

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 7 (32)
8 kwietnia 2003 r.

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

ISSN 1730-6388

Częstochowa

Schyłek zimy w częstochowskiej komunikacji

Trzy tygodnie po wprowadzeniu w Częstochowie kolejnej reformy można już dokonać pewnej oceny tych zmian. Największe kontrowersje budziła niewątpliwie nowa linia **29** łącząca Północ z Grabówką. Wiele było polemik na temat przebiegu trasy, częstotliwości etc. Wydawało się, że godzinna częstotliwość poza szczytem oraz w weekendy będzie zbyt mała i pasażerom nie będzie się chciało czekać tak długo na bezpośrednie połączenie. A jednak. Nowa linia cieszy się sporym zainteresowaniem, szczególnie w weekendy. Częstym gościem na niej jest Ikarus 415-64, ale pasażerowie w prezencji dostają czasem Solarisa Urbino 12. Na starą trasę powróciło **28**, które z dnia na dzień cieszy się coraz większą popularnością, większą niż gdy po reformie kursowało przez Kilińskiego.

Niestety nowy rozkład już nie jest tak dobrze skoordynowany z rozkładem **13**, przez co na wspólnym odcinku mamy odstęp dwudziestoparominutowy w szczycie, a potem przerwę... jednodominutową. Należy tu dodać, że spadła popularność linii **13** na odcinku od II Alei do PCK. Niejednokrotnie, nawet po godzinie 14:00, można spotkać autobusy z wolnymi miejscami siedzącymi. Ciągłe jednak pozostaje problem na odcinku Zawodzie – II Aleja, gdzie powstają wspomniane wyżej luki. I nie zmienia tego faktu kursujące raz na 90 minut **31**, które na tym odcinku się pojawiło od 1 kwietnia.

Unormowała się sytuacja z nowymi kursami obsługiwany przez autobusy niskopodłogowe. Sporadycznie jednak na kursach tych można zobaczyć Jelcza M11. Jednak, w porównaniu z miesiącem poprzednim, ma to już raczej charakter incydentalny. W wyniku nadwyżki autobusów tego typu widzimy je na różnych kursach obsługiwanych według rozkładu przez autobusy wysokopodłogowe. Często tymi gośćmi na **69/02** są solarisy.

Pogorszyła się za to po zmianach komunikacja na ulicy Sobieskiego. Linia **23**, która zastąpiła **17**, jest obsługiwana tylko jednym autobusem przegubowym, i to szczytowym. O ile po popołudniowym szczycie byłby on zupełnie zbędny, tak między 9:00 a 14:00 miałby kogo wozić. Często też można zaobserwować autobusy **22** i **23** jadące tuż po sobie, bo niestety rozkłady nie zostały w najmniejszym stopniu skoordynowane. Pozostają więc spacerować na Śląską pod USC. Nie doczekaliśmy się do tej pory obiecywanego w styczniu przystanku na Sobieskiego pod Polikliniką dla **14**, **15**, **17**, **30** jadących od

strony Centrum, gdyż MPK... czeka na koniec zimy. Jednak od 12 marca mamy drugi z obiecywanych nowych przystanków na liniach **12**, **21**, **24**, **32**, **53**, **58bis**, **65**, **67**, **68** i **70** przy Al. Wojska Polskiego w kierunku Katowic przy Centrum Handlowo-Usługowym „Jagiellończycy”.

Nie sprawdziła się zmiana trasy linii **18**, która teraz zamiast na Parkitkę wozi nas na Dworzec PKP Stradom. Po pełnym **33** ze strony Mirowa, w skutek kolejnego niezgrania rozkładów, jedzie kilka minut później przegub **18** wiozący parę osób, których liczba w Alejach NMP ogranicza się czasem do ilości policzalnej na palcach jednej ręki. Studium Ruchu MPK na pytanie o możliwość wypuszczenia **18** w ulicę Sobieskiego twierdzi, że te autobusy są potrzebne w III Alei i na Pułaskiego, ale tu mamy **33** oraz **11**, a **23** i tak dojeżdża do Pułaskiego.

Spore zmiany zaszyły na liniach bezpłatnych. Po moim osobistym telefonie do hipermarketu Auchan i rozmową z... szefem ochrony, bo to on decyduje o autobusach, usankcjonowano przystanek Śląska USC dla linii **W**. Na kursach popołudniowych w weekendy można było spotkać znów autobusy przegubowe. Nie będzie jednak rozkładów rozwiązanych na przystankach, bo... „klienci i tak wiedzą jak autobusy kursują”. To pozostawiam bez komentarza. Szkoda tylko, że na niektórych przystankach wiszą stare rozkłady, nie uwzględniające podziału tygodnia na poniedziałek–czwartek, piątek, sobotę i niedzielę osobno. Od 19 marca MPK nie obsługuje linii do Tesco. Przejęły je Biesy, nadając nowym liniom numerację **203**, **204**, **205**. Mimo różnicy w starej i nowej numeracji, MPK zamalowało rozkłady swoich linii dopiero w połowie dnia, co mogło wprowadzać pewne zamieszanie. Firma Biesy przejmując wyżej wymienione linie, zmuszona była do zakupu nowego taboru, który dość ładnie prezentuje się na linii **203**. Rozkłady jazdy pozostały bez zmian, to znaczy **203** przejęło rozkład **3** itd. Niepewne są jeszcze losy przegubów IK280 nr 280, 282 i 286, zwyczajowo obsługujących linię **3**. Być może zostaną skasowane, być może pojawiają się na innych liniach, gdzie mimo faktu przydziału takiego wozu pojawiają się krótkie, jak np. na **22/03**.

Janusz Karlikowski

GOP

PKM Katowice – cz. 2

O niskiej podłodze myślano w Katowicach już dawno. Gdy tylko Jelcz rozpoczął produkcję pierwszych prototypowych egzemplarzy modelu M121M,

PKM natychmiast zakupiło do Katowic jedną sztukę. Autobus o numerze 073 to jeden z pierwszych wyprodukowanych jelczańskich niskowysiężców – pochodzi z 1995 roku. Był to też pierwszy autobus PKM wyposażony w wyświetlacz matrycowy (firmy R&G). Próby eksploatacyjne wypadły prawdopodobnie pomyślnie, gdyż w 1996 roku PKM wzbogacił się o kolejnych pięć Jelczy M121M. Jeden z nich (089) wyposażony jest jeszcze w ścianę przednią rodem z PR110, a kolejne (007, 009, 091 i 092) – w nową ścianę z panoramiczną szybą czołową i wyświetlaczem firmy Pixel Bydgoszcz.

Kupując nowy tabor jednocześnie likwidowano starsze autobusy. Zakupy jelczy powodowały eksportację Ikarusów 260, a nowe przegubowce skutkowały złomowaniem starych 280-tek. Wielu mieszkańców Katowic zapewne pamięta widok, gdy w 1997 roku na placu postojowym w zajezdni Katowice (dziś w tym miejscu stoi biurowiec Banku Śląskiego) wystawiono na widok publiczny (plac był doskonale widoczny z głównych ulic w centrum miasta) kilkanaście w większości kremowo-czerwonych ikarusów, które oczekiwały palnika.

W 1998 roku kontynuowano zakupy jelczy – znów w lekko zmodyfikowanej wersji. W porównaniu z autobusami z 1996 roku zastosowano ścianę przednią z panoramiczną szybą, żółte poręcze oraz silniki MAN D0826LUH12 spełniające normę Euro 2. Jelcze 120MM/2, gdyż tak są oznaczone, zasilają park taborowy PKM-u w ilości 8 sztuk. Nadano im numery od 122 do 128 i 130.

Rok później dokonano pierwszego zakupu autobusów produkcji zachodniej. 23 grudnia 1999 r. na katowickim Ryнку, w obecności mieszkańców miasta i piszącego te słowa, przekazano 8 niskowysiężowych autobusów MAN NL222. Nowe nabytki otrzymały numery w zakresie 131–134 i 138–141. Zakup ten okazał się jednak tragiczny w skutkach dla ostatniego Ikarusa 260 eksploatowanego przez PKM Katowice. Autobus o numerze 1309 z zajezdni Brzezinka został w grudniu 1999 roku wycofany z eksploatacji i złomowany.

Rok 2000 nie przyniósł żadnych zakupów nowych autobusów. Dopiero w 2001 roku dokonano kolejnych. Tym razem zdecydowano się znów na wysokopodłogowe Jelcze 120MM/2. Tłumaczono to faktem, że autobusy niskopodłogowe są zbyt drogie i lepiej kupić więcej wysokopodłogowych. Jelczy przyjechało 15 sztuk. Od dostawy z 1998 roku różniła się drobiazgowo – nowszy model siedzeń (ale nadal plastikowe), inny odcień koloru poręczy, kasowniki Mikroelektronika zamiast R&G i dwuwersyjowy, zamiast jednowersyjowego, boczny wyświetlacz. Nowe autobusy zajęły numerację: 142–144,

148, 149, 151–153 i 155–161.

Ostatnie do tej pory nowe autobusy nadjechały pod koniec 2002 roku. Przetarg na ich dostawę był dwukrotnie unieważniany i dopiero za trzecim razem udało się wybrać dostawcę. 15 w pełni niskopodłogowych Solarisów Urbino 12 dotarło do Katowic pod koniec listopada. Nadano im numery 162–173, 175, 177 i 178.

Ostatnie zakupy spowodowały dawno nie widzianą w Katowicach „rzeź niewinnych”. Pod palnik na złomowiskach kopalni Kleofas i bazy towarowej PKS Katowice trafiło aż 19 Jelczy M11. Z zajezdni Katowice – 2126, 2339, 2363, 2398, 2425, 2426, 2618 i 2619, z zajezdni Zawodzie (dawniej Bogucice) – 003, 004, 013, 041, 2326, 2356 i 2594 oraz z zajezdni Brzezinka – 2235, 2295, 2362 i 2366.

Na początku 2003 roku ogłoszono kolejny przetarg na dostawę niskopodłogowych autobusów. Tym razem ma ich być 10. Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, to na początku sierpnia zobaczymy je na ulicach.

Poza zakupami nowych autobusów PKM prowadzi również remonty posiadanego taboru. Do 1990 roku planowe remonty Ikarusów 260/280 i Jelczy M11 prowadził Zakład Napraw Autobusów WPK nr 10 w Mikołowie (przekształcony później w Przedsiębiorstwo Usług Technicznych Komunikacji Miejskiej Jamna-Bus, a pod koniec lat 90. w firmę pod nazwą Bohurex). Później jednak brak wystarczających środków finansowych powodował, że planowych remontów nie prowadzono w ogóle – we własnych warsztatach wykonywano tylko naprawy bieżące i powypadkowe. Dopiero w 1996 roku zdecydowano się poddać naprawie głównej kilka autobusów. Skorzystano z opracowanego przez Kujawskie Zakłady Napraw Samochodów w Solcu Kujawskim we współpracy z firmą MAN programu odbudowy Ikarusów 280. Odbudowa taka miała zapewnić długoletnią dalszą eksploatację oraz zmniejszenie emitowanych zanieczyszczeń. Ikarusom w miejsce dotychczasowych silników RABA D2156 wstawione zostały jednostki napędowe MAN D0826 o mocy 260 KM. Ponadto do autobusów wprowadzono typowo sołeckie „unowocześnienia” w postaci zmodernizowanej ściany przedniej (prostokątne światła i inna atrapa) oraz „oble” obudowy maszyn drzwiowych. W ten sposób zmodernizowano 7 autobusów – 115, 129, 136, 201, 204, 1509 i 4280. Około 2001 roku z bliżej nieznanymi powodami (prawdopodobnie awaria) w autobusie 204 PKM samodzielnie wymienili jednostkę napędową na starą dobrą RABĘ D2156. W KZNS wyremontowano również (jednak bez modernizacji układu napędowego) osiem Jelczy M11 – 017, 021, 2009, 2066, 2122, 2227, 2228 i 2291. Te remonty miały miejsce w latach 1998–1999.

W 2001 roku do naprawy głównej skierowano kolejne autobusy. Jednak tym razem remonty postanowiono wykonywać we własnych warsztatach w zajezdni Katowice. Zmodernizowano pięć przegubowców – 135, 4248, 4284, 4289 i 4336. Zamontowano w nich silnik RABA D10 spełniający normę Euro 1, automatyczną skrzynię biegów Voith oraz wyświetlacze matrycowe firmy Pixel. Wbrew panującej tendencji nie wymieniono siedzeń na tandetne plastik, lecz wstawiono tradycyjne dermowe, wykonane przez własnego tapicera. W następnym roku remonty Ikarusów 280 prowadzono dalej. 6 autobusów wyjechało jednak z warsztatów z tradycyjną jednostką napędową i manualną skrzynią biegów – są to autobusy o numerach 227, 230, 293, 4285 i 4286. W drugiej połowie roku powrócono do monta-

żu silników RABA D10 i automatycznych skrzyń biegów. Wyposażone w ekologiczny zespół napędowy opuściły warsztaty ikarusy o numerach 137, 1515, 4315, 4398 i 4421. Na rok 2003 planuje się kolejne naprawy główne – tym razem w oparciu o wersję silnika RABA D10 spełniającą normę Euro 2. „Na warsztacie” już znajduje się przegubowiec o numerze 4402.

Kilka słów o malowaniu autobusów. Aż do 1995 roku wszystkie autobusy malowane były w tradycyjne barwy WPK, czyli kolory kremowy i czerwony. Numery taborowe i symbol firmy nanoszone były od szablonu. W latach 1995–98 firma za bardzo nie mogła się zdecydować czego chce. Nowe jelcze i ikarusy po remoncie przychodziły cały czas kremowo-czerwone (za wyjątkiem Jelcza 120MM/1 nr 071 z 1994 roku, który pomalowany był na żółto-czerwono oraz Jelcza M121M nr 089 z 1996 roku, który był cały biały), natomiast nowe ikarusy i jelcze po remoncie już nie. Dostawa ikarusów z 1995 roku pomalowana była w barwy warszawskie – żółto-czerwone. Seria z 1997 roku oraz jelcze po remoncie w latach 1998–99 malowane były na ciemnożółto z dwoma czerwonymi pasami przez cały autobus. Numery i logo nadal malowane były od szablonu. Na czerwonych autobusach – na żółto (w Zawodziu na kremowo), natomiast na żółtych autobusach – na brązowo. Ciekawostką jest fakt, że oznaczenie „PKM” malowane na autobusach jest cały czas identyczne z tym używanym w WPK – jedynie litera „W” jest odwrócona i przeniesiona na koniec napisu. W drugiej połowie lat 90. ubiegłego wieku pojawiło się autobusach pełno różnej maści nalepek z nazwą firmy. Stosowanych wzorów było co najmniej kilka. Około 1999 roku ujednolicono wreszcie logo firmy i w zatwierdzonej wersji pojawia się ono na wszystkich nowych autobusach oraz częściowo na starszych. Logo stanowi herb Katowic oraz stylizowany napis „PKM KATOWICE Sp. z o.o.”.

Nowe jelcze z 1998 roku zapoczątkowały nowe malowanie autobusów PKM – czyli kolor żółty (odcień kanarkowy). Od tego czasu większość autobusów jest malowana w taki podkład – zarówno tych nowych, jak i remontowanych. W 2003 rok PKM wszedł z dwunastoma czerwonymi autobusami. Są to Ikarusy 280 o numerach 121, 154, 294, 1580, 1612, 1614, 1621, 4338, 4401 i 4404 oraz Jelcze M11 o numerze 2615 i M121M z numerem 007.

Warto również wspomnieć o pewnej ciekawostce taborowej z PKM-u. Mianowicie Ikarus 280.26 o numerze 4250 aż do 1999 roku jeździł liniowo przebudowany na naukę jazdy. Funkcją autobusu szkoleniowego w Ośrodku Szkolenia Zawodowego WPK poza nim pełniły również dwa inne ikarusy, służące później w PKM-ie – 4248 i 4251 oraz Jelcz M11 nr 2594. Jednak tylko 4250 eksploatowany był w zwykłym ruchu liniowym wraz z pełnym wyposażeniem pojazdu szkoleniowego. Charakteryzował się powiększoną kabiną (sięgającą drugich drzwi); w „przedziale służbowym” siedzenia pasażerskie ustawione były bokiem do kierunku jazdy. Centralnie na środku zainstalowany był fotel instruktora. W 1999 roku, przy okazji jednego z kolejnych badań rejestracyjnych, autobus przebudowano na zwykły, likwidując przedział służbowy i instalując zwykłą kabinę i standardowy układ siedzeń.

Według stanu na dzień 1 lutego 2003 r. PKM Katowice posiada 239 autobusów następujących ty-

pów:
Ikarus 280.26 – 68 szt. (w tym 16 z silnikami Eu-
ro)

Ikarus 280.261 – 4 szt.
Ikarus 280.38A – 1 szt.
Ikarus 280.58 – 5 szt.
Ikarus 280.70B – 6 szt.
Ikarus 280.70E – 24 szt.
Jelcz 120MM – 1 szt.
Jelcz 120MM/1 – 33 szt.
Jelcz 120MM/2 – 23 szt.
Jelcz M121M – 6 szt.
Jelcz M11 – 45 szt.
MAN NL222 – 8 szt.
Solaris U12 – 15 szt.

Na tabor techniczny składa się obecnie 5 pogotowi w postaci Ikarusów 280/A oraz pojazdy uzupełniające. Pogotowia noszą numery 003A (zajezdnia Brzezinka), 005A i 1151A (zajezdnia Zawodzie) oraz 1168A i 1187A (zajezdnia Katowice). Pojazdy uzupełniające to m.in. dwa pługi odśnieżne zbudowane w oparciu o autobusy Jelcz 272 i samochody zaopatrzenia.

Autor dziękuje Aleksandrowi Kwaśniakowi i Marcinowi Stiasnemu oraz dyrekcji i pracownikom PKM Katowice za pomoc przy pisaniu artykułu.

Jakub Jackiewicz

GOP

Zmiany w funkcjonowaniu komunikacji na terenie GOP

Z dniem 21 marca 2003 r. w komunikacji autobusowej organizowanej przez Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach wprowadzone zostały następujące zmiany:

- linia **52** – zawieszenie 2 par kursów w dni wolne;
- linie **53, 64, 78, 85, 103 i 670** – korekty rozkładów jazdy;
- linia **780** – przywrócenie kursowania w dni robocze do godziny 16, a w dni wolne od pracy do godziny 19, ale tylko na trasie Świerklaniec Park – Tarnowskie Góry – Stare Tarnowice Ośrodek Rehabilitacji (w dni robocze) i Świerklaniec Zajezdnia – Nowe Chechło – Tarnowskie Góry – Stare Tarnowice Ośrodek Rehabilitacji (w dni wolne od pracy).

Z dniem 1 kwietnia 2003 roku Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach oraz Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach wprowadziły następujące zmiany w funkcjonowaniu komunikacji.

- Zmiany w komunikacji autobusowej:
- linia **1** – przywrócenie rozkładu jazdy sprzed 1 marca 2003 r., czyli ponowne skierowanie linii do Osady Jana;
 - linia **43** – z obsługi w dni wolne zostały wyłączone Dobieszowice i Rogoźnik. W godzinach wieczornych w dni robocze oraz w dni wolne linia kursuje na trasie Katowice Kopernika – Siemianowice Śląskie – Czeladź – Będzin – Wojkowice Park. W dni robocze zmieniono typ taboru z C na B;
 - linia **64** – korekty rozkładu jazdy w godzinach wieczornych;
 - linia **119bis** – zmiana numeru linii na **170**. Tym sposobem już żadna linia z oznaczeniem „bis” nie kursuje przez obszar Zagłębia, zaś jedynymi liniami „bisowymi” na terenie GOP-u są obecnie **8bis i 58bis** w Gliwicach i Knurowie;
 - linia **133** – zawieszenie kursowania w dni robocze w godzinach wieczornych oraz zmiana typu taboru z C na B;

- linia **135** – zmianie uległa trasa w centrum Tarnowskich Gór. Autobusy z ulicy Gliwickiej jadą w kierunku Starych Tarnowic bezpośrednio ulicą Wyszyńskiego. Jest to jedyna obecnie linia w centrum Tarnowskich Górach pomijająca Dworzec PKP. Zmniejszona została liczba kursów w dni robocze, zawieszono zostało kursowanie linii w dni wolne od pracy. Odwrotne zmiany poczynione zostały na linii **735**;
 - linia **141** – zmiana trasy w sosnowieckiej dzielnicy Pogoń. Z obsługi wyłączono przystanki Pogoń Kościół i Pogoń Orla w kierunku Sosnowca. Jednocześnie zmniejszona została liczba kursów w międzyszczytce;
 - linia **165** – zmiana trasy w chorzowskiej dzielnicy Klimzowiec. Autobusy w obydwu kierunkach jadą ulicami: Katowicka, Gałeczki, Wojska Polskiego i Tysiąclecia;
 - linia **219** – zmiana trasy w Mysłowicach. Kursuje obecnie na wydłużonej trasie Jaworzno Poczłowa – Brzezinka – Mysłowice Towarowa z kursem na trasie wariantowej do Szopieniec Bednorzy;
 - linia **220** – zawieszenie kursowania;
 - linia **297** – korekta obsady taborowej;
 - linia **299** – przywrócone zostały w dni robocze w międzyszczytce kursy zawieszono od 1 kwietnia 2002 roku. Nastąpiła też zmiana typu taboru z C na B;
 - linie **662 i 982** – korekty rozkładów jazdy;
 - linia **735** – zmiana trasy na terenie Tarnowskich Gór poprzez włączenie do obsługi rejonu kopalni zabytkowej oraz uruchomienie kursowania linii w dni wolne, wraz ze zmianą przebiegu trasy na terenie Miechowic i Stolarzowic;
 - linia **788** – zmiana trasy w centrum Mysłowic. Wszystkie kursy zostały skrócone do przystanku Mysłowice Towarowa. Dotychczas część kursów wydłużona była do przystanku Mysłowice Rzemieślnicza Pięta;
 - linie **11, 911, 44 i 76** – zmiana typu taboru z C na B w soboty;
 - linie nr **14, 127, 183 i 280** – zmiany stanowisk odjazdowych na dworcu autobusowym w Bytomiu;
 - autobusy nocne **N-4, N-29, N-32, N-33, N-37, N-48, N-88, N-X** (obsługiwane przez PKM Sosnowiec) oraz **N-12, N-14, N-21, N-81** (obsługiwane przez PKM Katowice) – termin wprowadzenia ograniczeń został przesunięty na 16 kwietnia wskutek protestów związków zawodowych;
 - autobusy nocne **N-1, N-6, N-11** – ograniczenie kursowania. Kursują jedynie w nocy z piątku na sobotę oraz z soboty na niedzielę.
- Do wyliczenia zmian w komunikacji nocnej należy się kilka słów komentarza. Jako przyczynę zmian w komunikacji nocnej KZK GOP podaje brak dotacji z Samorządu Województwa oraz niski stopień wykorzystania linii. Tymczasem jednym z największych zastrzeżeń, jakie można mieć do komunikacji nocnej, jest w wielu przypadkach całkowity brak informacji o takowej na przystankach autobusowych, bądź też informacja niepełna lub niewłaściwa. Ponadto nie została przez długi czas wyjaśniona kwestia dostępności niektórych linii dla pasażerów – przykładem jest większość autobusów nocnych PKM-u Sosnowiec, które funkcjonują na zasadzie przewozów pracowniczych, a były liniami organizowanymi przez KZK GOP.
- Zmiany w komunikacji tramwajowej:
- linia **3** – w dni robocze obsługiwana jest solówkami, ponadto w niedziele i święta kursuje przez cały dzień z częstotliwością 30-minutową;
 - linia **4** – w niedziele i święta do godziny 9 kursuje

- z częstotliwością 30-minutową;
- linia **5** – zmiana częstotliwości kursowania w dni robocze w godzinach szczytu z co 20 na co 10 minut. Pomysł uruchamiania na tej trasie pojedynczych wagonów co 20 minut okazał się wybitnie nie trafiony;
- linie **8 i 18** – korekta rozkładu jazdy;
- linia **9** – zwiększenie ilości pociągów obsługiwanych pojedynczymi wagonami typu 105N oraz podmiany w dni robocze wszystkich składów na solówki w godzinach wieczornych;
- linia **10** (dawnie **PN-100**) – ograniczenie ilości kursów. Obecnie pozostały już tylko 2 pary;
- linia **19** – zmiana taboru z podwójnego na pojedynczy (wyjątek stanowią dwie poranne pary kursów) i częstotliwości z co 10 na co 7–8 minut oraz ograniczenie częstotliwości kursowania w niedziele i święta w godzinach przedpołudniowych;
- linia **29** – ograniczenie częstotliwości kursowania z co 30 na co 60 minut w niedziele i święta do godziny 9;
- linia **30** – ograniczenie ilości kursów w dni robocze: średnio 2 pary na godzinę przy nieregularnej częstotliwości. Ponadto dosyć ciekawe rozwiązanie zostało wprowadzone na tej linii w soboty – otóż linię **30** obsługują pociągi linii **5** kursujące w relacji Bytom Plac Sikorskiego – Biskupice Pięta, oznakowane w tym kierunku jako linia **30** (w przeciwnym kierunku jako linia **5**);
- **PN-201, PN-202, PN-203 i PN-205** – zawieszenie kursowania. Dla pracowników zostały uruchomione przez ZKT-1 dwa pociągi nocne personalne.

Na terenie GOP-u został więc już tylko jeden pociąg nocny – **PN-204**. Kursuje on na trasie Będzin Zajezdnia – Huta Katowice. Nieoficjalnie wiadomo, że utrzymał się on z dwóch powodów: najmniejsza praca przewozowa oraz największa ilość pasażerów w porównaniu z innymi pociągami nocnymi. Pozostałe pociągi nocne zostały włączone w strukturę dziennych linii. Założenie reformy polegające na stworzeniu czytelnego systemu nocnej komunikacji tramwajowej, opartego na trasach linii dziennych, nie zostało zrealizowane – kursy nocne w różnym stopniu pokrywają się z trasami linii dziennych.

Andrzej Soczówka

Poznań

Już prawie 200 PO

Blisko 3 lata mijają od rozpoczęcia wydawania białych tablic rejestracyjnych. Patrząc na przejeżdżające samochody, można niekiedy odnieść wrażenie, że większość tablic to właśnie tego typu „blachy”. Również MPK w Poznaniu idzie z duchem czasu i czarne, stare tablice, zastępuje nowymi o kontrastowym kolorze. Już blisko 2/3 autobusów liniowych jest wyposażonych w tablice nowego typu. Z 298 autobusów białe ma bowiem 194. Nowe numery rejestracyjne mają między innymi wszystkie Solarisy U18, większość U12 i wszystkie MAN-y trzeciej generacji. Oprócz nowych pojazdów, tablice te posiadają również najstarsze wozy, np. wszystkie DAF-y MB200, a także zdecydowana większość ikarusów. Ciekawostką jest fakt, że również każdy ze skasowanych niedawno zemunów był w momencie kasacji posiadaczem białego prostokąta na zderzaku.

Tablice rejestracyjne są chyba prawie tak stare

jak same pojazdy. Co ciekawe, proces wymiany ze starszych na nowe w MPK jest prawdopodobnie równie stary. Kiedyś wymieniano tablice z 2 literowych na trzyliterowe, później (na początku lat 90.) z tzw. państwowych (3 litery + jedna na końcu np. PNA 088H) na „ogólne” (np. PZY 0023). Teraz (od 2000 roku), kiedy prawie wszystkie były ogólne, zaczęto wymianę też na ogólne, z tym że białe (np. PO 20005).

W tej chwili w MPK są wciąż trzy-cztery typy tablic rejestracyjnych. Pierwszy z nich to najstarszy (ten tzw. państwowy), który obecnie jest reprezentowany jedynie przez Jelcza M11 nr 1409 (POG 378B), choć istnieje kilka łudzako podobnych (np. PZS 663P), które pochodzą z okresu 1997–2000 i są tablicami ogólnymi, a swój „państwowy” wygląd zawdzięczają ograniczonej ilości kombinacji cztery-cyfrowych. Drugi jest typ „czarny ogólny” (np. PWW 1013) i wreszcie trzeci – ogólny biały (np. PO 14737), z którego również wyodrębnił się nieco inny podtyp, z literą na ostatniej pozycji (np. PO 0069F).

Małą „tablicową ciekawostką” była pierwsza rejestracja wozu 1042 (biała POZ H831). Była to tzw. rejestracja powiatowa, co oznaczało, że pojazd ten nie mógł być własnością MPK. I faktycznie, był on przez pierwsze pół roku w posiadaniu MAN-a z Tarnowa Podgórnego.

Nawet tak nieistotne rzeczy jak tablice rejestracyjne mogą dzielić się na różne typy i podtypy. Ładna nowa tablica i numer niejednokrotnie mają wpływ na ogólny wizerunek pojazdu. No, przynajmniej „wpływik”.

Grzegorz Narkiewicz

Szczecin

Autobusy niskopodłogowe w Szczecinie

W latach 90. poprzedniego stulecia dostrzeżono problem dostępności pojazdów komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych. Wysokie dwa lub trzy stopnie sprawiają często wiele trudności starszym osobom, zaś dla osób na wózkach inwalidzkich są nie do pokonania. Wychodząc naprzeciw potrzebom społecznym, producenci taboru komunikacji miejskiej zaczęli konstruować pojazdy niskopodłogowe. Wejście ogranicza się do jednego schodka, a dodatkowo montowana jest specjalna pochylnia, po której wózek inwalidzki może wjechać do środka. Pochylnia ta nie jest potrzebna, jeśli peron przystankowy zostanie odpowiednio podniesiony na wysokość podłogi pojazdu.

Niewątpliwą zaletą niskiej podłogi jest udostępnienie pojazdów komunikacji miejskiej dla osób niepełnosprawnych, ale także znaczne ułatwienie dla osób kalekich, poruszających się o kulach oraz dla matek z dziećmi w wózkach. Niedogodnością dla producentów jest konieczność przeprojektowania konstrukcji pojazdu, z czym niektórzy poradzili sobie doskonale. Dla nabywców największym utrudnieniem może być stan dróg, po których porusza się wspomniany tabor.

Przedsiębiorstwa komunikacyjne w całej Polsce nabywają tabor niskopodłogowy, zarazem odnawiając mocno zdekapitalizowany majątek. Jedne miasta czynią to szybciej, inne wolniej. Niektóre miasta, jak Bydgoszcz i Kraków, wycofały już całkowicie z eksploatacji Jelcze M11 oraz Ikarusy 260. Niezaprzeczalnym jest fakt, że kupno nowoczesnego taboru w miejsce wysłużonego może spowodować radykalne obniżenie kosztów eksploatacji, a

szczególnie kosztów napraw, remontów i przestojów.

W Szczecinie nie ma ani jednego tramwaju niskopodłogowego. Natomiast pierwszy niskopodłogowy autobus pojawił się w 1996 roku w zajezdni Dąbie. Był to Jelcz M121MB. Od tego czasu nowe autobusy niskopodłogowe kupowało tylko SPPK w Policach. W 1998 r. dotarły pierwsze MAN-y NG312, a w następnym roku MAN-y NL222. Do dnia dzisiejszego SPPK zakupiło 21 MAN-ów różnych typów i jednego mikrobusego marki Jelcz M081MB, który jest eksploatowany na linii powiatowej w Policach.

Wprawdzie w szczecińsko-polskiej komunikacji 59% (154 z 261 sztuk) taboru autobusowego ma poniżej 9 lat, to tylko 33 pojazdy są niskopodłogowe. Stanowi to niecałe 13% ogólnej liczby autobusów. Na uwagę zasługuje fakt, że dopiero w ubiegłym roku w Szczecińskim Przedsiębiorstwie Autobusowym Klonowica pojawiły się pierwsze autobusy niskopodłogowe.

Kilka obserwacji podróży niepełnosprawnych

uzmysławia dopiero potrzebę wprowadzenia tego typu taboru. Mając pomoc drugiej osoby, nie mają problemu, aby dostać się do niskopodłogowego pojazdu. Jak dotąd widziałem 4 takie przypadki, z czego 3 w ciągu ostatnich 2 miesięcy.

Pierwszy przypadek to – jak przypuszczam – test obsługi pochylni przez podstawione osoby. Działo się to niedługo po wprowadzeniu do eksploatacji Jelcza M121MB. Po krótkiej debacie osoba prowadząca wózek i kierowca chwycili wózek za kółka i wnieśli do środka, choć wyraźnie groziło to urwaniem części wózka. Dwa razy widziałem wózki inwalidzkie podróżujące MAN-em NG312. Zupełnie niedawno zaobserwowałem, że tyłem można wciągnąć wózek nawet do stowdójki! Ten ostatni przypadek pozwala przypuszczać, że tabor wysokopodłogowy nie jest tak niedostępny, jak się wydaje. Niemniej jednak wsiadanie do niskopodłogowych pojazdów jest łatwiejsze dla wszystkich pasażerów, nawet tych sprawnych.

Zestawienie niskopodłogowych autobusów w Szczecinie zawiera poniższa tabela.

Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe Klonowica		
MAN NL223	nr 1201–1205	rok prod. 2002
Szczecińskie Przedsiębiorstwo Autobusowe Dąbie		
Jelcz M121MB	nr 2650	rok prod. 1996
MAN NL223	nr 2201–2205	rok prod. 2002
Szczecińsko-Polskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne		
Jelcz M081MB	nr 602	rok prod. 2001
MAN NL222	nr 3011–3015	rok prod. 1999
MAN NL222	nr 3016	rok prod. 2000
MAN NL223	nr 3017–3018	rok prod. 2000
MAN NL223	nr 3019	rok prod. 2001
MAN NL313	nr 3020–3024	rok prod. 2002
MAN NG312	nr 749–753	rok prod. 1998
MAN NG312	nr 754	rok prod. 1999
MAN NG313	nr 755	rok prod. 2001

Jacek Kalicki

Z k r a j u i z e ś w i a t a

Berlin

Tabor

A Jest już cała nowa dostawa solarisów dla BVG – 10 U18 (2851–2860) i dwa U12 (1250 i 1253). Tymczasem Solaris U12-1251 pojechał na prezentację do Wuppertalu.

A BVG skreśliło ze stanu pierwszego piętrusa typu DN (z 1995 r.) numer 3085 po uszkodzeniach wywołanych pożarem silnika.

Magazyn 995

25.03. Około godziny 13:07 doszło do wypadku dwóch pociągów metra linii U6 przed stacją Kurt-Schumacher-Platz. Na wyjeżdżający na trasę z prędkością 25 km/h pusty skład najechał podążający z bocznego toru od strony Alt Tegel pociąg z 80 pasażerami. Doszło do wypadnięcia wagonów z szyn. W wyniku kolizji 8 osób zostało rannych. Prawdopodobną przyczyną wypadku było zlekceważenie czerwonego sygnału przez motorniczego składu z pasażerami. Do czasu usunięcia szkód (przez 2 dni) między stacjami Alt Tegel i Leopoldplatz kursowała autobusowa komunikacja zastępcza obsługiwana przez 20 wozów przegubowych.

Marcin Czech

Bielsko-Biała

Tabor

A Z warsztatów Motorenu po trzech miesiącach wyjechał po NG Ikarus 280.37-006. Podobnie jak jego rówieśnik remontowany był z zachowaniem części właściwych oryginałowi. Nieoryginalne są jedynie laminaty i wykładzina podłogowa (z Jelcza) oraz blacha rylfowana na stopniach. Jest to drugi po 010 wyremontowany bielski IK280.37. Po zakończeniu jego remontu na warsztat trafił IK280.37-001, a 007 jest mniej więcej w połowie remontu. Wracając do IK280-010: na jego biało-czerwone malowanie naklejono niestety reklamę oraz (w miesiąc po zakończeniu remontu!) wymieniono boczne okna z odsuwanych na odchylane (znane z bielskich i kieleckich IK280.70E). Nie wiadomo, czy i kiedy takie okna otrzyma 006 i inne remontowane

IK280.37.

A Ofiarą solarisów padł Jelcz M11-680 z 1988 roku. Tym samym w MZK pozostały 23 z 48 „migów” (3 szt. z 1987, 15 szt. z 1988 i 5 szt. z 1989 roku).

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
006	malowanie miejskie (stare)	malowanie miejskie (nowe)	Po NC
010	malowanie miejskie (stare)	<i>Dziennik Zachodni</i>	-
029	Marbet	zielono-biały	podkład
061	Ceresit	Ceresit	nowa wersja
693	Polskie Książki Telefoniczne	malowanie miejskie (nowe)	-

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
autobusy			
006	IK280.37	03.2003	NC

Paweł Adamus

Brzesko

Rozmaitości

A W tegorocznym budżecie gminy Brzesko znalazł się zapis o przeznaczeniu 300 tys. zł dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Brzesku. Obecnie trwa dyskusja, czy lepiej te pieniądze przeznaczyć na zakup nowego miejskiego autobusu (najprawdopodobniej w grę wchodzi Autosan A10-10), czy też na remont generalny trzech kilkunastoletnich już pojazdów (przeważnie Autosany H9-35 i Jelcze PR110M). Znając polskie realia, zapewne zostanie wybrana ta druga opcja i w tym roku kilka wyeksploatowanych pojazdów uda się w podróż do Solca Kujawskiego, Słupska czy Łławy, aby móc jeszcze przez kilka lat wozić mieszkańców. Obecnie stan taboru MPK wynosi 17 autobu-

sów.

InfoBus, <http://www.infobus.com.pl/>

Chełm

Tabor

A Na linii 13, obsługiwanej przez podwykonawcę Chełmskich Linii Autobusowych, pojawił się Ikarus 280. Chociaż właściwie jest to już Ikarus 260, bo wycięto z niego przegub i przyspawano tylne drzwi. Jest to pewna odmiana dla pasażerów, bo oprócz jeszcze jednego Ikarusa 260, pozostali podwykonawcy nadal obsługują linie autosanami H9-35.

Rafał Tarnawski

Chrzanów

Rozmaitości

A W marcu Związek Komunalny Komunikacji Międzygminnej w Chrzanowie wprowadził podwyżki cen biletów na liniach lokalnych (maksymalnie do 20 procent w zależności od czasu jazdy) oraz na liniach regionalnych (od 18 do 40 procent). Przyczyną wzrostu cen jest kilka. Najważniejsze z nich to zmniejszenie wpływów ze sprzedaży biletów (w 2002 r. wyniosły one 6,85 mln złotych i były o 168 tysięcy złotych mniejsze niż w 2001 r.) oraz ograniczenie o około 700 tysięcy złotych dotacji od gmin: Chrzanowa, Libiąża i Trzebnini. W tym roku Związek planuje uzyskanie dochodu z tytułu sprzedaży biletów rzędu 7,3 mln zł zlecając zadania przewozowe na poziomie 4,13 mln wozokilometrów. Przy okazji informujemy, że w lutym Związek Komunalny Komunikacji Międzygminnej w Chrzanowie wypowiedział umowę MZK Oświęcim na obsługę linii 22, jedynej na trasie Gromiec – Oświęcim. Powodem są zbyt wysokie, jak dla ZKKM, koszty funkcjonowania tej linii, czyli 1,26 zł za wozokilometr! Gmina Libiąż dopłaca do niej tylko 0,80 zł/wzkm i w tej sytuacji Związek musi dokładać około 0,46 zł do każdego wozokilometra. Obecnie ZKKM szuka tańszego przewoźnika na tę trasę.

InfoBus, <http://www.infobus.com.pl/>

Częstochowa

Rozmaitości

A 24 marca, ku wielkiemu zaskoczeniu pasażerów, na szczytowe **22/04** wyjechał przegubowy Ikarus 280 o numerze **319**. Autobusy tego typu pojawiały się bardzo sporadycznie na tej linii, ale od ponad 10 lat linia ta była obsługiwana wyłącznie przez autobusy krótkie, być może dlatego, że pętla w Kiedrzyńcu zupełnie nie jest przystosowana do wykrcania przez długie autobusy.

T Po niedawnych wymianach zwoznic na pętli Kiedrzyńska przyszła kolej na aleję Niepodległości, czyli zwoznic przy wjeździe do zajezdni. W nocy z 4 na 5 kwietnia remontowana była zwoznica wyjazdowa w kierunku Kucelina. Rolę nocnych tramwajów przejął więc dwa krótkie autobusy.

Janusz Karlikowski, Jakub Lubaszewski

Elbląg

Rozmaitości

T W związku z budową marketu Leclerc została zaplanowana przebudowa torowiska w ulicy Grunwaldzkiej. Ulica ta ma być poszerzona, a tory tramwajowe mają być przeniesione na środek. Zostaną także zbudowane wysepki przystankowe dla pasażerów. Przebudowa torowiska ma się rozpocząć w maju i potrwać około czterech miesięcy. Sfinansują ją Tramwaje Elbląskie.

Wojciech Lemański

Gdańsk

Tabor

A Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku planuje w tym roku remont generalny dwóch autobusów przegubowych Ikarus 280 i jednego Ikarusa 260. Łączny koszt ich odnowy wyniesie około 500 tys. zł. Ponadto Zarząd Miasta Gdańsk przymierza się do zakupu w tym roku 7 szt. niskopodłogowych autobusów miejskich. Przypomnijmy, że w zeszłym roku do Gdańska trafiły 23 nowe autobusy niskopodłogowe marki MAN (20 szt. NL263 i 3 szt. NG 313), których zakup został sfinansowany w ramach kredytu z Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju.

InfoBus, <http://www.infobus.com.pl/>

SKM Z Mińska Mazowieckiego z naprawy rewizyjnej połączonej z modernizacją powrócił EN57-1718. Otrzymał wandaloodporne siedzenia, identyczne do tych stosowanych w autobusach i tramwajach oraz uchylne okna typu autobusowego. Całkowicie zdemontowane zostały półki na bagaż. Niestety, ze względów finansowych nie zdecydowano się na inne usprawnienia. Miały to być m.in. oświetlenie zabudowane w suficie oraz wyświetlacze pikselowe. SKM planuje zmodernizować ogółem 18 sztuk EN57. Należy więc mieć nadzieję, że kolejne egzemplarze zostaną zmodernizowane w pełnym zakresie.

Linie

A W związku z pracami drogowymi na odcinku ul. Warszawskiej zmienione zostały trasy autobusów linii: **118, 155, 162, 174, 175, 255, N1, N4**. Wyżej wymienione linie kursują objazdem przez ulicę Kielecką, na której umieszczono tymczasowe przystanki. Objazdy potrwają około miesiąca.

Wojciech Lemański

Gdynia

Tabor

A Dnia 24.02. odbyło się przekazanie do eksploatacji nowego autobusu miejskiego Scania OmniCity. „Uśmiechnięty” autobus zakupiony przez Ornowski Travel będzie obsługiwał gdyńską linię nr **181**. Uroczystość odbyła się w obecności przed-

stawicieli władz miasta, kierownictwa Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni oraz kierownictwa Scania Polska. Pierwszy w Gdyni nowoczesny autobus marki Scania został wyprodukowany w fabryce Scania-Kapena w Słupsku, jednej z trzech europejskich fabryk koncernu Scania (obok Silkeborg i Sankt Petersburga) wytwarzających autobusy miejskie. Właścicielem pierwszego w Gdyni autobusu OmniCity jest istniejąca od 1998 roku prywatna firma przewozowa Ornowski Travel (właścicielką firmy jest Joanna Ornowska). Obecnie firma posiada cztery autobusy wykorzystywane przede wszystkim w komunikacji miejskiej, które obsługują trasy należące do Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni oraz bezpłatną linię dla klientów Ikea w Gdańsku. Ornowski Travel wywodzi się z istniejącej od 1984 roku znanej na wybrzeżu firmy M&O – Zbigniew Ornowski, zajmującej się transportem i spedycją międzynarodową. Od początku działalności M&O specjalizuje się w przewozach na kierunku niemieckim, belgijskim oraz holenderskim. W ciągu niemal 20 lat działalności firma M&O wypracowała stabilną pozycję na rynku, zdobywając zaufanie wielu renomowanych firm. Światowa premiera miejskiego niskopodłogowego autobusu OmniCity miała miejsce w połowie 1997 r., a w Polsce w maju 1998 r. podczas Międzynarodowych Targów Motoryzacyjnych w Poznaniu. W odróżnieniu od innych pojazdów tego typu, autobusy OmniCity charakteryzują się przede wszystkim aluminiową konstrukcją nadwozia i nowatorską stylistyką przedniej ściany, co zapewniło im miano „uśmiechniętych autobusów”. W pojeździe zastosowano wiele nowoczesnych rozwiązań technicznych, do których należą m.in.: zwiększone możliwości przewozowe (większa pojemność pasażerska dzięki niewielkiej masie własnej); ułatwione mycie pojazdu oraz czyszczenie wnętrza dzięki eliminacji ostrych krawędzi, płaskiej podłodze pozbawionej podestów (siedzenia mocowane są do ścian bocznych); zastosowanie komputerowego systemu diagnostycznego; hamulce tarczowe na obu osiach sterowane są 3-obwodowym układem pneumatycznym z systemem ABS; przedział silnikowy wyposażony w detektor dymu i ognia oddzielony ścianą ognioodporną od przestrzeni pasażerskiej.

InfoBus, <http://www.infobus.com.pl/>

Tr Po trwającym prawie półtora roku postoju (od września 2001) wyjechał po naprawie wypadkowej przeprowadzonej w warsztatach PKT Gdynia trolejbus PNTKM/Jelcz 120ME o numerze taborowym 3374 (rok prod. 1998). W ramach remontu wyprostowano kratownicę i zwichrowane pudło, ponadto zamontowano nowe wnętrze. Po wypadku nie planowano przywracania tego trajtka do życia i wówczas podjęto decyzję o zdemontowaniu wyposażenia i zamontowaniu wszystkich elementów do remontowanego trolejbusu KPNA/Jelcz 120MTE-3366. Tak więc 3374 otrzymał nowe podsufitki, poręcze malowane proszkowo na kolor żółty, wykładziny antypoślizgowe, fotele Astromal, nową kabinę i jej wyposażenie... a także w ramach polepszenia standardu wyświetlacze PIXEL Light.

Tr Naprawa główna trolejbusu KPNA/Jelcz PR110E-3326 (rok prod. 1987) w warsztatach postawionego w stan likwidacji PNTKM Trobus dobiega końca. Pojazd jest już wylakierowany i za kilka tygodni należy spodziewać się go na linii.

Linie

Tr 17.03. zostanie – podobnie, jak w roku ubiegłym – zamknięta ulica Świętojańska w ramach przeprowadzonego II etapu remontu kapitalnego

ulicy od Żwirki i Wigury do Piłsudskiego. Planowane zakończenie robót to 30.11. W tym czasie zawieszona zostanie na tej ulicy normalna komunikacja miejska, a wprowadzona zostanie tymczasowa – zastępcza, obsługiwana minibusami. Trolejbusy linii **21** i **23** dojeżdżać będą odpowiednio do Dworca i Stoczni przez ulicę Warszawską, a linie **22** i **30** zostaną poprowadzone przez 10 Lutego. Nocna komunikacja standardowo kursująca Świętojańską zostanie poprowadzona przez Władysława IV.

Rozmaitości

Tr Tegoroczne modernizacje sieci trakcyjnej posuwają się do przodu. Kończony jest remont Węzła Działdowska, czyli skrzyżowania ulic Morskiej z Chylońską, gdzie pozostała do zamontowania wyłącznie już czeska zwoznica sterowana drogą radiową. Remont pętli w Orłowie przy ulicy Przebendowskich jest w stadium początkowym – stoją już zakotwione wszystkie nowe słupy trakcyjne.

Marcin Połom

GOP

Linie

A Ze względu na przebudowę skrzyżowania ulic Kuźaja, Sikorskiego, Nałkowskiej i Artura w Radzionkowie, od 27.03. do 17.04. autobusy linii **73, 94, 173, 608** i **708** kursują objazdem ulicami Obwodową, Północną, Strzelców Bytomskich (w Bytomiu) i Objazdową, Północną do Kuźaja (w Radzionkowie). Nie są obsługiwane przystanki Rojca Szarlejka n/ż, Rojca Kopalnia i Rojca Wtórmet n/ż. Linia **174** natomiast w kursach do przystanku Rojca Kopalnia skrócona została do przystanku Radzionków Targowisko.

A 26 marca 2003 r. zakończył się remont ulicy Knurowskiej w Gliwicach; linie **8, 8bis, 58, 58bis, 194, 236, 636, 648** i **710** powróciły na swoje stałe trasy.

A W związku z rozpoczęciem prac kanalizacyjnych oraz wykonywaniem nowej nawierzchni na odcinku ulicy Kosynierów w okolicy skrzyżowania z ul. Dmowskiego w Sosnowcu, od dnia 01.04. linie autobusowe **182** i **622** do odwołania skierowane zostały na trasę objazdową, przebiegającą ulicami: Dmowskiego, Wiosny Ludów i drogą tymczasową z wyjazdem na ulicę Kosynierów w okolicy osadników wód dołowych KWK Porąbka-Klimontów.

AT 29.03. na Stadionie Śląskim w Chorzowie odbył się mecz piłkarski Polska – Węgry. Z tej okazji uruchomionych zostało 13 pociągów specjalnych obsługiwanych taborom 2x105N, które dowoziły i odwoziły kibiców na trasach Katowice Plac Wolności – Chorzów Stadion Śląski i Bytom Plac Sikorskiego – Chorzów Stadion Śląski. Ponadto na liniach **6/41** zastąpiono wagony 116Nd (oraz jedyną solówkę 105N) składami 2x105N. Dwa składy 2x105N pojawiły się również niespodziewanie na linii **12** (ostatni raz dwa składy kursowały tam co najmniej kilka lat temu). Na linii **11** kursowały same stodołki, a wieczorem wyjechały jeszcze dodatkowo cztery składy (z tego dwa zastąpiły stodołki). Autobusy linii przyspieszonych **820, 830** i **840** obsługiwały dodatkowo przystanek Chorzów AKS, a na linii **830** pojawiły się autobusy przegubowe.

Rozmaitości

T Z dniem 01.04. przestał istnieć Zakład Komunikacji Tramwajowej nr 4 w Gliwicach. Przekształcony został w oddział Zakładu Komunikacji Tramwajowej nr 3 w Bytomiu. Powodem jest trwająca restrukturyzacja spółki Tramwaje Śląskie oraz obniżanie koszt-

tów funkcjonowania przedsiębiorstwa. Pracę straciły 22 osoby z administracji zakładu.

Jakub Jackiewicz, Andrzej Soczówka

Irkuck

Magazyn 995

29.03. O godzinie 5 rano (według czasu lokalnego) zapalił się gmach administracyjny zajezdni tramwajowej, gdzie również znajduje się Miejski Urząd Tramwajowo-Trolejbusowy i wydział milicji drogowej miasta. Wszystkie wagony zostały z zajezdni ewakuowane. Pożar groził także wybuchem podstacji akumulatorowej, która również znajduje się na terenie zajezdni.

Valery Tikhonov

Iwanowo

Magazyn 995

29.03. Żaden autobus nie wyjechał rano na linie w mieście i okolicach. Przyczyną był kompletny brak paliwa w miejskim przedsiębiorstwie komunikacji, spowodowany tym, że nie otrzymało ono w należytym terminie zapłaty od władz miasta i rejonu za przewóz osób uprawnionych do ulg. Problem jednak okazał się możliwy do rozwiązania: odpowiednie środki finansowe znalazły się niemal błyskawicznie i ruch autobusów wznowiono po południu. Sytuacja stanie się przedmiotem „ścistyśch badań” miejskiej administracji.

Valery Tikhonov

Kraków

Tabor

A Doczekaliśmy się! Nowe Scanie OmniCity CN94UA 6x2/2 w ilości 5 (PE191–195) sztuk zasiliły dzisiaj krakowskie linie autobusowe. Według słów kierownictwa mają być skierowane na takie linie jak: **105, 124, 152, 172 i 444.** W związku z tym zaszyły pewne zmiany w obsłudze taborowej innych linii, np. po trzyletniej przerwie na linię **159** powróciły Jelcze M181MB (w 2000 r. obsługiwały tę linię w soboty jeszcze jako stacjonujące w zajezdni Bieńczyce). Wracamy do Scani. Dzień wcześniej, 31.03., doszło do oficjalnej ceremonii „namaszczenia” nowych autobusów. Wzięli w niej udział kierownictwo MPK Kraków i prezydent miasta. Kontrastem dla tych nowoczesnych pojazdów stał się pięknie odrestaurowany na 75-lecie komunikacji autobusowej w Krakowie (2001 rok) Jelcz 272 MEX numer 341, który jest jeżdżącym eksponatem muzealnym. W związku z wprowadzeniem do ruchu 5 nowych autobusów, ze stanu zostanie skreślonych 4 lub 5 Ikarusów 280.

Linie

A Od 29.03. linia **112** została skrócona do przystanku Tyniec, ponieważ ul. Bogucianka zostanie wzbogacona o kanalizację. Również od 29.03. na ul. Ojcowską zawitają zmechanizowane brygady drogowe. Linia **118** pojedzie w dalszym ciągu z Nowego Kleparza do Bronowic Wielkich, z tym, że ulicami Jasnogórską i Chełmońskiego; linia **120** na trasie Nowy Kleparz – Bronowice Wielkie bez zmian, a następnie pojedzie Ojcowską, Chełmońskiego i Jasnogórską. Linie omijają ul. Radzikowskiego i część Ojcowskiej.

T W dniach 12 i 13.04., w związku z remontem nawierzchni na torowisku na Moście Grunwaldzkim, zmienionymi trasami będą kursować linie **18, 19 i 22.** Pojadą one ulicami Krakowską, Kalwaryjską i Wadowicką. Zostanie także uruchomiona zastępcza linia autobusowa **318** na trasie: Łagiewniki – Brożka

– Kapelanka – Monte Cassino – Dietla – Stradom. Autobusy tej linii będą się zatrzymywać w rejonie przystanków tramwajowych, z wyjątkiem przystanków Orzeszkowej (w obu kierunkach) oraz Brożka (w kierunku Łagiewnik). Także w związku z powyższym remontem w dniach 7–13 kwietnia przystanek Most Grunwaldzki dla linii **128 i 609** w kierunku ul. Dietla zostaje przeniesiony za rondo Grunwaldzkie (przed wjazdem na most).

T W dniach 11 i 12.04., z okazji obchodów Dni Ziemi, uruchomiona zostanie linia specjalna **45**, obsługiwana tramwajem niskopodłogowym NGT6. Jej trasa to: Pl. Wszystkich Świętych – Franciszkańska – Straszewskiego – Podwale – Dunajewskiego – Basztowa – Dworzec Główny – Westerplatte – Poczta Główna – Starowiślna – Grzegorzewska – aleja Pokoju – alej Jana Pawła II – Plac Centralny. Powrót po tej samej trasie do Poczty Główniej, a następnie ul. św. Gertrudy i Dominikańską do pl. Wszystkich Świętych. Linia będzie kursowała w godzinach 9–17, a przejazd nią będzie bezpłatny.

Rozmaitości

● W połowie kwietnia ukaże się w sprzedaży drugie wydanie rozkładu jazdy wszystkich linii tramwajowych i autobusowych MPK Kraków. Nie będzie to jednak, tak jak poprzednio, gruba książka, tylko segregator, dzięki czemu będzie można na bieżąco wymieniać nieaktualne rozkłady. Przewidywana cena to 15 zł.

T Jak donoszą masmedia, w tym roku oczywiście nie zostaną wykonane wszystkie roboty w zakresie remontów torowisk. Oprócz remontu kompleksowego ul. Kalwaryjskiej (torowisko z siecią trakcyjną, jezdnie, chodniki) być może uda się jeszcze wymienić sieć trakcyjną w ciągu ul. Brożka, Kapelanka, Monte Cassino. Przypomnijmy, że odcinek ten (do Dębnik) został oddany do ruchu 22.07.1978 roku i od tego momentu nie był kompleksowo remontowany. Naprawy wymaga ponad 40 km torowisk, a zostaną w tym roku wyremontowane niecałe 3 km. Remontu nie mogą się doczekać torowiska w ul. Igołomskiej, Mrozowej, Kocmyrzowskiej, wspomnianej Brożka – Kapelanka – Monte Cassino. Pozostałe są w lepszym lub gorszym stanie.

Z pamiętnika lakiernika

Tabela przedstawia zmiany z marca 2003 roku.

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
190	barwy zakł.	Artresan	-
386+387	Apap	barwy zakł.	-
602+601	barwy zakł.	Codipar	-
610+609	Ardo	barwy zakł.	-
616+617	Kerakoll	Plus GSM	-
634+635	Claudia/Naj	barwy zakł.	-
639+638	barwy zakł.	Dziennik Polski	-
681+680	LG AGD	barwy zakł.	-
682	barwy zakł.	Mitex	-
686+687	LG Flatron	barwy zakł.	-
734+735	Grudnik	barwy zakł.	-
766+767	Claudia/Naj	Klarin	-
782+783	barwy zakł.	Codipar	-
804+807	Claudia/Naj	barwy zakł.	-
839+840	TNT	barwy zakł.	-
841+842	TNT	barwy zakł.	-

Paweł Paruch, Krzysztof Utracki

Lublin

Tabor

Tr Trajtek 754 ponownie powrócił do szkolenia młodych kierowców. Stara załoga tegoż poznała zaś nowy pojazd, czyli 822 – jest on cały granatowy z nową górą i niedawno opuścił halę NG.

Linie

A Od 24 marca na studenckiej linii **56**, obok 2 autobusów prywatnych, pojawiły się 2 kolejne pojazdy MPK. Zmianę wprowadzono na skutek bojkotu tej linii przez studentów, którzy mieli dosyć niesumiennych i mało solidnych przewoźników prywatnych.

Rozmaitości

A W dniach 27–30 marca ostatni jelec PR110M (nr 2137) z MPK stał w miasteczku akademickim, robiąc za wystawę wlepek. Decyzja o udostępnieniu pojazdu przez MPK wydaje się kuriozalna, bo to może zachęcić ludzi do większego zanieczyszczenia pojazdów komunikacji miejskiej.

Tr Sprostowanie. Katastroficzna wizja rozpadających się lubelskich słupów trakcyjnych z 30. numeru *Przystanku* zawiera oczywisty błąd: znajdują się one na ulicy Głębokiej, a nie – jak podano – na Gołębiej. Za omyłką Autora oraz Czytelników przepraszamy. Redakcja

Rafał Tarnawski, Maciej Zysko

Łódź

Tabor

A W dniach 25–28 marca na linii **56** obsługiwanej przez MPK-Łódź Sp. z o.o. testowany był Mercedes Sprinter na niemieckich numerach rejestracyjnych (AK KK 86). Pojazd posiada jedne drzwi oraz 14 miejsc siedzących (w tym 4 rozkładane) i 15 stojących. Na masce białego mercedesa umieszczono logo MPK oraz napisy „MPK-Łódź Sp. z o.o.”. Wewnątrz przyklejono do szyby przebieg trasy i numer linii. To pierwszy z serii testów małych autobusów w łódzkiej spółce. Zgodnie z nową polityką prowadzoną przez aktualny zarząd firmy, na najmniej obciążonych liniach (w tym nocnych) mają się pojawić autobusy tej klasy. Wkrótce testowane będą pojazdy innych marek, ale już nie na linii **56**, na której w sezonie wiosenno-letnim zdecydowanie zwiększa się frekwencja.

Linie

T O godzinie 0:00 w nocy z 31.03. na 01.04. pierwszy raz z zajezdni spółki Tramwaje Podmiejskie (Brus) wyruszył na trasę tramwaj linii **43bis – nocny.** Tym samym, po 26 miesiącach przerwy, reaktywowano w Łodzi nocną komunikację tramwajową. Linię utworzono staraniem władz Konstancy-nowa Łódzkiego i tramwaj kursuje na trasie Brus – Konstancy-nowska – Legionów – pl. Wolności – Legionów – Konstancy-nowska – Brus – Konstancy-nów – Brus, a w soboty i niedziele dojeżdża aż do Lutomi-erska. W rozkładzie są 2 kursy: pierwszy o wspomnianej godzinie 0:00, a drugi o 2:45. Czasy przejazdu są krótsze niż w dzień, i tak np. odcinek Brus – Zachodnia (na pl. Wolności nie ma przystanku) tramwaj pokonuje w 15 minut, zamiast w 18 jak w dzień. Jak na razie frekwencja w nocnym tramwaju, delikatnie mówiąc, jest niska, ale duże znaczenie ma tu jednak fakt, że uruchomieniu nocy nie towarzyszył żaden rozgłos. Władze TP biorą pod uwagę nadanie linii w najbliższym czasie nowego, bardziej charakterystycznego numeru. Warto dodać, że według tego samego rozkładu od wielu lat kursował tramwaj służbowy.

Łukasz Stefańczyk

Malbork

Linie

A MZK Malbork nadal będzie obsługiwało sztum-

skie linie autobusowe. Dotąd wszyscy byli zadowoleni z współpracy i nikt nie spodziewał się, że może coś ją w przyszłości zakłócić. Okazało się jednak, że może – MKZ przekształcając się dwa lata temu w spółkę prawa handlowego nie mogło w 2002 roku tak po prostu „dostać” obsługi sztumskich linii (jak to było do tej pory), tylko musiało się o nie ubiegać na drodze przetargu nieograniczonego. I tu pojawił się problem: wszyscy bowiem doskonale wiedzieli, że gmina jest zadowolona z malborskiego przewoźnika i dlatego nikt nie chciał z nim konkurować. Dwa pierwsze przetargi zostały unieważnione z powodu zbyt małej ilości ofert, dopiero wówczas gmina skorzystała z trybu zapytania o cenę. Cała sprawa zakończyła się w lutym br. i dopiero teraz MKZ może już spokojnie wliczyć do swojego budżetu około 140 tys. zł za obsługę sztumskich linii.

InfoBus, <http://www.infobus.com.pl/>

Olkusz

Tabor

A Na liniach obsługiwanych przez miejscowy PKM pojawił się nowy nabytek tejsze firmy. Jest to używany Ikarus 260 nie ustalonego jak dotąd pochodzenia. Autobus od razu został pomalowany na żółto, zaś nazwę przewoźnika oraz numer taborowy wykonano używając obecnie obowiązującego szablonu.

Bartosz Mazur

Opole

Linie

A W poniedziałek 31 marca na trasę powróciła sezonowa linia **S** łącząca Dworzec Główny z działkami przy ulicy Częstochowskiej.

A Od 01.04. – i bynajmniej nie jest to żart primaprilisowy – skrócona do pętli przy ul. Wschodniej została linia **5**. Do tej pory dojeżdżała ona kilka przystanków dalej – do ul. Głogowskiej. Zmianą tą zrozpaczone są muchy, które do tej pory na zawieszonym odcinku były w zasadzie jedynymi pasażerami. W dni wolne od pracy zawieszona zostaje linia **2**, jednocześnie autobus do tej pory ją obsługujący zasilił **17** (choć, niestety, tylko przez jedną zmianę). Przypomnijmy, że **2** jest de facto skróconą wersją **17**. Dzięki wprowadzonej zmianie **2** i **17** nie będą już jeździć stadnie, a mieszkańcy wielkiego blokowiska Malinka czy pacjenci Wojewódzkiego Centrum Medycznego będą się cieszyć linią o częstotliwości „aż” 40-minutowej. Do tej pory było to wszak ponad 80 minut. Drobnych korekt doczekały się również linie **15** i **B**. Wszystkie te zmiany należy ocenić pozytywnie, czekamy na więcej!

A Z uwagi na malejące przychody ze sprzedaży biletów, MKZ zdecydowało się na zatrudnienie drugiej firmy kontrolującej bilety. Będzie to... Klub Sportowy Gwardia Opola. Umowa z klubem podpisana została na 3 miesiące. Nowi, umundurowani kontrolerzy powinni pojawić się w autobusach już w tym tygodniu.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
124	podkład po reklamie	żółty	-
150	miejskie	Champion	-
413	Emetal	miejskie	-
609	białe	Salome/Paroc	-



MB Sprinter na pl. Dąbrowskiego w Łodzi. Fot. Łukasz Stefańczyk, 26.03.2003 r.

622	białe	Coty	-
623	białe	Coty	-

Marek Drewniak

Oświęcim

Tabor

A Informacja o zakupie przez MKZ w tym roku jednego autobusu okazała się błędna – Czytelników przepraszamy. MKZ ogłosiło bowiem przetarg na zakup dwóch autobusów. Jednego małopojemnego (mówi się tu o Autosanie H7-20.02) i drugiego średniopojemnego (tu opcje są dwie: Jelcz L100 lub 120M albo Solbus). Termin realizacji przetargu wyznaczono na 31.07.

Linie

A Wkrótce nastąpi zmiana taboru na linii nr 5. Obecnie kursuje tu Autosan H7-20.02. Jako nowy autobus ma kursować Jelcz L100i. Zmiana spowodowana jest prośbą i apelami pasażerów.

A Prawdopodobnie w najbliższym czasie zostanie skrócona trasa linii **22**, która obecnie kończy kursy w Gromcu. Po skróceniu miałyby ona kończyć w Bobrku. Powód: Chrzanowski ZKKM chce wypowiedzieć MKZ umowę na świadczenie usług na tej linii.

Krzysztof Łączak

Płock

Linie

A 01.04. wprowadzono zmianę trasy linii **31** – „wahadłowca” kursującego pomiędzy Orlenem a osiedlem Skarpa, a teraz również osiedlem Winiary. Do tej pory **31** nie miało swojej pętli na Skarpie i jeździło objazdem ulicami: Łukasiewicza, Kobylińskiego, Dobrzyńska, Gałczyńskiego, Miodową i Łukasiewicza do Orłenu. Teraz z Winiar podąża trasą: Szpital, Medyczna, Dobrzyńska, Gałczyńskiego, Miodowa, Mościckiego, Dobrzyńska, Kobylińskiego, Łukasiewicza i dalej do Orłenu. Jednak, jak to przy zmianie, jednym lepiej drugim gorzej. Oto ważny przystanek Miodowa Pszczela na osiedlu Dobrzyńskim stracił połączenie z kombinatem. Mieszkańcy osiedla muszą teraz biegać na Łukasiewicza albo na przystanek przy komendzie policji na Miodowej.

Rozmaitości

A Wróciły ulgi 50% dla uczniów i emerytów, którzy do tej pory płacili za bilet jednorazowy 1,15 zł. Teraz jest to 0,95 zł.

Jakub Putyra

Poznań

Tabor

A Nienowe niskopodłogowe. Poznańskie MPK rozpisало przetarg na zakup 4 dwunastometrowych i 6 osiemnastometrowych używanych autobusów niskopodłogowych. Przypominamy, że ostatni tego typu przetarg wygrały autobusy firmy MAN – NL223 i NL283.

A Zaraza się rozszerza. Reklamy nowego w Poznaniu typu, pokrywające półprzezroczystą folią tylną szybę, pojawiły się na solarisach 1334 i 1336. Z „drobniutką” różnicą w porównaniu z wszystkimi poprzednimi autobusami – reklama opuściła co prawda tylną szybę, jednak przyjęła formę płachty przymocowanej na burcie autobusu: zasłania znaczną większość wysokości burty, a o szerokości możemy powiedzieć jedynie tyle, że pokrywa cztery okna. Na płachtach tych widnieją reklamy Coty Paris.

AT W wagonach RT6N1, kursujących przez GTR od ostatniego poniedziałku, pojawiły się dźwiękowe zapowiedzi przystanków, przez które dotąd tatra nie jeździły liniowo. Są to: „Plim, plom... Polanka, Kórnicka, Os. Lecha, Os. Czecha, Żegrze I, Żegrze II, Żegrze III, Rondo Żegrze”. Podziwiamy, że nie wybrano wariantu łatwiejszego i systemu po prostu nie wyłączono. Jednak wariant niechlujny obowiązuje przykładowo na autobusowych przystankach: Wilczak, os. Batorego I i II. W pierwszym przypadku na wyświetlaczu jest „Wilczak”, a słychać „Wilczak I”, z kolei os. Batorego I zapowiadane jest prawidłowo, lecz wyświetla się „Os. Batorego”. Na Os. Batorego II widać też „Os. Batorego”, słychać zaś „os. Batorego I”.

T 03.04. liniową służbę rozpoczął głogowski

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*.

skład 244+243. Pierwszy dzień służby spędził na **14/4**. Skład ten jest pod kilkoma względami inny od poprzednich po NG i modernizacji. Przykładowo: pudła wagonów zostały wyremontowane w Zakładzie Naprawy Autobusów w Biskupicach Wlkp., a nie w FPS; wagon wyposażony został w pikselowe tablice zewnętrzne (2 duże i 2 małe) oraz 2 diodowe wewnętrzne, służące do wyświetlania nazw przystanków (po jednej w wagonie). Z wyświetlaczami współpracuje dźwiękowy system informacji pasażerskiej, dzięki któremu każdy przystanek jest również zapowiadany przez głośniki. Nad wszystkim czuwa pokładowy komputer Intertraffic, znany z autobusów. Konsola komputera została zlokalizowana w miejscu dawnej skrzynki sterowania kasownikami, dodajmy że identycznymi jak w autobusach. Niestety, system nie działa tak dokładnie, jak powinien – zapowiadany przystanek nie zawsze odpowiada właściwemu.

T Pierwszy wagon składu 180+179 „raczył być” połamać swój charakterystyczny pantograf połówkowy typu OTK-2. Dziś „połówki” możemy spotkać więc jedynie na RT6N1.

Linie

A Zakład Usług Komunikacyjnych Rokbus z siedzibą w Rokietnicy na zlecenie tamtejszego Urzędu Gminy, umotywowanego wnioskami okolicznych mieszkańców, uruchomił nową linię autobusową **R2** łączącą poznańską pętlę PST Sobieskiego z Mrowinem. Autobusy z około godzinną częstotliwością jeżdżą trasą: Poznań Piątkowo PST – Szeligowski – Kurpińskiego – Obornicka – Suchy Las – Złotkowo – Sobota – Rokietnica – Napachanie – Mrowino – Cerekwica – Przybroda. W zamian za to zlikwidowano połączenie Przybrody – Ogrody. Ogrody zyskają jednak połączenie z Żydowem przez Rokietnicę linią **R3**.

A Sezonowy pośpieszny znow na trasie. Linia **P**, łącząca pętlę Kacza z Sierostawem, wróciła na ulice **01.04**. Z czerwonymi tablicami tej linii będzie wozila się obsada w postaci – jak zwykle – jednego przegubowego ikarusza z A-3.

A Linia **88**, łącząca Os. Batorego z Moraskiem, została „trochę” przedłużona do Radojewa. „Trochę” – dlatego, że zaledwie jednym kursem w soboty, a dwoma kursami w niedzielę. Z Moraska do Radojewa autobusy pojadą ulicą Jaśkowiaka. Przypominamy, że mieszkańcy Radojewa domagają się – również na łamach prasy – usprawnienia komunikacji miejskiej w ich rejonie. Dotychczas Radojowo oraz kilka osiedli leżących przy ulicy Naramowickiej miało do dyspozycji jedną linię autobusową.

A Od **01.04**. obsługę linii **78** przejęła zajezdnia A-3 Kacza. Przez ostatnie półtora roku w dni robocze linia była obsługiwana wspólnie przez oba wydziały, w weekendy zaś przez wydział autobusowy A-1. Jedyną okazją, aby przejechać się neoplanem na **78** pozostaje więc niedzielny wieczór, gdy druga Brygada **78** podmieniana jest na N4020.

Magazyn 995

26.03. Ostatnie wstrzymanie ruchu liniowego na pętli Starołęka przed remontem spowodowane było... obcinaniem gałęzi z drzewa rosnącego na pętli. W godzinach 8:46–8:52 i 8:48–9:07 tramwaje nie kursowały.

26.03. Kwadrans po dziewiątej pewne BMW wjechało na skrzyżowanie ulic Wołyńskiej i Małopolskiej. Jednak w tym samym czasie znalazł się na nim również zmierzający na Piątkowską helmut **673 (11/1)**. Skutkiem „spotkania” było lekkie uszkodzenie przodu bimby i rozbicie maski „beemy”.

26.03. Wieczorem obsługujący **64/3** ikarus 1178

w trakcie jazdy na Kaczę przytarł się do zaparkowanego przy skrzyżowaniu Szymborskiej i Chociszewskiego Opla Omegi. W hungarze lekko wgniotło się tylne prawe naroże, w oplu zaś delikatnie lewy bok.

28.03. Czego to się w tym kraju nie kradnie... Od 25 do 27.03. demontowano płotki wygradzeniowe na przystankach rondo Rataje, by wstawić nowe, znacznie ładniejsze. Ogółem zdjęto 180 m stalowych konstrukcji, które złożono przed przystankami. **28.03**. miały być wywiezione. I zostały wywiezione! Tyle że około godziny 4:30 rano i nie przez pracowników MPK, a przez złomiarzy, którzy beczelnie załadowali je na skrzyniowego żuka i zniknęli.

28.03. To już się robi nudne! Znow na torowisku w ul. Wyszyńskiego, kawałek za mostem Mieszka I, wylądował samochód. Tym razem była to Škoda Felicia, która zablokowała ruch tramwajowy w kierunku Śródki od godziny 11:16 na prawie trzydzieści minut. Torowisko „oczyścił” MPK-owski Star. W korku utknęło 10 bimb.

28.03. Kawałek przed pętlą Os. Lecha jadący z Ogrodów forteczański zestaw 290+291 (**1/5**) uszkodził sobie akumulatory w pierwszym wozie. Interweniowało pogotowie techniczne. We wstrzymaniu mającym miejsce w godzinach 12:55–13:43 utknęło 10 pociągów, a kolejne kierowano objazdami. Złosiwy tramwaj zjechał następnie do zajezdni.

29.03. Około 100 m za przystankiem Kórnicka (w kierunku os. Lecha) zerwany drut jezdny przy „ajzolorze” uszkodził ślizg pantografu **1/15** (stopiątkowe siostrzyczki 204+203). Naprawa tramwaju oraz sieci miała miejsce w godzinach 22:41–23:54. W tym czasie pozostałe bimby kierowano na trasy objazdowe.

30.03. O godzinie 9:50 w przegubowym ikarusie nr 1179 (**61/1**) po dojechaniu na pętlę w Krzyżownikach miał miejsce wystrzał... Samoczynnie „wystrzeliła” bowiem gaśnica w kabinie kierowcy, zapaskudzając proszkiem służbowe ubranie drivera, całą kabinę i częściowo przedział pasażerski. Autobus zjechał więc do zajezdni.

30.03. W godzinach 12:10–12:47 tramwaje nie mogły przejechać ul. Strzelecką w kierunku Królowej Jadwigi. Wszystko za sprawą inteligentnego inaczey kierowcy, który zaparkował swego Chryslera TVC przy pl. Wiosny Ludów częściowo na torowisku. Część tramwajów linii **2, 5, 9 i 13** zawrócono przez Al. Marcinkowskiego.

30.03. Krótko przed godziną 14 dojeżdżający do przystanku początkowego pętli Ogrody (wewnętrznym torem) zestaw 84+83 (**1/15**) grzmotnął w stojący skład 122+121 (**1/13**). Na skutek uderzenia wykołowała się druga oś wagonu 84, którą na tory wstawił Krupp. Pętla była cały czas przejezdna po zewnętrznym torze z wyjątkiem 9-minutowego wyłączenia napięcia w sieci na potrzeby dźwigu. Oba składy ewakuowały się do zajezdni – wóz 84 z obetartym przednim zderzakiem i pogiętymi bocznymi osłonami, a 121 z wgniecionym lekko tyłeczkiem i urwanym zderzaczkiem.

30.03. Kolejne wykołowanie. Pod wieców cofająca na torze odstawczym pętli Górczyn rezerwa czynna, reprezentowana przez zestaw 166+165, przejechała ograniczniki toru i wskutek tego wyskoczyła z szyn ostatnim wózkiem. Przy okazji pogięła się w niej pokrywa skrzyni z akumulatorami. Na odsiecz przybył oczywiście Krupp, który wstawił ją na szyny. Po trwającej 25 minut operacji zjechała do zajezdni. Przez ten cały czas pętla była przejezdna.

31.03. Przed południem jadący na Górczyn prze-

gubowy MAN nr 1080 (**93/3**) pokonywał skrzyżowanie ulic Niestachowskiej i Wojska Polskiego. Jakoś mu to jednak nie wyszło, gdyż przodem uderzył w prawy bok jadącego ul. Wojska Polskiego w kierunku ul. Dojazd Volkswagena Transportera. Bus stracił przednią lewą szybę i pogniótł sobie narożnik, natomiast prawa burta volkswagena zyskała całkiem nowy kształt.

01.04. Na ul. Hetmańskiej (w okolicach Fabrycznej) GT6-602 (**11/3**) późnym wieczorem potracił pieszego przebiegającego przez tory. Mężczyzna trafiony przodem tramwaju upadł, jednak następnie, wraz z pomocą jakiejś kobiety, uciekł.

01.04. W samo południe na skrzyżowaniu Estkowskiego i Garbar zderżyły się Trabant 601 i Citroen AX. Ranna pasażerkę „mydelniczki” pogotowie ratunkowe przewiozło do szpitala. W związku z tym zdarzeniem tramwaje w kierunku Śródki nie kursowały przez 30 minut.

03.04. W helmucie GT8-679 (**11/1**) rankiem na rondzie Żegrze wystąpił zanik niskiego napięcia. Po 14 minutach na Madalinę zepchnęła go **1/13** – zestaw 90+89.

03.04. Nieroztropny kierowca Opla Vectry jadący ul. Winogrody od strony Przelajowej nagle wykonał prawokręt w ul. Zagrodniczą. Nie zauważył jednak podążającego z tego samego kierunku helmuta nr 601 (**3/2**). Zaowocowało to wielkim bum, w wyniku którego auto odskoczyło na barierki ochronne oddzielające torowisko od chodnika. Jeden uszkodzony element trzeba było uciąć, by wydobyć zaklinowany między barierką a tramwajem pojazd, którego prawy bok przestał istnieć. W tramwaju ucierpiało tylko dolne przednie poszycie i reklama na prawym boku, bowiem „blachosmród” raczył ją zarysować. Wstrzymanie trwało w godzinach 9:15–9:36.

03.04. Pewnemu kierowcy „kaszla” 126p wydawało się, że da radę uciec przed policyjnym pościgiem, nawet jadąc pod prąd dwupasmowymi Al. Niepodległości. O godzinie 20:10 swą jazdę skończył jednak na ruszającym z przystanku Polonez (w kierunku os. Wichrowe Wzgórze) neoplanie nr 1316 (**71/3**). Na szczęście nikomu nic się nie stało – niegroźnie ucierpiało tylko lewe przednie naroże autobusu oraz cały lewy bok fiacika. Przez 7 minut był całkowicie wstrzymany ruch na tej jezdni – linii **68 i 71** kursowały przez ul. Pułaskiego. Po niedługim czasie autobus podjął dalsze kursy.

Rozmaitości

Remont Starołęckiej (1). W rozmaitości obfituje to duże przedsięwzięcie, jakim bez wątplenia jest remont trasy tramwajowej przy ulicy Starołęckiej. Objazdami kursują linie tramwajowe **4, 5, 12 i 13** (o ich trasach informowaliśmy w poprzednich numerach *Przystanku*) oraz – o czym zapomnieliśmy – autobusowe linie nocne **N31 i N41**. Za tramwaj kursuje oczywiście linia **Za tramwaj**, obsługiwana czterema Ikarusami 280 z A1. Trasa tej linii jest pewną ciekawostką – autobusy nie jadą ani troszeczkę równoległe do zamkniętej trasy tramwajowej: Trasa Rondo Żegrze – Forteczna – Obodrzycka – Unii Lubelskiej – Starołęcka wydaje się być dość ciekawą i kontrowersyjną zarazem: powstaje pytanie, dlaczego nie zdecydowano się na przejazd tejezj linii przez jednokierunkową teraz ulicę Starołęcką, aby zapewnić dojazd do Zespołu Szkół Ogólnokształcących i licznych firm przy tej ulicy. Pewne zdziwienie budzi też obecność aż czterech (pięciu od osiedla Lecha) linii tramwajowych na Górnym Tarasie Rataj, bowiem na miejsce wycofanej **piątki** pojawiła się **dwunastka i trzynastka**. Godną uwagi jest propozycja połączenia na czas

remontu linii 4 z linią 7 – uniknęłyby się wtedy pustych składów wieczorami, aż zapraszających wandalami. Tymczasem, zaplanowany na około 10 tygodni remont postępuje. Zdejmowane są tory po południowej stronie ulicy. Miejscami pojawił się już wykop pod nowe torowisko (spora przestrzeń jest potrzebna na solidne odwodnienie torowiska). Do zajezdni Forteczna, która była odcięta na czas budowy zwrotnicy i przetoczki przy rondzie Starołęka, tramwaje zjeżdżają „pod prąd” korzystając z tego właśnie nowego łącznika oraz drugiego – przy wjeździe do zajezdni. Budowa pierwszego łącznika i odcięcie zajezdni od reszty sieci spowodowała objawienie się między innymi wozów GT8 na liniach 4 i 13 w weekend 29 i 30 marca. Na liniach tych pojawiły się również szerokookobrzęaste helmuty, które zabawnie podskakiwały na kamieniach łuku Hetmańska/Zamenhofs. Głęboka wiara ponoć przenosi góry. Jeżeli jednak chodzi o sprawy ziemskie, można uciec się do radykalniejszych metod. Zdjęcie przedstawia profilowanie łuku łącznika międzytorowego przy rondzie Starołęka przy pomocy koparki i... nabożnych spojrzeń. Jako kolejną ciekawostkę dodajmy, że szkoleniowe wagony 854 i 272+273 nocują teraz na Budziszyskiej, a na terenie zajezdni S1 Głogowska stacjonują w dzień dwie rezerwy czynne z S3 – stopiątką i (!) tatra.

Od 1 kwietnia w poznańskim MPK obowiązują nowy cennik biletów. Do nowości należy zaliczyć bilety imienne, trzydziestodniowe i bilety elektroniczne, niezbyt szczęśliwie nazwane „komkartami” (pewien niesmak budzi u niektórych poznaniaków podobieństwo tego słowa do okupacyjnego dokumentu tożsamości, Kennkarty). Szczegółowy cennik prezentuje tabela.

Na skrzyżowaniu Kórnickiej/Jana Pawła II uruchomiono wreszcie system TRACK umożliwiającą zdalne przełożenie zwrotnicy przez tramwaj. Poprzedni wyłączono już kilka miesięcy temu, gdyż zdarzały się czasem przypadkowe przełożenia zwrotnic pod pokonującymi to skrzyżowanie helmutami. Teraz zamontowano przed skrzyżowaniem z każdej strony pętle indukcyjne oraz semafor świetlny informujące motorniczych o przełożeniu zwrotnicy.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
198+197	Kerakoll	Plus GSM	-
244+243	Nokia	barwy MPK	po NG
250+249	barwy MPK	Klarin	-

Adam Biafas, Tomasz Gieżyński,
Marcin Jurczak, Adam Konieczka,
Janusz Ludwiczak, Łukasz Nowicki,
Maciej Rudzki

Szczecin

Linie

Od 24.03. zlikwidowano pierwszy wariant darmobusa 709, czyli trasę okólną przez Niebuszewo i Warszewo. Obecnie linia jeździ tylko trasą z Ruggańskiej do Targowiska Rostocka, za to dwa razy częściej (co pół godziny). Dla tego wariantu przewidywano pierwotnie numer 713, zaś ostatecznie autobus pojawia się na trasie z tablicą 709bis.

Od 01.04. wprowadzone zostały letnie rozkłady jazdy na liniach 52 i 74. W przypadku linii 52 oznacza to dodatkowy autobus w dni powszednie w godzinach 13–20, a w dni świąteczne w godzinach 7–



Oryginalna, koparkowa technika naginania torów – budowa łącznika przy rondzie Starołęka.
Fot. Adam Biafas



102Na-34 przemierza nowo wybudowany łącznik torowy na rondzie Starołęka.
Fot. Maciej Rudzki, 02.04.2003 r.

12 i 16–20. Linia 74 natomiast została wydłużona do pętli Łukasieńskiego Ogrody we wszystkich kursach, a nie – jak dotąd – tylko w godzinach szczytu.

Również od 01.04. skorygowano rozkład jazdy linii 106, aby skomunikować autobusy z tramwajami na Głębokim. Szkoda, że nie dotyczy to wszystkich kursów.

Od 07.04. na okres próbny (do 30.06.) wprowadzono nowy rozkład jazdy linii 58. Poprzednio kursowała ona w bardzo ograniczonym zakresie tylko w godzinach szczytu. Obecnie kursuje także w międzyszczytce, aż do godziny 17. Częstotliwość pozostała niezmienną i wynosi 36 minut.

Od 01.04. przeniesiono na pętlę Głębokie poranne i popołudniowe podmiany solówek na składy i odwrrotnie. Wszystkie kursują w dni powszednie na linii 9.

Rozmaitości

Na linii 107 mogliśmy podziwiać (niestety, tylko testowo) Solarisa Urbino 18 numer 5252 z PKA Gdynia. Wydarzenie jest o tyle doniosłe, że jest to pierwszy przegubowy Solaris kursujący po Szczecinie.

Znana jest już najbardziej prawdopodobna przyszłość komunikacji nocnej. ZDITM odrzucił projekt STMKM przewidujący stworzenie nowego układu z centralnym punktem przesiadkowym na pl. Rodła i po kilku dniach zaproponował własny. Liczba linii ma zmniejszyć się z 17 do 13, ponumerowanych od 520 (!) do 534 (bez 530), przy czym większość z nich ma trasy zbliżone do obecnych.

Informacja o rezygnacji Siemens z przejęcia szczecińskich tramwajów okazała się jednak

przedwcześnie. Pod koniec kwietnia prezydent miasta ma odwiedzić Lipsk, by zapoznać się z komunikacją w tym mieście.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1416	Ascalcin	barwy zakł.	-
2741	barwy zakł	Coty Paris	-
2742	barwy zakł	Coty Paris	-
tramwaje			
670+650	Kera-Koll/SLC	Plus GSM	-
910	Nida Gips/Lafarge	barwy zakł.	-

Dodatkowo prostujemy informację z numeru 30 *Przystanku*, w którym podaliśmy, że autobus nr 2870 ma reklamę tylko na lewym boku. W rzeczywistości jest to reklama standardowa na obu bokach autobusu. Za nieścisłość przepraszamy.

Jacek Kalicki, Wojciech Lipiński, Magdalena Murawska, Olaf Skrzymowski, Marcin Stefanowicz

Tychy

Tabor

A Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Tychach poinformowało, że planuje w 2003 roku przeprowadzić przetarg na dostawę 10 niskopodłogowych autobusów komunikacji miejskiej.

Rozmaitości

■ Powiadomienie SMS-em o zdarzeniach losowych! Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach wprowadził od kilku dni na okres próbny do końca września nową, ciekawą usługę dla pasażerów. Polega ona na powiadomianiu SMS-ami o utrudnieniach w ruchu, bądź też innych nieprzewidzianych zdarzeniach. Aby skorzystać z tej usługi, należy się zarejestrować poprzez wysłanie SMS-a o odpowiedniej treści pod specjalny numer. Usługa jest bezpłatna, a jedyny koszt, jaki ponosi pasażer, to opłata za wysłanie SMS-a do sieci ERA GSM. Więcej szczegółów na temat novum znajduje się w Internecie pod adresem: <http://www.mzk.pl/komunikaty/komunikaty.htm#komunikat103>.

■ MZK Tychy wprowadził również drugą usługę SMS-ową. Został bowiem uruchomiony specjalny numer telefonu komórkowego, pod który można wysyłać SMS-y dotyczące zauważonych nieprawidłowości w komunikacji miejskiej organizowanej przez MZK (m.in. opóźnienia w ruchu). Na SMS-y nie będą udzielane odpowiedzi, ale wszelkie otrzymane sygnały będą w miarę możliwości niezwłocznie sprawdzane. Szczegóły pod adresem: <http://www.mzk.pl/komunikaty/komunikaty.htm#komunikat100>.

Marcin Chrost

Warszawa

Tabor

A W dniu 25.03. na linii **175** (brygada 1) ponownie zagościł przegubowy ikarus 280 (planowo linia ta w całości obsługiwana jest taborem niskopodłogowym). Co ciekawe, był to jeden z ostatnich kremowo-czerwonych wozów. Tym razem padło na autobus o numerze 2077.

A Z naprawy powypadkowej powrócił „odkurzacz” nr 7905. Odbudowana została cała jego przednia ściana, kompletnie zniszczona w czołowym zderzeniu ze starem na Wale Miedzeszyńskim. Wymie-

Nowy cennik biletów w MPK Poznań

l.p.	rodzaj biletu	cena biletu	
bilety jednorazowe czasowe			
1	normalny na linie zwykłe i nocne do 10 minut	1,10 zł	
2	normalny na linie zwykłe i nocne do 30 minut	2,20 zł	
3	normalny na linie zwykłe i nocne do 60 minut	3,30 zł	
4	normalny na linie zwykłe i nocne do 90 minut	4,40 zł	
5	normalny na linie pospieszne i sezonowe do 10 minut	2,20 zł	
6	normalny na linie pospieszne i sezonowe do 30 minut	4,40 zł	
7	normalny na linie pospieszne i sezonowe do 60 minut	6,60 zł	
bilety jednorazowe przystankowe			
1	autobusowy normalny na linie zwykłe i nocne do 10 przystanków	1,70 zł	
2	autobusowy normalny na linie zwykłe i nocne powyżej 10 przystanków	2,80 zł	
3	autobusowy normalny na linie pospieszne i sezonowe do 10 przystan.	3,40 zł	
4	autobusowy normalny na linie pospieszne i sezonowe pow. 10 przyst.	5,60 zł	
5	bilet SMS wieloprzejazdowy	20,00 zł	
bilety okresowe		na okaziciela	imienny
1	24-godzinny normalny na sieć – na linie zwykłe i nocne	9,40 zł	-
2	7-dniowy normalny na sieć – na linie zwykłe i nocne	22,00 zł	-
3	miesięczny normalny na sieć – na linie zwykłe i nocne	69,00 zł	55,00 zł
4	miesięczny normalny do 6 przystanków na linie zwykłe i nocne	22,00 zł	16,60 zł
5	miesięczny normalny do 18 przystanków na linie zwykłe i nocne	46,00 zł	34,00 zł
6	30-dniowy normalny na sieć – na linie zwykłe i nocne	69,00 zł	55,00 zł
7	30-dniowy normalny do 6 przystanków na linie zwykłe i nocne	22,00 zł	16,60 zł
8	30-dniowy normalny do 18 przystanków na linie zwykłe i nocne	46,00 zł	34,00 zł
9	miesięczny normalny na linie pospieszne, sezonowe, zwykłe i nocne	116,00 zł	87,00 zł
10	miesięczny normalny na 1 linię pospieszną	66,00 zł	50,00 zł
11	30-dniowy normalny na linie pospieszne, sezonowe, zwykłe i nocne	116,00 zł	87,00 zł
12	30-dniowy normalny na 1 linię pospieszną	66,00 zł	50,00 zł
13	3-miesięczny normalny na sieć – na linie zwykłe i nocne	192,00 zł	138,00 zł
14	3-miesięczny normalny do 6 przystanków na linie zwykłe i nocne	56,00 zł	40,00 zł
15	3-miesięczny normalny do 18 przystanków na linie zwykłe i nocne	118,00 zł	84,00 zł
16	6-miesięczny normalny na sieć – na linie zwykłe i nocne	335,00 zł	250,00 zł
17	9-miesięczny normalny na sieć – na linie zwykłe i nocne	474,00 zł	364,00 zł
18	12-miesięczny normalny na sieć – na linie zwykłe i nocne	602,00 zł	472,00 zł
19	10-miesięczny ulgowy na sieć, na linie zwykłe i nocne ważny od września do czerwca następnego roku	253,00 zł	199,00 zł

niono oczywiście także fragmenty kratownicy oraz panele zewnętrzne. Autobus otrzymał nową kabinę kierowcy, nową deskę rozdzielczą a także nowe wykładziny aż do wysokości osi przedniej.

A Zajezdnia Stalowa chyba przygotowuje się do przyjęcia nowych MAN-ów. Najpierw z remontu nie wrócił do macierzystego zakładu krótki ikarus nr 6389, lecz trafił na Kleszczową dostając numer 6318. Nieco później do przewidzianej do likwidacji Inflanckiej T-13 wysłało dwie solówki o numerach 1010 i 1617, które otrzymały w T-5 numery odpowiednio 3 i 8. Sytuacja ta spowodowana jest też po części brakiem solówek w T-5 Inflancka. Zajezdnia ta na brygady solówkowe musiała wysłać przeguby i tym samym była na tym strata. Najprawdopodobniej w momencie likwidacji T-5 wspomniane solówki wrócą na T-13, ale niewykluczone, że dostaną już jakieś inne numery niż „pierwotne” 1010 i 1617.

A Ostatnio skasowanymi autobusami były: z Kleszczowej solówka nr 710 oraz przegub 2747; z Woronicza przegubowce z numerami 2068 i 2157.

A W zastraszającym tempie spada ilość oryginalnych solówek w starym żółto-czerwonym malowaniu (tzw. malowaniu przejściowym). Po wciągnięciu w marcu do T-4 ostatniej takowej z T-10 Ostroborska (nr 6305) oraz przedostatniej z T-11 Kleszczowa (nr 6317) liczba ich wynosi obecnie 15, z czego poza 6310, 6373 i 6374 wszystkie są na T-13 Stalowa.

A Na początku kwietnia dotarły na Stalową drugi i trzeci midi-MAN. Tam otrzymały numery 1301 i 1303 (1302 jeździ już od kilku tygodni). Już w dniu

04.04. busik o numerze 1301 zagościł na linii **133**. 1303 stwierdzono na tej samej linii kilka dni później. Zasadniczo busiki, które przyszyły kilka dni temu, nie różnią się znacznie od swojego poprzednika. W oczy rzucają się praktycznie tylko dwie nagrzewnice, których 1302 nie miał. Jedna z nich znajduje się za przednim prawym nadkolem, druga natomiast na bocznej ścianie tylnego lewego nadkola.

T W poprzednim numerze informowaliśmy o planowanej z okazji 95-lecia tramwajów elektrycznych nocnej imprezie przegubowym wagonem 102Na-42. Tym razem wiadomo już na pewno, że przejazd ten odbędzie się w nocy z 12 na 13.04. Wiadomo także, że podmiary wagonu linii **0** nie będzie i stąd dwójka będzie kursować całą noc. Impreza rozpocznie się o godzinie 22:00 na awaryjnej pętli na pl. Starynkiewicza a skończy około godziny 4:30 nad ranem w okolicach zajezdni R-3 Mokotów. Odwiedzone zostaną najciekawsze zakamarki warszawskiej sieci tramwajowej. Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej wspólnie z Tramwajami Warszawskimi serdecznie zaprasza na imprezę. Przy okazji należą się gorące podziękowania dyrekcji oraz pracownikom wspomnianego już zakładu Mokotów, którzy społecznie doprowadzili wagon do pełnej sprawności technicznej.

T Przedstawiamy ostatnie chwile życia wagonu 13N-777, który był ostatnim fizycznie zlikwidowanym „kassungiem” z roku 2001. Wagon ten przez wiele miesięcy stał na Obozowej. A życie przedłużył mu postój między halami (i tym samym trudny dostęp do niego), ponieważ na T-2 docierały kolejne

kasacyjne wozy, które likwidowano w pierwszej kolejności. Dnia 18.03. wóz 777 został wyciągnięty spod między hal i ustawiony na torze po prawej stronie placu, na którym dokonywane były egzekucje. Dzień później stał już na samym placu. W dniu 24.03. poprzecinany był w przedniej części, a następnego dnia został poprzecinany do końca (jednak jeszcze trzymał się w całości, to znaczy stał). Kolejnego dnia zostały po nim tylko resztki smętnych blach na placu. I w ten sposób zakończył się długi i żmudny proces fizycznej kasacji wagonów skreślanych w 2001 roku z powodu dostaw bulw.

T Dnia 27.03. na 1/23 hasał sobie skład 13N 546+545 w barwach zakładowych – wyjechał na podmięę za zepsute stopiątki. Ponownie szczęście uśmiechnęło się do naszego klubowego kolegi. Warto zauważyć, że tego dnia pętla Czyszowska przeżyła prawdziwe obłędzenie obłych składów. Oprócz wspomnianego już 546+545, dwa razy założyły na niej trzynastkowe nauki jazdy: rano był to żoliborski skład 628+455, a około południa mokołowski 412+269.

T Kolejnych kłopotów przysporzyła mechanikom jedyna na świecie stowunastka. Niedawno spaleni uległ dławik na środkowym wózku, odpowiedzialny za prace drugiej grupy silników. Został on zastąpiony przez dławik z „delfina”, czyli wagonu 105N2k/2000. Ponieważ ten typ ma nieco inne rodzaje wyprowadzeń, pozostaje kwestia odpowiedniego podłączenia go do aparatury wagonu. W momencie gdy ten numer *Przystanku* dotrze do Czytelników, wagon o numerze 3001 powinien już pojawić się na mieście jako sprawny.

T Na początku kwietnia, po ponad trzytygodniowym przestoju, wyjechał ponownie na miasto zmodyfikowany wolski skład 1392+1391. W drugim wagonie konieczna była wymiana łożysk od przetwornicy. Ostatnimi czasy skład ten pojawia się dość często na liniach 7 i 23.

T Dnia 03.04. na 5/23 od około godziny 16:30 jeździł skład 13N 449+482 w barwach miejskich. Pojawił się on jako rezerwa, ponieważ skład stopiątek obsługujący wcześniej tę brygadę potrafił śmiertelnie człowieka na ul. Powstańców Śląskich. Szerzej o tym piszemy w *Magazynie* 995. Za to dzień później na linii 23 kursował skład 13N 622+749 także w barwach zakładowych.

Linie

A Z powodu kolejnego etapu montażu konstrukcji stalowej wiaduktu nad rondem Zesłańców Syberyjskich, nocami 24/25, 25/26, 26/27, 27/28, 28/29 i 29/30.03. w godzinach około 0:30–4:30 nieprzejezdna była zachodnia jezdnia wyżej wymienionego ronda w relacji: al. Prymasa Tysiąclecia – Bitwy Warszawskiej 1920 r. W czasie trwania prac autobusy linii 605 jadące w kierunku pętli Ursus-Niedźwiadek kursowały od Dworca Zachodniego następującą trasą: Alejami Jerozolimskimi – Opaczewską – Mszczonowską – Bitwy Warszawskiej 1920 r. i dalej bez zmian. Trasa w kierunku przeciwnym nie uległa zmianie.

A Z uwagi na rozgrywanie I Miejskiego Rajdu Przygodowego Warszawa 2003, 29.03. około godziny 17:00 oraz 30.03. około godziny 10:00 nastąpiło kilkunastominutowe wstrzymanie ruchu na jezdniach w węzle Wybrzeże Gdynskie/Krasińskiego (z utrzymaniem przejezdności na wiaduktach przebiegających nad wspomnianym węzłem), co spowodowało skierowanie linii: 110, 118, 185 i 701 na trasy objazdowe. I tak:

- linie 110 i 701 od pętli Pl. Wilsona jeździły ulica-

mi: Krasińskiego – zawrotka na skrzyżowaniu z ul. Czarnieckiego – Krasińskiego – pl. Wilsona – Słowackiego i dalej własnymi trasami (tylko w kierunku Cm. Północnego i Łomianek);

- linia 118 – przejazd wiaduktami nad skrzyżowaniem Wybrzeże Gdynskie/Krasińskiego z pominięciem przystanków KS Spójnia (w obu kierunkach);

- linia 185 – od skrzyżowania Wybrzeże Gdańskie/Sanguszkki ulicami: Sanguszkki – Konwiktorska – Muranowska – Andersa – (powrót: Andersa – Stomińskiego – Bonifaterska – Konwiktorska) – Mickiewicza – pl. Inwalidów – Mickiewicza – pl. Wilsona – Mickiewicza i dalej bez zmian (w obu kierunkach).

A W nocy z 1 na 02.04. zostały wprowadzone, zapowiadane od kilku tygodni, zmiany w funkcjonowaniu linii nocnych, które miały na celu objęcie komunikacją nocną rejonów Warszawy do tej pory jej pozbawionych (tzn. Choszczówki, Międzyzlesia, Nowodworów, Wesolej i Zielonego Ursynowa). „Nocna rewolucja” objęła zmiany tras czterech i uruchomienie dwóch nowych linii. Oto, jak szczegółowo, przedstawiają się te zmiany (zmieniony przebieg trasy wyróżniony podkreśleniem):

- zmiana trasy linii 601: Stare Bemowo – ... – Podskarbińska – Dwernickiego – Szaserów – Chłopińskiego – pl. Szembeka – Zamieniecka – Łukowska – Rodziewiczówny – Ostrobramska – (z jednoczesnym wycofaniem z ulic: Grochowskiej i Płowieckiej na odcinku od ul. Podskarbińskiej do ul. Marsa) – Marsa – Ilskiego – al. Komandosów – Grzybowa – Szosowa – Wspólna – Niemcewicz – 1. Praskiego Pułku – Armii Krajowej – Żółkiewskiego (wycofanie z ulic: Okularowej, Stepowej i Korkowej). Wraz ze zmianą trasy zwiększona została o jedną brygadę z T-6 Redutowa (do siedmiu) obsługa tej linii. Obecnie każdej nocy wyjeżdżają trzy autobusy z zajezdni Redutowa i cztery z Ostrobramskiej. Utrzymana została dotychczasowa 30-minutowa częstotliwość kursowania tej linii;

- wyłączenie trasy 606: Chomiczówka – ... – Bokerska – Kłobucka – Wyczółki – Poleczki – Puławska – Karczkowska – PKP Jeziorki. Jednocześnie do planu obsługi dopisano jedną brygadę (szóstą) z zakładu Woronicza. Od początku kwietnia obsługę tej linii zapewniają zajezdnie: T-5 Inflancka (dwie brygady), T-6 Redutowa (jedna) i T-7 Woronicza (trzy). Tak jak w przypadku linii 601, nie zmieniła się częstotliwość kursowania;

- podział dotychczasowej linii 609 na dwie linie – 609 i 613 z jednoczesną zmianą trasy linii 609: Dworzec Centralny – ... – Tamka – most Świętokrzyski – Wybrzeże Szczecińskie – Okrzei – Sierakowskiego – al. Solidarności – (powrót dotychczasową trasą: al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – Grodzka – Wybrzeże Gdańskie – Wybrzeże Kościuszkowskie – Karowa – Dobra – Tamka) – Targowa – ... – Modlińska – Światowida – Myśluborska – Porajów – Świderska – Mehoffera – Światowida – (powrót: Światowida – Świętosławskiego – Świderska) – podjazd do pętli Nowodwory – Światowida – Mehoffera – Modlińska (wycofanie podjazdu Modlińska do przystanku Wiśniewo) – Główna – Buków (powrót: Buków – Główna – Gąsiorowskiej – Przyrzecze – Modlińska). Nową trasę obsługują jedynie dwie brygady z zajezdni T-13 Stalowa, co znalazło przełożenie w dwukrotnym zmniejszeniu częstotliwości kursowania do 60 minut. Pozostałe dwie brygady, które do końca marca jeździły na linii 609,

przesunięto do obsługi nowej linii 613, o której szczegółowo piszemy poniżej;

- podział dotychczasowej linii 610 na dwie linie – 610 i 614 z jednoczesną zmianą trasy linii 610: Os. Górczewska – ... – Ostrobramska – Marsa – Okularowa – Stepowa – Korkowa – Kościuszkowców – Kajki – Pożarskiego – Żagańska – al. Dzieci Polskich – Międzyzlesia (z jednoczesnym wycofaniem z ulic: Płowieckiej, Grochowskiej, pl. Szembeka, Chłopińskiego, Szaserów, Wiatracznej, Chrzanowskiego, Mińskiej, Terespolskiej, Stanisławowskiej, Mińskiej, Chodakowskiej, Żupniczej, Bliskiej, Lubelskiej oraz pętli Dworzec Wschodni). Obecnie linia 610 pojawia się na przystankach co 60 minut (do tej pory co 30 minut). Zmniejszyła się także (do trzech) liczba brygad wysyłanych na tę linię;

- uruchomienie linii 613 na trasie: Dworzec Centralny – Emilii Plater – (powrót: Emilii Plater – Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dw. Centralnego – Dw. Centralny) – Świętokrzyska – Kopernika – Tamka – most Świętokrzyski – Wybrzeże Szczecińskie – Okrzei – Sierakowskiego – al. Solidarności – (powrót: al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – Grodzka – Wybrzeże Gdańskie – Wybrzeże Kościuszkowskie – Karowa – Dobra – Tamka) – Targowa – Ratuszowa – Dąbrowszczaków – (powrót: Dąbrowszczaków – Inżynierska – Wileńska – Targowa) – pl. Hallera – Jagiellońska – rondo Starzyńskiego – Jagiellońska – Modlińska – Światowida – Myśluborska – Porajów – Świderska – Mehoffera – Światowida – (powrót: Światowida – Świętosławskiego – Świderska) – Nowodwory – Światowida – Mehoffera – Modlińska – Klasyków – Bohaterów – Ołówkowa – Parowozowa – Polnych Kwiatów – Mehoffera – Raciborska – Choszczówka (powrót: Choszczówka – Raciborska – Przytulna – Henrykowska – Wyganowska – Raciborska – Mehoffera – Światowida). Linię tę obsługują dwie brygady z zakładu T-13 Stalowa, które zapewniają częstotliwość kursowania co 60 minut.

- uruchomienie linii 614 na trasie: Os. Górczewska – Górczewska – Powstańców Śląskich – Człuchowska – Lazurowa – Szeligowska – Połczyńska (tylko w kierunku pętli Stara Miłosna w wybranych kursach podjazdy ul. Połczyńską do pętli Karolin) – Wolska – Redutowa – Jana Olbrachta – Górczewska – al. Prymasa Tysiąclecia – Kaspzaka – Prosta – rondo Daszyńskiego – Prosta – rondo ONZ – Świętokrzyska – Emilii Plater – Dworzec Centralny – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie – (powrót: Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dworca Centralnego – Dworzec Centralny – jezdnia północna Dworca Centralnego – Emilii Plater) – rondo Dmowskiego – Al. Jerozolimskie – rondo de Gaulle’a – Al. Jerozolimskie – wiadukt mostu Poniatowskiego – most Poniatowskiego – al. Poniatowskiego – rondo Waszyngtona – Francuska – pl. Przymierza – Paryska – Brukselska – Ateńska – Egipska – Bora-Komorowskiego – Umińskiego – Fieldorfa – Ostrobramska – Marsa – Okularowa – Stepowa – Korkowa – Kościuszkowców – Bronisława Czecha – Trakt Brzeski – Jana Pawła II – zawrotka na rondzie – Jana Pawła II – Stara Miłosna. Nową linię obsługują trzy brygady, dzięki czemu linia jeździ co 60 minut.

Podsumowując: od początku kwietnia liczba linii nocnych wzrosła do 14. Niestety, stało się to kosztem częstotliwości kursowania kilku linii – w sumie

tylko 8 z nich jeździ nadal co pół godziny. Pozostałe kursują tylko co godzinę. Na pocieszenie pasażerów linii, których trasy na znacznym odcinku pokrywają się, a więc: **608 i 612, 609 i 613 oraz 610 i 614**, jeżdżą wymiennie, co pozwala na wspólnym odcinku zachować standardową częstotliwość kursowania – co 30 minut. Warto także zauważyć, że w trosce o bezpieczeństwo kierowców postoje na pętlach na odległych peryferiach miasta (do takich zaliczono krańce: Żółkiewskiego – linia **601**, PKP Jeziorki – linia **606**, Falenica – linia **608**, Międzyzylesie – linia **610**, Wędkarska – linia **612**, Choszczówka – linia **613** i Stara Miłosna – linia **614**) ograniczono nawet do... 0 minut!

A Początek miesiąca przyniósł także kilka zmian w obsłudze niektórych linii autobusowych. I tak: w dzień świąteczny nie ujrzymy już jeliczy 120M należących do ajenta – firmy Connex – na linii **147**. Dotychczasowe dwie brygady obsługiwane przez tego przewoźnika przejęła zajezdnia MZA T-10 Ostrobramska, która od tego momentu wysyła autobusy na wszystkie trzy brygady tej linii.

A Od 05.04., po zimowej przerwie, przywrócono kursowanie linii **804** w soboty, niedziele i święta. Autobusy tej linii jeżdżą w dni wolne od pracy z częstotliwością 45–120 minut (w przybliżonych godzinach 9:00–17:00 ze stałą częstotliwością co 60 minut), którą zapewniają dwie brygady z zakładu T-7 Woronicza.

A Zgodnie z powiedzeniem, że w przyrodzie nic nie ginie, „odzyskane” z linii **146 i 147** trzy jelicze z Connex-u od 05.04. zaczęły obsługiwać w dni świąteczne trzy brygady na linii **170**, zamiast trzech brygad niskopodłogowych z zakładu T-5 Inflancka. W ten sposób linii tej w soboty, niedziele i święta nie obsługują już wyłączone wozy niskopodłogowe. Pierwszego dnia ajent wypuścił na **170** jelicze 120M o numerach A-211, A-212 oraz A-249. Na osłode w rozkładzie tej linii obowiązującym w dzień powszedni zastąpiono jedną brygadę wysokopodłogową należącą do zajezdni Stalowa niska.

A Z kolei czwarta odzyskana brygada trafiła w dni świąteczne na linię **101** zamiast brygady z zakładu T-13 Stalowa. W ten sposób w dni wolne od pracy wszystkie trzy brygady tej linii są obsługiwane jeliczami Connex-u.

A Jeszcze jedna ciekawostka dotycząca zmiany obsługi brygadowej. Od 05.04. także w dni świąteczne na linii **716** pojawiła się brygada niskopodłogowa (do tej pory w święto wszystkie brygady tej linii były wysopodłogowe i pochodziły z PPKS-u Grodzisk Mazowiecki). Wspomnianą brygadę obsługuje firma Connex solarisem U12, który przeszedł z linii **180**.

A W następstwie powyższego faktu na linii **180** w dni wolne zwiększyła się o jeden (do czterech) liczba brygad należących do zajezdni T-6 Redutowa.

A Ponadto nastąpiło kilka zmian w rozdysponowaniu brygad wtyczkowych. W dni wolne od pracy nie ujrzymy już takich brygad na liniach: **189, 510 i 519**. W zamian przybędzie jedna wtyczka na linii **171**.

A Od 01.04. została uruchomiona nocna linia autobusowa łącząca Legionowo z Warszawą, a dokładnie z pętlą nocnego autobusu **609** w Bukowie. Jej powstanie jest wynikiem licznych postulatów mieszkańców Legionowa, którzy w godzinach nocnych byli pozbawieni komunikacji ze stolicą. Urząd Miasta Legionowa znalazł prywatnego przewoźnika – firmę Lech-Trans, który będzie obsługiwał tę linię (dotychczas firma zapewniała obsługę linii łączącej Legionowo z Nieporętem). Mikrobusy nowej linii

nocnej (prawdopodobnie marki Isuzu) jeżdżą na trasie: (Legionowo) Os. Młodych – Piaskowa – Zegrzyńska – Strużańska – gen. Roi – Wrzosa – Polna – Handlowa – Kościuszki – Piłsudskiego – Jagiellońska – Mickiewicza – Sowińskiego – Warszawska – (Jabłonna) Zegrzyńska – Modlińska – (Warszawa) Modlińska – Główna – Buków (powrót: Buków – Główna – Gašiorowskiej – Przyrzecze – Modlińska). Cena za przejazd nową linią wynosi 5 zł. Według zapewnień przewoźnika, linia nie powinna przynosić strat – wystarczy, że w pojeździe będą podróżować jedynie dwie osoby, a pokryją one koszty takiego kursu. Jednocześnie w przypadku wzrostu frekwencji (zwłaszcza w weekendy) mikrobusy mogą zostać zastąpione przez standardowe autobusy, a nawet mogą zostać uruchomione dodatkowe kursy. Oczywiście sam pomysł uruchomienia takiego połączenia należy uznać za słuszny. Niestety, niezbyt fortunnie ustalono rozkład nowej linii, który nijak nie został zsynchronizowany z rozkładem **609**. Jadąc w stronę Warszawy, pasażerowie są zmuszeni czekać na przesiadkę na pętli Buków od 13 do... 44 minut! Jeszcze gorzej sytuacja wygląda w przeciwnym kierunku, kiedy trzeba oczekiwać od 48 do 58 minut! Należy mieć nadzieję, że prywatny przewoźnik odpowiednio skoryguje rozkład obsługiwanej linii, bo w obecnej sytuacji nie można wróżyć nowemu przedsięwzięciu zbyt wielkiego powodzenia.

Magazyn 995

21.03. Około godziny 16:00 na pętli Służewiec mokotowski skład 13N 397+391 linii **18** wjechał w tył także mokotowskiego składu 105Nm 1462+1461 linii **10**. Niestety, stopiatki stały na tuku pętli i wagon 397 uderzył centralnie przodem w kant 1461, któremu prawie nic się nie stało (zbite światło i urwany zderzak). Za to 397 jest dość mocno uszkodzony (jego przód cofnął się kilkanaście centymetrów do środka). Przyczyny wypadku nie są dokładnie znane. Być może nastąpiły pewne problemy z hamulcami w wagonie 391, co mogło być pośrednią przyczyną zdarzenia.

23.03. W dniu tym panowała piękna słoneczna pogoda, więc na ulice wyjechali niedzielni (dosłownie) kierowcy. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Około godziny 13:30 na skrzyżowaniu al. Jana Pawła II i al. Solidarności żoliborski skład 105Nm 1468+1467 linii **33** przetrącił dość poważnie autko, które nagle pojawiło się na torowisku. Kilka godzin później do podobnej kolizji doszło na pl. Bankowym (kierunek Żoliborz).

24.03. Około godziny 19:30 na ul. Marszałkowskiej (przy Litewskiej, kierunek centrum) zapalił się pierwszy wózek praskiego u-boota 3018 kursującego na **14/4**. Interweniowała Straż Pożarna, która podczas interwencji uszkodziła dodatkowo podłogę w członie A wagonu. Na domiar złego, za feralnym wagonem jechał jego pobratymca z rodziny 116Na/1. Niestety, on również raczył się zepsuć podczas spychania (tym razem zablokowały się koła). Na miejsce ściągnięto więc dwa dźwigi (z R-3 i z R-2), ponieważ ten pierwszy przyjechał bez wózecka, na który potem wstawiano wagon 3018. Gdy to się już udało, uszkodzony skład zepchnięto na tor techniczny pętli na pl. Narutowicza. Zatrzymanie trwało 92 minuty. Utknęło w nim bardzo dużo składów. Zarząd Transportu Miejskiego zapewnił informację pasażerską i kierował pasażerów do autobusów. Objazdem przez ulice Woronicza – Wołoską – Rakowiecką – al. Niepodległości – Nowowiejską kursowały linie **4, 18, 19 i 35**. Obecnie wagon nr 3018 wrócił już do ruchu liniowego.

24.03. Tuż po godzinie 10:00 „kondomexowy” solaris A-024 kursujący na linii **167** przywalił na rondzie Zesłańców Syberyjskich w osobowego mercedesa. W autobusie uszkodzeniu uległo prawe przednie naroże. Kierowca autobusu prawdopodobnie zjechał ze skrzyżowania na czerwonym świetle, którego z powodu oślepiającego słońca nie dostrzegł. Obecnie solaraka już kursuje liniowo.

26.03. Przed godziną 10:00 na ul. Grójeckiej (tuż za rondem na pl. Zawiszy, kierunek Okęcie) woroniczański solaris 8701 potrafił kobietę, która nagle wtargnęła na przejście dla pieszych. Ranną z ogólnymi potłuczeniami pogotowie ratunkowe przewiozło do pobliskiego szpitala.

26.03. Około godziny 9:50 na rondzie Starzyńskiego TIR wjechał w osobową ładę. Rzeźzony samochód został jeszcze dociśnięty do solówki 1609 rodem ze Stalowej. Kierowcę łady Pogotowie odwiozło do szpitala.

26.03. Około godziny 16:30 na skrzyżowaniu Marszałkowskiej z Królewską jadący w stronę Potockiej mokotowski skład 105Nb/e 1388”+1389” (5/4) wyegzekwował sobie pierwszeństwo przejazdu na fordzie fieście, który niespodziewanie skręcił na torowisko. Na szczęście nikomu nic się nie stało. W tramwaju uszkodzony został odgarniacz, samochód miał rozbity całą prawą stronę. Zatrzymanie trwało około 15 minut i utknęło w nim prawie 30 składów (po około 15 w każdą stronę).

30.03. Przed południem na Moście Grotaroweckiego zderzyły się poważnie cztery białoruskie TIR-y. Spowodowało to kompletny paraliż i ogromne korki, ponieważ przejazd przez most w kierunku Żoliborza nie był w ogóle możliwy (z czasem udrożniono jeden pas dla aut osobowych). Tak więc do około godziny 15:00 objazdami kursowały wszystkie linie autobusowe na co dzień tamtędy kursujące.

02.04. O godzinie 16:24 na przystanku na pl. Narutowicza (kierunek Okęcie) w drugim wagonie praskiego składu 105Na 1340+1339 linii **25** doszło do awarii drzwi. W zatrzymaniu utknęły cztery składy. Niestety, jeden z nich (linii **47**) zablokował także tor w kierunku centrum. W związku z tym w stronę stało 6 składów. Wznowienie ruchu opóźniło się przez starszego jegomościa, który nie chciał opuścić zdefektowanego wagonu. Uznał on, że tylko jeden wagon w końcu się zepsuł! Jednak szybka perswazja pracownika NR TW ostudziła zapalę przemądrzałego pasażera. Po 11-minutowym wstrzymaniu uszkodzony skład zjechał do R-2 robiąc nawrotkę przez pętlę Banacha.

03.04. O godzinie 11:22 tramwaj linii **23** (brygada **3** – żoliborski skład 105Na 1134+1135) skasował fiacika na skrzyżowaniu Obozowej z Trasą AK. Rannych nie było, zatrzymanie trwało dokładnie 10 minut.

03.04. Około godziny 16:30 na ul. Powstańców Śląskich (przy bazaru na Bemowie) na przejście dla pieszych wtargnął nagle 78-letni mężczyzna (wracał on z banku ze znaczną sumą pieniędzy). Niestety, wszedł wprost pod rozpędzony żoliborski skład 105Na 1116+1117 (5/23) zmierzający na Nowe Bemowo. Mimo że nie dostał się pod wagon, i tak poniósł śmierć na miejscu (został odrzucony około 10 metrów). Zatrzymanie trwało dwie godziny i utknęło w nim ponad 10 składów linii **1, 12, 13 i 23**. W tym czasie resztę tramwajów skrócono do pętli na Kole. Obawiano się jej zapchania, więc wozy od razu „wypychano” z powrotem na miasto. Na przykład na pętli Czyszowska stały po 3–4 brygady linii **23**. Wspomniany skład prowadziła motorowa za-

przyjaźniona z KMKM-em. Ponadto dość ironicznie w tej sytuacji brzmiał napis widniejący na burcie tramwaju: „I ty możesz uratować komuś życie”. Wagon ten wszak reklamuje PCK.

Rozmaitości

Od 3 marca na ZTM-owskich przystankach pojawiło się prawie 200 nowych „dużych” (na 12 rozkładów jazdy) tablic firmy Dylik. Ponadto wkrótce zawiśnie na wiatkach około 1200 mniejszych tablic, które pomieszczą 6 rozkładów. Sukcesywnie będą też wymieniane słupki przystankowe na nowe.

Pod koniec marca ZTM po raz czwarty przesunął termin wycofania ze sprzedaży biletów teksturowych z paskiem magnetycznym. Tym razem zaprotestowali kioskarze, którzy wciąż posiadają duże ich zapasy. Obecny termin wycofania to 30 czerwca. Tak więc przez trzy kolejne miesiące Warszawska Karta Miejska nie będzie jedyną formą biletów okresowych. Dodatkowo wyszło na jaw (informacje za *Gazetą Stołeczną*), że bilety kartonikowe też cały czas były dodrukowywane!

MZK w Gorzowie Wielkopolskim postawił KMKM przed trudnym zadaniem. Mianowicie na początku roku przysłał do Klubu pismo, w którym prosi o zajęcie stanowiska w sprawie zakupionego przez KMKM kilka lat temu niemieckiego wagonu 4EGTW-205. Prosi też o podanie daty zabrania wagonu z terenu zajezdni argumentując to brakiem miejsca na torach odstawczych. Oczywiście KMKM postara się w najbliższym czasie wagon zabrać. Jednak problemem jest brak bocznicy kolejowej do zajezdni MZK – odpada więc transport tą drogą, natomiast koszty lawety samochodowej są astronomiczne – wynoszą bowiem 30 tysięcy zł. Tak więc zwracamy się do wszystkich ludzi, którzy mogą nam w jakikolwiek sposób pomóc, o jak najszybszy kontakt.

W dniu 03.04. o godzinie 14:45 w sądzie przy al. Solidarności odbyła się rozprawa w sprawie fałszywego kanara, do którego złapania przyczynił się jeden z miłośników – nasz klubowy kolega. Owy kanar grasował głównie w okolicach Rembertowa. Rozprawa trwała około 15 minut. Sąd wymierzył oszustowi karę w wysokości 500 zł. Dodatkowo delikwent ten dostał wpis do życiorysu o karalności. Przed sądem wyjaśniał, że robił to, bo chciał żeby ludzie nie jeździli na gapę i tylko wysadzał ich z autobusu i puszczal gdy złapany gapowicz kupił sobie bilet w kiosku. Jak widać, sąd w te bzdury nie uwierzył.

Władze Warszawy obcięły dotacje na komunikację miejską. W budżecie zabraknie pieniędzy na zakup 70 nowych autobusów dla MZA oraz nie będzie pieniędzy „z miasta” na rozbudowę pętli Targówek i Esperanto. Na ten drugi cel przeznaczono pierwotnie 3,5 miliona złotych.

Po czterech miesiącach od zakończenia remontu historyczny ikarus 280.37A nr 5254 otrzymał w końcu żółte kołpaki. Tym samym zyskał ostatni brakujący element wyposażenia, dzięki czemu wygląda już tak, jak na rasowego ikarusa przystało.

W dniu 29.03. w zajezdni autobusowej T-9 Chełmska odbyło się „skrobanie” zakupionego przez KMKM od MZA za symboliczne 10 zł technicznego ogórka, który od wielu lat stał niewykorzystywany na terenie tejże zajezdni. Co ciekawe, jest to oryginalny jecz MEX 272. Jest to o tyle ważne, że wiadomo tylko o jednym całym zachowanym miejskim ogórku w Polsce – znacznie więcej zachowało się podmiejskich. Pozostałe zachowane egzemplarze to „wiśniowa” odmiana RTO, która nie dość, że była produkowana dłużej, to jeszcze cie-



Techniczny Jelcz MEX 272 tuż po odpaleniu na terenie zajezdni T-9 Chełmska.
Fot. Paweł Zadrożny, 05.04.2003 r.

szła się dużym powodzeniem u prywaciarzy.

A Naklejane reklamy (rodem z MZA) rozpleniły się ostatnio na solarisach z Connexu. Tym razem *Rzeczpospolita* reklamuje się na lewych burtach solarów o numerach A-002, A-003, A-004, A-005, A-026, A-031, A-040, A-052 i A-056.

A Reklamy „prawie całopojazdowe” atakują coraz więcej przegubowych ikarusów. Po dwóch żółtych MarcPolach 5171 i 5752 pojawiły się błękitne GoSporty – cztery z zajezdni Woronicza (2071, 2101, 2160 i 2165) oraz dwa z Ostrobramskiej (2508 i 2540).

A W dniu 02.04. kolizję miał ikarus 280.37A nr 5254 kursujący w historycznym malowaniu. Nieroztropna niewiasta wjechała swoim autem w jego lewe tylne naroże. Na szczęście nic poważnego się nie stało. Kilka dni wcześniej lekko rozbita została także solówka nr 2, również posiadająca prawie historyczne malowanie.

M W dniu 24.03. Metro Warszawskie poinformowało o wyniku postępowania na dostawę części zamiennych do wagonów metra serii 81, prowadzonego w trybie „z wolnej ręki”. Podpisano umowę z firmą „Kolmex” SA.

M Dnia 26.03. około godziny 14:30 ogłoszono alarm bombowy w metrze. W związku z tym przeprowadzono błyskawiczną ewakuację pasażerów (nie trwała dłużej jak 5 minut). Metro natomiast stanęło na całej swej długości, a na trasy wyruszyły zastępcze autobusy linii **M** oraz **Z** (były oznaczone na oba sposoby). Po godzinie podziemna kolejka z powrotem ruszyła. **M**-ki jeździły jednak aż do godziny 16:00.

M W ostatnim dniu marca policjanci z komisariatu w metrze zatrzymali trzech nastolatków w wieku 17–20 lat, którzy od dłuższego czasu malowali sprayem wagony warszawskiego metra. A wyobraźnię mieli bujną, ponieważ planowali zamalować cały tabor metra. Złapano ich z puszkami ze sprayem w okolicach stacji techniczno-postojowej na Kabatach. Ponadto w ich domach znaleziono zdjęcia i filmy ich „dzieł”. Młodzi ludzie dysponowali również planami wejść do stacji techniczno-postojowej. Postawiono im zarzut niszczenia mienia publicznego. Dodamy, że dewizami metra są czystość i bezpieczeństwo. Każdy zamalowany pociąg

nie wyrusza na trasę aż do całkowitego wyczyszczenia. Dlatego godne pochwały jest tak surowe i bezwzględne tępienie tego rodzaju wandalizmu.

T W dniu 20.03. po mieście jeździł praski skład 105Na 1228+1227 (nauka jazdy). Jednak w tym dniu drugi wagon służył za plener do reklamowego filmu. A reklamowane były produkty Ery GSM (od kilku dni możemy podziwiać tę reklamę w telewizji). Punktem bazowym tramwaju była awaryjna pętla na pl. Starynkiewicza. Jednak wyżej wymieniony skład widziano też na ulicach Marszałkowskiej oraz Filtrów.

T W dniu 25.03. studenci Szkoły Głównej Handlowej wynajęli sobie na okolicznościowy przejazd historyczny skład 4N₁+4ND₁ 838+1811 i do późnych godzin nocnych jeździli nim po mieście. Przejazd uświetnił międzynarodowe spotkanie uczelni ekonomicznych, w programie którego było m.in. spotkanie z byłym prezydentem, Lechem Wałęsą.

T W dniu 26.03. minęła 95 rocznica uruchomienia tramwaju elektrycznego w Warszawie i z tej okazji o godzinie 15:15 w Kościele Św. Antoniego z Padwy przy ul. Senatorskiej 37 odbyła się msza święta w intencji TW, na którą mógł przybyć każdy pracownik firmy (w zajezdniach wisiały stosowne zaproszenia). Przy okazji zostało dokonane poświęcenie nowego sztandaru Tramwajów Warszawskich ufundowanego przez pracowników firmy (pisaliśmy o tym w poprzednich numerach). Na spotkanie zostali również zaproszeni przedstawiciele KMKM-u.

T W dniu 26.03. padły wszystkie (poza jednym) słupy trakcyjne na pętli przy ulicy Odrowąża. Wkrótce potem ekipa robotników rozpoczęła cięcie palnikami usuniętych słupów na krótsze elementy.

T W dniu 28.03. wyjechał z remontu zmodernizowany (trzeci już) skład 2008+2009 ex-106Na. Wagony te posiadają teraz układ elektryczny IGBT, silniki na prąd przemienny, nowe wózki 2NNA, plastikowe drzwi, napędy drzwi IGE, EMOP (Elektryczny Mechanizm Opuszczania Pantografu), półkowy pantograf OTK2, okna uchylne, wyjścia bezpieczeństwa, dźwostki (zamiast pedałów), nowe gniazda sterowania wielokrotnego Aviatech z przodu i z tyłu obu wagonów, „bulwosiedzenia” oraz żółte poręcze malowane proszkowo. W dniu 04.04. skład ten wyruszył z R-1 Wola na próbę, ale wyjeź-

dżając z pętli kolo Cm. Wolskiego zdefektował i spowodował zatrzymanie w ruchu. Mamy nadzieję, że wkrótce zobaczymy go już podczas jazd liniowych.

T Jeśli już o modernizacjach mowa, to pod koniec marca (dokładnie 27.03.) naprędcę wytypowano kolejny skład do przeróbki układu sterowania na impulsowy. Tym razem padło na mokotowski skład 105Na 1364+1363. Zakończenie prac planowane jest na jesień. Wagony już znajdują się w warsztatach T-3.

T Wagon 105N1k-2011 z elektryką opartą na aparaturze belgijskiej w grudniu ubiegłego roku uległ poważnej awarii – spaliła się znaczna część aparatury sterującej wagonem (uszkodzeniu uległ głównie impulsowy układ rozruchowy oraz, oczywiście, wiązki kablowe). Przez kilka minionych miesięcy pracownicy zakładu R-2 Praga wraz z Instytutem Elektrotechniki próbowali się uporać z awarią. IE we własnym zakresie naprawił „tyrystory”, które potem R-2 montowało przez kilka dni ponownie do pudła wagonu (wszystko trzeba było wcześniej wymontować i przewieźć do IE). W układzie GTO wprowadzono parę dość znacznych poprawek (typu wymiana kostek przyłączy czenionych itp.). Kilka dni temu odbyły się próby sygnałowe wozu. Pojawiły się po nich jeszcze drobne problemy z układem hamulcowym, zdarzały się także zwarcia instalacji oświetlenia wagonu. Jednakże od kilku dni można go ponownie oglądać wraz z „bratnim” 2010 na warszawskich torach. Jednak niewykluczone, że skład 105N1k 2010+2011 będzie kolejnym, którego czeka modernizacja w warsztatach T-3. Wszystko zależy od tego, czy awarie elektroniki będą się powtarzać.

T W dniu 31.03. dyrekcja TW podjęła decyzję o wyłączeniu ogrzewania w tramwajach typu 105Na i pochodnych. Co prawda, mamy teraz „drugi atak trzeciej zimy”, ale zapewne jest to zjawisko dość krótkotrwałe. Warto podkreślić, że podtrzymano decyzję o używaniu guzików służących do otwierania drzwi przez pasażerów.

T W nocy 01/02.04. przystanek Al. Reymonta 01 przeszedł dość poważne przeobrażenie. W głąb ulicy Broniewskiego o jakieś 10 m została przesunięta wiatła. Pozwoli to na zmieszczenie się na tym przystanku dwóm składom tramwajowym. Za to obok przebudowywane jest nieco torowisko i wysepka tramwajowa. Dotychczas długość tego przystanku ograniczała się do długości trzech wagonów tramwajowych.

T W dniu 03.04. Tramwaje Warszawskie poinformowały o wyniku postępowania prowadzonego w trybie „z wolnej ręki” na dostawę w roku 2003 części aparatury trakcyjnej. Podpisano umowę z firmą Bombardier Transportation (Obsługa Klienta) Sp. z o.o. Ponadto TW poinformowały też o wyniku postępowania na dostawę kompletnych układów sterowania zwrotnic tramwajowych wraz z urządzeniami odbiorczymi prowadzonego także w trybie „z wolnej ręki”. Podpisano umowę z firmą Zrzeszenie Prąska Strojirna a.s. z czeskiej Pragi.

T Od jakiegoś czasu prowadzone są prace torowe przy główicy wjazdowej na teren zakładu R-2 Praga. W tym momencie nowe tory znajdują się już na 5 z 15 istniejących w tej zajezdni kanałach. Co ciekawe – i zarazem smutne – zabytkowa kostka brukowa (przedwojenne „kocie łby”) zastąpiona zostaje... asfaltem. Ciekawi jesteśmy, jak to podłoże będzie sprawdzać się w czasie letnich upałów. Ponadto nie sądzimy żeby asfalt komponował się zbyt ładnie z zabytkową (także przedwojenną) wschodnią fasadą zajezdni praskiej, w której to przecież planowane jest w dalszej przyszłości Muzeum Komunikacji. Wymianie poddane zostały także wiekowe słupy trakcyjne. Dodamy, że wymiana torów prowadzona jest także

na terenie zakładu R-3 Mokotów.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
2071	barwy zakł.	GoSport	nowa wersja
2101	barwy zakł.	GoSport	nowa wersja
2160	barwy zakł.	GoSport	nowa wersja
2165	barwy zakł.	GoSport	nowa wersja
2508	barwy zakł.	GoSport	nowa wersja
2540	barwy zakł.	GoSport	nowa wersja
tramwaje			
270+265	BGŻ – Integrum	barwy zakł.	-
1018+1063	Feniks	barwy zakł.	-
1092+1066	KeraKoll	Kwik-Fit	-
1246+1245	KeraKoll	Kwik-Fit	-
1344+1343	barwy zakł.	PCK przy MZA i TW	po NG
1452+1451	BGŻ – Integrum	barwy zakł.	-

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
autobusy			
4293	120M	27.03.	NC
6307	260.73A	26.03.	NC
6311	260.73A	24.03.	NC
tramwaje			
408	13N	03.04.	NG I
457	13N	03.04.	NG II
458	13N	03.04.	NG II
1349	105Na	01.04.	NG II
1350	105Na	01.04.	NG II

Grzegorz Bąk, Robert Człapiński, Grzegorz Fedoryński, Przemysław Figura, Tomasz Igielski, Artur Jasik, Tomasz Kaczmarek, Michał Kiembrowski, Piotr Kraków, Krzysztof Lipnik, Mariusz Mazek, Sławomir Moczulski, Marcin Radwański, Robert Sokółowski, Marcin Paweł Stawicki, Witold Urbanowicz, Michał Wolański, Paweł Zdrożny, ztm.news

Wrocław

Tabor

A W ostatnim czasie do grona Jelczy M121 spaskudzonych reklamami całopojazdowymi dołączyły dwa kolejne – wozy 9518 i 9525 reklamują telewizję kablową UPC. W tej chwili z 63 gniotów reklamy całopojazdowe ma 10 wozów, a jeden ma reklamę naklejaną. Wszystkie reklamowe wozy pochodzą z zajezdni VII.

A Od niedawna Wrocław wzbogacił się o drugiego Jelcza M180 w malowaniu zakładowym. W barwy miejskie przemalowany został wóz 8007 (poprzednio reklama Zbych). W odróżnieniu od wozu 8001 tym razem pamiętano o żółtych pasach na górze i dole wozu, ale za to błędnie (na żółto zamiast na czerwono) pomalowano górną część przodu. Pozostałe 5 wozów jeździ bądź w reklamach (8005 i 8006), bądź w podkładach po reklamach.

Linie

● Zakończył się pierwszy etap remontu Mostu po-

koju i ul. Wyszyńskiego. Od soboty 05.04. otwarta dla ruchu została nowa jezdnia zachodnia (zbudowana w miejscu dotychczasowego torowiska) i zamknięta stara jezdnia (powstanie tu nowa jezdnia wschodnia i wydzielone torowisko pośrodku). Z tej okazji zmieniły się trasy autobusów, i tak:

- **145, 146, 201, 209** wróciły na stałą trasę przejazdu przez Os. Grunwaldzka;
- **A, N, 206, 231** jadące w kierunku południowym zatrzymują się dodatkowo na przystankach na żądanie Katedra i Urząd Wojewódzki usytuowanych w nowo zbudowanych zatokach;
- **206 i 231** jadące na północ zatrzymują się także na przystanku na żądanie Urząd Wojewódzki (linie **A i N** zatrzymywały się tam normalnie), który został tymczasowo przesunięty przed skrzyżowanie.

Tramwaje na Most Pokoju wrócą dopiero jesienią, po ponad dwóch latach przerwy.

T W weekend 12–13.04. będą wykonywane prace torowe na skrzyżowaniu Kazimierza Wielkiego i Ruskiej. Z tej okazji odjazdów wieczornych w dniu 11.04. do wyjazdów porannych w dniu 14.04. objazdem pojedą tramwaje linii **6, 7, 14, 31 i 36** jadące w kierunku Borka i Grabiszynka – od Drobniera i Pomorskiej przez Dubois, Mosty Mieszczańskie, Dmowskiego, Jagiełły, Mostową, Most Sikorskiego, Podwale, pl. 1. Maja, Podwale i dalej stałą trasą.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
2046	Pilkington	barwy zakł.	-
2364+2363	Düfa	barwy zakł.	-

Wojciech Gąsior, Paweł Więcek

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@krmk.waw.pl – dział warszawski); Olaf Skrzymowski (bremen@o2.pl – dział szczeciński);

STALI WSPÓLPRACOWNICY:

Paweł Adamus, Piotr Buczkowski, Robert Człapiński, Krzysztof Dostatni, Marek Drewniak, Grzegorz Fedoryński, Wojciech Gąsior, Tomasz Gieżyński, Remigiusz Grochowiak, Tomasz Igielski, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński, Janusz Karlikowski, Rafał Lamch, Wojciech Leński, Mariusz Mazek, Bartosz Mazur, mkm101, 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 Tomasik, Krzysztof Utracki, Maciej Zysko

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.