

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 4 (29)
25 lutego 2003 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Poznań

Czy „dwa pokoje z kuchnią” wróca do Poznania?

Wspólnie z „Gazetą Wyborczą” KMPS rozpoczął batalię o odzyskanie wagonu P₁D-388, popularnie zwanego „dwa pokoje z kuchnią”. Opisując pokrótce: w 1988 roku w związku z zamiarem utworzenia Ogólnopolskiego Muzeum Komunikacji Miejskiej w Krakowie, na mocy odgórnej decyzji ostatni wagon P₁D wyjechał z Poznania, aby stać się jednym z eksponatów mającego powstać muzeum. Plany utworzenia ogólnopolskiego muzeum jednak nie wypaliły i „dwa pokoje z kuchnią” przestały najpierw kilka lat pod wiatą na terenie zajezdni Nowa Huta, by później znaleźć się w szopie po starej zajezdni tramwajowej przy ul. Św. Wawrzyńca, gdzie znajdowało się Muzeum Inżynierii Miejskiej. Wagon już 15 lat stoi w niezmiennym, złym stanie i na dzień dzisiejszy Krakusy nie mają realnych planów co do jego odbudowy. Dlatego korzystając z okazji, jaką są obchody 750-lecia lokacji Poznania, podjęliśmy próbę odzyskania ostatniego zachowanego przedwojennego wagonu, który został wyprodukowany w warsztatach PKE przy ul. Gajowej i przez ponad 40 lat kursował po poznańskich torach. Szczegóły i opis przebiegu naszej akcji przedstawię Wam w następnym numerze.

Krzysztof Dostatni

Częstochowa

Trochę po nowemu, trochę po staremu

czyli krótka rozprawa o kolejnej rewolucji w Częstochowie na dwa głosy pisana

Częstochowa szykuje się do kolejnych zmian w układzie tras komunikacyjnych. Wejdą one w życie dwuetapowo – od 1 marca i od 1 kwietnia. Jedną z nowin są narodziny dwóch linii:

- **29** kursującej po trasie: Fiedorfa „Niła” – aleja Wyzwolenia – Sosabowskiego – Michałowskiego – aleja Wyzwolenia – Kiedrzyńska – Dekabrystów – Okulickiego – Św. Krzysztofa – Cmentarz św. Rocha;
- **35** pokonującej trasę: Jesienna – Rakowska – Limanowskiego – Okrzei – Łukasińskiego – aleja Pokoju – aleja Wojska Polskiego – Legionów – Halle-ra.

Prócz tego przeobrażone zostaną trasy linii **15**, **17**, **18**, **23**, **28** i **31**. Nie dziwiły głosy krytyczne i polemika z autorami pomysłów. Poniżej prezentujemy dwa ko-

mentarze dotyczące innowacji – Janusza Karlikowskiego i Rafała Lamcha.

Redakcja

W Częstochowie od marca znów szykuje się mała rewolucja w układzie komunikacyjnym. Nie tak dawno wprowadzone trasy w dzielnicy Trzech Wieszczów znów ulegną zmianie. **17** nie zaogodzi już na Sobieskiego, ale pojedzie tak jak **14** i **30** zygazkiem przez aleję Wolności. Lukę na Sobieskiego wypełnią autobusy linii **23**, czyli będzie to kolejne ograniczenie częstotliwości w tym rejonie. Nie wpadł nikt na to, żeby przez Sobieskiego pojechało **33**, a **30** choćby przez Korczaka.

Na starą trasę wraca **28**, znika natomiast z Parkitki linia **18**, która pojedzie do dworca PKP na Stradomiu, ale niestety przez Pułaskiego, a nie – jak sugerował Rafał Lamch – przez aleję Wolności i Sobieskiego. W ten sposób będziemy mieć już dwie linie wożące powietrze od Stradomia do III Alei – **16** i **18**.

Powstaje w końcu długo oczekiwane połączenie Północy z Grabówką – linia **29**, ale oczywiście pięknie to tylko brzmi. Pętla końcowa ma być zlokalizowana przy Cmentarzu św. Rocha, więc będzie to w zasadzie tylko połączenie Parkitki z Północą; na dobrą sprawę na trasie mogłyby być góra trzy kursy w godzinach popołudniowych, wtedy gdy jedziemy odwiedzić znajomych, a później wracamy. Do Grabówki czy Lisińca i tak trzeba będzie się przesiąść, podobnie jak obecnie na Jana Pawła z **16** czy **25**. Nie podejrzewam nikogo w MPK o to, że skoordynuje rozkład **29** z rozkładem **32**, tak żeby przesiadka była możliwa na tym samym przystanku. A tak niedaleko na Wręczyckiej jest idealne miejsce na nową pętlę...

Co do tej linii, to za pomysłem Rafała Lamcha, połączyłbym ją z **11** i rozbił na 3 warianty, a nie na 2. Tak jak Rafał sugerował, wszystkie szczytowe kursy puściłbym do Herbskiej, pozostałe do cmentarza Rocha, a wybrane (kursy obsługiwane taborem krótkim) do Fiedorfa. Mogłoby i być to oznaczenie „29”, ale ściśle trzeba by skoordynować rozkład z **11**.

Kolejna nowość to linia **35**. Ma ona połączyć Jesienną z Legionów, czyli Błeszno i Raków z Zawodziem. Niestety, od Limanowskiego trasa tej linii zleje się z nową trasą **31**, która z alei Wojska Polskiego nie pojedzie Krakowską do centrum, ale przez Legionów oraz Faradaya i Mirowską. Jeśli już, to widziałbym inne rozwiązanie, a mianowicie linię po trasie: Jesienna PK – Orkana – Jagiellońska – aleja Pokoju – Szpitalna – Olsztyńska – Legionów.

Proponowana trasa **35** i tak nie zaspokoi potrzeb, jeśli chodzi o dojazd do Rynku, Stadionu i giełdy. Po co dublować **31**? A taka trasa przez Wrzosowiak i Raków oraz Dąbie mogłaby być ciekawa. Można by też

puścić tę linię koło szkoły na Orlej, zapewniając tym samym dojazd dzieci do szkoły z okolic Rejtana. Z wprowadzonych w lutym zmian na szczególną uwagę zasługują między innymi fakt pojawienia się autobusu **20/03**, który wykonuje tylko jeden kurs i to zjazdowy. Jego trasa to: Bór (odjazd 8:36), następnie przez Jagiellońską dojazd do przystanku Niepodległości (techniczny przyjazd 8:44). Dla przeciętnego obserwatora rozkładów kurs ten nie ma w zasadzie prawa bytu, bowiem z Boru odjeżdża o jeden (ten właśnie) kurs więcej niż na tę ulicę przyjeżdża. Autobus ten przed wspomnianym kursem obsługuje **34/01**. Po przyjeździe na Jesienną o 8:34 i zmianie tablic staje się **20** i ma 2 minuty na dojazd przez Grzybowską na Bór. W ten sposób zminimalizowano ilość kursów „normalnych” **20** jako kursy szkolne przez Jagiellońską.

Warto zaznaczyć, że o 8:39 odbywa się kurs linii **20** zwykłą trasą przez 11 listopada. W okresie ferii zimowych na linię **22** powrócił autobus przegubowy zgodnie z oznaczeniami w rozkładzie. Tylko jednego dnia na owym kursie był solaris Urbino 12. Po feriach niestety już mamy tylko pięć krótkich, z czego dwa najczęściej obsługiwane są autobusami niskopodłogowymi. O ile w rozkładzie **22/04** jest przekreślony wpis PG, oznaczający przeguba i poprawiony na KN, tak w przypadku **22/05** jest tylko przekreślone PG, więc na dobrą sprawę może jechać cokolwiek. Podobnie ma się rzecz z **18/01** w rozkładzie wakacyjnym, gdzie nie ma żadnego zapisu dotyczącego typu taboru, jednak zawsze kurs ten jest obsługiwany autobusem niskopodłogowym, tak jak w rozkładzie roboczym. Solarisy pojawiają się obecnie na wielu kursach, gdzie normalnie powinien być autobus wysokopodłogowy, ale to naturalna kolej rzeczy skoro jeździ ich więcej niż przewidują rozkłady. Nienormalne jest natomiast to, że tam, gdzie powinny być „niskie”, pojawiają się nągninnie ikarusy 415.

Ostatnią zmianą, o której chciałbym wspomnieć, to zmiana adresu internetowego MPK Częstochowa. Teraz użytkownicy guszczą na stronach: www.mpk.czest.pl.

Janusz Karlikowski

Kolejne zmiany w układzie komunikacyjnym Częstochowy pozwoliły nieco „wyplątać się” z uciążliwości, jakie wprowadziła dla pasażerów lipcowa reforma. Zmiana tras linii **19** w grudniu, **14** i **17** w styczniu oraz **18**, **28** obecnie pozwoliła anulować wszystkie te zmiany, jakie w „Przystanku” nr 7 uznaliśmy za nie do przyjęcia. Pracownicy częstochowskiego MPK czytają więc „Przystanek” zawięście – również w tamtym numerze sugerowaliśmy skierowanie linii **18** do dworca PKP Stradom. Od tego czasu pomysł ten nie był nigdzie podnoszony – sugerowano raczej przywrócenie

trasy linii **18** sprzed reformy. Dzięki temu nie trzeba byłoby odstawić grudniowych kombinacji z linią **11**, którą odebrano dotychczasowym jej użytkownikom z Zacisza. Rzecz jednak w tym, że zmiana tak radykalna, jak przywrócenie dawnej trasy linii **18** byłaby w grudniu jeszcze niepolityczna – oznaczałaby wycofywanie się z reorganizacji – bądź co bądź dość drogiej. Czytać zawzięcie – nie znaczy jednak uważnie. Sugerowaliśmy bowiem wykorzystanie tej linii do połączenia dworca Częstochowa Stradom nie tylko z centrum miasta, ale też z dworcem Częstochowa Osobowa i dworcem PKS. Przy okazji zniknąby wciąż nierozwiązany problem poreformowego deficytu autobusów na ulicy Sobieskiego.

Za wprowadzone obecnie zmiany należą się ekipie MPK słowa uznania – innowacje idą w dobrym kierunku. Nie ma jednak powodów do radości – gdyby nie upartość autorów lipcowej przebudowy, którzy przyznanie się do błędów traktowali jako utratę honoru, obecne zmiany nie musiałyby być przeprowadzane. Bo przecież losy linii **18**, **19** i **28** przypominają zabawę niebezpiecznymi zabawkami przez dzieci – ktoś uparł się na przeniesienie linii **28** w „korytarz”, więc w al. Armii Krajowej, gdzie pełniła bardzo ważną rolę, zastąpiono ją linią **18** (co nie wymaga komentarza, zwłaszcza, że już go wielokrotnie publikowaliśmy). W konsekwencji zabrakło autobusu na 7 Kamienic i Św. Jadwigi – pojechała więc tam linia **19**, którą oczywiście szybko wycofano.

Uruchomienie linii **29** i **35** potraktowano jako zaślubinę wobec mieszkańców za powstałe wskutek reformy niedogodności. O ich uruchomienie postulowano licznie w ramach przeprowadzanych przez Biuro Inżynierii Transportu badań, jednak nikt nie ma wątpliwości, że bez taboru klasy midi (a takowego MPK nie posiada) będą to linie deficytowe. Szczególnie linia **29** wydaje się skazana na zagładę – trasa zupełnie odbiega od oczekiwań pasażerów; nie pojedzie nową, szybką arterią (ciąg ulic Obrońców Westerplatte i Szajnowicza-Iwanowa), dodatkowo zwiedzi mocno klucząc całe dzielnice Północ i Tysiąclecia, co w przypadku takiej linii jest jednak uzasadnione. Toteż trudno się spodziewać chętnych, zwłaszcza spośród posiadaczy biletów miesięcznych, na jazdę linią o tak długiej trasie i tak rzadko kursującą – poza szczytem częstotliwość będzie oscylować wokół jednej godziny. Odmienne rzecz się ma z linią **35** – również odbiega od oczekiwań pasażerów, myślących chyba raczej o połączeniu Zawodzia z Rakowem przez Dąbie, przyznać jednak trzeba, że MPK wybrało rozwiązanie ciekawsze. Dzięki niemu z Rakowa i Ostatniego Grosza będzie można szybko dotrzeć do Urzędu Skarbowego, a zachęcającą częstotliwość zapewni skierowanie podobną trasą linii **31**, o ile rozkłady zostaną skoordynowane.

Przekształcenie linii **34** ze szczytowej w stałą dowodzi, że jej uruchomienie to jeden z lepszych pomysłów reformatorów. Szczytowe autobusy linii **20**, zamiast krążyć po bezludnych ogródkach działkowych, dotarły jako **34** do sporego osiedla i to szybciej, niż linie **26** i **27**. Zwiększenie podaży miejsc na tej linii powinno spowodować dalszy jej rozwój, a być może niedługo pojawią się na niej przegubowce...

Warto zwrócić uwagę, że zmianom towarzyszy zwiększenie ilości zadań przewozowych – rozkłady linii **17**, **18**, **23** i **28** nie zmieniły się znacząco, tymczasem do obsługi linii **29** potrzebne będą dwa autobusy. Podobnie w przypadku innowacji kwietniowych – potrzebny będzie jeden autobus do obsługi linii **35**, a szczytowe autobusy linii **34** staną się całodziennymi. Tymczasem nie można ich zabrać z rozkładów, które ulegną zmianie, gdyż na linii **31** jest... tylko jeden au-

tobus. Prawdopodobnie jednak w połowie marca zakończy się okres bezpłatnych linii hipermarketu Tesco obsługiwanych przez MPK; niejasny jest też póki co los obsługi komunikacyjnej gminy Blachownia.

Rafał Lamch

Kraków

eNką po Krakowie

Dotychczas w Krakowie nie było czynnego zabytkowego wagonu typu N. MPK posiadało tylko doczepny wóz typu ND o numerze taborowym 538. Pewna szansa na historyczną eNkę pojawiła się kilka lat temu, gdy MZNT wyremontował ex-szczęciński wagon typu N1. Nadano mu tymczasowy numer 107. Wagon ten pomalowany w krakowskie barwy pojawił się nawet na mieście z doczepką 538, jednak nadal był w posiadaniu MZNT i po pewnym czasie został sprzedany do Warszawy. Doczepka 538 wyjeżdżała jeszcze kilka razy wraz z zupełnie niepasującym do niej wozem SN2.

Jesienią 2002 roku podjęto decyzję o remoncie technicznej eNki o numerze 2001 (był to numer nadany jej przez właściciela – MZNT; taki sam numer ma jeden z wozów typu NGT6). Pochodzący z 1956 roku wagon został odtworzony według standardu panującego w Krakowie w latach 70. XX wieku. Dlatego też, pomimo że jest to wóz typu N, posiada szereg modernizacji, jakim poddawane były od 1968 roku wszystkie krakowskie eNki – chociażby automatycznie odsuwane drzwi, znajdujące się już tylko po jednej stronie wagonu. Po zakończeniu remontu został on wpisany na stan MPK Kraków jako wóz historyczny i otrzymał numer taborowy 20.

26 stycznia 2003 roku odbyła się oficjalna prezentacja wagonu połączona z inauguracyjnym przejazdem dla miłośników po krakowskiej sieci tramwajowej. Organizatorem był Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych.

W zajezdni Podgórze miłośnicy zaczęli się pojawiać już około godziny 9:00. Po zrobieniu zdjęć wagonu na terenie zajezdni, punktualnie o 9:30 wyruszyliśmy na miasto. W składzie z wagonem jechała oczywiście doczepka 538, a na pierwszy fotostop z tablicami linii **0** zatrzymaliśmy się na ul. Rzemieślniczej.

Ulicami Wadowicką, Kalwaryjską, Krakowską, Św. Gertrudy, Westerplatte i Lubicz udaliśmy się na rondo Mogiłskie, dając okazję do zrobienia fotek na moście Piłsudskiego. Na rondzie Mogiłskim założono specjalnie przygotowane na tę okazję boczne tablice nieistniejącej już od lat linii **0**, aby po chwili po jej trasie pomknąć na Małe Błonia – taką nazwę nosiła dawniej pętla Cichy Kąciak.

Z przystankami na fotostopy pod Barbakanem oraz na ul. Piłsudskiego tramwaj dotarł na Małe Błonia. Po chwili przerwy jechał już przez plac Wszystkich Świętych, rondo Mogiłskie i aleję Jana Pawła II do Nowej Huty. I tu nie zabrakło fotostopów – zatrzymaliśmy się na Alejach 3 Maja, pl. Wszystkich Świętych, ul. Mogiłskiej oraz alei Solidarności.

W zajezdni Nowa Huta nastąpiła kolejna zmiana tablic, tym razem na linię **27**. Przygotowano cały komplet, włącznie z kółkiem na dachu i tabliczką z numerem brygady **27/05**. Po zrobieniu zdjęć w zajezdni pojechaliśmy na pętlę Walcownia. Później trasą linii **27** przez CAHTS, Kopiec Wandy, aleję Jana Pawła II, ul. Lubicz i Długą do Dworca Towarowego. Liczne fotostopy w tej części trasy były szczególnie ciekawe, bo w pobliżu Huty, gdzie czas jakby się zatrzymał w latach 70....

Z Dworca Towarowego ulicami Długą, Basztową,

Westerplatte, Św. Gertrudy, Krakowską, Kalwaryjską i Wadowicką tramwaj zjechał do zajezdni Podgórze. Po drodze skład coraz bardziej się wyludniał, do samej zajezdni dojechało już tylko kilka osób. Około godziny 15:00 wagony wjechały do hali zajezdni.

Imprezę musimy uznać za bardzo udaną. Pomimo złej pogody w eNce panowała wspaniała atmosfera, pogoda nie przeszkodziła także w wykonywaniu zdjęć. Podziękowania należą się także organizatorom za świetne przygotowanie imprezy. Miejmy nadzieję, że takich wydarzeń będzie więcej, a zabytkowa eNka będzie się pojawiała na mieście jak najczęściej.

Paweł Paruch

Łódź

Mruczanka o tym, jak nocą w Łodzi tramwajem przejechać się dano

Nocna komunikacja tramwajowa jest tworem, który w większości polskich miast pozostał już tylko wspomnieniem. Z tramwajami nocnymi jako pierwsi pożegnali się Warszawiacy. Czasy kapitalizmu przyniosły stopniową likwidację nocnych tramwajów w Łodzi, Krakowie, Szczecinie, Bydgoszczy, Toruniu, Poznaniu – tu jednak wraz z otwarciem PST ponownie uruchomiono komunikację nocną (jedną linię). Ostatnimi bastionami utrzymującymi nocne tramwaje pozostały jeszcze Częstochowa, Wrocław i GOP, lecz i tam przyszłość nocnej komunikacji szynowej jest niepewna.

Nową „świecą tradycją” wśród miłośników komunikacji miejskiej stało się organizowanie imprez uświetniających rocznice zawieszenia kursowania nocnych tramwajów. Powód do świętowania może niezbyt chlubny, ale cóż, nie zawsze datę uruchomienia nocnej komunikacji da się jednoznacznie ustalić, a dla miłośników nocnych imprez każdy powód do świętowania jest dobry.

Pierwsi wpadli na taki pomysł Szczecinianie, organizując imprezę w noc z 3 na 4 grudnia 1999 roku, w trzecią rocznicę likwidacji tamtejszych nocnych tramwajów. Dwa lata później, z 15 na 16 grudnia dziesiątą rocznicę likwidacji nocnej komunikacji tramwajowej uczczono w Poznaniu. W tym roku zaś rocznicę likwidacji ostatniej nocnej linii tramwajowej postanowili upamiętnić miłośnicy z Łodzi.

Specjalny przejazd zorganizowany wspólnie przez KMST, MKT i MPK zaplanowano na noc z 31 stycznia na 1 lutego, czyli dokładnie dwa lata po ostatniej nocy kursowania linii **101**.

Zgodnie z planem najpierw 803N-20 miał wyruszyć z zajezdni Helenówek i przewieźć uczestników trasą tej linii, następnie imprezowicze mieli udać się historycznym 102NaW-28 do zajezdni przy Dąbrowskiego, skąd na nocny podbój łódzkiej sieci miała zabrać ich zabytkowa eNka. Tyle planów, a jak było w rzeczywistości?

Spore nagłośnienie imprezy w mediach sprawiło, że w zajezdni w Helenówku zjawili się grubo ponad 100 osób. Już na starcie organizatorzy mieli więc problem, jak zapewnić imprezowicom godne warunki podróży, bo przed planowanym odjazdem w osiemsettrójce zapanował tłok, jaki można oglądać chyba tylko po wstrzymaniu ruchu w godzinach szczytu. W tym miejscu należą się słowa uznania dla pana prezesa spółki MKT, który mimo początkowych trudności natury formalnej, zdecydował, iż od razu do imprezy włączy się drugi tramwaj. Tak więc pół godziny przed północą w kierunku pętli Północna wyruszyły 803N-20

w malowaniu firmowym (pomarańczowo-czarnym) z kompletem tablic linii **101** i **102NaW-28** w historycznych kremowo-czerwonych barwach, otablicowany jako „S” – „Nocny Specjalny”.

W trakcie pierwszego postoju (na pętli Północna) przekonaliśmy się, że na wysokości zadania stanęli również organizatorzy z KMST: bez większych problemów panowali nad niezmiernym przeciętym tłumem uczestników tak, iż nie było żadnych problemów z robieniem zdjęć. Z optymizmem można było więc wyruszyć w dalszą drogę, na plac Kilińskiego w Zgierzu.

Podczas powrotu do Łodzi od parady odłączył się 803N-20, zjeżdżając do zajezdni w Helenówku. 45-minutową drogę do zajezdni przy Dąbrowskiego trzeba było więc niestety pokonać stłoczonym w stodwojce. Po dotarciu do ZKT-2 (ulicami Zgierską, Nowomiejską, Legionów, Zachodnią, al. Kościuszki, Żwirki, Piotrkowską, Przybyszewskiego, Kilińskiego) tłum był już z lekka przerzedzony, jednak jasne było, że i tak pomieszczenie wszystkich uczestników w solowej eNce jest fizycznie niemożliwe.

W ślad za poczciwym 5N-100 z 1961 roku udał się w dalszą drogę nasz niestrudzony, młodszy o 12 lat, przegubek. Prowadząca konwój eNka wiozła na dachu kółko z namalowanym numerem **102**, zaś jej tablica kierunkowa zmieniana była zgodnie z aktualną potrzebą.

Najpierw udaliśmy się na pętlę Chojny zataczając kółko ulicami Dąbrowskiego, Rzgowską, Piotrkowską, Przybyszewskiego i Kilińskiego. Następnie obraliśmy kierunek Augustów, gdzie dotarliśmy ulicami Kilińskiego, Przybyszewskiego, Puszkina i Rokocińskiego. Tu nastąpiła zmiana kolejności wagonów i już do końca imprezy jako pierwszy jechał 102NaW-28.

W drodze na kolejną pętlę – Stoki (al. Piłsudskiego, ul. Kopcińskiego, Narutowicza, Konstytucyjną, Telegraficzną) mogliśmy podziwiać piękne efekty „spawania” oszronionej sieci. W drodze powrotnej zaczęły towarzyszyć nam pierwsze wyjeżdżające z zajezdni składy liniowe (było już pół do czwartej), a także zdziwieni widoki naszych wagonów pierwsi pasażerowie. Naszym aktualnym celem były teraz Koziny, lecz by nie było za prosto, po drodze objechaliśmy stopnia plac Wolności, fundując sobie tamże kofektę „spawania” oszronionej sieci.

Po Kozinach przyszła kolej na pętlę Wyszyńskiego (droga wiodła ulicami Gdańską, Kopernika, al. Włóknarzy, al. Bandurskiego, Karolewską, Bratysławska), gdzie po przebraniu się przeguba w linię **104** pojechaliśmy al. Wyszyńskiego, Bratysławska, Karolewską, al. Mickiewicza, al. Piłsudskiego, Rydza-Śmigłego, Dąbrowskiego do ZKT-2. Pierwotnym zamiarem było dotarcie jeszcze na pętlę Dąbrowskiego (obecnie Dąbrowa), jednak motorniczy trochę „pomylił drogę”.

Pożegnawszy wagon 5N około dwudziestu najwytrwalszych imprezowiczów udało się stodwojką do jej macierzystej zajezdni, gdzie dotarli – najkrótszą drogą – kilka minut przed szóstą.

Tak zakończyła się pierwsza w historii ogólnodostępna nocna impreza w Łodzi. Mimo początkowego tłoku i panującego przez całą noc przenikliwego zimna w wagonach, wszyscy byli zadowoleni. Zwłaszcza fotografowie, którym zima zgotowała miłą niespodziankę w postaci obfitych opadów śniegu dzień wcześniej. Takiej frekwencji nie zanotowano jeszcze na żadnej nocnej imprezie w naszym kraju. Żadna nocna impreza nie cieszyła się też takim zainteresowaniem mediów. Zjawili się przedstawiciele większości liczących się lokalnych ośrodków czwartej władzy: Radio Łódź, Radio Eska, TVP-3, telewizja kablowa Toya, „Express Ilustrowany”, „Gazeta Wyborcza”. Tym ostatnim impreza tak się spodobała, że przyznali organizatorom Łódkę Tygodnia – wyróżnienie w piątkowym lokalnym

dotadku tego dziennika. Gratulujemy sukcesu i czekamy na kolejne imprezy!

Jarosław Girstun

Poznań

Tramwaj walentynkowy

Dzień 14 lutego w większości krajów, a od niedawna także w Polsce, chyba wszystkim kojarzy się z Dniem Zakochanych, czyli popularnie: Walentynkami. Nazwa Walentynki pochodzi od imienia św. Walentego, który w tym dniu obchodził swoje imieniny. W tym roku również KMPS postanowił zorganizować atrakcje dla wszystkich zakochanych.

Wspólnie z Radiem 107,4 Super Fm przygotowania do akcji rozpoczęliśmy już dużo, dużo wcześniej. Naszym celem było zorganizowanie specjalnego przejazdu tramwajem z niespodziankami dla wszystkich zakochanych. Oczywiście do tej roli zatrudniliśmy naszego poczcziwego eNa, którego poprowadził najbardziej pasujący do tej roli Pierwszy Klubowy Motorowy, Łamacz Niewieśkich Serc, czyli Zwierzak.

Pomysłem na zapewnienie niespodzianek dla pasażerów nie było końca. Ale ostatecznie wspólnie z Szefem promocji Radia 107,4 Super FM ustaliliśmy, że wstęp do zakochanej bimby będzie kosztował 2 zł od pary. Tyle bowiem kosztował specjalny walentynkowy bilet, który należało zakupić u konduktora. Po wejściu do tramwaju na każdego czekało mnóstwo atrakcji: każda para mogła nagrać swoje życzenia, które były później odtwarzane na antenie Super FM, dzięki współpracy z firmą fotograficzną Foto-Dura pasażerowie otrzymywali pamiątkowe zdjęcia z bimby, oprócz tego rozdawane były specjalne walentynkowe wydania „Kup-Relaksu” oraz dodatkowo kilku innych czasopism. A chyba największą atrakcją była możliwość wygrania aparatu fotograficznego. Należało jedynie wypełnić specjalny odcinek walentynkowego biletu i wrzucić go do urny znajdującej się w tramwaju, po czym uważnie słuchać Radia 107,4 Super FM, na antenie którego wylosowano nazwisko zwycięzcy.

Przez cały czas imprezy towarzyszył nam znany chyba w całym MPK pod pseudonimem „Szuru-Buru”, a także doskonale słuchaczom Radia Super FM jako „Biniu z bimby” motorniczy Wydziału S1 – Pan Zbyszczek. Prowadził on na żywo na antenie poznańską gwarą sprawozdania z imprezy.

Oceniając przebieg i organizację imprezy, muszę nieskromnie powiedzieć, że jak na istniejące warunki już chyba lepiej być nie mogło. A to dzięki ogromnemu zaangażowaniu wszystkich osób biorących udział w przygotowaniach i obsłudze walentynkowej bimby. Za to im wszystkim serdecznie dziękujemy!

Krzysztof Dostatni

Tarnowskie Góry

Kłopoty finansowe MZKP Tarnowskie Góry

Trudności finansowe gmin zadecydowały o konieczności wprowadzenia od 1 marca na liniach organizowanych przez Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach ograniczeń. Nie wszystkie gminy członkowskie były w stanie wpłacić do budżetu MZKP kwoty dotacji, jaka byłaby potrzebna do utrzymania komunikacji na zeszłorocznym poziomie. Za przykład mogą uchościć Piekary Śląskie, które przeznaczyły w ubiegłym roku na organizację komunikacji kwotę 2,5 mln zł, gdy tymczasem potrzebna kwota dotacji wynosiła 3,2 mln zł.

Z dniem 1 marca wprowadzone zostaną zmiany dotyczące linii autobusowych: **1, 53, 64, 78, 85, 103, 114, 164, 174, 185, 614, 670** i **780**. Wszystkie szczegółów przedstawiamy poniżej.

Linii numer **1** zmieni się trasa – zostanie skrócona do relacji Tarnowskie Góry Dworzec PKP – Repty Gómośląskie Centrum Rehabilitacji (rozkład jazdy na tym odcinku nie ulegnie zmianie). Dotychczas linia kursowała do przystanku Osada Jana Pawilon. Zawieszeniu ulegną także kursy na określonej trasie wariantowej Tarnowskie Góry Dworzec PKP – Bobrowniki.

Korekta rozkładu jazdy dotknie linię **53** – zawieszony zostanie 1 kurs na odcinku Osiedle Wieczorka Dworzec – Sączów Kościół.

Z trasy autobusów linii **64-2** wyłączona będzie obsługa przystanku Tarnowskie Góry Park Wodny, tym samym ponownie linie **64-1** i **64-2** zostaną połączone w jedną linię o numerze **64**. Zmniejszy się częstotliwość kursowania – z dotychczasowej liczby 70 par kursów w dni robocze i 45 par w dni wolne od pracy – w nowym rozkładzie przewidziano odpowiednio 51 i 37 par kursów, ponadto część kursów linii **64** zostanie skrócona do przystanku Stare Tarnowice Litewska.

Na linii **78** zlikwidowane zostaną nocne kursy w piątki, soboty i niedziele oraz 1 kurs na trasie Tarnowskie Góry Dworzec PKP – Strzybnica Stacja Benzynowa. W 3 innych trasach skrócona zostanie do podstawowej, wyłączając z obsługi Lasowice.

Linia **85** zmieni przebieg trasy na terenie Piekary Śląskich; nie będzie obsługiwać już przystanków Szarlej Giedła, Brzozowice i objazdu wokół Osiedla Powstańców. Nowa trasa przebiega ulicami: Brzechwy, Nankera, Oświęcimską i Piekarską.

Zawieszony zostanie kursowanie linii autobusowej **103** w dni wolne od pracy; ograniczone zostaną też godziny kursowania linii – w nowym rozkładzie jazdy na trasie podstawowej autobus pojedzie tylko w godzinach 6:00–14:00.

Z dotychczasowych 72 kursów w dni robocze i 32 kursów linii **114** w dni wolne od pracy, w nowym rozkładzie jazdy przewidziano odpowiednio 58 i 27 kursów. W dni robocze z rozkładu jazdy wycofano 5 wozów, ponadto do nowego rozkładu do obsługi wszystkich kursów przewidziano tabor przegubowy.

Na liniach **164** i **185** w dni robocze będzie kursował o jeden autobus mniej; została też ustalona wspólna częstotliwość 20-minutowa przy równoczesnej zmianie trasy linii **185** – wyłączony z obsługi będzie przystanek Brzeziny Śl. Harcerska. W soboty na obu liniach obowiązywał będzie rozkład jazdy niedzielny, przewidujący po 19 par kursów dla obydwu linii. W efekcie wprowadzonych zmian na liniach **164** i **185** liczba par kursów w dni robocze ulegnie zmniejszeniu odpowiednio z 33 do 27 i z 34 do 24.

Zlikwidowane będą 2 pary kursów na linii **174** na trasie wariantowej Tarnowskie Góry Dworzec PKP – Tarnowskie Góry Magazyn WZGS oraz 1 kurs na trasie określonej Sowice Czarna Huta – Bobrowniki Śląskie.

Trasa linii **614** skrócona zostanie do przystanku Strzybnica, Dom Kultury (z obsługi wyłączone zostały ul. Rybna w Strzybnicy, Miedary oraz Pniowiec w kursach na trasie wariantowej); czeka nas także wyłączenie z trasy wjazdu kieszeniowego do osiedla Przyjaźń oraz skierowanie linii na odcinku Tarnowskie Góry – Lasowice ul. Nakielską (zamiast dotychczasowego przebiegu przez Osadę Jana).

Linia **670** w dni robocze nie pojedzie w jednym kursie na trasie Tarnowskie Góry Dworzec PKP – Pniowiec Pętla przez Fazos, a w dni wolne od pracy zli-

kwidowane zostaną 2 pary kursów na trasie podsta-
wowej.

Zawieszona zostanie linia **780**, którą przez dłuższy
czas dwoma autobusami niskopodłogowymi (marki

Jelcz M121M) obsługiwało Przedsiębiorstwo Komuni-
kacji Miejskiej w Świerklańcu.

Wprowadzone zmiany wymuszają więc likwidację
przystanków: Osada Jana Pawilon, Osada Jana Sło-

neczników, Tamowskie Góry Park Wodny, Tamow-
skie Góry Magazyny WZGS, Osiedle Wieczorka
Ośrodek Zdrowia i Szarlej Giełda.

Andrzej Soczówka

Z k r a j u i z e ś w i a t a

Bielsko-Biała

Tabor

A Pierwszy autobus przemalowano w nowe malow-
anie miejskie! To ikarus 415.14B o numerze 028.
Niechybnie oznacza to, że czerwone autobusy zaczną
znikać z bielskich ulic. Czerwono-kremowe lub czer-
wono-białe malowanie ma w Bielsku długą historię.
Pojawiło się w 1895 wraz tramwajami elektrycznymi i
przed 2002 rokiem tylko raz pojawiły się autobusy w
innym niż czerwone malowaniu. Były to 3 dostarczone
do ówczesnego MPK zemuny (705-707), które pomal-
owane były w typowe, znane z PKS-u, kremowo-
pomarańczowe barwy.

Linie

A Do CH Sarni Stok wydłużono wybrane kursy linii
8 i 16. Co ciekawe, inne kursy wariantowe tych linii od
niedługo dojeżdżają do konkurencyjnego hiper-
marketu Tesco.

Paweł Adamus

Bydgoszcz

Tabor

A Do TMMB Bydgoszcz przekazano z Wałbrzycha
autobus heuliez O305G nr 173. W latach 90. został on
zakupiony we francuskim mieście Grenoble.

Filip Kuncewicz

Chrzanów

Linie

A W informacji o planowanym postępowaniu prze-
targowym Związku Komunalnego Komunikacja Mię-
dzygminna, opublikowanej w poprzednim numerze pi-
sma, korekta popełniła istotny błąd wypaczający treść.
Błędnie zapisano nazwy linii **331F i 341P**. Autora no-
tówki oraz wprowadzonych w błąd Czytelników naj-
mocniej przepraszamy.

Redakcja

Częstochowa

Tabor

A Jak się należało spodziewać, następstwem poja-
wienia się w Częstochowie dziewięciu solarisów urbi-
no 12 było zwiększenie ilości taboru niskopodłogowe-
go przewidzianego w rozkładach jazdy. W pierwszej
kolejności usankcjonowano (poprzez oznaczenie w
rozkładzie jazdy dla kierowcy) zwyczajowe kierowanie
pojazdu niskopodłogowego (zamiast przegubowego)
do obsługi rozkładu **22/04**. Zwyczajowa obsługa przez
niskopodłogowca przeniosła się natomiast na rozkład
22/05, dzięki czemu na linii **22** kursują dwa autobusy
niskopodłogowe – oba szczytowe, lecz żaden nie wy-
kazany w rozkładach przystankowych. Od 15 lutego
kolejne dwa niskopodłogowce pojawiły się na liniach
26 i 31. W ramach popadania z jednej skrajności w
drugą, dzielnica Grabówka, dotychczas nie obsługi-
wana takim taborem, nagle doczekała się aż dwóch
„jammików”, i to na liniach o bardzo podobnej trasie.
Trzy dni później do dwóch niskopodłogowców linii **22**
dołączył trzeci dla dzielnicy Północ (również wcześniej
przez przyjazny niepełnosprawnym tabor omijanej), a
jest nim autobus linii **25**. Jednocześnie trzeci nisko-
podłogowiec pojawił się na linii **13**, co jest chyba nie-

porozumieniem, gdyż na tej linii były już dwa takie au-
tobusy, co w soboty i niedziele stanowiło 100% jej ob-
sługi. Tymczasem w wielu dzielnicach miasta nowo-
czesnego taboru wciąż brakuje, jak choćby w rejonie
cmentarza Kule, gdzie w sobotnie i niedzielne dopołu-
dnia po wysokich schodach jelczy M11 gramolą się
tłumy osób starszych... Choć nowe pojazdy niskopod-
łogowe oznaczono w rozkładach przystankowych już
od 15 i 18.02., w rzeczywistości nic się nie zmieniło.
Nie wiadomo czy ktoś przedwcześnie rozwiął roz-
kłady, czy też jest to element wciąż trwającego w czę-
stochowskim MPK marzmu, polegającego na lekce-
ważeniu przez dyspozytorów oznaczeń w rozkładach
poszczególnych autobusów jako niskopodłogowych.

Rafał Lamch

GOP

Tabor

A W ikarusie 280 o numerze rejestracyjnym
SRSG409, należącym do firmy pana Henryka Zagod-
zdy, zamontowany został silnik RABA D10.

Linie

A Na linii **280** w Gliwicach, Zabrze i Bytomiu nadal
będziemy oglądać autobusy PKM Bytom Sp. z o.o. I
to tym razem dłużej, bo licząc od 01.02. (tego dnia
weszły w życie wyniki przetargu) aż przez 8 lat. Nie
będą to już rozpadające się ikarusy 280 i jelcze M11,
ale niskopodłogowe ikarusy 412 i 415. Dwa wozy w
godzinach szczytu będą ikarusami 280.

A Do listy linii, na których kursują autobusy nisko-
podłogowe, można dołączyć obsługiwane przez PKM
Gliwice (zgodnie z ofertą przetargową) **198/1 i 198/2** w
Zabrze i Rudzie Śląskiej – zawsze są to MAN-y. Na-
tomiasz przeważnie niskopodłogowe autobusy wy-
puszcza też gliwicki PKM na linii **259/1, 259/3** (w dni
robocze) oraz **259/1** (w dni wolne), większość kursów
linii **676 i 677** oraz przeważnie w dni wolne na **186/2**.

Rozmaitości

AT 21.02. upłynął pod znakiem różnego rodzaju
protestów organizowanych przez NSZZ „Solidarność”.
Niestety, ucierpiała komunikacja miejska i kolejowa.
Związkowcy blokowali między innymi tramwaje na ka-
towski Rondzie oraz autobusy odjeżdżające z ul.
Piotra Skargi. Blokady objęły również wiele nawa-
gicznych skrzyżowań (m.in. w Katowicach, Rudzie
Śląskiej i Bytomiu). Opóźnienia autobusów sięgały kil-
kudziesięciu minut.

T Widać już pierwsze efekty przekształcenia Przed-
siębiorstwa Komunikacji Tramwajowej w Katowicach
w Tramwaje Śląskie SA – z wagonów znika nazwa
PKT. Na razie dotyczy to niewielkiej liczby – choćby
bytomskich 709+710 – ale to pierwszy sygnał, że logo
niebawem się zmieni.

**Jakub Jackiewicz, Maciej Łoś, Bartosz Mazur,
Andrzej Soczówka**

Grudziądz

Linie

AT 17.02. MZK Grudziądz zmienił trasy i rozkłady
jazdy tramwajów oraz autobusów. Linia **2** uzyskała
nowe godziny odjazdów dla części kursów. **Trójka**
jeździ teraz nową trasą: Lotnicza – Parkowa – Kustro-
nia – Nauczycielska – Hallera – Dworcowa – Królów-

ska – Rapackiego – aleja 23 Stycznia – Sienkiewicza
– Sikorskiego – Wybickiego – Legionów – Paderew-
skiego – Dębowa (Kłódka). Zmianę godzin odjazdu i
nową trasę wprowadzono dla linii **4**: Rządź – Strze-
miecin – Kalinkowa – Bydgoska – Chełmińska –
Włodka – Dworcowa – Królewska – Rapackiego – ale-
ja 23 Stycznia – Sienkiewicza – Sikorskiego – Mikołaja
z Ryńska – Waryńskiego – Graniczna – Kurpiowska
– Wielkie Tarpo – Wielkie Lniska. **16-tce** skrócono
trasę i teraz w dni wolne kursuje z Parsk do alei 23
Stycznia; dla dni roboczych obowiązuje stara trasa.
Niemiał informację MZK przygotowało stałym pasaże-
rom **17-tki** – linię zawieszono, za to miłośnicy linii **18**
mają teraz do dyspozycji większą ilość kursów i dłuż-
szą trasę przez Dworzec PKP i os. Letnisko. Kursy li-
nii inwalidzkiej **I** zostały włączone do **19-tki** i teraz twor-
zą z nią jedną linię. Linia **20** otrzymała nowy rozkład
jazdy oraz korektę trasy przejazdu: Rządź – Kraszew-
skiego – Chełmińska – Włodka – Dworcowa – Kró-
lewska – Rapackiego – aleja 23 Stycznia – Sienkiewi-
cza – Sikorskiego – Piłsudskiego – Łyskowskiego –
Waryńskiego – Graniczna – Wielkie Lniska. Nie
wszystkim wiadomo, że wprowadzenie zmian plano-
wano już w październiku 2002 roku, jednakże protesty
mieszkańców skutecznie odwlekły podjęcie decyzji.

Marcin Smoliński

Katowice

Magazyn 995

12.02. Około godziny 6:30 na skrzyżowaniu ulic
Słowackiego i 3 Maja w centrum Katowic zderzyły się
105Na-786 (linii **13**) z autosanem H9-21 (prywatny
przewoźnik na trasie Jaworzno-Katowice). Kierowca
autobusu zignorował znak stop i wjechał prosto pod
nadjeżdżający tramwaj. Nieuwaga kosztowała zdro-
wie cztery osoby – ranne trafiły do szpitala. Wagon
tramwajowy ma lekko pokiereszowany przód, wkrótce
wróci do służby, natomiast autobus nadaje się do ka-
sacji.

19.02. O 21:00 na skrzyżowaniu ulic Warszawskiej i
Francuskiej (również w centrum) zderzyły się 102Na-
241 (linii **14**) z autobusem linii **10** (prawdopodobnie
jelcz 120MM/1-086). Motorniczy tramwaju i kierowca
autobusu zgodnie twierdzą, że mieli zielone światło.
Lekko rannych zostało czterech pasażerów autobusu.
Śledztwo wykaże, kto kogo robi w konia.

20.02. W godzinach 6:20-8:24 zablokowany był
przejazd dla tramwajów linii **7, 14, 15, 23 i 40** w rejonie
Akademii Ekonomicznej w Katowicach. Na torowisku
znalazło się aż 10 samochodów, które wpadły w po-
ślizg. 2 osoby zostały ranne.

Jakub Jackiewicz

Kielce

Tabor

A W środę 11.02. pojawił się w Kielcach testowy
model autobusu marki Mercedes Connecto. Autobus
przywędrował wprost z Zakopanego, gdzie w tamtej-
szym PKS-ie jeździł przez dwa tygodnie. W Kielcach
spędzi tyle samo czasu: przez pierwszy tydzień żółty
mercedes stacjonował w zajezdni przy ul. Jagielloń-
skiej, teraz zaś pracuje dla zajezdni na Pakoszu. Au-
tobus próbuje więc swych sił na liniach obsługiwanych

przez obydwie zajezdnie. Pierwszego dnia connecto pojawił się na linii 35, jednej z najbardziej uczęszczanych, a pasażerowie z zainteresowaniem spoglądali na pojazd. Testy w Kielcach, a wcześniej w Katowicach i Zakopanem są realizacją aktywnej promocji w Polsce Mercedesa przez EvoBus.

Michał Musiał

Kraków

Tabor

T Wagon 366 uszkodzony jesienią zeszłego roku w wypadku na alei Jana Pawła II powrócił już na trasę. Podczas naprawy przeprowadzonej przez Stację Obsługi i Remontów Taboru MPK Kraków zrekonstruowana została kabina motorniczego. Tramwaj kursuje na razie jako solówka. Pozostaje mieć nadzieję, że powróci do składu ze swoim dawnym kolegą numer 367.

T Sprostowanie. W 1 (26) numerze „Przystanku” podaliśmy, że skład T4+B4, który pozostanie jako szkoleniowy, ma numery 1501+1515. W rzeczywistości jest on oznaczony jako 1502+1503. Wszystkich zainteresowanych redakcja serdecznie przeprosza.

Linie

A Przyszło nam także sprostować umieszczone w poprzednim numerze „Przystanku” rewelacje dotyczące linii 177/477. Na przekór błędnym informacjom stwierdzić należy, że pozostały liniami okrężnymi. Do przystanku Kuźnica Kołtątajowskiej I nie wracają – jak podano – tą samą trasą. Poza dodaniem pseudokońcówki w środku trasy nic się w kursowaniu 177/477 nie zmieniło. Wprowadzonych w błąd autor notatki uprzejmie przeprosza.

Magazyn 995

12.02. Około godziny 16:00 na rondzie Kocmyrzowskim autobus linii 142 (jelcz 120M-BF267) niespodziewanie przydzwoił w opła asrę. Autobus ma rozbity przód, zderzak oraz pękniętą podłogę w kabinie kierowcy. Najsmutniejsze jednak to, że ośmiu pasażerów zostało rannych.

Michał Kamiński

Krańnik

Linie

A Według najświeższych informacji autobusy MPK już nie kursują! Zastąpiły je prywatne mikrobusy dotowane przez miasto. Dla mieszkańców Krańnika sytuacja nie uległa wielkiej zmianie, ponieważ mikrobusy liczebnością przeważały nad autobusami MPK i większość osób właśnie z mikrobusów korzystała. Ostateczna decyzja co do losów autobusów MPK jeszcze nie zapadła, być może zostaną włączone do przedsiębiorstwa wodociągów.

Rafał Tarnawski

Lublin

Tabor

Tr Nowy szkoleniowiec. Remontowany od około 4 miesięcy wóz 1223 wciąż nie pojawia się na mieście. W zastępstwie z pomocą młodym mistrzom kierownicy trolejbusowej przyszedł wóz 754. Niestety jest to – czy może był – jeden z najszybszych pojazdów w Lublinie i – nie ma co ukrywać – lokalni miłośnicy byli z nim związani wyjątkowo mocno... Pozostaje nam mieć nadzieję, że jednak wóz wróci do ruchu liniowego, choć jeszcze na parę miesięcy. To wielka niewiedza, bo pojazd jest już lekko rozklekotany, co może być przyczynkiem do kasacji...

Linie

A Władze miasta początkowo po prostu ignorowały krytyczne głosy mieszkańców kilku peryferyjnych dzielnic miasta, którzy stracili połączenie z centrum

poprzez likwidację „starych” linii 76 i 77. Interwencja radnych zmusiła władze do podjęcia wiążących decyzji – zapowiedziano niewielką korektę linii 16. Cóż z tego, skoro brak innych konkretnych pomysłów na zmianę obecnej sytuacji!

Tr Jak by tu opisać to, co w prostych słowach zarzwać można następująco: bajzel w obsadach? Otóż od początku lutego pani planistce w pracy pomaga komputer. Koniec nieformalnego przypisania kierowców wraz z pojazdami do konkretnej linii. Prowadzący dostają teraz wydruk komputerowy z osobnym przydziałem na każdy dzień. Łatwo o pomyłkę, gdy przyzwyczajony do stale pojawiających się na danej linii wozów pasażer zapyta się na reklamę i... wsiaździe do wozu nie tej linii! I jak tu unikać paradoksów, gdy porządek czyni bałagan?

Magazyn 995

15.02. W przedpołudnie na linii 155 – trolejbusowej przecież – jeździły autobusy. Przyczyną zamieszania było drzewo na ul. Gospodarczej, które zakończyło właśnie życie. Jednak po południu, gdy służby miejskie uporały się z intruzem, na trasę znów wyruszyły trolejbusy. Tylko kilka godzin, a jak za nimi musieli stęsknić się pasażerowie!

Rozmaitości

A I zwykły pasażer nie mógł przeoczyć eleganckiego widoku części kierowców, którzy – jak zaobserwował zwiadowca „Przystanku” – zaczęli przywdziewać firmowe koszulki, swetry i krawaty. Tylko pogratulować sztywności!

Rafał Tarnawski, Maciej Zyśko

Łódź

Tabor

T Lilpop III o numerze 158 po dwóipółletnim parkowaniu na odcyętm torze przy Tramwajowej (zmusiła go do tego beztroška decyzja poprzedniego zarządu MPK), na wniosek Klubu Miłośników Starych Tramwajów, został przetransportowany 19.02. do Zakładu Remontu Taboru. Tam – jak to określono – zostanie odświeżony i doprowadzony do stanu umożliwiającego uruchomienie. Czy odświeżenie wystarczy, należy wątpić, gdyż podczas plenerowej ekspozycji wagonu, zaczął przeciekać dach i obecnie uszkodzona jest stolarka.

Linie

A Od 01.02 korekcie poddano trasę linii 56 w kierunku Arturówka. Tak jak dotąd wykonuje ona podjazd pod Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego na Smutnej, ale powraca stamtąd już nie wprost Smutną do Strykowskiej, tylko po własnych śladach, czyli ulicami Smutną – Doły – Telefoniczną i dalej Strykowską. Na rzeczonym odcinku uruchomiono przystanki Doły 39 i Doły 1, a czas przejazdu w kierunku Arturówka wzrósł do 30 minut.

Rozmaitości

A 5 lutego gościem na comiesięcznym zebraniu Klubu Miłośników Starych Tramwajów był nowy prezes MPK Paweł Dziwisz. Wśród wielu ciepłych słów skierowanych do miłośników znalazły się między innymi obietnice remontu wspomnianego Lilpopa III, umożliwienia organizacji przejazdów czynnym taborem zabytkowym (ze względu na brak dopuszczenia do ruchu przedsiębiorstwa takie są bardzo utrudnione), zachowania jako historycznych jednego jelcza M11 i najstarszej osiemsetpiątki oraz wszelkiej pomocy przy ewentualnym transporcie „nowych” zabytków do Łodzi.

A W Łodzi pojawiają się nowe wiaty przystankowe. Pierwsza stanęła 18.02. na przystanku tramwajowym Piotrkowska/Tymienieckiego w kierunku północnym, a w ciągu kilku następnych dni kolejna ma się pojawić

na krańcówce Plac Wolności. Wiat ma być docelowo 50. Z własnego oglądu: wprawdzie ładne, aczkolwiek „wiatrem podszyte”, a poza tym: gdzie ławeczka, gdzie kosz na śmieci?

A Ciekawe praktyki nowego prezesa MPK Pawła Dziwisha. Ponieważ przeprowadzona przez Wydział Dróg i Transportu Miejskiego Urzędu Miasta Łodzi wśród pasażerów ankieta wykazała, że Łódź posiada największy w Polsce odsetek uprawnionych do darmowych przejazdów, prezes postanowił przeprowadzić własną ankietę wśród macierzystej załogi. Bezpośrednim powodem tego kroku jest fakt korzystania z „darmówek” przez członków rodzin pracowników MPK, choć uprawnienia te wygasły przed 7 laty. Nie byłoby sprawy, gdyby nie to, że w ankiecie należy podać... numer ewidencyjny pracownika i liczbę lat pracujących w MPK, co czyni ją imienną. Prezes zarzeka się, iż powyższe dane są mu potrzebne wyłącznie do uwiarygodnienia ankiety, jednak pracownicy MPK są oburzeni i czują się inwigilowani przez zarząd firmy.

Sławomir Zamuszek, Wojciech Źródłak

Olkusz

Rozmaitości

A Na czas robót drogowych zmieniono lokalizację przystanku autobusowego Olkusz E-4 w kierunku jazdy z Olkusza. Niestety, brak sensownego dojścia do nowego stanowiska zmusza pasażerów do korzystania z jezdni. Niech żyje pomysłowość!

Bartosz Mazur

Opole

Linie

A Od 10.02. do odwołania zawieszono kursowanie linii H. O jej utworzeniu informowaliśmy w numerze 17 „Przystanku”. Powodem zawieszenia okazała się mizerna frekwencja. H przeżyła zatem ledwie 5 miesięcy – o 5 za długo!

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
401	żółte	UPC/HBO	-
405	białe	Marley	-
412	Merkus	miejskie	-

Marek Drewniak

Oświęcim

Rozmaitości

A Od 01.01. kontrolę biletów w pojazdach komunikacji miejskiej po wygranej przetargu przejęła spółka Vector z Tych. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie fakt, że kontrolerzy pojawili się w autobusach dopiero w pierwszych dniach lutego. Pracowitość godna sowing zapłaty!

Krzysztof Łaczak

Poznań

Tabor

A Od 01.03. zmieni się nieco obsługa taborowa niektórych linii autobusowych:

- na 72 nie zobaczymy już neoplanów N4020 – zastąpią je N4016 i M11;
- na 81 w soboty i święta jeździć będą IK280;
- 92 i 99 w soboty i święta obsługiwane będą przez N4020;
- 96 w dni robocze zostanie wzmocniona dodatkowym wozem szczytowym – pszczołką.

T Jakoś wcześniej nam umknął ten drobiazg. W grudniu wóz GT8-663 wzbogacił się o nowy przedko-

ściomierz i czarną skrzynkę. Jest to nowoczesne urządzenie z wyświetlaczem ciekłokrystalicznym wskazującym przebieg, takie samo jak w najnowszych 105Na po NG.

T Od dobrego miesiąca próbne jazdy odbywa zestaw 244+243, w którym zamontowano pikselowe wyświetlacze zintegrowane z komputerem pokładowym, takim samym jak w poznańskich autobusach – zawierającym rozkłady jazdy, informację przystankową, itp. Niebawem skład powinien pojawić się w ruchu liniowym.

Linie

AT Od 15 marca na okres około 10 tygodni zamknięte zostanie torowisko tramwajowe w ul. Starołękiej. Prace prowadzone będą w godzinach 6:00–18:00 tak, aby umożliwić wyjazdy i zjazdy do zajezdni Forteczarskim bimbom. W wyniku zamknięcia czekają nas następujące zmiany:

- **4** pojedzie z Połabskiej po trasie do Kórnickiej, po czym skręci w lewo i przez GTR oraz Zamenhofska wykona pętlę i wróci na Połabską (należy tu dodać, że będą to chyba ostatnie jazdy liniowych stodwojek po GTR-ze);
- **5** z Górczyna po trasie dojeżdżie do ronda Starołęka, po czym przez Zamenhofska wróci do ronda Rataje, gdzie włączy się na stałą trasę w kierunku Górczyna;
- **12** z os. Sobieskiego po trasie dojeżdżie do ronda Starołęka, po czym przez GTR wróci do ronda Rataje, gdzie włączy się na stałą trasę w kierunku os. Sobieskiego;
- **13** z Junikowa po trasie dojeżdżie do ronda Starołęka, po czym podobnie jak **12** przez GTR wróci do ronda Rataje, gdzie włączy się na stałą trasę w kierunku Junikowa.

Na zamkniętym odcinku ul. Starołękiej jeździć będą autobusy **Za tramwaj**. Ich trasa prowadzi będzie za Starołęki ul. Forteczna, Obodrzycka, rondem Żegrze, Hetmańska, rondem Starołęka, Starołęka do Starołęki. Ale największą gratką dla miłośników komunikacji w czasie trwania remontu będą z pewnością trzy weekendy, podczas których zajezdnia Forteczna zostanie odcięta od reszty świata. Pierwszy z nich to 15/16 marca. Wtedy to obsługę linii **1, 4, 12 i 13** przejmą Wydziały S1 Głogowska i S2 Madalińskiego. Ogromną atrakcją będzie widok wagonów GT6/8 na linii **13!**

T W kwestii Ratajskiego Szybkiego Tramwaju. Trwa spór miasta z panem Dariuszem Bąkowskim, siedzącym w tym samym Fredrowski Cześnik na działeczce wewnątrz obrysu kompleksu handlowego Kupiec Poznański, trudniącym się „produkcją” kurczaków z różną, jak i z samym Kupcem. Pan Bąkowski żąda zakazu rozpoczęcia prac przy budowie nowej trasy tramwajowej, Kupiec zaś nie jest usatysfakcjonowany miejskim projektem zakazu ruchu samochodów na

odcinku ul. Podgórnego, przy wyjeździe z parkingu dla klientów.

Magazyn 995

10.02. Krótko po godzinie 16 na rondzie Starołęka zapaliła się instalacja elektryczna pod pierwszym wózkiem pierwszego wozu składu 230+229 (**5/3**). Wezwano straż pożarną i ZSR. Wstrzymanie trwało 12 minut.

10.02. Dwie godziny później na estakadzie PST (nad ul. Poznańską) miał miejsce kolejny pożar tramwaju. Tym razem w podążającej na Budziszyską **15/1** (skład 176+175) zapaliła się pierwsza grupa silników. Walka z ogniem zajęła motorniczemu (który zniszczył sobie przy okazji ubranie służbowe) i pracownikom pogotowia technicznego 20 minut. W ostatniej fazie akcji pomogli też strażacy. Na S1 tramwaj został zepchnięty przez **16/8** (skład 94+93).

11.02. Po południu wystąpił 8-minutowy zanik napięcia na ul. Grunwaldzkiej i rondzie Przybyszewskiego.

11.02. Wieczorem motorniczy, po wyjściu z podstawionego na przystanek odjazdowy pętli Ogrody tramwaju linii **1** (skład 252+251), zobaczył, że jeden z dwóch młodych pasażerów drugiego wagonu wybił szybę. Motorkowy wraz z innym pasażerem ujęli go i doprowadzili do PNR. Tam sprawcą zajęła się policja i... pogotowie ratunkowe, bowiem poharatował się przy okazji rękę. Aż się prosi, by napisać: dobrze mu tak! W każdym razie tramwaj po 45 minutach zjechał do zajezdni, zaś wandal trafił do Izby Wyttrzeźwień.

12.02. Nie ma to jak złośliwość martwych przedmiotów. W jeliczyle 1477 (**67/4**) uszkodziło się sprzęgło. I nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego, gdyby nie fakt, że zepsuty autobus zablokował tramwajom zjazd z ronda Śródką w kierunku Jana Pawła II. Na szczęście po 13 minutach zjawili się pogotowie techniczne, które odholowało busa.

12.02. W godzinach 18:54–19:57 nieprzejezdne dla tramwajów było skrzyżowanie ulic 28 Czerwca/Hetmańska. A wszystko za sprawą upalonego drutu jezdni sieci i wyrwanego izolatora. Około 15 składów zostało unieruchomionych, resztę kierowano objazdami. Na trasy Głogowska/Hetmańska – rondo Starołęka i Dębica – Górną Wilda/Wierzbicę wyjechały zatramwaje. Po zakończeniu naprawy, jeszcze przez dalsze 20 minut, występowały utrudnienia w ruchu.

13.02. Po południu na przejściu dla pieszych na ul. Zamenhofska jadący na Starołękę dwuskład 274+269 (**13/2**) potrącił dziewczynę, wciągając ją pod przednią listwę ochronną. Pogotowie ratunkowe przewiozło ją do szpitala. Ruch tramwajowy wznowiono po prawie pół godzinie. Do tego czasu 11 składów utknęło w zablokowaniu.

13.02. O godzinie 18:22 doszło do poważnej kolizji typu wóz-wóz na skrzyżowaniu 28 Czerwca i Pamiętkowej. Jadąca z Dębca z szybkością około 25–30 km/h **9/6** (GT6-611) zaczęła skręcać na przełożonej w kierunku zajezdni zwrotnicy. W tym samym czasie w drugą stronę jechała **10/6** (238+237). Helmut uderzył w wagon 238 tuż za przednim skosem, a następnie poobił się o burtę reszty dwuskładu. Na szczęście nikt nie został ranny, choć strach pomyśleć, co by się mogło stać, gdyby **dziesiątka** nadjechała kilka sekund później... Ostatecznie w 238 wykołowała się druga os pierwszego wózka i uszkodził pantograf (nie wspominając o licznych przytarcach na boku). Uszkodzeniu uległ także wieszak sieci trakcyjnej podtrzymujący drut jezdny. W 611 wykołowała się cały pierwszy wózek i druga os ostatniego; podrapał się też cały lewy bok. Stożki samodzielnie wjechały w tory i po przełączeniach zjechały na S1. Helmutowi musiał pomóc Krupp.

W celu naprawy sieci prąd wyłączono w godzinach 18:44–19:08, jednak wstrzymanie ruchu trwało do godziny 19:20. Linie **2, 9 i 10** kierowano objazdami, a na odcinku Dębica – Wierzbicę/Górną Wilda uruchomiono komunikację zastępczą.

14.02. W walentynkowy wieczór pewien pieszy odbił się od prawego boku drugiego wozu **15/2** (264+263) ruszającej z przystanku Ostroroga w kierunku Budziszyskiej. Pogotowie przewiozło go do szpitala, a tramwaj podjął dalszy kurs.

17.02. Skręcający w lewo z ul. Bukowskiej w Perzycą MAN nr 1021, obsługujący **59/1**, uderzył w jadącego z przeciwnego kierunku fiata siennę. Pogotowie ratunkowe musiało przewieźć do szpitala 2 osoby z samochodu. W busie popekało podszycie oraz zderzak, auto zaś nadawało się wyłącznie na złom.

17.02. W południe na skrzyżowaniu al. Wielkopolskiej i Nad Wierzbakiem doszło do zderzenia GT6-612 (**9/7**) z suzuki marutti. Tramwaj opuszczający z niewielką prędkością rzucone skrzyżowanie od strony ul. Małopolskiej wbił się w lewy bok pojazdu, rozpruwając go. Rany odniosła podróżująca nim kobieta. Helmut z uszkodzonym ślepiem i lekko wgniecionym przodem po 40 minutach ewakuował się do zajezdni.

20.02. Rekord świata w długości jazdy samochodem po torowisku tramwajowym chyba próbował ustanowić kierowca hondy accord. Późnym wieczorem na śliskiej nawierzchni mostu Mieszka I wpadł w poślizg, a następnie na torowisko, którym przejechał 123 m. 5 tramwajów zostało więc zablokowanych aż na 80 minut.

21.02. O godzinie 4:52 na skrzyżowaniu ulic Fredry i Niepodległości renault laguna jadące od strony ulicy Libelta w sposób nagły utraciło prędkość na lewym boku (w okolicach drugiego wózka) helmuta nr 657, który jako **N21/1** wykonywał kurs do Gwarnej. O ile w bimbie pogięły się tylko trochę blachy, o tyle auto pozbyło się całego przodu z przednią szybą włącznie. Przerwa w ruchu w obie strony trwała 11 minut.

Rozmaitości

11.02. przed Dworcem Głównym PKP zaktualizowano billboard ze schematem linii MPK. To doniosłe wydarzenie miało miejsce po około półtorarocznej ekspozycji schematu obrazującego nieistniejące połączenia. Jednak na schemacie nie uwzględniono najnowszych zmian: nowoutworzonej linii **98** i przesunięcia przystanku Instytut Fizyki. Na tym przykładzie wiadać, że przy szczyptych środkach na informację pasażerską lepiej byłoby zainwestować w bardziej interaktywny sposób informowania klientów MPK, przykładowo ekran wyświetlający aktualny schemat linii komunikacyjnych.

A Kilku naszych klubowiczów odwiedziło Zakład Naprawy Autobusów w Biskupicach. Dzięki uprzejmości ZNA, na miejscu dane im było stwierdzić co następuje: IK280-1175 znajduje się w końcowym stadium NG, eks-emppekowski zemun 1580 służy jako pogotowie techniczne i ciągnik, a zemun eks-1574 gnije smętnie... lub czeka na lepsze czasy.

A Pewnego wieczoru pewien jelec prowadzony przez pewnego kierowcę na linii **60** – zamiast pojechać nową trasą, to jest skręcić w ulicę Kosowską – pojechał prosto ul. Zakopiańską. Dzięki wrzaski z przedziału pasażerskiego uświadomiły o pomyłce kierowcę, który przy aktywnej pomocy pewnego wesołego pasażera postanowił wycofać autobus na prawidłową trasę. Wrzucenie wstecznego w M11 nie było sprawą łatwą, tak że powrót na trasę zajął około trzech minut.

Z pamiętnika lakiernika

R E K L A M A

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

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

W sklepie „Pantera” otrzymacie bezpłatnie **Przystanek**.

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1090	barwy MPK	Panorama Firm	-
1525	barwy MPK	barwy MPK	po NG
1538	Ceresit	barwy MPK	po NG
tramwaje			
172+171	Manti	barwy MPK	-
200+199	barwy MPK	Panorama Firm	-
304+305	Valdi	barwy MPK	po NG
310+311	Claudia/Naj	Panorama Firm	-
312+313	IMT	barwy MPK	-
672	barwy MPK	Americanos	-
673	barwy MPK	LEVIS	-
679	barwy MPK	Mustang	-

Adam Białas, Karol Cieśla, Krzysztof Dostatni,
Adam Konieczka, Łukasz Nowicki, Marek Prętki,
Maciej Rudzki

Słupsk

Linie

A Błędu nie ustrzeżono się w redakcji notki informującej o zawieszeniu od 03.02. linii autobusowej nr 3. Podano nieprawdziwie, że kursowała po trasie Siemianowice – Słupsk. Faktycznie łączyła jednak ze Słupskiem miejscowość Siemianice. Za zmianę nazwy Czytelników „Przystanku” pokornie przepraszamy.

Redakcja

Szczecin

Tabor

T W poprzednich numerach informowaliśmy Czytelników o postępach prac przy wycinaniu tramwajów. Egzekucje odbywały się w zajezdni Pogodno. Zajezdnia Niemierzyn nie chciała być gorsza i też na swoim terenie dokonała kasacji. Jeszcze w grudniu 2002 r. definitywnie pocięto wagon 105N-1040” ex-600, ex-672, a w styczniu gołęciński GT6-916.

T Po remoncie i niewielkiej modernizacji wyjechały wagony 105N 705+643. Takie zestawienie jest ciekawostką, gdyż do grudnia 2001 roku 705 jeździł jako drugi w składzie z wagonem 710 (rozbitym w kolizji z dźwigiem). Wagon 643 był natomiast najstarszą stopiątką, która nie przeszła jeszcze większej modernizacji i jako ostatnia posiadała oryginalne drzwiczki do kabiny motorniczego, tak zwaną kowbojkę. Po modernizacji wagony dorobiły się przetwornic statycznych, nowych gniazd sterowania wielokrotnego (z przodu wagonu 705 i z tyłu 643 gniazda zlikwidowano), pełnych kabin motorniczego, nowszych kaset na numer linii oraz złotych poręczy.

T Mocno już zaniedbany ostatnimi czasy skład 105Np 1035+1036 wrócił ze swojego pierwszego remontu w Centralnych Warsztatach. Więcej informacji na razie nie mamy, bo prawie natychmiast powrócił do CW na reklamację.

T Rozdzielono skład 105N 656+695. Na razie tylko 656 kursuje solo.

Linie

A 24.02. ruszyła nowa linia pospieszna **G**, kursująca z placu Rodła przez aleję Wyzwolenia, aleję Niepodległości, ulice Wyszyńskiego, Energetyków, Gdańską, most Pionierów, ul. Hangarową, Leszczyńską, Batalionów Chłopskich, Gryfińską, Struga, Zwierzyniecką, Szosę Stargardzką, Żuka, Sokołowską do Zdunowa. Przystankiem końcowym jest

Zdunowo Dworzec, inaczej niż w przypadku linii **73**, która ma postój na przystanku Zdunowo Szpital. Linia kursuje tylko w godzinach szczytu w dni powszednie z częstotliwością około 40 minut; będzie testowana do 18.06. Czas przejazdu w jedną stronę wynosi 35 minut. Dla porównania najkrótszy teoretyczny czas przejazdu trasy pl. Rodła – Zdunowo przy wykorzystaniu linii pospiesznej z pl. Rodła i linii **62** wynosi 38 minut, a przy wykorzystaniu linii **2, 7/8 i 73** – 44 minuty. Na linię **G** po jednym autobusie wysyłają SPA Dąbie i SPA Klonowica.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
506	De Longhi	barwy zakł.	-

Jacek Kalicki, Olaf Skrzymowski

Toruń

Tabor

T Z niewiadomych przyczyn wagon 231, drugi wóz ze składu 230+231, jeździ solo. Czyżby samotnicze wyprawy tegoż miały oznaczać awarię kolegi?

T Pewne jest natomiast, że po remoncie jeździ już skład 805Na+805NaD 262+263.

Rozmaitości

T Szkolenia motorniczych ciąg dalszy. Rozpoczął się kolejny kurs przygotowawczy. Do praktycznej nauki służą dwa składy liniowych wozów: 241+242 (reklama Netto) i 328+329 (w kolorze czerwonym).

Piotr Tomasik

Warszawa

Tabor

A W nocy z 07 na 08.02. na nocnej linii **604** hasał mimo zakazu IK280.37A nr 5254 w historycznym malowaniu! Uspokajamy jednak, że jeździł nim na swoją wyraźną prośbę prezes KMKM-u.

A W dniu 12.02. midi-MAN nr 1302 wyjechał na **1/170**. Pojechał na podmiangę za IK260 nr 1609, który to wcześniej podmienił inną brygadę niskopodłogową. Za to w dniach 14.02. i 16.02. krótki MAN-ik gościł na linii **133**, a w dniach 23.02. i 24.02. na **134**.

T Zajezdnia R-3 Mokotów kontynuuje prace związane z doprowadzeniem do stanu używalności elektryki wagonu 102Na-42 rodem z Poznania. Już wkrótce wszystko powinno być gotowe. W dniu 24.02. wagon 42 został objechany. Trzeba jednak dokonać kilku poprawek.

T W poprzednim numerze informowaliśmy, że na linii **26** w dniu 06.02. pojawił się skład 105Nm 1470+1469 (zazwyczaj ta żoliborska brygada linii obsługiwana jest taborem typu 13N, czyli raczej niespotykanym dla linii **26**). W dniu 10.02. ww. „bocian” pojawił się tam ponownie i od tego momentu praktycznie cały czas jeździ już na tej brygadzie. Spowodowane jest to tym, że ma go „na stałe” jeden z motorniczych zajezdni R-4. Przypomnijmy, że wcześniej przez wiele tygodni skład 1470+1469 kursował na jednej z brygad linii **29**.

T Informowaliśmy niedawno, że zmodernizowany żoliborski skład 13N 821+818 pojawił się na linii **17**. Od dnia 10.02. „zaba” w rannej zmianie **A** kursuje na **017/33**, a w popołudniowej zmianie **B** na **015/17**.

T W dniu 10.02. na podmiangę stopiątki na linii **23** przed godziną 17:00 wyjechał trzynastkowy skład 805+638 w barwach zakładowych. Dzień później na te same linii (brygada **5**) od rana jeździł 13N 671+667 (także w malowaniu miejskim) prowadzony przez motorowego z KMKM-u. Za to w dniu 24.02. zakład R-4 na brygadę pierwszą linii **23** wysłał skład 13N

783+727 (oczywiście w barwach miejskich). Ponownie jeździł nim też nasz klubowy kolega, który trzynastki bardzo lubi.

T Warsztaty T-3 wzięły się za Naprawę Sporadyczną technicznej berlinki nr 2407 (zresztą swojej własności – jest przydzielona właśnie do T-3) poważnie rozbitej w zderzeniu z wagonem 13N-834. Roboczy wagon **K** będzie robiony w „wolnych chwilach”. Obecnie wóz ma już nowe poszycie przedniego pomostu.

T Na remontówkę zakładu R-4 wciągnięto ostatnio wagon 13N-458, poważnie rozbitą w zderzeniu wóz pod koniec stycznia. Będzie on tam „przygotowywany” do wymiany przodu, która to nastąpi w marcu podczas planowego remontu NG.

T Węski z T-2: na Obozowej w dniu 10.02. nacinały był kassung 105Nb-1382. Kilka dni później wagon przestał fizycznie istnieć. Do pocięcia został już więc tylko 13N-777, który stojąc głęboko między halami i tak o kilka miesięcy przedłużył swój przesadzony już żywot.

T Fachmani z warsztatów T-3 debatują obecnie nad mokotowską stopiątką nr 1172 (rozbitą w wypadku z IK280-2726 dnia 16.06.2002 r.), która rozebrana jest do gołej konstrukcji. Jest w oplakany stanie (gorszym niż się spodziewano). Obecnie nic się przy niej nie dzieje.

T Wagon 13N-815 obecnie jest w remoncie. Dalej posiada otwory w dachu, więc nie grozi mu likwidacja kłap. W swoim czasie kierownik Zakładu Naprawy Tramwajów osobiście zakazał likwidacji choćby jednej zachowanej jeszcze kłapy w wagonach 13N. Tak więc liczne już kłapy w trzynastkach na szczęście ocalały!

T Wolskie tyrostory dalej mają zmieniane gniazda sterowania wielokrotnego. Nowe prostokątne złącze typu Aviatech od 13.02. ma skład 105N2k 2038+2039. Obecnie takowe posiadają już również składy 2040+2041 (od 14.02.) i 2042+2043 (od 18.02.), a zakładane są w 2044+2045, ponieważ R-1 montuje je w kolejnych składach sukcesywnie.

T Krótkie uzupełnienie informacji z poprzedniego „Przystanku” o modernizacji 2008+2009. Jako pierwszy w składzie będzie kursował wagon numer 2008 (czyli odwrotnie, niż było dotychczas). Obecnie trwa wykańczanie jego wnętrza. Wóz 2009 jest już praktycznie gotowy i w warsztatowej hali trwają jego jazdy próbne. Cały czas ustawiana jest w nim także skomplikowana elektronika. Ciekawostką jest fakt, że w obu wagonach zamontowano między innymi Mesity (czyli każdy z nich będzie mógł jeździć jako pierwszy i w razie potrzeby ciągnąć doczepki z Cegielskiego, które być może zostaną zakupione w bliżej nieokreślonej przyszłości) – dotychczas tego nie praktykowano.

Linie

A Zakończyły się konsultacje przeprowadzone przez ZTM na temat projektu zmian w układzie komunikacyjnym na terenie Ursynowa i Mokotowa. Przypomnijmy, że opiniowana propozycja zawierała korektę tras pięciu oraz likwidację dwóch linii autobusowych (szczegóły: „Przystanek” numer 28). Zaprezentowane wyniki pokazały, że największe poparcie uzyskało właśnie zlikwidowanie linii **306** (100% głosów za) i **312** (96%). Większość ankietowanych poparła m.in.:

- wydłużenie trasy linii **165** do pętli Metro Wilanowska (93% opinii pozytywnych);
- wydłużenie trasy linii **179** do krańca Metro Wilanowska (89% opinii pozytywnych);
- skierowanie linii **136** od Centrum Onkologii ulicami: Ciszewskiego – Kiedacza – Nugat – Gandhi – Piłkiewicza – Płaskowickiej do pętli Natolin Pln. (84% opinii pozytywnych).

Najmniejszym poparciem cieszyły się propozycje skie-

rowania jednokierunkowo linii **179** ulicami: Przy Bażantarni – Rosoła – Wąwozową – Stryjeńskich – Przy Bażantarni oraz skierowania linii **193** od ul. Wałbrzyskiej ulicami: Puławska – Dolina Służewiecką – aleja KEN – Jastrzębowskiego do krańca Ursynów Płn. (odpowiednio 36 i 24% głosów za).

Na podstawie uzyskanych wyników konsultacji oraz najczęstszej pojawiających się postulatów został przygotowany kolejny projekt zmian. Zakłada on (podkreśleniem wyróżniono propozycje korekt tras):

- zmianę trasy linii **136** według pierwszej wersji projektu lub według następującej: Dw. Zachodni – Aleje Jeruzolimskie – rondo Zesłańców Syberyjskich – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Banacha – Żwirki i Wigury – Sasanki – Marynarska – Postępu – Bokserska – Gotarda – Rzymowskiego – Dolina Służewiecka – aleja KEN – Surowieckiego – Romera – Herbsta – Pileckiego – Ciszewskiego – Dereniowa – Indiry Gandhi – Cynamonowa – Płaskowickiej – Natolin Płn.;
- korektę trasy linii **165** – wariant I: Natolin Płn. – Płaskowickiej – Cynamonowa – Indiry Gandhi – Dereniowa – Ciszewskiego – Roentgena – Płaskowickiej – Puławska – Poleczki – Wyczółki – Łączyny – nawrót na pętlę Wyczółki – Łączyny – Wyczółki – Poleczki – Wyczółki – Kłobucka – Bokserska – Gotarda – Rzymowskiego – aleja Wilanowska – Metro Wilanowska lub wariant II: Natolin Płn. – Płaskowickiej – Pileckiego – Indiry Gandhi – Nugat – Kiedacza – Ciszewskiego – Roentgena – Płaskowickiej – Puławska – Poleczki – Wyczółki – Łączyny – nawrót na pętlę Wyczółki – Łączyny – Wyczółki – Poleczki – Wyczółki – Kłobucka – Bokserska – Gotarda – Rzymowskiego – aleja Wilanowska – Metro Wilanowska;
- korektę trasy linii **179**: Metro Wilanowska – aleja Wilanowska – Puławska – Dolina Służewiecka – al. KEN – Surowieckiego – Romera – Herbsta – aleja KEN – Indiry Gandhi – Rosoła – Belgradzka – aleja KEN – Przy Bażantarni – Rosoła – Wąwozowa – os. Kabaty;
- korektę trasy linii **185**: Gwiazdzysta – Potocka – Mickiewicza – pl. Wilsona – Krasieńskiego – Wybrzeże Gdyni – Wybrzeże Gdańskie – Wybrzeże Kościuszkowskie – Wioślarska – Solec – Czerniakowska – Powsińska – Św. Bonifacego – aleja Sikorskiego – Dolina Służewiecka – Rosoła – Indiry Gandhi – Dereniowa – Płaskowickiej – Ursynów Zach.;
- skrócenie trasy linii **192**: pl. Hallera – Dąbrowszczaków – Inżynierska – Wileńska – Targowa – (powrót: Targowa – Ratuszowa – Dąbrowszczaków) – aleja Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – aleja Solidarności – Kapucyńska – Miodowa – (powrót: Miodowa – Senatorska – Nowy Przejazd – aleja Solidarności) – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat – Świętokrzyska – rondo ONZ – aleja Jana Pawła II – Chałubińskiego – aleja Niepodległości – Stefana Batorego – Św. Andrzeja Boboli – Wołoska – Rzymowskiego – Gotarda – Bokserska;
- korektę trasy linii **193**: Ursynów Płd. – aleja KEN – Ciszewskiego – Nowoursynowska – Wałbrzyska – aleja Lotników – Modzelewskiego – Orzycka – Gotarda – Bokserska;
- korektę trasy linii **195**: Huta – Kasprzowicza – Żeromskiego – Słowackiego – pl. Wilsona – Mickiewicza – pl. Inwalidów – Mickiewicza – Andersa – Słomińskiego – Bonifraterska – (Bonifraterska – Muranowska – Andersa) – pl. Krasieńskich – Miodowa – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat – rondo de Gaulle'a – Nowy Świat – pl. Trzech Krzyży – Aleje Ujazdowskie – pl. Na Rozdrożu – Aleje Ujazdow-

skie – Belwederska – Sobieskiego – aleja Sikorskiego – Dolina Służewiecka – Rosoła – Jastrzębowskiego – Bartoka – Surowieckiego – Romera – Herbsta – Pileckiego – Roentgena – Płaskowickiej – Natolin Płn.;

- likwidację linii **306** zgodnie z pierwszą wersją projektu;
- likwidację linii **312** zgodnie z pierwszą wersją projektu;
- korektę trasy linii **504**: Emilii Plater – Świętokrzyska – rondo ONZ – al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – aleja Niepodległości – Puławska – Dolina Służewiecka – aleja KEN – Bartoka – Jastrzębowskiego – Herbsta – Pileckiego – Ciszewskiego – Dereniowa – Belgradzka – aleja KEN – Przy Bażantarni – Stryjeńskich – Wąwozowa – aleja KEN – os. Kabaty;
- korektę trasy linii **505**: Dw. Centralny – jezdnia północna Dw. Centralnego – Emilii Plater – Aleje Jeruzolimskie – (powrót: Aleje Jeruzolimskie – aleja Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego – Dw. Centralny) – rondo Dmowskiego – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Waryńskiego – rondo Jazdy Polskiej – Waryńskiego – Puławska – Pileckiego – Ciszewskiego – Dereniowa – Stryjeńskich – Belgradzka – Rosoła – Wąwozowa – aleja KEN – os. Kabaty;
- korektę trasy linii **513** bez planowanego przekształcenia w linię zwykłą **114**: os. Kabaty – aleja KEN – Wąwozowa – Stryjeńskich – Belgradzka – Rosoła – Płaskowickiej – Cynamonowa – Ciszewskiego – Nowoursynowska – Dolina Służewiecka – aleja Sikorskiego – Sobieskiego – Belwederska – Aleje Ujazdowskie – pl. Na Rozdrożu – Aleje Ujazdowskie – pl. Trzech Krzyży – Książęca – Ludna – Solec – Dobra – Tamka – most Świętokrzyski – Sokola – Jagiellońska – Targowa – Zamoyńskiego – Lubelska – Dw. Wschodni (Lubelska).

W projekcie zmian umieszczono także proponowane częstotliwości kursowania wymienionych linii. O wyborze wariantów przebiegu tras linii **136** i **165** ma zdecydować Urząd Dzielnicy Ursynów. Z uwagi na ograniczenia budżetowe odstąpiono od realizacji bardzo często postulowanego przekształcenia linii przyspieszonej-okresowej **401** w stałą (czyli kursującą we wszystkie dni tygodnia). Nowy projekt, podobnie jak poprzedni, zostanie poddany szerokiej konsultacji (zarówno pasażerów, jak i urzędników Urzędu Dzielnicy Ursynów). Właśnie ze strony Urzędu Dzielnicy pojawiły się daleko idące wątpliwości, co do wiarygodności przeprowadzonych przez ZTM konsultacji. O dalszych losach proponowanych zmian będziemy informować w kolejnym numerze.

A Po zakończeniu prac kanalizacyjnych na ul. Hłaski, linie **157** (od rana 08.02.) i **606** (w nocy 07/08.02.) zaczęły ponownie jeździć swoimi podstawowymi trasami. Jednak linia **606** z powodu zamknięcia dla ruchu ul. Popoiełuszki w kierunku Chomiczówki, kursuje trasą objazdową wprowadzoną 20.01. – od skrzyżowania Popoiełuszki/Krasieńskiego ulicami Krasieńskiego – pl. Wilsona – Słowackiego – Gdańską i dalej bez zmian.

A Służby drogowe przywróciły przejezdność trasie Nadarzyn – Kosów, więc od dnia 08.02. od godziny 13:00 autobusy linii **703** znów kursują na całej trasie, czyli Warszawa Okęcie – Kosów.

A Podobnie jak niegdyś linia **703**, także **806-tka** w dniu 07.02. od godziny 6:30 została wycofana z zasnieżonego odcinka trasy: Warszawa (Rosochata – Wiechy) – Okrzeszyn – Kępa Okrzeska – Kępa Okrzeska-Cmentarz. Zawracała na skrzyżowaniu ulic Przyczółkowa/Rosochata (przystanek Rosochata). Informacja ta nie miała potwierdzenia w oficjalnych ko-

munikatach ZTM-u, choć umieszczono ją na przystankach.

A W związku z przywróceniem ruchu dwukierunkowego na ul. Estrady (na odcinku między ul. Akcent a ul. Arkuszową) od 13.02. na swoją stałą trasę powróciły autobusy linii **110**.

AT Kolejna awaria wodociągowa w przeciągu ostatnich tygodni poważnie zakłóciła ruch tramwajowy. Tym razem w dniu 14.02. tramwaje nie jeździły w ciągu ulic Młynarska – Obozowa na odcinku od skrzyżowania Wolska/Młynarska do pętli Koło. Podczas wyłączenia arterii z ruchu tramwaje linii **1, 12, 13, 20, 23** i **24** były kierowane na poniższe trasy zastępcze:

- linie **1** i **13** od alei Solidarności: Wolska – Połczyńska – Powstańców Śląskich – Górczewską do pętli os. Górczewska;
- linia **12** kursowała na dwóch trasach: aleja Zieleniecka – rondo Waszyngtona – aleja Poniatowskiego – most Poniatowskiego – wiadukt mostu Poniatowskiego – Aleje Jeruzolimskie – rondo de Gaulle'a – Aleje Jeruzolimskie – rondo Dmowskiego – Aleje Jeruzolimskie – pl. Zawiszy – Towarowa – rondo Daszyńskiego – Towarowa – aleja Solidarności – Wolska – Połczyńska – Powstańców Śląskich – Górczewska – os. Górczewska oraz Nowe Bemowo – Powstańców Śląskich – Radiowa – Dywizjonu 303 – Koło;
- linia **20** jeździła na dwóch trasach: Banacha – Grójecka – pl. Narutowicza – Grójecka – pl. Zawiszy – Towarowa – rondo Daszyńskiego – Towarowa – al. Solidarności – Wolska – Cm. Wolski oraz Boernerowo – Kaliskiego – Dywizjonu 303 – Koło;
- linie **23** i **24** od al. Solidarności – Wolską do pętli Cm. Wolski.

Na zmienionych trasach linii **1, 12** (wariant trasy aleja Zieleniecka – os. Górczewska), **13, 20** (wariant Banacha – Cm. Wolski) i **24** obowiązywały podstawowe rozkłady jazdy, natomiast dla linii **12** (wariant Nowe Bemowo – Koło), **20** (wariant Boernerowo – Koło) i **23** wprowadzono specjalne rozkłady. Tę ostatnią linię obsługiwały jedynie 4 brygady całodzienne i 3 szczytowe (zamiast odpowiednio 5 i 8), co spowodowało zmniejszenie częstotliwości jej kursowania w godzinach szczytu do 12 minut. „Odzyskane” w ten sposób brygady, zostały skierowane na trasy linii **12** (Nowe Bemowo – Koło; 4 – w tym jedna szczytowa) oraz **20** (Boernerowo – Koło; 2 brygady całodzienne). Pozwoliło to zapewnić częstotliwość kursowania **dwunastki** co 7 minut w godzinach szczytu i co 10 poza, a **dwudziestki** – co 20 minut praktycznie przez cały dzień. Przy okazji należy zwrócić uwagę na fakt, że składy kursujące z Koła na Nowe Bemowo i Boernerowo były przez czas usuwania awarii odcięte od sieci, a co za tym idzie i macierzystej zajezdni (R-1 Wola). Awaria wodociągów zdarzyła się jednak popołudniu 13.02., więc zakład R-1 zdążył wcześniej wysłać osiem składów (same tyrystory z wyświetlaczami) na pętlę Koło. I tak w dniu 14.02. na odciętej **20** kursowały składy 2060+2061 oraz 2066+2067, a na odciętej **12** 2056+2057, 2062+2063, 2064+2065 oraz 2068+2069. Na rezerwie w Nowym Bemowie stały natomiast 2058+2059 (wyjechał potem na szczytową **12**) oraz 2072+2073. Początkowo planowano, że R-1 wysłać na rezerwę 6 składów, jednak uznano, że wystarczy dwa mało awaryjne tyrystory. Stąd też same tego typu wagony zamiast truposzków serii 10xx. Atrakcją dla miłośników stało się także wykorzystywanie mijanki Groty na jednotorowej linii do Boernerowa, gdyż już od 1997 r. (czyli od otwarcia trasy na Nowe Bemowo) na całym odcinku jednotorowym rozkładowo porusza się tylko jeden skład. Na rzeczonyj mijance składy miały się co 20 minut, odpowiednio 18, 38 i 58 minut

po pełnej godzinie. Drugim niezaplanowanym akcentem była linia... 11, na której aż do mniej więcej południa woził się skład 2056+2057. Później NR kazał „wbic” na wyświetlacz normalną 12, choć w gruncie rzeczy tramwaje te mogłyby równie dobrze kursować bez żadnego numeru linii. Ponadto przed południem dograno też do tyristorowych komputerków napis „Zmiana trasy”, który to wyświetlany był także oprócz nazwy krańca, do którego dany skład właśnie zmierzał. Warto też dodać, że w ruchu liniowym używane były – z rzadka uczęszczane nawet przez wagony techniczne czy historyczne – skręt na pętlę Koło (od strony Boernerowa) i wyjazd z tejez w stronę Nowego Bemowa. Kolejnym godnym odnotowania faktem stały się wagony typu 13N linii 1 i 13 na odcinku Cm. Wolski – os. Górczewska. Normalnie na tym fragmencie warszawskiej sieci goszczą tylko stopiątki i stoszesnastki (nie licząc jednej żoliborskiej brygady linii 26, którą notabene ostatnio i tak obsługuje stopiątka). Oczywiście w czasie wyłączenia ruchu tramwajowego na trasie Okopowa – aleja Solidarności – Młynarska – (powrót: Młynarska – Leszno – Okopowa – aleja Solidarności – Okopowa) – Obozowa – Ciołka – Nowelska – ks. Janusza – Obozowa – Koło (powrót: bezpośrednio Obozową) kursowała zastępcza linia autobusowa Z, którą obsługiwało 9 wozów z zajezdni Chełmska i Redutowa. Pośród przegubowych ikarusów trafił się nawet jeden solaris.

Magazyn 995

12.02. O godzinie 11:34 na ul. Półczyńskiej (na wjeździe do zaplecza hipermarketu Geant) kierowca ciężarowego stara wjechał na przejazd przy czerwonym świetle. Po chwili przywalił w niego jadący w stronę Górczewskiej mokotowski skład 105Nf 1440+1439 linii 10. Zatrzymanie trwało 16 minut, na szczęście nikt nie został ranny. Po wypadku solidnie rozbitą skład ewakuował się do zajezdni.

12.02. Na skrzyżowaniu ulic Waszyngtona i Garibaldi (kierunek Gocławek) praski skład 105Na 1298+1297 linii 44 o godzinie 14:49 zderzył się z oplem, który nagle wjechał na torowisko. Zatrzymanie trwało do 15:00 i utknęło w nim kilka składów. Po kolizji tramwaj z rozbitym lewym przodem zjechał do R-2. Warto zauważyć, że wymieniony skład prowadził nasz klubowy kolega, świeżo upieczony motocyklista! W dodatku była to jego pierwsza samodzielna jazda bez patrona. Jednak wypadku z powodu głupoty kierowcy samochodu nie mógł uniknąć...

12.02. Tuż po godzinie 16:00 na Alejach Jerozolimskich (na skrzyżowaniu z Emilii Plater) kierowca fiata wymusił pierwszeństwo przejazdu i doprowadził do zderzenia z praskim składem 105Na 1314+1313 linii 9. Zatrzymanie trwało 12 minut. Uszkodzony skład ewakuował się wkrótce na R-2.

12.02. Sześć minut przed godziną 19:00 jadąca na Nowe Bemowo jedynka (żoliborski skład 13N 706+707) na skrzyżowaniu ulic Rembieleńskiej i Pobożńskiej przetarła osobowe renault, którego kierowca nie ustąpił pierwszeństwa. Zatrzymanie trwało 21 minut. Po tym czasie skład z dość znacznie pokiereszowanym przodem z lewej strony odjechał na R-4.

13.02. O godzinie 12:07 na rondzie Lubomirskiego (kierunek Górczewska) wolski skład 105Na 1068+1035 linii 26 „przybombił” w ciężarowego jelcza, który wymusił pierwszeństwo przejazdu. W wyniku wypadku zniszczony został przód wagonu 1068, połamał się też jego połówkowy pantograf oraz uszkodzona została sieć trakcyjna. Przez 20 minut nieprzejezdne były oba kierunki. Na szczęście nikt nie odniósł obrażeń.

17.02. Tuż przed godziną 17:00 na ul. Rakowieckiej (między Asfaltową a Opoczyńską, kierunek Piaski) zza zaparkowanego przy torowisku dostawczego auta pod koła rozpędzonego mokotowskiego składu 105Ne

1406+1405 linii 16 na przejściu dla pieszych weszła kobieta w średnim wieku. Motocyklista nie miał szans by zatrzymać pojazd i kobieta dostała się pod wagon. Została przeciągnięta blisko 20 metrów. Po podniesieniu wagonu przez dźwig do akcji reanimacyjnej natychmiast przystąpili lekarze z pogotowia ratunkowego, które bardzo szybko zjawili się na miejscu zdarzenia. Niestety, kobiety nie udało się uratować. Zatrzymanie trwało ponad dwie godziny. Utknęło w nim bardzo wiele składów linii 10, 16, 17 i 33. Część z nich z czasem wycofano przez pętlę Rakowiecka i najprzeróżniejszymi objazdami skierowano na swoje rozkładowe czasy. Używane były między innymi skręty przy Kinie Femina oraz bardzo rzadko uczęszczane tuki na Kercelaku w relacji Praga – Żoliborz!

17.02. Około 8:00 rano pod kołami żoliborskiego składu 13N 793+792 linii 17 na ul. Chałubińskiego (przy Koszykowej, kierunek Mokotów) zginął starszy mężczyzna.

20.02. Około godziny 16:00 na Trasie W-Z (przed samym tunelem, kierunek Praga) z powodu awarii baterii zdefektował żoliborski skład 13N 457+720 linii 13. Po około 20-minutowym zatrzymaniu, w którym utknęło kilka innych tramwajów, skład zepchnięto z drugiego wagonu na pętlę Dworzec Wschodni, skąd – po przedstawieniu wagonów – ewakuował się do zajezdni. Dodamy, że motocyklistą składu był nasz klubowy kolega.

22.02. W Konstancinie zdewastowano MAN-a NG313 nr 3712 obsługującego linię 710. W wyniku bi-jatyki w busie pojazd stracił 15 szyb i 2 kasowniki, uszkodzono też sufit. Straty wyniosły ponad 40 tys. zł. W zeszłym roku zdewastowano ponad 1000 autobusów MZA na łączną kwotę około 600 tys. zł.

23.02. Około godziny 9:00 na torowisko przy moście Gdańskim z nasypu spadła osobowa mazda, której drogę zajeżdżał maluch. Zatrzymanie w stronę Pragi trwało prawie godzinę i utknęło w nim prawie 10 składów. Po wypadku samochodzik nie wyglądał najlepiej. Do jego wyciągnięcia użyto specjalistycznego sprzętu.

24.02. Przed godziną 12:00 przy stacji Warszawa Zachodnia zapalił się wagonik EN94-17b. Maszynista WuKaDki, widząc co się dzieje, wypuścił pasażerów, którzy w pośpiechu opuścili kolejkę. Interweniowała straż pożarna. W wagoniku spaliła się na szczęście tylko aparatura elektryczna umieszczona na dachu pojazdu.

Rozmaitości

● Dnia 11.02. swoje plany przetargowe ogłosił Zarząd Transportu Miejskiego. I tak, z dostaw planowane jest tylko dostarczenie 75 milionów sztuk biletów z pakietem magnetycznym rocznie dla lokalnego transportu miejskiego, organizowanego przez ZTM (rozpoczęcie w marcu). Za to z zakresu usług planuje się przetargi na:

- utrzymywanie w czystości przystanków komunikacji miejskiej należących do Zarządu Transportu Miejskiego oraz pętli tramwajowych i autobusowych w Warszawie (rozpoczęcie w lutym);
- wykonywanie usług przewozowych gminnego transportu zbiorowego w Warszawie na liniach autobusowych ZTM-u przy wykorzystaniu odpowiedniej ilości autobusów w ruchu w aglomeracji miejskiej w odpowiedniej strefie Warszawy (14 autobusów w strefie północnej podmiejskiej, 17 autobusów w strefie wschodniej podmiejskiej i 22 autobusy w strefie zachodniej podmiejskiej);
- wykonywanie usług przewozowych w gminnym transporcie zbiorowym w Warszawie 50-cioma autobusami w ilości około 4 mln wozokilometrów w skali roku na liniach, których co najmniej jeden z krańców znajduje się w rejonie Pragi (cała prawobrzeżna

Warszawa) i drugie tyle na liniach, których co najmniej jeden z krańców znajduje się w rejonie Woli, Ochoty, Mokotowa lub Wilanowa (południowa część lewobrzeżnej Warszawy, ograniczona Wisłą i torami kolejowymi relacji Warszawa-Sochaczew).

● Od dnia 13.02. straż miejska zaczęła ścigać firmy zlecające oblepianie przystanków ZTM-u swoimi reklamami. Do tej pory karani byli tylko ci, których strażnicy złapali na gorącym uczynku, czyli podczas rozwieszania ogłoszeń. To kolejny krok ku zachowaniu czystości na przystankach. Przypomnijmy, że przystanków Adpolu pilnuje wynajęta agencja ochrony Juventus.

● Władze Warszawy chcą renegecować z nowo wybrana firmą kontrolerską Zet-Ka warunki niepodpisanej jeszcze umowy, ponieważ uważają ją za bardzo niekorzystną dla miasta. Choć wcześniej same zatwierdziły ostateczną formę przetargu, teraz winą obarczyły ZTM. Włodarze stolicy grożą, że jeśli krakowska firma nie przystanie na propozycje zmian, to umowy nie podpiszą i przetarg trzeba będzie rozstrzygnąć od początku.

● Ostatnimi czasy w środkach komunikacji zbiorowej oraz na stacjach i przystankach PKP pojawiły się nowe schematy zasięgu obowiązywania Warszawskiej Karty Miejskiej oraz zetteemowskich biletów okresowych w pociągach osobowych, kursujących w Warszawskim Węźle Kolejowym. Obecnie są na nich uwzględnione wszystkie możliwe poprawki (strefa miejska rozszerzona o Wesołą i Wolę Grzybowską, podmiejska o Hallinów; są także informacje, że karta nie obowiązuje w godzinach 0:30 – 4:00). Przy okazji prostujemy wiadomość z jednego z poprzednich numerów, w którym podaliśmy, że bilety ZTM-u nie są ważne w pociągach w godzinach 0:30–4:30. Oczywiście owymi biletami pasażer nie może posłużyć się tylko do godziny 4:00. Przepraszamy.

A Od połowy lutego w autobusach linii 702 pojawiają się częściej policjanci zarówno mundurowi, jak i w cywilu. Powodem takiej decyzji są częste rozróbki oraz dewastacje w autobusach tejez linii. W roku 2000 ZTM skrócił nawet na dwa tygodnie trasę linii 702 do Falenicy. Wtedy działania przyniosły zamierzony skutek.

T Jak już informowaliśmy, na początku lutego nieźle sypnęło śniegiem. Całe miasto (także torowiska tramwajowe) zniknęło pod ponad 40-centymetrową warstwą białego puchu. Dlatego też TW wysłały do akcji wszystkie swoje pługi lemieszowe typu K (berlinki), które pracowały w dzień i w nocy. Ponadto nocami jeździły liniowe przecieraki wyposażone w duże, pomalowane w żółte i czarne barwy odgarniacze. Dzięki temu przejezdność torowisk udało się utrzymać, choć niektóre miejsca trzeba było odśnieżać nawet co 1,5 godziny. Tak działo się choćby na pętli Żerań Wschodni, gdzie wiatr nawiewał świeży śnieg z otwartych przestrzeni i tworzył zaspę. Zasypane zostały także zajezdnie, a miejscami zaspę sięgały prawie 80 cm! Tam prócz wagonów tory oraz place manewrowe i postojowe odśnieżały koparko-ladowarki Fadroma oraz... siła ludzka! Najwięcej roboty z odśnieżaniem było jednak w Zakładzie Torowo-Budowlanym (otwarty teren o bardzo dużej powierzchni). Używano wszelkich dostępnych maszyn i urządzeń! Na T-2 do akcji wkroczył jedyny warszawski pług wirnikowy zbudowany w oparciu o wagon typu N. Przecierał on tor za torze tegoż zakładu, wyrzucając przed siebie około 8-metrowej długości tuman śniegu! Warto dodać, że wagon ten bardzo rzadko wyjeżdża z hali, nie wspominając już o jego używaniu... Przy okazji sprawdzono, że wóz jest sprawny i w razie potrzeby może wyruszyć na miasto. Zakład T-2 spiął też z kilkoma berlinkami doczepne pługi rotacyjne – czekały w odwodach. Na szczęście

dla TW śnieg padał intensywnie tylko przez dwa dni, więc do paraliżu miasta nie doszło. Przy okazji warto też zauważyć, że na pl. Bankowym odśnieżono nawet słynne łuki w relacji Mokotów – Praga oraz Mokotów – Wola.

T Dnia 11.02. Tramwaje Warszawskie poinformowały o wyniku postępowania przetargowego wyłaniającego firmę, która dokona napraw pogwarancyjnych przewodów statycznych w 2003 r. Podpisano umowę z firmą Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o. Cena wyniosła w sumie 268644 zł. W tym samym dniu TW ogłosiło przetarg nieograniczony na sukcesywną dostawę osprzętu do sieci trakcyjnej tramwajowej i kolejowej, specjalistycznych narzędzi do sieci trakcyjnej oraz przewodów miedzianych gołych. Maksymalny termin realizacji to październik obecnego roku.

T Z dniem 11.02. została wyłączona z eksploatacji awaryjna pętla Odrowąża, zlokalizowana pod murem cmentarza przy ulicy o tej samej nazwie. W nocy z 12. na 13.02. zdjęto sieć trakcyjną, zaklinowano zwrotnice oraz postawiono pachotek, by żaden nierozważny motorkowy przypadkiem już tam nie wjechał. W chwili obecnej wyciągnięto już większość toru (zostały tylko dwie zwrotnice, krzyżownice oraz 5 słupów trakcyjnych). Wszystko spowodowane jest budową drugiej nitki ulicy Odrowąża. Więcej o historii pętli, ostatnich tramwajach, które po niej przejechały oraz pracach związanych z jej likwidacją napiszemy w następnym numerze.

T W dniu 13.02. o godzinie 19:00 z zajeźdni R-3 Mokotów na przejazd zamknięty dla jednej z firm wjechał historyczny skład 4N₁+4ND₁ 838+1811, którego obsługę zapewnił KMKM. W środku grała orkiestra; był szampan. Trasa wiodła na Pragę. Co najciekawsze w tym wszystkim, na ulicę Targową dojechano ulicą Marszałkowską oraz Trasą W-Z! Tak więc po raz drugi od sławnej przebudowy pl. Bankowego skręcił tamtędy tramwaj (pierwszy raz tramwaje skręcały tamtędy z powodu wypadku przy moście Gdańskim). Oczywiście o specjalną zgodę na skręt motorniczy musiał pertraktować z CR TW ponad pół godziny, ale w końcu udało się. Na miejscu jednak profilaktycznie pojawił się radiowóz NR oraz Torowcy, którzy musieli otworzyć zwrotnicę. Miejmy nadzieję, że lody w Dyrekcji oraz CR TW powoli topnieją i już wkrótce będzie można tamtędy skręcać chociaż zabytkami.

T Uzupełniamy informację z poprzedniego numeru, w którym informowaliśmy o społecznej zbiórce funduszy wśród pracowników TW na nowy sztandar Tramwajów Warszawskich. W sumie ubierano dość okazałą kwotę 9983 złotych! Przedstawiamy teraz sumy zbierane przez poszczególne zakłady: R-1 Wola – 494 zł, R-2 Praga – 990 zł, R-3 Mokotów – 1099,5 zł, R-4 Żoliborz – 428,5 zł, T-1 (Zakład Urządzeń Elektrycznych) – 1923 zł (+ 77 zł od NSZZ „Solidarność” zakładu T-1), T-2 (Zakład Torowo-Budowlany) – 902 zł, T-3 (Zakład Naprawy Tramwajów) – 1788 zł, Ośrodek Przetwarzania Informacji – 260 zł i na końcu Dyrekcja + Centrala Ruchu + Ośrodek Szkolenia Zawodowego – 2021 zł. Warto zauważyć dość spore dysproporcje między Zakładami Eksploatacji Tramwajów. I tak na przykład największe R-4 zebrało tylko nieco ponad 400 zł, a dużo mniejsza Praga ponad dwukrotnie więcej. Ogólnie jednak pracownikom TW należy się uznanie za zebranie takiej sumy, która zostanie przeznaczona na wykonanie samego sztandaru, drzewca oraz specjalnego zwierzenia. Wybrano już pracownię hafciarską, która owe sztandar wykona. O ostatecznych efektach poinformujemy.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
1202+1203	lbuprom	barwy zakł.	-
1224+1223	Apap	barwy zakł.	-
1264+1263	Apap	barwy zakł.	-
1266+1265	lbuprom	barwy zakł.	-
1276+1275	Leroy Merlin	barwy zakł.	-
2004+2003	Hulakula/ Totalizator Sportowy	barwy zakł.	-

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
autobusy			
20	260.04	08.01.	NB
222	260.04	23.01.	NB
4434	120MM	28.01.	NC
4488	120MM	31.01.	NC
6372	260.73A	15.01.	NC
tramwaje			
490	13N	06.02.	NG2
498	13N	06.02.	NG2
1130	105Na	05.02.	NG1
1131	105Na	05.02.	NG1
1359	105Na	06.02.	NG2
1360	105Na	06.02.	NG2

Robert Człapiński, Przemysław Figura, Jarosław Girstun, Tomasz Igielski, Tomasz Kaczmarek, Michał Kiembrowski, Piotr Kraków, Krzysztof Lipnik, Mariusz Mazek, Robert Sokołowski, mkm101, Michał Wolański, ztm.news

Wrocław

Tab or

T Ostatnio Protram uszczęśliwia wrocławian kolejnymi nietypowymi detalami montowanymi w stopiawkach. Wóz 2440 w składzie z 2439 wjechał z NG z soczyscie czerwonym połówkowym odbierakiem Stemmann Fb700. W 2439 zamontowano standardowy pantograf OTK-1 koloru szarego. Na przełomie stycznia i lutego w kabinie wozu 2404 zamontowano klimatyzację i usunięto tradycyjne grzałki i grzejniki. To pierwszy taki przypadek wśród wrocławskich tramwajów. Klimatyzator zamontowany na dachu, ze względu na swoje rozmiary, nie prezentuje się, niestety, zbyt dobrze. Natomiast zestaw 2368+2367 stracił podobny do zastosowanego w warszawskich stozesnastrakach system informacji audiowizualnej – jedyny taki we Wrocławiu. Obecnie tramwaj zdobiją zwyczajne kwadraty, a ciekawostką jest umiejscowienie bocznych tablic z trasą tuż pod sufitem – w miejscu wyświetlaczy. Przyczyny zastosowania takich rozwiązań nie są nam na razie znane. „Przystanek” nie może jednak stać wobec takich rewelacji biernie! Już rozpoczęliśmy śledztwo, które – miejmy nadzieję – sukcesem uwieńczy dłuższy artykuł o protramowskich innowacjach.

Linie

T Od poniedziałku 24.02. wstrzymany został ruch tramwajowy na Osobowice. Trwa budowa podpór, na których wspierać się będzie zjazdowa część mostu Tysiąclecia, a przechodzące pod nim torowisko w jezdni ul. Osobowickiej jest zablokowane. Prace mają potrwać trzy miesiące. Z tego powodu kursujące normalnie na Osobowice tramwaje linii 14, 24 i 36 przyjeżdżają do awaryjnej pętli w Karłowicach przy ul. Zawalnej – od ul. Pomorskiej przez pl. Staszica – pl. Powstańców

Wielkopolskich – Trzebnicką – Mosty Trzebnickie – Żmigrodzką. Na trasie pl. Powstańców Wielkopolskich – Osobowice przez pl. Staszica – Reymonta – most Osobowicki – Osobowicką uruchomiono zastępcze linie autobusowe 714 i 736. Ponadto, jak zwykle w takich sytuacjach, przystanek końcowy linii 0 został przeniesiony z pl. Staszica na ul. Mieszczkańską.

T Tramwaje nocnej linii 36 prawdopodobnie już na Osobowice nie wrócą. Jeśli odcładano od sześciu lat reforma nocnej komunikacji nie zostanie znowu przesunięta, to za 3 miesiące nocnych tramwajów już nie będzie. Miłośnicy, spieszcie zwiędzać Wrocław!

Magazyn 995

19.02. Pod aleją Armii Krajowej, komplikując funkcjonowanie komunikacji miejskiej, pękła rura wodociągowa. Tym razem na szczęście obyło się bez uszkodzenia torowiska tramwajowego (awaria miała miejsce na wysokości skrzyżowania z ul. Widną, gdzie tramwaje nie jeżdżą), ale konieczne było wprowadzenie objazdów dla autobusów. I tak:

- linię **K** w kierunku Świeradowskiej skierowano przez Borowską – Świeradowską – Bardzką. Nawraca na skrzyżowaniu z aleją Armii Krajowej i przez Bardzką i Świeradowską dojeżdża do swojego przystanku końcowego;
- linię **133** w kierunku Brochowa skierowano przez Borowską – Świeradowską – Bardzką;
- linię **145** w kier. Buforowej skierowano przez Borowską – Świeradowską – Bardzką. Nawraca na skrzyżowaniu z aleją Armii Krajowej i przez Bardzką i Buforową dojeżdża do swojego przystanku końcowego;
- linię **146** skrócono do skrzyżowania Bardzkiej i alei Armii Krajowej (przystanek końcowy linii **136**);
- linię **207** w kierunku Brochowa skierowano przez aleję Armii Krajowej, Orzechową, Świeradowską, Bardzką.

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 (lipton@kmmk.waw.pl – dział Warszawski); Olaf Skrzymowski (bremen@o2.pl – dział Szczeciński);

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Paweł Adamus, 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 Stasny, Tomasz Szydłowski, Rafał Tamawski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki, Maciej Zyśko

KOREKTA STYLISTYCZNA: Ziemowit Cabanek

EDYCJA STRON WWW: Piotr Buczkowski

SKŁAD: Adam Konieczka

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

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