaleko Rakowieckiej. Wagon wstawiono na „pieska” przy użyciu dźwigu z R-3 Mokotów i po około półgodzinnym zatrzymaniu uszkodzony skład zjechał do zajezdni.

03.01. Koło godziny 18:00 na rondzie ONZ (kierunek Mokotów) zderzyły się dwa tramwaje. Motorniczy żoliborskiego składu typu 13N linii 33 jadącego na Wyścigi nie ustąpił pierwszeństwa i uderzył w pierwszy wagon wyjeżdżającego z ul. Prostej mokotowskiego składu 105Na linii 10. W wyniku wypadku wykołował się pierwszy wagon składu 13N. Nikt nie został ranny, jednak kraksa spowodowała ogromne problemy komunikacyjne.

07.01. Przy pl. Wilsona nastąpiła awaria wodociągu. Tramwaje kursowały tylko torem w kierunku Huty. Z powrotem linie 4, 6, 15 wracały przez ulice Popiełuszki – wiadukt w alei Jana Pawła II – rondo Zgrupowania AK Radosław – Stawki do swoich podstawowych tras. Linia 36 kursowała na Potocką (brak możliwości powrotu z pętli Marymont)

10.01. Po godzinie 11:00 na przejściu dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Broniewskiego i Elbląskiej żoliborski skład 105N2k/2000 linii 22 potrafił zbląkanego przechodnia, który w stanie dość ciężkim trafił do szpi-

tala. Zatrzymanie trwało około 20 minut.

10.01. Koło godziny 11:00 na rondzie Waszyngtona w przejeżdżający wagon 116Na/1-3022 na wysokości trzecich drzwi uderzyła ciężarówka marki Star. Oprócz drzwi w wagonie wybite zostały szyby, a także wgniecione i zarysowane pudło wozu. Czyżby kolejna epopeja Star Wars?

10.01. W godzinach przedpołudniowych z wiaduktu przy ul. Pstrowskiego na torowisko tramwajowe spadł samochód osobowy. Wypadek unieruchomił kilka brygad linii **6, 15, 17 i 27**. Trudno dostępny teren dostarczył kłopotów z wyciągnięciem autka z powrotem na drogę.

10.01. Koło godziny 18:15 na Alejach Jerozolimskich (kierunek Praga) między przystankami Krucza a Rondo de Gaulle'a zatarła się druga oś pierwszego wózka drugiego wagonu praskiego składu 105Na 1334+1333 (**25/019**), który dopiero 8 dni wcześniej (!) wyjechał z warsztatów po NG. Po rozłączeniu wagonów drugi z nich został podniesiony i wstawiony na „pieska”. Zatrzymanie trwało ponad 35 minut i utknęło w nim bardzo wiele składów linii **7, 8, 9, 12, 22, 24, 25 i 44** (stały aż do ulicy Emilii Plater). Co gorsza, jeden z nich (bulwa 2128+2129 linii **22**) zablokował całkowicie rondo Dmowskiego (także torowisko na ul. Marszałkowskiej). Po ustaleniach z policją skład podjechał na dwa (z czterech) pasy ruchu dla samochodów i po dokładnie 13 minutach tramwaje na Marszałkowskiej ruszyły. Jednak i tam utknęło w obu kierunkach wiele składów linii **2, 4, 15, 18, 35 i 36**. W czasie wstrzymania na Alejach linii **7, 9, 12, 22, 24, 25 i 44** kierowano na trasy objazdowe przez ulice: Towarową – aleję Solidarności – trasę W-Z – most Śląsko-Dąbrowski – Targową do swoich podstawowych tras. Tylko linia **8** nie była kierowana, bo zabrakło już ludzi. O godzinie 18:50 służby techniczne TW uporały się z problemem i feralny skład zjechał w asyście dźwigu do R-2 Praga.

11.01. O godzinie 16:33 na pl. Zbawiciela praska stoszesnastka nr 3020 (**18/2**) wjechała pomiędzy wagony (z znaczeniem, że po chwili oberwał ten drugi) wyjeżdżającego z ul. Nowowiejskiej mokotowskiego składu 105Ne 1404+1403 (**36/1**). Oba składy jechały w kierunku centrum. Siła uderzenia była tak duża, że wykolejeniu uległ cały pierwszy oraz pierwsza oś drugiego wózka wagonu 1403. Dodatkowo wózek przedni ustawił się pod kątem około 60 stopni do osi wozu i zaklinował się. Na miejsce wkrótce przybył dźwig z R-1 Wola, który próbował wstawić wykolejony wagon. Kolejne próby podnoszenia nie udawały się. Okazało się też, że prawdopodobnie urwany został czop skrzętu i wózek został oddzielony od wagonu. Po około godzinie na miejsce przybył także dźwig z R-2 Praga, który to z kolei próbował wstawić wagon od tyłu. Niestety i to nie przyniosło rezultatów. W końcu podjęto decyzję o podczepieniu wagonu łańcuchem do jednego z dźwigów i ciągnięcia go póki sam nie wskoczy na szyny. O dziwo fortel się powiódł i już po chwili wagon był na torach. Oczywiście zniszczeniu w wozie 1403 uległ także odgarniacz, sprzęgi oraz fartuchy (także z tyłu). Za to w 116Na/1-3020 rozbity i zarysowany jest lewy bok. Jednak nie są to jakieś znaczące uszkodzenia. W wyniku zderzenia nikt nie został ranny. Zatrzymanie trwało dokładnie 100 minut. Utknęły w nim tylko tramwaje jadące ul. Marszałkowską w stronę Mokotowa (około 15 składów). Reszcie brygad linii **2, 4, 15, 18, 35 i 36** kierowano objazdem przez ulice: Nowowiejską – Chałubińskiego – aleją Jana Pawła II – Stawkami do tras podstawowych. Zarząd Transportu Miejskiego zapewnił też informację (o tym, że tramwaje nie jeżdżą) dla pasażerów stojących na przystankach tramwajowych. Po wypadku zarówno u-boota jak i skład stopiątek wycofano i ulicami Nowowiejską i Fil-

trową zjechały one najpierw na pętlę pl. Narutowicza, gdzie załatwiano formalności z policją (żaden z motorowych nie chciał podpisać oświadczenia), a potem do macierzystych zakładów.

11.01. Na pętli Torwar z solarkowego **171/11** obsługiwanego przez Connex „zdzęto” drivera, który miał „tylko” 1,9 promila alkoholu we krwi. Na szczęście mimo wcześniejszej jazdy tegoż przez samo centrum miasta, nie doszło do żadnej tragedii.

14.01. O godzinie 6:32 rano nad odjeżdżającym z położonego wzdłuż hali zajezdni R-2 Praga (od strony ul. Kawęczyńskiej) awaryjnego toru składem 105Na 1306+1305 (**12/013**) pękł jeden z odciągów sieci trakcyjnej (dokładniej poluzował się zacisk śruby mocującej przewód jezdny w izolatorze sekcijnym). Zaowocowało to zerwaniem sieci trakcyjnej i brakiem napięcia na sześciu kanałach. Ponadto na podstacji Kawęczyńska zablokował się zasilacz. W związku z tym brygady linii **7, 8, 9, 12, 32 i 44** (w sumie 13 sztuk) wyjechały na miasto minimalnie opóźnione (trzeba było „ubrać” inne składy). Po chwili feralny skład zaholowano dźwigiem na kanał XI zajezdni, gdzie sprawdzono pantograf wozu 1306 – był sprawny. W międzyczasie do naprawiania trakcji przystąpili sieciowcy, którzy w niecałe trzy kwadranse uwinęli się z problemem.

14.01. O godzinie 12:10 w żoliborskim składzie 105N2k/2000 2130+2131 (**22/8**) doszło do awarii hamulców szczękowych w drugim wagonie. Wszystko stało się w centrum miasta (skrzyżowanie Alej Jerozolimskich z ul. Marszałkowską). Feralny skład utknął tam na prawie 35 minut i spowodował długi tramwajowy korek. Po odpięciu luzowników zestaw sprowadzono na pętlę Zieleniecka, skąd po chwili zjechał do zakładu R-4.

14.01. O godzinie 12:31 na ul. Rembieleńskiej przez u-boota nr 3017 został potrącony pies, który po chwili zbiegł z miejsca zdarzenia. W wyniku awaryjnego hamowania kilka osób przewróciło się. Starsza kobieta spadła z części wysokopodłogowej stoszesnastki do części niskiej – dość znacznie się poturbowała (obrażenia twarzy oraz nóg). Pogotowie odwiozło ją do szpitala. Zatrzymanie trwało blisko pół godziny i utknęło w nim 9 składów.

14.01. W Centrali Ruchu TW doszło do awarii systemu SNRT (Tadiran) – zgłoszenia o awarii i wypadkach tramwajów napływały ze sporym opóźnieniem.

15.01. O godzinie 7:16 na skrzyżowaniu ulic Wołoskiej i Woronicza zapaliły się kable w silniku pierwszego wózka pierwszego wagonu żoliborskiego składu 13N 457+720 (**33/013**). Pożar ugaszono przy pomocy pokładowych gaśnic. Po 29 minutach uszkodzony skład zepchnięto na R-3 Mokotów, skąd później został zabrany do macierzystej wozowni. W zatrzymaniu utknęło 6 składów.

16.01. O godzinie 16:17 przy Kinie Femina mokotowska stoszesnastka nr 3029 (**17/7**) potrąciła na przejściu dla pieszych 78-letniego mężczyznę, który nagle wtargnął na torowisko przy czerwonym świetle. Mężczyzna ten z odbicia uderzył w przejeżdżający skład 105Ne 1402+1401 (**33/9**). Po chwili był już w karetce, która wiozła go do szpitala. Zatrzymanie trwało 16 minut i utknęło w nim 16 składów linii **16, 17, 33 i 47** oraz **19-tki**.

16.01. W samo południe przy skrzyżowaniu ulic Rakowieckiej i Św. Andrzeja Boboli zdefektował mokotowski 116Na/1-3025 (**10/014**) – nawaliły hamulce w pierwszym wózku. I co? I nic: 30 minut później feralny wagon jechał pchany przez skład 13N 274+272 (**33/4**) na pętlę Pl. Narutowicza, skąd później odholowano go do R-3 Mokotów.

17.01. O godzinie 7:56 na ul. Grójeckiej przy przy-

stanku Korotyńskiego zdefektowała wolska bulwa 2102+2103 (**7/09**). Powodem było zwarcie w układzie wysokiego napięcia. Zatrzymanie trwało 29 minut i utknęło w nim kilkanaście składów. Uszkodzone wagony zepchnięto w końcu na pętlę Okęcie składem 105Na 1308+1307 (**9/8**).

18.01. O godzinie 13:43 46-minutowe zatrzymanie spowodowała zepsuta wolska bulwa 2134+2135 (**26/3**), która rozkraczyła się na ul. Potczyńskiej koło Cmentarza Wolskiego. W końcu zepchnięto ją na R-1 Wola stojącym za nią w zatrzymaniu składem linii **10**.

19.01. O godzinie 16:15 na ul. Wolskiej (przy Trasie AK) zablokowała się pierwsza oś drugiego wagonu mokotowskiego składu 105Na 1166+1167 (**10/9**). Po trwającym 20 minut zatrzymaniu i przesterowaniu wozów, uszkodzony skład zjechał na R-1 Wola.

20.01. Godzinowe wylizanie miło skończył godziną 13:28 mokotowski skład 13N 493+369 (**2/8**), który właśnie wtedy uszkodził sobie pierwszy pantograf z powodu zerwania wieszaka sieci trakcyjnej na łuku pętli Żerań Wschodni. Po złożeniu pantografu uszkodzony skład zaczął zjeżdżać do zajezdni. Jednak został wkrótce skierowany na awaryjną pętlę Dworzec Wschodni, gdzie po wyłączeniu na 4 minuty napięcia w sieci zabezpieczono uszkodzony „patyk”.

Rozmaitości

● Jeszcze w czwartym kwartale zeszłego roku na rondzie de Gaulle'a (skrzyżowanie Nowego Świata z Alejami Jerozolimskimi) wyrosła... palma. Jest to naturalnej wielkości sztuczne drzewo, które dość ciekawie wygląda w centrum miasta. W połowie stycznia autorka projektu, Joanna Rajkowska, wraz ze swoją ekipą montowała na egzotycznym drzewie nowe, dłuższe liście. Teraz palma wygląda o wiele lepiej i jest wspinalnym motywem fotograficznym. A sfotografować tramwaj pod palmą nie jest łatwo!

● Nie potwierdziły się na razie doniesienia, że nowe władze stolicy zamierzają przekształcić Zarząd Transportu Miejskiego w Departament Komunikacji.

● W dniu 08.01. około godziny 23:30 grupa wyrostków bazgrząca sprayami po jednej ze ścian stacji metra Wilanowska została zatrzymana przez „ekipę” w kominiarkach. Okazało się, że właśnie wtedy ćwiczenia przeprowadzała tam... Grupa Reagowania Operacyjno-Mobilnego czyli tzw. GROM! Komandosi przekazali pijanych wyrostków funkcjonariuszom prewencji, po czym szybko oddalili się z miejsca zdarzenia. Czyż nie zachwycające?

● Z dniem 11.01. nastąpiło oficjalne przemianowanie wszystkich przystanków w pobliżu ronda Zgrupowania AK Radosław z ronda Babka na rondo Radosława. Zmiany w informacji przystankowej oraz na tablicach w pojazdach będą wprowadzane sukcesywnie.

● W początkach stycznia otworzono nową knajpę o wdzięcznej nazwie „Pantograf”. Znajduje się ona jakieś... 10 metrów od bramy wjazdowej zajezdni R-2 Praga! Napić się można piwa za przystępną cenę 4,5 zł.

● Szpiedzy „Przystanku” właśnie wywiedzieli się, że zarząd klubu piłkarskiego Legia Warszawa prowadzi rozmowy z Zarządem Transportu Miejskiego w sprawie... zakodowania na Warszawskich Kartach Miejskich biletów wstępu na mecze Legii! Kibic mógłby wtedy zakodować na WKM-ce cały roczny karnet lub tylko bilet na poszczególny mecz. Wtedy na odwrocie karty musiałyby tylko umieścić swoje zdjęcie, nie jest to jednak problemem. Rozmowy Legii z ZTM-em ponoć są zaawansowane, choć konkretnych ustaleń jeszcze nie ma. Czekamy na efekty.

● W dniu 20.01. ZTM po raz kolejny przesunął termin ostatecznego wycofania ze sprzedaży bilecików

kartonikowych. Nie nastąpiło to 01.01.2003, nie nastąpiło to 31.01.2003, ma za to nastąpić 31.03.2003! Zobaczmy czy tym razem się uda.

A W dniu 09.01. prezydent Warszawy Jarosław Kaczyński postanowił osobiście sprawdzić temperaturę w warszawskich autobusach. Jeździł nimi między innymi po ul. Górczewskiej (linie 119, 171, 190 i 410) wybierając, oczywiście, ikarusy. Po przejeździe prezydent zdecydował, że znajdują się dodatkowe pieniądze na benzynę (to właśnie dzięki niej działa ogrzewanie). Dziennie będzie to około 20 tys. zł, a przy poniżej -15 stopniach nawet do 100 tys. zł! Dzień później (10.01.), prezes zarządu Miejskich Zakładów Autobusowych, Roman Podsiadły zlikwidował kierowcom premie za oszczędności na paliwie. Spowodowane to było zarzutami, że kierowcy celowo nie włączają ogrzewania.

T Dnia 09.01. w godzinach wieczornych oraz nocnych w zajezdni R-1 Wola członkowie KMKM-u oklejali w stosowne napisy trzy składy 105N2k/2000 wytypowane do obsługi specjalnej linii, mającej jeździć z okazji XI Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Po kilkugodzinnej „walce” składy 2074+2075, 2080+2081 i 2086+2087 (wszystkie żółto-czerwone) zostały odpowiednio oznaczone. Dzień później jeździły już na porannych i popołudniowych dodatkach, by rozpropagować akcję Jurka Owsiaka.

T W dniu 12.01. we wspomnianym wcześniej XI Finał WOSP jak zwykle uczestniczył KMKM. Na specjalną linię kursującą po trasie Wierzbno – Puławska – pl. Unii Lubelskiej – Marszałkowska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – rondo Dmowskiego – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – Mickiewicza – pl. Inwalidów – Mickiewicza – pl. Wilsona – Słowackiego – Potocka wyjechały trzy składy bulw, w których kwstowało 19 wolontariuszy z KMKM-u. Ponadto kilku kolegów motomicznych zostało wcześniej przeszkolonych do jazdy joystickowymi składami 105N2k/2000. Po godzinie 11:00 w pewnych odstępach wszystkie składy opuściły zajezdnię wolską i jako PTR-y (przejazdy techniczne) udały się na pętlę Wierzbno (dwa składy) i Potocka (jeden skład). Trzeba przyznać, że miłą niespodzianką sprawiła pogoda, bo przez większą część dnia padał śnieg i całe miasto pokryta dość gruba warstwa białego puchu. Mimo takiej pogody owsiakowe składy miały tylko kilkuminutowe opóźnienia. Oprócz kwesty na rzecz Orkiestry członkowie KMKM-u zorganizowali aukcję przedmiotów związanych z komunikacją miejską przyniesionych przez samych klubowiczów. I tak, można było kupić stare tablice autobusowe linii 728, 524, 703, 407, 312, 803 i 148 oraz warszawskie, gdańskie i praskie (!) kasowniki biletowe. Warto zauważyć, że zlokalizowana przy ul. Puławskiej pętla Wierzbno bardzo rzadko jest w użyciu (nawet awaryjnie) – tym bardziej cieszy możliwość korzystania z niej. Dlatego w celu uniknięcia wszelakich niespodzianek w nocy z 11 na 12.01. wjechał na nią przecierak. Cóż z tego – i tak przy pierwszym wjeździe składu 2080+2081 pantograf wagonu 2080 zahaczył o ogromną gałąź zwisającą nad siecią trakcyjną (pętla ta położona jest w niewielkim zagajniku). Na szczęście niebezpieczną gałąź udało się szybko usunąć i dalej jeżdżono już bez przeszkód. Cały czas pięknie iskrzyła sieć trakcyjna, komponująca się wspaniale z drewnianym słupkiem przystankowym, „załatwionym” od brygady przystankowej. Na pętli Potocka nie zdecydowano się natomiast na wjazd na odstawcze zeberko. Spowodowane było to oblodzeniem oraz zasypaniem toru przez około 10-centymetrową warstwę świeżego śniegu. Trzeba też napisać, że do całej akcji bardzo solidnie przystąpiła się wolska zajezdnia, której pracownicy umyli wagony oraz wgrali do tramwajowych komputerów przystanek Wierzbno. Wystąpiły za to pewne „niedociągnięcia” na wewnętrznych wyświetlaczach – pojawiły się ciekawe neologizmy: „Wirzbno” i „Potock”. Były one jednak, z przyczyn technicznych, koniecznością. Na szczęście domyślna natura ludzka potrafiła odgadnąć, do którego krańca mierza tramwaj. Za to na wyświetlaczach zewnętrznych wyświetlane było serduszko, nazwa krańca, a pod spodem przewijający się napis Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy. W dwóch wozach zaczęło szwankować nieco ogrzewanie, więc próbowano oszukiwać czujniki śniegiem w woreczkach – wtedy termostat podnosił temperaturę (sic!), a do składu 2074+2075 wieszano nawet mechaników, którzy usterkę usunęli. Podsumowując, do 19 puszek uzbierano ponad 4,5 tys. zł oraz trochę innych pieniędzy w innych walutach. Frekwencja jak najbardziej dopisała, zwłaszcza, że trasa wiodła przy głównej scenie Owsiaka zlokalizowanej na pl. Defilad przy ul. na Marszałkowskiej. Po zakończonym po godz. 20:00 Świąteku do nieba tłumy ludzi „nawiedziły” specjalne tramwaje.

T W nocy z 10 na 11.01. Centrala Ruchu TW uruchomiła ponownie „przecieraki”. Tym razem na mieście zaobserwowano: dokładnie o 2:00 na ul. Mickiewicza mokotowski skład 105Nb 1390+1386 jadący w stronę centrum oraz 6 minut później na pętli Żerań FSO praski skład 105Na 1236+1235, który później ulicą Jagiellońska pojechał do Targowej i dalej Grochowską na Gocławek.

T Mimo wcześniejszych zapowiedzi, dnia 11.01. nie pojawiły się nowe seledynowo-czarne tablice czołowe oraz tylne na kilku kolejnych liniach tramwajowych. ZTM tłumaczy, że obecne tablice linii 9, 15, 26 i 33 to testy. Ponadto trwają konsultacje z Polskim Związkiem Niewidomych w tej sprawie. Decyzja o dalszym wprowadzaniu (lub wycofaniu się z pomysłu) ma zapadnąć już wkrótce.

T W nocy z 12 na 13.01. kolejny już raz uruchomiono „przecieraki”. Powodem były duże opady śniegu i oblodzenie sieci trakcyjnej.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
1120+1121	barwy zakł.	Gratka/ MotoExpress	po NG
1242+1241	Claudia/Naj	Gratka/ MotoExpress	-
1300+1299	barwy zakł.	Champion Globi	-

Robert Człapiński, Przemysław Figura, Tomasz Igielski, Jacek Kaczmarek, Tomasz Kaczmarek, Krzysztof Lipnik, Mariusz Mazek, Marcin Stawicki, Villard, Michał Wolański, mkm101, ztm.news

Wrocław

Linie

21.01. rozpoczął się kolejny etap remontu mostu Pokoju z przyległościami – przebudową ul. Szczytnickiej. Zakres prac przewidzianych do realizacji na ul. Szczytnickiej wymaga całkowitego zamknięcia dla ruchu odcinka od skrzyżowania z ul. Wyszyńskiego do wysokości ul. Miłej. W związku z zamknięciem swoje trasy przejazdu od wyjazdów porannych w dniu 21.01. zmieniły autobusy linii: **145, 146, 201, 209**:

- w kierunku pl. Grunwaldzkiego jeżdżą od ul. Wyszyńskiego przez ul. Benedyktyńską, Ładną do ul. Szczytnickiej i dalej aktualnymi trasami; dodatkowe

przystanki znajdują się na ul. Benedyktyńskiej (przed skrzyżowaniem z ul. Górnickiego) oraz na ul. Ładnej (przed skrzyżowaniem z ul. Szczytnicką); - w kierunku przeciwnym autobusy kursują od ul. Szczytnickiej przez ul. Reja – Grunwaldzką – Benedyktyńską do Wyszyńskiego i dalej aktualnymi trasami. Dodatkowy przystanek znajduje się na ul. Benedyktyńskiej, za skrzyżowaniem z Górnickiego.

20.01. rozpoczęto także prace przy pierwszym etapie przebudowy ul. Jedności Narodowej. Podczas tego etapu prace remontowe będą prowadzone na odcinku od Mostów Warszawskich do ul. Nowowiejskiej. Od 20.01. zatramwaje linii **706, 711 i 734** kursują objazdem przez ul. Nowowiejską i ul. Wyszyńskiego. Trasy objazdu tramwajów linii **6, 11 i 34** do czasu zakończenia etapu pierwszego nie ulegną zmianie. Zmianie ulegnie natomiast lokalizacja następujących przystanków komunikacji miejskiej:

- przystanek tramwajowy na ul. Nowowiejskiej (znajdujący się przed skrzyżowaniem z ul. Wyszyńskiej) zostanie przesunięty za skrzyżowanie;
- przystanek autobusowy dla linii **A, N, 128** na ul. Wyszyńskiego w kierunku centrum (zlokalizowany przed skrzyżowaniem z ul. Nowowiejską) zostanie przesunięty za skrzyżowanie;
- dla autobusów zastępczych linii **706, 711, 734** zostanie ustawiony przystanek awaryjny na ul. Nowowiejskiej za skrzyżowaniem z ul. Wyszyńskiego;
- przystanek dla autobusów linii **A, N, 128** na ul. Wyszyńskiego dla kierunku do centrum (zlokalizowany tuż za zjazdem z Mostów Warszawskich) zostanie przesunięty za skrzyżowanie z ul. Mosbacha. Autobusy linii **604** w obydwu kierunkach będą kursowały trasą objazdu wyznaczoną ulicami Wyszyńskiego – Nowowiejską i będą się zatrzymywały na przystankach autobusowo-tramwajowych na ul. Nowowiejskiej.

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 Staschok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Rafał Tarnawski, Piotr Tomasik, 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.