

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 8 (33)
22 kwietnia 2003 r.

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

ISSN 1730-6388

Kalifornia

Trolejbusy towarowe

Zastosowanie ciągników zasilanych energią elektryczną z dwuprzewodowej sieci górnej do transportu towarowego nie jest nowością. Pojazdy takie kursowały choćby w Gorzowie Wielkopolskim (J. Wojcieszak, *Dzieje komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim*, Poznań 1992). Ich zasadniczą cechą był jednak fakt, iż pojazdy te korzystały z sieci trakcyjnej rozwieszanej dla potrzeb transportu osobowego. Przewozy towarowe były niejako dodatkiem.

Tymczasem za oceanem – na przykład w firmach International Salt Co. (Dearborn, stan Michigan) oraz Riverside Cement Co. (Kalifornia) – funkcjonowały ciężarowe trolejbusy jako samodzielny środek transportowy. Na bazie tych doświadczeń w 1958 roku firmy General Electric Co. oraz Le Tourneau Inc. rozpoczęły prace studialne nad wdrożeniem trakcji elektrycznej w transporcie urobku w kopalni odkrywkowej, należącej do Towarzystwa Anaconda (Battle, stan Montana). W rezultacie w kwietniu 1960 roku wprowadzono do eksploatacji trzy „trolejwozy” ciężarowe. Były to samochody marki Kenworth o ładowności 75 ton, które przebudowano, wstawiając cztery silniki elektryczne, napędzające indywidualnie każde koło pojazdu, o mocy 400 KM i zasilane napięciem 600V. Dodatkowo pojazd posiadał pomocniczy silnik wysokoprężny wykorzystywany do jazdy poza zasięgiem sieci trakcyjnej oraz przy za- i wyładunku. Był to chyba pierwszy pojazd z napędem hybrydowym...

Trasa przewozu była bardzo krótka – miała długość tylko 730 m, z czego zelektryfikowany był środkowy odcinek o długości 355 m. Sieć trakcyjna była podwieszona na 40 słupach, rozstawionych co 9 do 12 metrów. Były to profile sześciokątne, zamknięte, zafundamentowane w blokach betonowych. Była to także sieć przenośna, którą przekładano w miarę zmian miejsca wydobywania. Dolny odcinek (bez sieci trakcyjnej) miał długość około 180m.

Wbrew pozorom zastosowanie takiego dziwnego rozwiązania było technicznie uzasadnione. W tamtych latach możliwe było zbudowanie silnika spalinowego o mocy wystarczającej do napędu tak wielkiej ciężarówki (przypomnijmy: 75 ton ładowności), ale ograniczeniem był profil trasy – poziomy, z niewielkimi pochyleńcami. Tymczasem w kopalni był wymagany podjazd załadowanego pojazdu pod wzniesienie o nachyleniu 15°. Zastosowanie silników elektrycznych pozwoliło na swobodne pokony-

wanie tego podjazdu z prędkością dochodzącą do 18 km/h. Znacznie zwiększyło to wydajność systemu transportowego: pojedynczy cykl transportowy zamykał się w 9 minutach. Jak pracownicy obliczono, na ten czas składał się:

- załadunek 1,82 min.;
- jazda z ładunkiem 3,12 min.;
- zwałowanie 1,04 min.;
- powrót pojazdu próżnego 3,09 min.

Dodajmy, że rozładunek był realizowany pomocniczym silnikiem o mocy 130 KM, a pojazd miał hamulce oporowe.

Na podstawie World Mining, marzec 1961

Marek Malczewski

Komunikacja miejska w literaturze pięknej

Droży Czytelnicy!

Rozpoczynamy nowy cykl publikacji pod tytułem „Komunikacja miejska w literaturze pięknej”. Będzie to cykl nieregularny, spontaniczny – chcemy w nim przedstawiać Czytelnikom fragmenty mniej lub bardziej znanych książek, które w jakiś sposób zahażają o tematykę, jaką na co dzień zajmuje się „Przystanek”. Również i Was zapraszamy do nadsyłania fragmentów ulubionych publikacji. Dziś przedstawiamy tekst autorstwa Romana Brandstaettera pochodzący z książki pod tytułem *Przypadki mojego życia*, wydanej przez poznańskie wydawnictwo W drodze w roku 1992.

Redakcja

Przystanek utraconej nadziei

„Moje miasto rodzinne było zawsze bardzo ambitne. I jak przystało na ambitne miasto, miało ambitnego burmistrza, którym był przez długie lata dr Wilhelm Tertil, świetny administrator, zasłużony działacz społeczny i gorący patriota. Posłował do parlamentu austriackiego w Wiedniu, był ostatnim prezesem Koła Polskiego, a poza tym właścicielem okazałej kamienicy z długim, dwuwylotowym dziedzińcem łączącym Plac Kazimierza z Rynkiem. Tarnowianie nazwali tę wspaniałą budowlę Pasażem Tertila, albowiem tworzyła ona w ich świadomości godną parę parę z Pasażem Mikolasza we Lwowie, który jak wiadomo był wtedy stolicą Galicji i Lodomerii i siedzibą c.k. namiestnika. Tertil, w którego uszach tytuł burmistrza brzmiał nieco prowincjonalnie i zbyt skromnie, marzył o zmianie struktury administracyjnej miasta i o stanowisku jego prezydenta. Chcąc osiągnąć cel swoich marzeń, systematycznie miasto rozbudowywał, porządkował,

upiększał, uprzemysławiał, zakładał zieleńce i... zbudował linię tramwajową łączącą dworzec kolejowy z odległą Grabówką. Cztery czerwone wozy tramwajowe z regularnością zegarka dumnie krążyły po tej jednej linii i stanowiły żywy dowód gospodarności burmistrza, upatrującego w nich symbol chwały swojej i swojego grodu, i chyba słusznie, bo w hierarchii miast galicyjskich, nasze miasto było trzecim po Lwowie i Krakowie, zaszczytnie wyróżnione posiadaniem nowoczesnej komunikacji miejskiej. Ale niewdzięczna historia inaczej pokierowała losami burmistrza, który nigdy nie został prezydentem, i równie po macoszemu obeszła się z jego tramwajami. Gdy pewnego dnia, już po drugiej wojnie światowej, przybyłem w odwiedzinach po trzydziestoletniej nieobecności do mojego rodzinnego miasta i stanąłem na placu przed dworcem, stwierdziłem z żalem, że po dumnym tramwaju, po jego szynach i sieci elektrycznej nawet ślad nie pozostał.

– Gdzie jest tramwaj? – spytałem jakiegoś stojącego obok wyrostka.

Chłopiec spojrzął na mnie jak na człowieka niepełna rozumem i odparł:

– Co? Tramwaju się panu zachciało? U nas nigdy nie było tramwaju...

– Jak to nie było? – spytałem urażony. – Był. Przecież sam nim jeździłem.

Chłopiec krzyknął:

– Wariat!

I uciekł.

Rozejrzałem się dokoła, poszedłem kilkadziesiąt kroków przed siebie i przystanąłem w miejscu gdzie ongi znajdował się przystanek – dobrze pamiętałem to miejsce – chcąc chociaż przez chwilę przywołać dawno umarłą rzeczywistość. I cierpliwie czekałem na tramwaj, który już nigdy, nigdy nie przyjedzie.”

Rodzinnym miastem Brandstaettera był Tarnów. Sieć tramwajowa w tym mieście uruchomiona została w roku 1912. Po trzydziestu latach funkcjonowania, w efekcie Drugiej Wojny Światowej, wozy tramwajowe zostały wywiezione przez niemieckiego okupanta do Lwowa. Tam zachowano jeden z nich jako czynny wóz historyczny. To największa pamiątka po tarnowskich tramwajach, które już nigdy więcej nie powróciły na ulice miasta.

wyzytał Adam Biały

Warszawa

Metro też się psuje – c.d.

Jak udało mi się dowiedzieć, przyczyną awarii składu rosyjskiego w dniu 17.03.2003 r. na stacji Politechnika był popsuty przełącznik zamykania

drzwi. W wyniku tego maszynista nie mógł zamknąć ich wszystkich. Natomiast następnego dnia (18.03.) przyczyną awaryjnego zjazdu pociągu były niesprawne zamki sterowania.

Z kolei przyczyną opóźnienia pociągów w kierunku Młocin w dniu 19.03. była awaria rozjazdów na stacji Kabaty około godziny 7:00. Wcześniej, o godzinie 5:20 doszło do awarii, która skutkowała brakiem hamowania elektrodynamicznego. Tego samego dnia około 8:47 z ruchu został wycofany kolejny skład. Przyczyną była uszkodzona uszczelka w drzwiach i awaria wyłącznika sprzężarek. Przykładowo, kolejnego dnia 20.03. doszło do czterech awarii: niesprawny układ hamowania, awaria systemu ograniczania prędkości, uszkodzone uszczelki w drzwiach i wadliwy wyłącznik sprzężarek.

Co prawda metro nie prowadzi żadnych statystyk, ale pani rzecznik Teresa Kuźmińska poinformowała, że nie ma reguły co do tego, w jakich pociągach dochodzi do awarii – po równi w obu typach pociągów. Nie ma też zasady na jakiej stacji mają one miejsce najczęściej.

Według informacji przekazanych przez panią rzecznik, częstą przyczyną awarii jest bezmyślne zachowanie pasażerów, np. uniemożliwianie zamknięcia drzwi poprzez podstawianie nogi bądź odrywanie uszczelki przy drzwiach. W wyniku tego dochodzi do awarii mechanizmu zamykania drzwi i pociąg musi zostać wycofany z ruchu powodując opóźnienia w kursowaniu pozostałych składów. A warto dodać, że dziennie metrem podróżuje około 250 tys. pasażerów!

Nasuwa się pytanie: jak obsługa metra radzi sobie z bezmyślnością ludzką? 8 listopada 2002 r., godzina 15:15, stacja Pole Mokotowskie – typowe popołudnie. Jeden z młodych pasażerów umyślnie

blokował drzwi, uniemożliwiając odjazd pociągu. Sytuacja powtórzyła się na następnej stacji Politechnika, gdzie maszynista po półminutowym postoju zamknął drzwi i je ponownie otworzył. Wówczas jego cierpliwość się skończyła. Jako że w kabine rosyjskiego składu było dwóch pracowników metra, jeden z nich wyszedł i popatrzył na cały skład, a następnie pobiegł wzdłuż pociągu. Dobięgnię do ostatnich drzwi w przedostatnim wagonie i siłą wyciągnął chłopaka oraz dziewczynę na peron. To oni najprawdopodobniej blokowali drzwi. Przekazał ich przechodzącemu w pobliżu pracownikowi Służby Ochrony Metra. Pobiegł z powrotem do kabiny, poczym pociąg odjechał w kierunku stacji Centrum. Przeciwdziałanie blokowaniu drzwi nie musi być aż tak drastyczne – przy nagrywaniu nowych komunikatów do pociągów, lektor Ksawery Jasieński został poproszony o nagranie komunikatu specjalnego: „Proszę nie blokować drzwi!”. Jednakże podczas dwuletniego korzystania z metra nigdy nie spotkałem się, aby był on użyty. Maszyniści w przypadku umyślnego bądź nieumyślnego blokowania drzwi wolą trąbić, a że trąbki mają donośny głos, to od razu wszyscy pasażerowie w pierwszym wagonie i ci, którzy stoją na peronie podskakują, pozostając w „szoku” na kilkanaście sekund. Natomiast rzadko do akcji wkracza dyżurny stacji. Jednak najczęściej jego interwencja kończy się na sygnale od komunikatu. Nie wszyscy pracownicy są na tyle cierpliwi. Dnia 19 grudnia 2002 roku na stacji Imielin o godzinie 16:17, mimo nadania sygnału odjazdu i zamknięcia drzwi, w pociągu Alstom jeden mężczyzna przytrzymał pierwsze drzwi w składzie, później do wagonu weszło parę innych osób. Zdenewowany maszynista wyszedł z kabiny, retorycznie pytając: „Kto teraz naprawia drzwi!? Jest chętny!?”. Po czym trzasnął drzwiami od kabiny, ponownie otworzył i

zamknął drzwi składu, donośnie zatrąbił i odjechał w kierunku Młocin.

Zupełnie innym przejawem głupoty ludzkiej był kawał o bombie, który zdezorganizował pracę metra, postawił wszystkie służby w stan pogotowia i spowodował utrudnienia w podróży wielu tysięcy pasażerów. W dniu 26 marca osoba telefonująca poinformowała, że w metrze znajduje się ładunek, nie podając konkretnego miejsca. Dlatego też podjęto decyzję o wstrzymaniu ruchu pociągów wzdłuż całej linii metra, a nie na konkretnym odcinku. Jak poinformowała mnie pani rzecznik, pasażerowie po dojechaniu pociągu na najbliższą stację, byli prośzeni o opuszczenie stacji metra. Ewakuacja trwała pięć minut. Ruch pociągów wstrzymano w godzinach 14:30–15:30. W tym czasie zamknięto również wszystkie stacje. Na niektórych stacjach pojawiły się informacje, że metro nie kursuje do odwołania. Przez cały czas, aż do godziny 16:00 funkcjonowały autobusy komunikacji zastępczej oznaczone znacznikiem metra i literą »M«. Po miesiącu krążyły plotki, że informację o bombie otrzymała obsługa stacji Politechnika i tam ten ładunek miał się znajdować. Nieoficjalnie też wiadomo, że wstrzymano ruch nad stacją Politechnika wzdłuż ulicy Waryńskiego. Pani rzecznik nie potwierdziła żadnych plotek. Nie udało się też rozwiać dodatkowych wątpliwości, gdyż powiedziała, że tymi sprawami zajmuje się policja metra.

Witold Urbanowicz

W tym numerze (tylko w wersji internetowej) zamieszczamy również schemat kursowania pociągów w dniu 02.01., którego omyłkowo nie zamieściliśmy w poprzednio. Wszystkich zainteresowanych przepraszamy.

Redakcja

Z k r a j u i z e ś w i a t a

Berlin

Magazyn 995

11.04. Pierwszy raz w historii BVG uprowadzono pojazd komunikacji miejskiej. Mężczyzna, który obrabował bank, upodobał sobie w piętusie MAN SD202 nr 3638 obsługującym linię 185 wehikuł ucieczki. Wraz z kierowcą i pasażerami jeździł po ulicach Berlina, aż około godziny 14 policja przypuściła w dzielnicy Schöneberg atak na autobus. Wóz odbito, porywacz został ranny, pasażerem na szczęście nic się nie stało. Policja podkreśliła rolę kierowcy autobusu, który prowadząc autobus, cały czas negocjował z porywaczem.

Marcin Czech

Bochum

Tabor

A Przetarg na dostawę autobusów krótkich dla firmy Bogestra wygrał Solaris, który do końca października dostarczy 11 autobusów Urbino 12.

Marcin Czech

Bydgoszcz

Tabor

A PKS Bydgoszcz otrzymał nowego 3-drzwiowego Autosana A1010M i oznaczył go numerem B325. Autobus jest biały z niebieskimi paskami, ale nie ma wyświetlaczy, tylko naklejki «301 Lę-

czycka – Osowa Góra».

Filip Kuncewicz

Bytom

Tabor

A Kolejny ikar-przegubowiec z PKM Bytom zmienił barwy na obecnie obowiązujące, czyli żółto-czerwone. Tym razem ten przykry los dotknął wóz numer 7236, który do czasu lakierowania cieszył oko kremowo-czerwonym malowaniem. Znikły niestety także rodem jeszcze ze Szczecina, wykonane od szablonu, piktoqramy przy drzwiach.

Bartosz Mazur

Częstochowa

Tabor

T Częstochowskie tramwaje wciąż cierpią na niedobór reklamodawców. Wprawdzie reklamę otrzymał skład 611+612, ale do grona czerwonych wagonów dołączyły ostatnio 616, 646 i 647. A jeszcze nie tak dawno prośba chorzowskiego klubu miłośników o pomalowanie jednego ze składów w jubileuszowe barwy spotkała się z odmową motywowaną... dwuletnim okresem oczekiwania na reklamę. Stosowane obecnie malowanie wzbudza w zasadzie śmiech – nie jest to bowiem ani firmowe malowanie MPK (białe z niebieskimi i fioletowymi paskami), ani tradycyjne – fartuchy pozostają wszak kremowe...

Linie

A Przejęcie obsługi bezpłatnych linii hipermarketu Tesco przez firmę Biesy poprawiło standard podróżowania pasażerów tychże linii. Skierowano tam poniemieckie autobusy drugiej generacji, znacznie nowocześniejsze niż Jelcze M11 i najstarsze Ikarusy 280.02, jakie wypuszczało na te linie częstochowskie MPK Sp. z o.o. Osobom, którym firma Biesy kojarzyła się z przestarzałym taborem obsługującym linie do Blachowni, warto zwrócić uwagę, że obecne autobusy Biesów to tabor tej samej klasy, co witane przed trzema laty z wielką pompą na placu Biegańskiego empekowskie MAN-y NL222, tyle że wysokopodłogowe. Jest jednak także niskopodłogowy rodzynek – Neoplan N4014NF. Po ujednoliceniu w ubiegłym roku barw autobusów, co znacznie poprawiło wizerunek firmy, jest to kolejny krok Biesów w przygotowaniach do przetargu na obsługę linii miejskich.

A Zarówno w Wielkanocną Niedzielę, jak i Lany Poniedziałek nie kursował w Częstochowie żaden przegubowiec. MPK na wszystkie linie wysłało autobusy krótkie. Stało się tak nawet na linii 24, na której autobus solo uświadczyc można bardzo rzadko. Prywatne Biesy, obsługujące linie do supermarketów, w ogóle w te dni nie kursowały. Za to jedyne swego przegubowca wysłał na linię PKS. Ponadplanowo niskopodłogowe autobusy obrodziły szczególnie na liniach 12 i 27. Próżno jednak było

ich szukać w rejonie tak obłożonych cmentarzy, jak choćby na (jadących zazwyczaj w parze) liniach 15 i 16.

Rafał Lamch, Jakub Lubaszewski

Gdańsk

Tabor

A 31.03. skasowano Jelcza M11-246 oraz Ikarusa 280-2273.

T W trakcie napraw znajdują się składy 105Na: 1269+1270 (NG – wyjazd zaplanowano na maj), 105Na 1295+1296 (NS), 105Na 1397+1398+1399 (NS).

T Skład ginącego w Gdańsku gatunku tramwaju – 105N, a konkretnie 1212+1213 został 01.04. wycofany z ruchu linowego i odstawiony na halę w macierzystej zajezdni Nowy Port. Tam, po оголоczeniu ze wszystkich możliwych do wymontowania części, wykona swój ostatni kurs do Krainy Wiecznych Objazdów. W ruchu liniowym w Gdańsku zostało więc już tylko 5 składów 105N: 1133+1134, 1141+1136, 1234+1233, 1238+1205 oraz 1259+1260. Z Wrzeszcza do Nowego Portu w zamian za skasowanego „dykciaka” przeszedł skład 105Na 1315+1316. Powodem kasacji 1212+1213 był katastrofalny stan techniczny.

Rozmaitości

T 24.04. rozpoczął się remont torowiska w ul. Legionów. Linie 2, 4 oraz 8 zmieniły swoje stałe trasy. Wykonawcą robót jest firma Tor-pol z Poznania.

T Przebudowa układu torowego na pętli Brzeźno Hallera trwa w najlepsze. Nowy przystanek jest już na ukończeniu, trwają przy nim prace wykończeniowe. Stworzenie przystanku związane jest z przebudową układu torowego tak, aby tramwaje kończące bieg na tej pętli mogły wysadzać pasażerów na przystanek przy prawym torze. Dotychczas tor ten pełnił rolę żeberka. Przebudowa polega na zamienieniu rolami torów lewego i prawego: prawy tor stanie się torem przejazdowym, zaś lewy tor zostanie skrócony i pełnić będzie rolę żeberka.

T Za sprawą budowy od nowa przystanku Wczas, tramwaje linii 13 i 15 tymczasowo zatrzymują się na pętli Brzeźno Hallera, tj. około 100m dalej w stronę Centrum.

T 24 kwietnia rozpoczął się pierwszy z kilku remontów torowisk w Gdańsku. Prace obejmują modernizację torów, przystanków oraz przejazdów drogowych na odcinku pl. Komorowskiego – Hynka. Więcej szczegółów podamy w kolejnych numerach.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
2436	-	Coty	-
2452	-	Coty	-
2476	-	Coty	-
2263	-	barwy zakł.	-
tramwaje			
1364+1365 +1366	-	barwy zakł.	po NS

Lukasz Bartnik, Krystian Jacobson

Gdynia

Linie

A 14.04. skorygowano rozkład jazdy linii 259. Zmiana polega na... wykonywaniu odtąd kursu tejże jako 159. Jak informuje serwis www.zkmgdynia.pl, wiąże się to z „warunkami wydawania zezwoleń na obsługę linii”. Po raz kolejny więc ustawodawstwo,

tak dobrze znane już wszystkim miłośnikom, poprzez masę idiotycznych ograniczeń, rujnuje budowane przez lata systemy komunikacji miejskiej w naszym kraju, a tym razem – co gorsza – boleśnie dotyka doskonałego systemu gdyńskiego, będącego równie dobrze znanym wzorem do naśladowania. Być może znikną niedługo inne podobne gdyńskie mutacje (241, 263, 265, a może nawet siedemsetki!). Tymczasem, przy takim tempie usuwania się przedsiębiorstw przed prawem, niedługo niemożliwym stanie się wysyłanie w trasę autobusów rezerwowych, tworzenie nowych linii itp. Ustawy, które miały uregulować rynek, powodują niestety jedynie zahamowanie rozwoju, a wręcz jego cofanie...

Rafał Lamch

Rozmaitości

A 11 marca Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni podał wyniki niecodziennego przetargu na obsługę linii uruchamianych po meczach piłki nożnej na stadionie przy ul. Olimpijskiej w Gdyni. Te niewątpliwie trudne i niebezpieczne zadania będą realizowane przez dwa gdyńskie przedsiębiorstwa PKA i PKM. Autobusy będą czekać na kibiców pod stadionem Gdyńskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji i stamtąd rozwieżą kibiców Arki Gdynia do wszystkich rejonów miasta oraz do Rumi. Pojazdy będą eskortowane przez policję. Obu przewoźnikom życzymy jak najmniej szkód!

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

Gliwice

Tabor

A Kurację odmładzającą w Solcu Kujawskim przeszły ikary-przegubowce 1612, 4291 oraz 4334 z miejsowego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej.

Bartosz Mazur

GOP

Tabor

A KZK GOP dnia 14.04. wprowadziło do obsługi wymienionych linii autobusy przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych:

- 6 – jeden autobus w dni robocze;
- 60 – jeden autobus w dni robocze;
- 120 – dwa autobusy w dni robocze oraz jeden autobus w soboty, niedziele i święta;
- 156 – jeden autobus w dni robocze, soboty, niedziele i święta;
- 187 – jeden autobus w dni robocze, soboty, niedziele i święta;
- 198 – dwa autobusy w dni robocze oraz jeden autobus w soboty, niedziele i święta;
- 259 – jeden autobus w dni robocze, soboty, niedziele i święta;
- 280 – dwa autobusy w dni robocze;
- 676 – jeden autobus w dni robocze, soboty, niedziele i święta;
- 677 – jeden autobus w dni robocze, soboty, niedziele i święta;
- 840 – jeden autobus w niedziele i święta;
- 850 – dwa autobusy w dni robocze, soboty, niedziele i święta.

Szczegółowe oznaczenia kursów wykonywanych taborem niskopodłogowym umieszcza się teraz sukcesywnie na tabliczkach przystankowych Gliwic i Zabrze. Przyznać jednak należy, że krok ten jest tylko formalnym przypieczętowaniem sytuacji istniejącej od dawna.

Linie

A W dniach 14–19.04. kwietnia linia autobusowa 676 kursowała objazdem z uwagi na zamknięcie fragmentu ulicy Warszawskiej w Gliwicach. Objazd poprowadzony został ulicami Warszawską, Świętojańską, Tarnogórką i Skowrońskiego. Przystanki Gliwice Warszawska II i Gliwice Grottera nie były obsługiwane, w zamian autobusy zatrzymywały się na przystankach Gliwice Warszawska I (stanowisko na ulicy Świętojańskiej), Gliwice Tarnogórska oraz na tymczasowym przystanku bez nazwy na ulicy Skowrońskiego w rejonie skrzyżowania z ulicą Tarnogórką.

A Od 22.04. do odwołania potrwają prace przy modernizacji kanalizacji w rejonie ulic Różanej, Tulipanów i Reja w myslowickiej dzielnicy Brzezinka. Ulica Reja zostaje zamknięta dla ruchu. Linia 76 skierowana została na trasę objazdową ulicami Wybickiego, Pukowca, Laryską i Brzezińską w obu kierunkach jazdy. Przystanki Morgi Skrzyżowanie (stanowisko na ulicy Wybickiego), Brzezinka Leśna i Brzezinka Reja nie będą obsługiwane, a w zamian autobusy zatrzymywać się będą na przystankach Morgi Skrzyżowanie (stanowisko na ulicy Pukowca), Morgi Pukowca, Brzezinka III, Brzezinka II i Brzezinka I. Przystanek Brzezinka I (stanowisko w kierunku jazdy do Wesołej i Kosztów) zostaje przeniesiony za skrzyżowanie z ulicą Laryską – zmiana ta dotyczy również linii 66, 77, 149, 931 i 995. Jednocześnie zawieszono zostaje kursowanie linii 162, a na linii 77 wprowadzony zostaje wakacyjny rozkład jazdy (do 18.06. niektóre kursy obsługiwane będą autobusami przegubowymi).

AT W czasie Świąt Wielkanocnych komunikacja tramwajowa i autobusowa KZK GOP funkcjonowała zgodnie z obowiązującymi rozkładami jazdy za wyjątkiem linii 102, która w dniach 17–22.04. nie kursowała, oraz linii obsługujących centra handlowe, które kursowały w sposób następujący:

- 19.04.: niektóre linie kursowały krócej niż zwykle (250 do 17:31, 750 do 20:32, 752 do 20:37, 753 do 20:45, S-2 do 19:54, S-3 do 16:48, S-4 do 17:48, S-5 do 18:18, S-9 do 17:04 i S-10 do 17:18); natomiast linie 23, 155, 230, 255 i 850 po zamknięciu centrów handlowych kursowały bez obsługi przystanków przy tych centrach (Auchan Katowice, Tesco Ruda Śląska, Plejada Bytom i M1 Zabrze);
- 20 i 21.04.: linie 250, 750, 752, 753, S-2, S-3, S-4, S-5, S-6, S-7, S-8, S-9, S-10, S-11, S-12 i S-13 nie kursowały; linie 23, 155, 230 i 255 nie obsługiwały przystanków przy centrach handlowych; a linia 850 kursowała według specjalnego rozkładu jazdy.

W dniach 1, 3 i 04.05. obowiązywać będą rozkłady jazdy na niedziele i święta, a w dniu 02.05. – na soboty (za wyjątkiem linii 194, która będzie kursowała jak w dni robocze). Ponadto autobusy linii 32 w dniach 3 i 04.05 mają kursować według specjalnego rozkładu jazdy, obowiązującego w tzw. niedziele giełdowe (ze względu na giełdę samochodową w Sośnicy).

T Z dniem 22.04. KZK GOP wprowadził kolejne zamieszanie w rozkładach jazdy tramwajów w Zabrze i okolicy. Zmieniły się rozkłady linii 3, 4 i 5. Na linię 3 powracają składy 2x105N podmieniane po południu na solówki z linii 5. Drugie wagony zabrane zostały z linii 4, która obecnie kursować będzie w dni robocze co 8 lub 12 minut i obsługiwana będzie na zmianę składem 2x105N i solówką 1x105N. Na linii 5 wprowadzone zostały korekty rozkładu jazdy.

Rozmaitości

Od 01.05. KZK GOP wprowadza podwyżkę cen biletów okresowych. Wynosi ona od kilku do kilku-nastu procent w zależności od rodzaju biletu. Jednocześnie do cennika wprowadzono na stałe tzw. promocje wakacyjne, czyli rozszerzenie uprawnień biletu o nominale 3,30 zł (poza jednorazowym przejazdem w granicach trzech lub więcej gmin uprawnia on do podróżowania przez 1 godzinę z możliwością przesiadania się) oraz wakacyjny dwumiesięczny (ważny w lipcu i sierpniu) bilet sieciowy oznaczony symbolem WSC w cenie 150 zł normalny i 75 zł ulgowy. Do oferty dodano też bilet 2-dniowy w cenie 18 zł normalny i 9 zł ulgowy. Wprowadzono również zmiany w cenniku opłat dodatkowych – podstawowa, za jazdę bez ważnego biletu (płatna po 7 dniach), wynosi 90 zł. Dotychczas było to 80 zł. Opłata dodatkowa za przewóz bagażu lub zwierzęcia bez ważnego biletu wynosi natomiast 50 zł.

Jakub Jackiewicz, Maciej Łoś

Gorzów Wielkopolski

Tabor

07.04. wyjechały pierwsze trzy z sześciu zakupionych tramwajów typu 6EGTW z Kassel. Debiut przyznano wagonom: 261 (eks-365), 262 (eks-366), 263 (eks-361). Pozostałe trzy to: 264 (eks-262), 265 (eks-358), 266 (eks-364).

Linie

Awaria wodociągu w ul. Piłsudskiego dnia 24.04. była powodem zamknięcia arterii na odcinku od alei Odrodzenia do ul. Walczaka. Linie autobusowe 125, 126, A, kursowały objazdami:

125 po trasie Śląska, Towarowa, Fabryczna, Chrobrego, Jagiełły, Walczaka, Czereśniowa, Piłsudskiego i po stałej trasie w jednym kierunku oraz Dekerta, Szarych Szeregów, Komatanów, Okulickiego, Górczyńska, Piłsudskiego, Czereśniowa, Walczaka i dalej zwykłą trasą – w kierunku przeciwnym;

126 po trasie Myśluborska, aleja Konstytucji 3 Maja, Estkowskiego, Jagiełły, Walczaka, Czereśniowa, Piłsudskiego i dalej po stałej trasie w jednym kierunku oraz Dekerta, Czartoryskiego, Piłsudskiego, Czereśniowa, Walczaka i dalej

po zwykłej trasie – w kierunku przeciwnym;

A po trasie Działkowców, Szarych Szeregów, Komatanów, Okulickiego, Górczyńska, Piłsudskiego, Czereśniowa, Walczaka i dalej po stałej trasie.

01.04. zmienione zostały rozkłady jazdy linii autobusowych 101, 104, 126 – każdej obcięto po kilka kursów; zawieszono także sobotnie i niedzielne kursowanie linii 223.

Magazyn 995

14.04. Około godziny 20:30 na rondzie Santockim samochód ciężarowy uderzył w drugi wagon składu 105Na 134+133. Na szczęście nikomu z pasażerów nic się nie stało.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
126	Globex	Samsung	-
131	barwy zakł.	Samsung	-
261	barwy KVG Kassel	Mustang Jeans	eks-Kassel 365
262	barwy KVG Kassel	Altresan	eks-Kassel 366
263	barwy KVG Kassel	srebrny podkład	eks-Kassel 361

Marcin Pejski

Kraków

Tabor

08.04. odbyło się w zajezdni Podgórze uroczyste przekazanie do ruchu dwóch pierwszych wagonów NGT6Kr/II. Gala rozpoczęła się o godzinie 12. Wśród sztucznych ogni, przedzierając się przez niebieskie balony, na halę napraw wjechały z impetem dwa bombardiery o numerach 2015 i 2016. Przywitali je miejscy dostojnicy – prezydenci Majchrowski, Trzmiel i Golaś. Wagon 2015 poświęcił kardynał Franciszek Macharski, nadając mu imię Drezno na pamiątkę wagonu NGT6DD z tegoż miasta, testowanego w Krakowie kilka lat temu. Drezno w ramach prezentacji pokonał z zaproszonymi gośćmi trasę z zajezdni Podgórze do Borku Fałęckiego i z powrotem. Wspomnieć należy, że nowe wozy różnią się od poprzednich. Dla komfortu pasażerów

poproszono wentylację, powiększono przesuwne okna i dodano tylne drzwi. Nowe tramwaje wyjadą na linię 24, wozy z poprzedniej serii zasilą natomiast kolejne brygady linii 6, później pojawią się także na 3-ce. W sumie ilostan bombardierów zwiększy się do końca roku o dwanaście nowoczesnych jednostek.

Linie

Święta Wielkiej Nocy nie mogły się obyć bez zmian w komunikacji miejskiej. 19.04. odpoczywali kierowcy obsługujący linię autobusową 194. W Wielkanoc MPK zafundowało pasażerom już większe rozrywki: zawieszono tramwaje linii 7, natomiast linie 11, 18 i 20 rozpoczęły pracę mniej więcej w godzinach 13–14. Autobusy odpoczywały od linii 114, 127, 135, 158, 163 i 308, natomiast linia 502 rozpoczęła służbę od godziny 14. Jeżeli chodzi o obsadę linii, to jedyne zmiany tramwajowe w tym dniu zanotowano na 21-ce, na której hulały GT6 (normalnie składy 105Na). Większe rozszady dotknęły autobusów. Na tradycyjnie obsługiwanych przez przeguby liniach pojawiły się solówki, a były to: 124, 129, 173, 152, 444. Na linii 102 zamiast Jelczy M120 zobaczyć można było Autosany H6. W świąteczny poniedziałek wszystko wróciło do normy – tradycyjnego rozkładu dnia świątecznego.

W ostatnim numerze podaliśmy informację o kursowaniu linii specjalnej 45, której pojawienie się miało być związane z obchodami Dnia Ziemi. Niestety, aura pokrzyżowała plany organizatorów i z powodu nawrotu zimy imprezę przełożono. Ma się ona odbyć w dniach 25–26.04. i w związku z tym właśnie wtedy pojawi się linia specjalna 45 obsługiwana wagonem NGT6. Linia będzie łączyć centrum Krakowa z Placem Centralnym przez ul. Starowiślną, Dietla, Aleję Pokoju. Przejazd będzie bezpłatny.

MPK Kraków odwołało zapowiadaną wcześniej zmianę w kursowaniu w dniach 26 i 27.04. linii 1 i 5 w związku z remontem ul. Kocmyrzowskiej. Linie te miały jeździć objazdem przez aleję gen. Andersa – pl. Centralny – CA HTS – Ujastek – Łowińskiego do Wzgórz Krzesławickich.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
185	barwy zakł.	B&G	-
173+543	barwy zakł.	Junkers HydroSolar	-
690+691	Kerakoll	SKOK	-
732+733	Kerakoll	SKOK	-
855	Mare	barwy zakł.	-
919	Kamir	barwy zakł.	-

Michał Kamiński, Michał Smajdor, Krzysztof Utracki

Lublin

Linie

09.04. kwietnia zmieniono przebieg trasy linii 76. Wbrew zapędom MPK, które chciało linię zlikwidować, Urząd Miasta wziął pod uwagę prośby mieszkańców osiedla Węglin i skierował 76 przez ulice: Sowińskiego – Aleje Raclawickie – Grottgera – Skłodowskiej – Lipową – Aleje Raclawickie – Sowińskiego. Nowy przystanek ustawiono na ulicy Grottgera przy teatrze. Nowością są także sobotnie kursy tej linii.

14.04. zmianie uległa trasa linii 77, która wreszcie nie pokrywa się z linią 16. Nowa trasa 77 wiedzie z ulicy Kasprowicza przez Turystyczną –



Nowy NGT6Kr II serii numer 2015 w zajezdni Podgórze. Fot. Michał Smajdor, 08.04.2003 r.

Kalinowszczyznę – aleję Unii Lubelskiej – Rusalkę – Mościckiego – Hempla – 3 Maja – aleję Tysiąclecia – Kalinowszczyznę – Turystyczną do Kasprowicz. W miejsce linii **77** wycofanej z ul. Szymonowca wydłużono linię **16**.

A Jedna z prywatnych firm obsługująca mikrobusami linie podmiejskie wzięła na testy autobus Irisbus Renault Agora. Biało-niebieski pojazd zaskakiwał pasażerów na trasach z Lublina do Świdnika i Lubartowa.

Rafał Tarnawski

Łódź

Linie

A MPK uruchomiło 4 przystanki gwarantowane – takie, na których autobus jednej linii będzie czekał na wóz z innej w razie, gdyby tamten się spóźnił. Było to możliwe dzięki radiofonizowaniu całego taboru – kierowcy mogą się teraz wzajemnie informować o poślizgach. Ta nowa usługa ma umożliwić skomunikowanie linii o niskiej częstotliwości. Status gwarantowanych zyskały przystanki: Łagiewnicka/Okólna dla linii **51** i **66**; krańcówka Rzgowska/CZMP dla linii **68** i **70**; Tomaszowska/Olechowska dla linii **71** i **72** oraz Rokicińska/Gajcego dla linii **82** i **90**.

Łukasz Stefańczyk, Sławomir Zamuszek

Nowy Sącz

Tabor

A Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Nowym Sączu przejdzie do historii jako pierwszy w Polsce nabywca autobusów miejskich Solbus B 9.5. Dzięki zwycięstwu w przetargu nieograniczonym (ogłoszonym 12 grudnia 2002 roku) na dostawę dwóch autobusów o średniej pojemności, w marcu pierwszy autobus z Kujaw wszedł w skład floty MPK Nowy Sącz, a kolejny ma dojechać w połowie kwietnia. Nowy tabor kosztował przewoźnika 902 312 zł i była to najniższa cena zaoferowana w przetargu. Obecnie małopolski przewoźnik ma 79 autobusów, w tym ponad 50% z nich ma więcej niż 10 lat.

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

Opole

Linie

A Organizacja ruchu opolskich autobusów w święta Wielkiej Nocy nie różniła się niczym od rozwiązań ubiegłorocznych. W niedzielę na miasto wyjechały jedynie kursy oznaczone w rozkładach literą »s«. Łącznie opolanie mogli korzystać z 7 wozów, po jednym na liniach **1, 3, 7, 9, 11, 15, 17**. W poniedziałek obowiązywał normalny rozkład na dni wolne od pracy. W obydwu świąteczne dni nie kursowała linia nocna **N**.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
618	żółty	Eko Ekspres	-
704	żółty	Eko Ekspres	-

Marek Drewniak

Płock

Rozmaitości

A Do 10.05. potrąją w KM Płock testy nowych tablic kierunkowych – diodowych jasnoświecących

produkcji R&G Mielec. Tablice testowane są od 17.02. w Neoplanie N4020t numer 633, z którego wymontowano dotychczasowe tablice klapkowe, podświetlane jarzeniówkami. Tablice są nieporównywalnie lepsze od zwykłych diodowych, które w Płocku znalazły się w 1994 roku w dwóch Jelczach 120MM/1. Zwykłe czerwone diody były słabo czytelne, szczególnie podczas słonecznej pogody. W nowych tablicach pokonano ten problem – kolor pomarańczowy zdaje się bardziej rzucać w oczy. Jednak, jak deklaruje KM, w najbliższym czasie nie będzie jej stać na zakup nowych tablic.

Marcin Gierzyński, Jakub Putyra

Poznań

Tabor

● Będzie nowy tabor, ale... nieliniowy. Poznańskie MPK ogłosiło przetarg na zakup 3 nowych samochodów dostawczych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony.

A Jak wiadomo, w autobusach marki Jelcz i Ikarus, które przeżyły modernizację i naprawę główną, zamiast tradycyjnych tablic montuje się wyświetlacze. Wyświetlacz boczny zakłada się w miejscu metalowych uchwytów dwustronnej tablicy kierunkowo-szczegółowej. Od kilkunastu dni obserwujemy powrót tablic i uchwytów, tyle że wykonanych z tworzywa sztucznego i przymocowanych do „pleców” wyświetlacza bocznego.

T Będą kolejne helmuty. Począwszy od maja będzie przybywać 12 zakupionych wozów GT8 z Düsseldorfu. Wszystkie trafią na Madalińskiego, w związku z czym zajezdnia ta dostanie więcej torów postojowych na Budziszynskiej, zwalnianych przez wydział S1, o czym poniżej. A jak wygląda obecna sytuacja na helmutowym froncie w Poznaniu? 616 i 682 wciąż stoją „zimne” na Madalinie, czekając na obręcz... Pierwsze combino dotrze do Poznania we wrześniu, a ostatnie w kwietniu przyszłego roku.

T Znamy już datę kasacji wagonu 102Na-41. Pożegnaliśmy go z dniem 11.04. Najprawdopodobniej jego los niebawem podzieli wóz 33 oraz jeszcze jakiś. W związku z tym dojdzie do kolejnych przeprowadzek stopiątek z zajezdni S1 do S3 (mówi się o „handelku” jeden za jeden, czyli jedna stopiątka za jednego trupa 102N). Pierwsza z nich ma nastąpić zaraz po zamordowaniu stodołki nr 33.

Linie

A Linia **82** zyskała bardziej przewiewny tabor: od poniedziałku 07.04. obsługują ją głównie Ikarusy 280, a na linii **91** kursują przegubowe MAN-y, które dotąd dominowały na **82**.

A Podczas tegorocznych targów Infosystem/Poligrafia bezpłatną linię kursującą po terenach MTP obsługiwało MPK. Przez cztery dni po targowych terenach jeździł Neoplan N4009-1253 z A1. Autobus kursował co 10–20 minut od godziny 10 do 16. Na przystankach wisiały tabliczki z rozkładem podobne do tych, które wiszą na pozostałych przystankach MPK. Pojazdy MPK obsługiwały linię targową linię do 2000 roku, później zastąpiły je prywatne minibusy.

AT 26 kwietnia odbędzie się Wielka Parada Lokacyjna z okazji 750 rocznicy nadania Poznaniu praw miejskich. Dodajmy, że wezmą w niej udział m.in. tramwaj konny, świeżo wyremontowana eNka 602+456 (takie właśnie oznaczenie na burtach ponownie udało się KMPS-owi wywalczyć) oraz przegubowy solaris. W związku z przejściem (i przejazdem) barwnego korowodu sprzed pl. Adama Mickiewicza na Stary Rynek, zamknięty zostanie

ruch tramwajowy i autobusowy w centrum miasta. Już w nocy z piątku na sobotę nocni **N31, N32, N33, N37i N43** jadąc w kierunku Kaponiera od al. Niepodległości będą się zatrzymywać na torowisku tramwajowym na wysokości przystanku Zamek (zamknięta zostanie północna jezdnia Św. Marcina). W sobotę od godziny 14:00 zostaną wprowadzone następujące zmiany:

- linia **2** ma jeździć od Kaponiera przez Roosevelta – most Dworcowy – Królowej Jadwigi – Górna Wildę – ... (z powrotem przez ... – 27 Grudnia – Fredry – most Teatralny – Dąbrowskiego na Ogrody);

- linia **3** będzie zawracać po pętelce: ... – Roosevelta – Kaponiera – Zwierzyniecka – Krzeszowskiego – Rynek Jeżycki – Dąbrowskiego – Roosevelta – ...;

- linia **5** pojedzie przez Roosevelta – most Teatralny – Fredry – Mielżyńskiego – 23 Lutego – pl. Wielkopolski – Estkowskiego – Wyszyńskiego – rondo Śródka – Jana Pawła II i dalej do ronda Starołęka (z powrotem przez 27 Grudnia – Fredry – most Teatralny i Roosevelta);

- linia **9** z Roosevelta pomknie przez most Dworcowy – Królowej Jadwigi – Górna Wildę. Wracać będzie po stałej trasie;

- linia **13** zostanie skierowana przez Roosevelta – most Teatralny – Fredry – Mielżyńskiego – 23 Lutego – pl. Wielkopolski – Estkowskiego – Wyszyńskiego – rondo Śródka – Jana Pawła II – rondo Rataje – Zamenhofa do ronda Starołęka. Powrót będzie miał miejsce po stałej trasie.

Od godziny 15:30 nastąpią dalsze zmiany:

- linia **2** na Ogrody będzie wracać przez Górna Wildę – Królowej Jadwigi – most Dworcowy – Roosevelta – Zwierzyniecka;

- linia **5** na Górczyn pojedzie przez Jana Pawła II – rondo Śródka – Wyszyńskiego – Estkowskiego – pl. Wielkopolski – 23 Lutego – Mielżyńskiego – Fredry – most Teatralny – Roosevelta;

- linia **9** jadąc na Piątkowską pomknie przez Górna Wildę – Królowej Jadwigi – most Dworcowy – Roosevelta;

- linia **13** na Junikowo będzie się kierować przez Trasę Kórnicką – Jana Pawła II – rondo Śródka – Wyszyńskiego – Estkowskiego – plac Wielkopolski – 23 Lutego – Mielżyńskiego – Fredry.

Podobna rewolucja dotknie autobusy. Od rana do około godziny 14:00 będą kierowane następująco:

- linie **51** i **68** przez al. Niepodległości – Libelta Roosevelta – rondo Kaponiera (powrót po stałych trasach);

- linia **76** przez Królowej Jadwigi – Most Dworcowy – Roosevelta – rondo Kaponiera (powrót po stałej trasie);

- linia **A** ze Św. Marcina przez Kościuszki – Taylora – Składową – Towarową – most Dworcowy – Roosevelta do Bukowskiej (powrót po stałej trasie).

Na czas całkowitego zamknięcia al. Niepodległości w rejonie skrzyżowania ze Św. Marcinem oraz na czas przejścia parady, tj. w godzinach 14:00–16:30 autobusy będą kursować następująco:

- linie **51** i **68** zostaną dodatkowo skrócone do ronda Kaponiera, skąd do swej zwykłej trasy dołączą ulicami Roosevelta i Libelta;

- linia **71** pojedzie objazdem przez Libelta – Roosevelta – most Dworcowy;

- linia **76** do Dworca PKP dojedzie zwykłą trasą, ale na Dębinę będzie kierować się Dworcową – Św. Marcinem – rondem Kaponiera – Roosevelta – mostem Dworcowym – Królowej Jadwigi;

- linia **A** „pośpieszy się” przez Krzywoustego – Królowej Jadwigi – most Dworcowy – Roosevelta do Bukowskiej, a wracać będzie przez Św. Marcin – al. Niepodległości – Królowej Jadwigi.

Na deser – w godzinach 15:00–17:00 – zmiany dotkna:

- linię **74**, która pojedzie przez Garbary – Estkowskiego – Wyszyńskiego – rondo Śródka – Jana Pawła II i rondo Rataje (wracać będzie po stałej trasie);

- linię **90**, która od Garbar pojedzie przez Estkowskiego – Chwaliszewo – Wielką z powrotem do Garbar.

AT Tegoroczne święta Zmartwychwstania Pańskiego na żółto-zielono wyglądały następująco: w Wielką Sobotę obowiązywał zwykły, sobotni rozkład, w niedzielę zawieszono kursowanie tramwajów linii **3, 4, 11** i autobusów **52, 59, 71, 79, 83** i **94** oraz pierwszą zmianę linii **2** i **14**, a także autobusów **63, 85, 90, 91, 99** i **A**. W świąteczny poniedziałek obowiązywał oczywiście świąteczny rozkład jazdy. Na okres od 17–22.04. zawieszono było kursowanie studenckiej linii **98**.

T 11.04. przez centrum miasta przeszła Droga Krzyżowa. Zaowocowało to lokalnymi zaburzeniami na liniach **2, 5, 9** i **13** oraz skierowaniem linii **3** na objazd przez al. Marcinkowskiego.

T 12.04. odbyło się tradycyjne już wielkopostne Misterium Męki Pańskiej na poznańskiej Cytadeli. Uczestniczyło w nim około 50 tysięcy ludzi. Dla ich komfortu MPK wzmocniło obsadę (do siedmiu brygad) i częstotliwość kursowania (do około pięciu minut) na linii **3**. Kursowały następujące wagony: 851, 868, 871, 876, 601, 668 i 676.

Magazyn 995

05.04. Po południu na pętli Junikowo w **13/9** (zestaw 304+305) znaleziono nietrzeźwego pasażera. Pogotowie ratunkowe po kwadransie przewiozło go do szpitala.

06.04. Brak pionowej kreski dla tramwajów wjeżdżających na PST spowodował od godziny 15:35 do 15:43 wstrzymanie. Zawiniła zanieczyszczona zwrótnica, która nie dała się przełożyć. Do akcji

wkroczyło pogotowie torowe i sieci. Pierwsze przejazdy odbyły się w asekuracji pracowników Nadzoru Ruchu, a od 15:50 ruch odbywał się już normalnie.

06.04. O godzinie 21:05 na skrzyżowaniu ulic Głogowskiej i Hetmańskiej rozjechała się tatra nr 402, zjeżdżająca z zajezdni przy ul. Głogowskiej na Forteczną. Drugiemu wózkowi zachciało się jechać, zamiast w prawo, prosto. Na szczęście prędkość była niewielka i uszkodzeniu uległa tylko osłona przegubu. Tramwaj wcofał się i do celu dotarł już bez problemów. Całe zajście nie trwało nawet kwadrans.

08.04. O godzinie 7:40 na ul. Podgórnej w zjeżdżającej w dół **13/4** (skład 306+307) rozerwał się sprzęg między wagonami. Zaowocowało to urwanieniem przewodów międzywagonowych i najechaniem drugiego wozu na pierwszy. Po rozłączeniu i zmianie sterowania wagony osobno zjechały do zajezdni przy ul. Głogowskiej. Wstrzymanie trwało 20 minut, a częściowo można by zmniejszyć jego skutki, gdyby była wyczyszczona wajcha przed skrzyżowaniem Marcinkowskiego i Podgórnej. Wtedy tramwaje mogłyby jeździć objazdem.

08.04. Rano na pętli Połabska na zwrótnicy na jazdowej drugim wózkiem wykoleił się helmut 672 obsługujący **10/2**. W takim stanie przejechał 12m, co spowodowało zarysowanie lakieru wozu o barierkę oddzielającą torowisko od chodnika i uszkodzenie osłony pierwszego przegubu. Wykolejony tramwaj po wstawieniu przez Kruppa zjechał do zajezdni. Wstrzymanie trwało 3 kwadransy i zablokowało tramwaje linii **10/2** (GT8-672), **4/2** (102Na-33), **10/3** (252+251) i **4/3** (310+311). Kolejne skierowano na Wilczak. Na odcinku Serbska – Murawa uruchomiono komunikację zastępczą realizowaną ikarusami nr 1151 i 1555.

08.04. W południe na przejściu dla pieszych skrzyżowania Garbar i Estkowskiego pomykająca do ronda Starołęka stowójka nr 66 (**4/4**) potrafiła dwunastolatka, który wyszedł zza jadącego w przeciwnym kierunku tramwaju. Chłopiec wszedł na bok wagonu, zaraz za kabiną motorniczego. Został zabrany do szpitala, a tramwaj celem załatwienia for-

malności zjechał na Zawady, skąd włączył się normalnie do ruchu.

10.04. Na skrzyżowaniu Zamenhofa i Obrzycy trzasnęły się Honda Civic i Opel Astra, który ostacnie po zakręceniu piruetu wylądował na torach blokując na 23 minuty ruch. Aż dwa pogotowia tramwajowe go stamtąd wyciągały.

10.04. Od 11:25 do 11:50 tramwaje nie jeździły przez ul. Gwarną, gdyż strażacy usuwali nawisy śniegowe z tamtejszych budynków.

11.04. Na ul. Wolnica (w pobliżu ul. Św. Wojciech) idąca chodnikiem piesza nagle wtargnęła pod jadącą na Ogrody **1/12** (222+221). Do szpitala odwiezł ją pogotowie ratunkowe.

11.04. Akcja straży pożarnej ratującej ludzi z płonącego mieszkania na trzecim piętrze przy ul. Głogowskiej (nieдалeko ul. Potockiej) zablokowała całkowicie ruch kołowy i tramwajowy. Autobusy nocne skierowano przez ul. Chociszewskiego i Kasprzaka. Tramwaje były zablokowane od godziny 23:14 do 0:05.

13.04. Spore wstrzymanko narobił na pętli Połabska holender 868, który jechał jako rezerwa za **10/6**. O godzinie 15:23 wjeżdżając na małe koło wykoleił się drugim wózkiem. Standardowo na szyny wstawił go Krupp. Przerwa trwała do godziny 16:40. W tym czasie, oczywiście, pozostałe wozy kierowano do Wilczaka, a w zamian za nie uruchomiono zatramwaje. Zawinił krzyżak, w związku z czym czasowo zabroniono holendrom i niemcom wjeżdżać na małe koło, a dla pozostałych tramwajów ustawiono ograniczenie prędkości do 5 km/h.

14.04. Na ul. Wojska Polskiego przed Podlaską man nr 1088 (**82/4**) został zmuszony do nagłego hamowania. W związku z tym rany odniosła stojąca z przodu pasażerka w średnim wieku, która przewracając się wyrwała znajdujące się przy kabinie kierowcy ruchome barierki i wybiła głową przednią prawą szybę. Pogotowie przewiozło ją do szpitala, a autobus zjechał do zajezdni.

14.04. W godzinach 19:00–19:28 nie jeździły tramwaje na os. Sobieskiego, gdyż na stacji Słowiańska zdefektowała tatra nr 402 (**12/6**). Po udanej próbie złuzowania, **14/1** (siostrzyczki 182+181) zepchnęła ją na Sobieskiego. Pozostałe tramwaje jeździły od mostu Teatralnego objazdami, a na Sobieskiego pomknęły 2 zatramwaje.

16.04. Na skrzyżowaniu ulic Głogowskiej i Strusia trzasnęły się Fiat 126p i Opel Zafira. Od 9:15 do 9:25 nie jeździły bimby do Hetmańskiej, a 20 minut dłużej w przeciwną stronę. W sumie stało beczynnie 10 pociągów.

16.04. W południe przy Bałtyku w jadącym na os. Kopernika manie nr 1019 (**69/1**) złamało się oparcie siedzenia. W skutek tego siedzący na nim pasażer zrobił bam. Autobus ewakuował się do zajezdni.

17.04. W godzinach 12:50–13:07 stały tramwaje na ul. Hetmańskiej przed skrzyżowaniem z 28 Czerwca. Wsiadająca z helmuta nr 615 (**11/3**) starsza pasażerka (poruszająca się o kulach) przewróciła się doznając urazu prawej nogi. Przewieziono ją do szpitala, tramwaj natomiast – ze względu na zakrwawienie wnętrza – zjechał do zajezdni.

17.04. O godzinie 17:45 u zbiegu Górnej Wildy i 28 Czerwca na zwrótnicy wykoleił się czwarty wózek holendra 856 jadącego jako **9/1** na Piątkowską. Interweniował Krupp. Bimby linii **2** i **9** kierowano objazdem przez 22 minuty.

17.04. W godzinach 21:45–22:25 bimby nie jeździły ul. Głogowską na Górczyn, gdyż przy ul. Strusia na torowisku tramwajowym urwało się przednie



Remont torowiska na Starołęckiej posuwa się bardzo szybko. Fot. Adam Białas

koło w Audi V8. Pojazd usunęła pomoc drogowa. Z Górczyna do Kaponiery jeździły 2 zatramwaje, gdy 9 składów stało w korku.

18.04. Lepperiadę na przystanku PST Serbska urządził pijany mężczyzna: położył się na torach i nie chciał z nich zejść. Tramwaje z os. Sobieskiego nie kursowały przez 13 min., czyli do czasu jak delikwentem zainteresowała się policja.

20.04. W środku nocy podążający ul. Zwierzyniecką do Kaponiery N33/2 (ikarus nr 1732) zapalił się. Ogień pojawił się w okolicy rozrusznika i akumulatorów, jednak kierowca błyskawicznie stłumił go gaśnicą. Do zajezdni A1 autobus odholowano.

Rozmaitości

A Od 01.05. w soboty i święta na liniach 86 i 95 przybędzie po jednym autobusie, kursującym w sezonie letnim.

T Pod koniec lata lub jesienią szykuje się kolejny remont torowiska. Tym razem na około miesiąc będzie zamknięty odcinek ul. Grunwaldzkiej od ronda Przybyszewskiego do Bułgarskiej.

T Remont Starołęckiej idzie szybko, aż miło patrzeć. Kończy się zmiana fragmentu torowiska przy wyjeździe z zajezdni Forteczna, najprawdopodobniej zostanie tam położony dodatkowy tor. Trwa remont, a właściwie budowa od nowa torowiska pętli Starołęka. Nowe torowisko układane od strony ronda Starołęka sięga coraz dalej. Rozebrano krzyżownicę z bocznicą do Stomila, a bocznica tą dostarczono szyny tramwajowe dwoma wagonami kolejowymi. Przy pętli Stomil wyrosła gigantyczna góra świeżo utłuczonego tłuczni.

T W ostatnim miesiącu na skrzyżowaniu Pułaskiego/al. Wielkopolska zainstalowano nowe sterowanie zwrótnicą najazdową – teraz obsługuje ją system Track. Jak na razie nowa zwrótnica funkcjonuje całkiem dobrze.

T Od grudnia są testowane urządzenia do smarowania łuków torowych na pętli Os. Lecha. Dwie maszyny (jedna znajduje się w tunelu, a druga przy zwrótnicy wjazdowej na pętlę) wytryskują porcje smaru przez nawiercone otwory w główkach szyn na ich powierzchnie jezdne. Każde z urządzeń składa się ze specjalnej skrzynki zawierającej butlę z gazem, który to wypycha rzeczony porcję smaru. Dzięki temu tramwaje tak nie piszcza.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1092	barwy MPK	Żółty Tydzień	-
1144	Septolette	barwy MPK	-
1172	Bilobil	barwy MPK	-
1301	barwy MPK	Petro Oil	-
1302	barwy MPK	Nowa Dolina Nidy	-
1323	barwy MPK	Panorama Firm	-
1334	barwy MPK	Coty	naklejana
1335	barwy MPK	Coty	naklejana
1336	barwy MPK	Coty	naklejana
1502	Bilobil	barwy MPK	-
tramwaje			
96+95	Big Star	Big Star	odnowa
130+131	TKP Poznań	barwy MPK	po NG
200+199	barwy MPK	Panorama Firm	-
228+227	Franke	Franke	odnowa

298+299	Kerakol	SKOK	po 322+323
310+311	Claudia	Panorama Firm	-
332+333	Kerakol	barwy MPK	-
603	barwy MPK	Budchem	po 102Na-41
611	Inter Consult	Plus GSM	-
667	Ginkofar	barwy MPK	-
675	Slowmag	barwy MPK	-

Adam Białas, Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Bartosz Kaj, Adam Konieczka, Łukasz Nowicki, Maciej Rudzki

Radom

Linie

A Tydzień po poprzedniej zmianie skorygowano rozkład 9-ki. Pasażerowie domagający się porannego połączenia z dworcem PKP, otrzymali dodatkowy kurs o godzinie 5:09 w dni powszednie z pętli Os. Gołębiów, zaś kurs o godzinie 5:19 ponownie przesunięto na godzinę 5:29.

A Przedsmak problemów, jakie pojawić się mogą w przypadku zamknięcia alei Grzeczmarowskiego pod wiaduktem kolejowym znajdującym się w katastrofalnym stanie technicznym, doświadczyli w marcu pasażerowie linii 6. Na czas robót cieplowniczych od 19 marca na 10 dni zamknięto południową nitkę wspomnianej arterii, ruch odbywał się wyłącznie jezdnią północną, a autobusy **szóstki** w kierunku Milejowic kursowały ulicami Młodzianowską, Czarną, Kolejową, Śląską i aleją Grzeczmarowskiego. W przeciwnym kierunku trasa nie uległa zmianie. Dodajmy, że na remont rzeźbionego wiaduktu brak środków tak w kasie miejskiej, jak i w lichym skarbie PKP.

A Przez trzy i pół dnia autobusu zostali pozbawieni mieszkańcy Dąbrówki Nagórnej. Ze względu na zły stan techniczny pętli autobusowej w tej miejscowości (po opadach nawierzchnia stawała się grząską) od 17.04. do 20.04. kursy linii 26 do Dąbrówki Nagórnej „W” były skrócone do Janiszewa.

A MZDiK sprawił wiosenny prezent działkowcom z Wincentowa. Do linii 12, która ponoć nie spełniała potrzeb miłośników ogródka, dołączyło 05.04. kilka kursów 21-ki po starej trasie.

A Okres świąteczny nie był dla radomskich pasażerów szczególnie uciążliwy. W sobotę 19.04. obowiązywał rozkład sobotni, zaś niedzielę i poniedziałek rozkłady świąteczne. Jedyne zmiany, jakie wprowadził MZDiK, to zawieszenie kursowania 50-ki w niedzielę i poniedziałek (CH Echo jest zamknięte) oraz zwiększenie częstotliwości kursowania linii 4 w sobotę 19.04 w godzinach 10–17. Aby zapewnić bezproblemowy dojazd do cmentarza na Firleju, w wyżej wymienionych godzinach 4-ka jeździła co 7–8 minut. Jednocześnie trasa w okolicach cmentarza została zmieniona poprzez zastosowanie wariantu „1 listopada” – autobusy podążały ulicami Ofiar Firleja i Barlickiego do tymczasowego przystanku Barlickiego (wyjazd ulicami Barlickiego i Warszawską). Nieczynne były przystanki Firlej Cmentarz oraz Ofiar Firleja/Szkoła (w kierunku centrum).

Magazyn 995

06.04. W pawilonie handlowym na osiedlu Gołębiów II wybuchł wieczorem dość groźny pożar. W związku z groźbą rozprzestrzenienia się ognia na okoliczne budynki (pałił się duży sklep spożywczy i apteka) zarządzono ewakuację mieszkańców. MPK podstawiło w tym celu dwie deskorolki numer 819 i

841, które pozostały na posterunku do godzin porannych następnego dnia.

Tomasz Szydłowski

Skierniewice

Rozmaitości

A Po Wielkanocy na przystankach autobusowych zawisły nowe tablice rozkładowe z nowymi rozkładami. Nawiązują do obowiązujących kolorów w MZK Skierniewice i do barw miejskich – są niebieskie, zaś tabele rozkładów wydrukowano na zielonych kartkach. Na niektórych przystankach dołączono zdjęcie busika miejskiego stojącego przed zabytkową bramą parkową. W wielu miejscach rozkłady uzupełniono o aktualną ofertę usługową MZK Skierniewice, tym razem wydrukowaną na żółtym papierze. Miejmy nadzieję, że nowe rozkłady będą stanowić zapowiedź naprawy MZK w Skierniewicach. W ostatnich latach spółka przeżywa znaczny odpływ pasażerów. Jeszcze w 1997 roku z komunikacji miejskiej korzystało 4 mln osób miesięcznie, w minionym roku już tylko 2–2,5 mln. Co gorsza 40% osób korzystających z usług MZK, to osoby uprzywilejowane: emeryci, renciści, którym przysługuje przejazd darmowy. Wraz ze zmianą rozkładów dnia 25.12.2002 r. zlikwidowano linie 2 i 9 oraz zawieszono nierentowne kursy. Ponad połowa autobusów ma więcej niż 15 lat, a 80% nadaje się do wymiany.

Witold Urbanowicz

Szczecin

Linie

A 15.04. uruchomiono trzy nowe przystanki na żądanie: Stary Szlak n/ż na ul. Przylesie dla linii 73, Kniewska I n/ż na ul. Kniewskiej dla linii 77 i 517 oraz Topolowa stadion n/ż na ul. Topolowej dla linii 79.

A Zmiany na linii 709, o których pisaliśmy w poprzednim numerze, są już nieaktualne. W zarządzie targowiska Bandurskiego Rostocka wymyślono linię z trzema wersjami, a wdrożenie nastąpiło między 3 a 5.04. – dokładna data nie jest znana z powodu nieumieszczenia dat ważności na rozkładach jazdy. Obecnie jeden autobus wykonuje naprzemian kursy spod targowiska do ul. Studziennej (przez Thugutta, Kruczą i Hożą), do kościoła na Warszawie oraz do ul. Rugańskiej (przez Bandurskiego i Przyjaciół Żołnierza, zaś nawrót następuje nie jak dotychczas na pętli 69, ale przez ul. Stalmacha i ul. Lubeckiego). Częstotliwość kursowania wynosi godzinę w każdym wariantcie.

Rozmaitości

A Natarcie białych tablic rejestracyjnych trwa. W niedługim czasie białe blachy pojawiły się na Jelczach M11-566 i 569 oraz Volvo B10MA-1556 z SPA Klonowica, a także na polickim MAN-ie NL222 3011. Co ciekawe, po 8 miesiącach eksploatacji nowe tablice dostał MAN NL313-3023.

A SPA Klonowica wymieniło albo wyczyściło filmy w swoich Jelczach M11 i 120M. Bardzo słusznie, bo w niektórych autobusach to numeru linii i nazw pętli było tak brudne i zszarzałe, że ciężko było cokolwiek przeczytać.

T Do Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego trafiła oferta sprzedaży kilkudziesięciu wagonów typu E6 i c6 z Wiednia. Te dwukierunkowe pojazdy na pewno znalazłyby u nas zastosowanie, ale po złych doświadczeniach z helmutami szefostwo MZK nie jest pozytywnie nastawione do tej propozycji.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
658	barwy zakł.	Pleciuga	reklama naklejana
690+691	barwy zakł.	TNT	-
918	Kurier Szczeciński	barwy zakł.	-
1041+1042	barwy zakł.	TNT	-

Jacek Kalicki, Olaf Skrzymowski

Warszawa

Tabor

A Na T-13 Stalowa jest już 6 MAN-ów NM223.3. Wkrótce spodziewane są kolejne egzemplarze.

A Likwidacja T-5 Inflanckiej zbliża się wielkimi krokami. Zaczęły się już przerzuty autobusów do innych zakładów. Na pierwszy ogień w dniu 15.04. poszedł jedyny warszawski piętрус – MAN SD202 o numerze 995, który trafił do najnowszej zajezdni MZA – Stalowej. Dzięki temu w zakładzie tym znajdują się przedstawiciele wszystkich typów MAN-ów będących w posiadaniu MZA (SD202, NG313 oraz NM223.3).

A Na T-11 Kleszczowa z życiem pożegnało się pogotowie autobusowe 9667. Ponadto ostatnimi czasy MZA ścięto solówkę o numerze 1296 (z T-10) oraz dwa przeguby z numerami 2456 (z T-13) i 2521 (z T-10).

A Stała się rzecz od dawien dawna w stolicy nie spotykana – wszystkie pięć woroniczańskich ikarusów 435 (tzw. pchaczy) zawitało ponownie w ruchu. Dotychczas z powodu braku części zamiennych poszczególne egzemplarze były na wiele tygodni odstawiane. Jednak od początku roku zaczęły się pojawiać autobusy o numerach 7273 i 7274, później dołączył do nich 7272, a całkiem niedawno pozostałe 7270 i 7271. Dodajmy, że kursuje także volvo (Jelcz 180M) o numerze 7370.

A Wyremontowane ostatnio w warsztatach T-4 dwa Jelcze 120MM z T-9 Chelmska (numery 4293 i 4295) straciły swoje przednie filmy (przesuwane wstęgi). Zamontowano w nich w zamian tradycyjne kasety na zwykłe „dechy”. Do tego szyby świetlika zamaskowano ciemną brązową folią.

T W dniu 07.04. na linii **23** znów zagościł żoliborski skład 13N. Tym razem padło na wagony 833+819. Trzy dni później na rzeczonyj linii (brygada **3**) od rana kursował skład 781”+409 w barwach zakładowych.

T W nocy z 12 na 13.04. odbył się zorganizowany przez TW oraz KMKM ogólnopolski przejazd wyremontowanymi siłami zajezdni R-3 Mokotów ekspozycyjnym wagonem 102Na-42. Kursował z okazji 95-lecia tramwajów elektrycznych w Warszawie (rocznica wypadu dokładnie 26.03., ale z powodu fatalnej pogody imprezę kilka razy przesuwano; z tego samego względu „właściwe” obchody – parada wagonów połączona ze zwiedzaniem jednej z zajezdni – odbędą się w maju). Na dachu, wzorem poznańskim, założono tarczę linii **0**. Wóz przyozdobiono także w biało-czerwone chorągiewki. Impreza rozpoczęła się kilka minut po godzinie 22 na awaryjnej pętli na pl. Starynkiewicza – to właśnie tam nastąpiło symboliczne przecięcie wstęgi. Zjawili się ponad 40 osób, prawie drugie tyle wsiadło już wcześniej na trasie dojazdu. Frekwencja dopisała więc znakomicie (byli m.in. miłośnicy z GOP-u oraz Gdańska). Podobnie jak i pogoda, która nie sprawiła już „zimowego” psikus. Początkowo zielonemu tramwajowi towarzyszył radiowóz NR TW, ale z

czasem stowdówka już samotnie mknęła w czeluściach nocy. W trakcie przejazdu zaliczono wiele nieużywanych liniowo skrętów (m.in. na rondzie Waszyngtona, przy kinie Femina, na rondzie Starzyńskiego i przy PD-ie) oraz klimatycznych miejsc warszawskiej sieci tramwajowej. Odwiedzono m.in. brukowaną pętlę na Kawęczynskiej-Bazylice, industrialne okolice Żerania Wschodniego, a także dwa warszawskie jednotory – tymczasowy w alei Krakowskiej oraz kultową trasę na Boernerowo, którą objechano z pewnymi atrakcjami. Na mijance Górcze krótką mowę wygłosił prezes KMKM-u, po czym wszyscy uczestnicy podzieliли się wielkanocnym ujadeczkami. Imprezę należy zaliczyć do bardzo udanych, bo humory, pogoda i nastroje dopisały. Mimo obaw niektórych, wagon spisał się świetnie i wkrótce prawdopodobnie zobaczymy go ponownie na warszawskich torach.

T W dokumentacji TW zmodernizowany ostatni wolski skład 2008+2009 figuruje jako typ... 105N/MWAs (M – modernizacja, W – Warszawa, As – asynchroniczny). Tak więc mamy kolejnego dziwołaga, bowiem każda modernizacja została oznaczona inaczej. Prawdopodobnie jest to jednak sprawką Instytutu Elektrotechniki, który maczał w tym palce (w Katowicach mamy przecież 105N/MK a w Łodzi 805N/ML). Dodajmy, że skład ten do dziś nie pojawił się w ruchu liniowym. Za to praktycznie co noc wyjeżdża z R-1 Wola na próby. Mają one potrwać do połowy maja.

Linie

A Rankiem 10.04. zapadła się jezdnia ulicy Kraśińskiego (między Popiełuszki a Broniewskiego, kierunek Sady Żoliborskie). Dziura była całkiem pokaźnych rozmiarów i konieczne było zamknięcie ulicy – tym samym wprowadzenie tras objazdowych dla linii **121**, **122**, **148** oraz **520**. Kursowały one przez ulice Popiełuszki i Broniewskiego.

A Z uwagi na remont nawierzchni jezdni na pl. Hallera od 15.04. do odwołania (przewidywany czas trwania robót to około 2 tygodnie) autobusy linii **192**, zamiast na przystanek krańcowy Pl. Hallera 07 zlokalizowany na środku placu, podjeżdżają na przystanek Pl. Hallera 05 – przy jezdni północnej placu przed skrzyżowaniem z ul. Jagiellońską. Z ko-

lei autobusy linii: **103**, **302**, **607**, **609** i **613**, które zwykle zatrzymują się na przystanku Pl. Hallera 05, na czas trwania robót stają na przystanku Pl. Hallera 02 na ul. Jagiellońskiej.

A Z powodu nabożeństwa Drogi Krzyżowej 18.04. w godzinach 19:45–20:30 zamknięta była dla ruchu ul. Miodowa (od ul. Krakowskie Przedmieście do ul. Długiej). W tej sytuacji autobusy kursowały w obu kierunkach poniższymi trasami objazdowymi:

- linie: **116**, **122**, **174**, **175**, **195**, **503** i **518** – od skrzyżowania Krakowskie Przedmieście/Królewska ulicami: Królewską – pl. Piłsudskiego – Moliera – pl. Teatralnym – Senatorską – (powrót: Senatorską – Wierzbową – pl. Piłsudskiego) – pl. Bankowym – Andersa – Świętojerską – Bonifraterską i dalej stałymi trasami;
- linia **160** – od skrzyżowania Królewska/Marszałkowska ulicami: Królewską – pl. Piłsudskiego – Moliera – Nowy Przejazd – aleja Solidarności i dalej własną trasą (powrót: aleja Solidarności – pl. Bankowy – Marszałkowską – Królewską);
- linia **180** – od skrzyżowania Krakowskie Przedmieście/Królewska ulicami: Królewską – pl. Piłsudskiego – Moliera – pl. Teatralnym – Senatorską – (powrót: Senatorską – Wierzbową – pl. Piłsudskiego) – pl. Bankowym – Andersa – Nowolipki – Zamenhofska – Anielewicz (powrót: Anielewicz – Andersa) i dalej bez zmian;
- linia **192** – od skrzyżowania Krakowskie Przedmieście/Królewska ulicami: Królewską – pl. Piłsudskiego – Moliera – Nowy Przejazd – aleja Solidarności i dalej własną trasą (powrót: aleja Solidarności – pl. Bankowy – Senatorska – Wierzbowa – pl. Piłsudskiego).

AT Dnia 06.04. po raz drugi (tym razem tylko na jeden dzień) został wyłączony ruch tramwajowy w ciągu ulic: Grójecka – al. Krakowska (na odcinku od ul. Banacha do pętli Okęcie). W tym czasie tramwaje linii: **7**, **9**, **15** i **25** kursowały jak w dniach 15-16.03., tzn. **siódemka** i **dziewiątka** były skrócone do pętli Pl. Narutowicza, a linie **15** i **25** – do krańca Banacha. Kursowanie wyżej wymienionych linii odbywało się według specjalnych rozkładów jazdy, a skrócenie ich tras spowodowało, że do ich obsługi wyjechało w sumie osiem brygad tramwajowych



Wagon 102Na-42 podczas fotostopu na rondzie Żaba; na górze pociąg sieciowy PKP.
Fot. Robert Człapiński, 13.04.2003 r.

mniej. Oczywiście w czasie wyłączenia ruchu tramwajowego na trasie: Pl. Narutowicza – Grójecka – aleja Krakowska – Okęcie pojawiły się autobusy linii zastępczej **202**. Ta jednak kursowała co 8 minut (poprzednim razem co 6 minut). Obsługę zapewniło sześć brygad – po dwie z zajezdni Inflancka i Chełmska oraz po jednej – z Redutowej i Kleszczowej. Konkretnie były to przegubowe ikary: 5254, 5250, 2970, 2974, 5764 i 5417. Co ciekawe, wszystkie te brygady zaczerpnięto z wtyczek z linii: **171, 189, 519 i 522**, które tego dnia nie kursowały.

AT Już po świętach Wielkiej Nocy. Zgodnie z kilkuletnią tradycją w weekend poprzedzający święta, czyli 12 i 13.04., na ulice wyjechało więcej autobusów i tramwajów niż w zwykłą sobotę i niedzielę. Stało się to za sprawą zasilenia wybranych linii dodatkowym taborem. W obydwie dni mniej więcej w godzinach 8:00–16:00 z dwukrotnie większą częstotliwością kursowały następujące linie (w nawiasie liczba brygad zasilających):

- tramwajowe: **3** (7), **9** (8), **18** (6), **22** (9), **24** (4), **25** (10) i **26** (8);
- autobusowe: **127** (8), **140** (7), **169** (5), **170** (8), **181** (3), **190** (7), **509** (6), **517** (13) i **709** (4).

Ogółem każdego dnia wyjechały dodatkowo 52 brygady tramwajowe i 61 autobusowych. Przy okazji pojawiło się kilka ciekawostek w postaci wozów z zajezdni, które na co dzień nie obsługują danych linii. I tak:

- linie **9** i **25** obsługiwała zajezdnia R-3 Mokotów (pojawiły się na nich m.in. wozy typu 13N);
- na linii **26** było 8 składów z zakładu R-4 Żoliborz (normalnie z R-4 kursuje na tej linii tylko jedna brygada);
- na liniach **169** i **170** pojawiły autobusy z zajezdni Ostrobramska;
- na liniach **171** i **517** dodatkowe brygady obsługiwały wozy z zakładu T-7 Woronicza.

Ponadto w niedzielę 13.04. obowiązywały rozkłady sobotnie, co znalazło odzwierciedlenie w pojawieniu się na ulicach autobusu linii **373**.

AT W Wielką Sobotę 19.04. ponownie zasilono kilkanaście linii autobusowych i tramwajowych. Zasadą wprowadzonych zasilień były identyczne jak w miniony weekend 12–13.04. Jedynym wyjątkiem było zasilenie w tym dniu linii **500**, która tydzień wcześniej nie była wzmocniona. Do obsługi tej linii skierowano dodatkowo 5 brygad. Zawieszona była również linia turystyczna **100**.

ATM 17.04. obowiązywały rozkłady jazdy dnia powszedniego. Ponadto zostały zawieszony wybrane kursy linii **121, 708 i 715** oraz podjazdy w rejonach szkół linii **163, 164 i 806** wykonywane w dni nauki szkolnej.

ATM Dzień później, czyli 18.04., także ważne były rozkłady dnia powszedniego. Dodatkowo zawieszono zostało kursowanie linii tramwajowych: **16, 44, 46 i 47** oraz autobusowych: **301, 302, 303, 307, 308, 312, 322, 326, 327, 345, 356, 384, 406, 415, 416, 460, E-1, E-2, E-3, E-4 i E-5**, a także wybranych kursów linii **121, 708 i 715** oraz podjazdy w rejonach szkół linii **163, 164 i 806** – wykonywane w dni nauki szkolnej. W tym dniu metro kursowało według sobotniego rozkładu jazdy.

ATM Z kolei w Niedzielę Wielkanocną oraz Łany Poniedziałek, czyli 20 i 21.04. obowiązywały świąteczne rozkłady jazdy. Ponadto zawieszono zostało kursowanie linii tramwajowych: **1, 8, 9, 16, 19, 21 i 36** oraz autobusowych: **100, 101, 106, 107, 128, 129, 130, 139, 140, 177, 178, 179, 190, 507 i 510**. W ten sposób na ulicach pojawiły się 33 składy tramwajowe i 70 autobusów mniej niż w zwykłą niedzielę. Oprócz

tego: w pierwszy dzień świąt odwołano wybrane kursy (głównie w godzinach przedpołudniowych) niektórych linii oznaczone w rozkładach jazdy literą „d”. Z kolei w oba dni świąt próżno było wypatrywać kursów linii **124** oznaczonych symbolem „g”. W zamian na czas świąt wprowadzono obowiązek zatrzymywania się linii przyspieszonych na żądanie pasażerów na wszystkich przystankach napotkanych na trasie.

ATM 22.04. obowiązywały rozkłady jazdy dnia powszedniego. Wyjątkiem było metro, które jeździło według sobotniego rozkładu jazdy. Ponadto całkowicie zawieszono kursowanie linii tramwajowych: **16, 44, 46 i 47** oraz autobusowych: **301, 302, 303, 307, 308, 312, 322, 326, 327, 345, 356, 384**; odwołano kursy czterech brygad w szczyt porannym linii **E-1 i E-3** (po dwie z każdej linii) oznaczone w rozkładach literą „f”.

T Awaria wodociągowa na skrzyżowaniu Nowowiejskiej z aleją Niepodległości była powodem wyłączenia od dnia 12.04. od godziny 0:00 do dnia 14.04. do godziny 4:00 z ruchu tramwajowego luków na wymienionym skrzyżowaniu w relacji pl. Zbawiciela – rondo ONZ. W tym czasie tramwaje linii **19** skierowane zostały od pl. Zbawiciela na trasę zastępczą ulicami: Marszałkowską – pl. Konstytucji – Marszałkowską – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – pl. Bankowym – Andersa – Stawkami – aleją Jana Pawła II i dalej właściwą trasą. Niestety, na trasie objazdowej **dziewiętnastka** nie cieszyła się dużą popularnością. Wytlumaczenie tego faktu jest nader oczywiste: Trasa objazdowa **19-ki** pokrywała się praktycznie ściśle z trasą linii **35**, a dodatkowo rozkład obu linii jest tak ułożony, że w praktyce tramwaje jeździły tuż po sobie. Podróż od pętli do pętli wydłużyła się o 2 minuty.

Magazyn 995

07.04. Przed godziną 15:30 pod skład stopiątek (9/4) na pl. Bankowym wjechała Toyota Yaris. O ile tramwaj nabawił się tylko rys na lakierze, to auto straciło zderzak i błotnik.

08.04. Około godziny 20:45 przed skrzyżowaniem ul. Wrocławskiej i Powstańców Śląskich connexowy Solaris A-053 linii **167** najechał na auto osobowe. Na szczęście nikomu nie się nie stało.

08.04. Kwadrans przed godziną 18:00 w padającym śniegu na ul. Waszyngtona (róg Garibaldięgo, kierunek Gocławek) **05/24** (wolski tyristor 2046+2047) skasowało dość poważnie osobową mazdę. Byli ranni, ponieważ auto pozbyło się całego prawego boku. Zatrzymanie trwało około 35 minut (stało w nim przynajmniej 8 składów), chociaż uszkodzone wagony już wcześniej zostały odstawione na pętlę Wiatraczna. Uszkodzeniu uległy odgarniacz, fartuch i kierunkowskaz.

14.04. Na Moście Poniatowskiego (kierunek Praga) po godzinie 11:00 kierowca autobusu linii **521** najechał z dość dużą prędkością na auto osobowe. W wyniku nagłego hamowania oraz uderzenia kilkoro pasażerów przewróciło się wewnątrz przegubowego ikarusa. Cztery osoby zostały niegroźnie ranne.

14.04. Zrobiło się ciepło i być może dlatego dzień był dość tragiczny dla warszawskich tramwajów. Doszło bowiem aż do czterech wypadków z udziałem pieszych. Najgorsze w tym wszystkim jest to, że średnia wieku osób uczestniczących w tych wypadkach wyniosła nieco ponad 11 lat. Po kolei:

- pierwszy wypadek zdarzył się około godziny 14 na ul. Broniewskiego (przy Galla Anonima). 10-letni chłopiec wszedł na żoliborski skład 13N 683+530. Na szczęście prawie nic mu się nie stało, w szoku trafił do szpitala;
- kolejny wypadek wydarzył się na pl. Unii Lubelskiej

koło 15. 11-letnia dziewczynka wpadła pod praskiego u-boota numer 3004 linii **18**. Na szczęście nie dostała się pod pierwszy wózek i spod wagonu wydobyli ją strażacy z pobliskiej jednostki (mieści się dosłownie kilka metrów od torów tramwajowych). Dziewczynka w stanie niezagrażającym życiu trafiła do pobliskiego szpitala. Po wypadku wagon 3004 zjechał na pętlę Pl. Narutowicza;

- trzeci wypadek był już makabryczny. Koło godziny 17 na pętli Czyszowa pod odjeżdżający wolski skład 2052+2053 linii **23** wpadł 2-letni chłopczyk, który niespodziewanie wyrwał się matce. Niestety, pani motornicza nie miała żadnych szans i chłopiec znalazł się pod pierwszym wózkiem wagonu 2052. Na miejsce natychmiast wezwano wszelkie służby ratownicze – w tym dźwig z zakładu R-2 – które w przeciągu kilku minut zjawiły się na miejscu. Po podniesieniu wagonu chłopca w stanie krytycznym przewieziono do szpitala. Stracił obie nogi;

- ostatnie zdarzenie było już mniej tragiczne. Miało miejsce po południu na ul. Towarowej przy Grzybowskię. 22-letni mężczyzna wszedł na odjeżdżający z przystanku żoliborski skład bulw 2116+2117 linii **22**, po czym prawdopodobnie w stanie szoku oddalił się z miejsca zdarzenia.

Miejmy nadzieję, że żaden kolejny dzień nie będzie tak tragiczny, jak ten. Niestety, zbliżają się wakacje i wkrótce na ulicach ujrzemy dużo więcej dzieci.

16.04. Za kwadrans dwunasta praski skład 105Na 1288+1287 linii **9**, przejeżdżając przez skrzyżowanie Alei Jerozolimskich z ulicą Żelazną (kierunek Okęcie), połamał pantograf drugiego wagonu. Na miejscu dość szybko pojawili się sieciowcy. W trwającym około pół godziny zatrzymaniu utknęło kilkanaście składów.

16.04. Koło południa na pl. Zawiszy doszło do kolizji TIR-a z trabantem. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie to, że kierowca ciężarówki był Czechem i w ogóle nie mógł się dogadać z policjantami z drogowki. W tym czasie samochód blokował ruch tramwajowy (oba kierunki) na Alejach Jerozolimskich. Na szczęście z pomocą przybył prezes KMKM-u, który dość często odwiedza naszych południowych sąsiadów. Dzięki jego interwencji ruch tramwajowy przywrócono po kilkunastu minutach. Nadmieniamy, że w kolizji nikomu na szczęście nie się nie stało.

Rozmaitości

● Wszystko wskazuje, że już za kilka dni (tj. z początkiem maja) nie będzie można korzystać z biletów długookresowych ZTM w pociągach osobowych PKP – Przewozy Regionalne. Najprawdopodobniej umowa o „wspólnym bilecie” między PKP a miastem nie zostanie przedłużona. Przyczyną sporu są jak zwykle finanse. Kolej żąda bowiem od miasta coraz większej ilości pieniędzy, powołując się na przeprowadzone badania wykorzystania biletu. Niestety, badania te nie są powszechnie znane, a słuszność tych kalkulacji podważa także ZTM. Co ciekawe, w dalszej przyszłości planowane jest wprowadzenie biletu aglomeracyjnego ważnego oczywiście także w pociągach PKP – tego typu rozwiązanie ułatwia przejrzyste dzielenie wspólnych wpływów.

● Od dnia 09.04. pełniącym obowiązki dyrektora naczelnego ZTM-u jest już Robert Czapla. Zastąpił on na tym stanowisku Wiesławę Dolińską, wicedyrektor i główną księgową, piastującą do tej pory funkcję po Przemysławie Prądzyńskim, który podał się do dymisji.

● Informacja o powstaniu nocnego połączenia Warszawy z Legionowem zamieszczona w poprzednim numerze *Przystanku* okazała się nie do końca prawdziwa. Nowa linia tworzona była „po partyzacku”. Prywatny przewoźnik nie starał się o zalegalizowanie

wanie funkcjonowania swojej linii w odpowiednich instytucjach, m.in. nie wystąpił o zgodę na korzystanie z przystanków podlegających ZTM Warszawa, a nawet... z przystanków Komunikacji Lokalnej w Legionowie. A przecież Urząd Miasta Legionowa był inicjatorem powstania takiego połączenia... Prezydent Legionowa obiecał jak najszybciej naprawić to niedopatrzenie, wydając odpowiednie pozwolenia. Tym bardziej, że kursowanie nowej linii zostało zawieszono do czasu załatwienia wszelkich formalności, w tym także stworzenia nowego, lepiej skoordynowanego rozkładu.

A Po reklamach „Rzeczpospolitej” na solarisach Connex-u pojawiły się reklamy tygodnika „Forum”. W sumie reklamy naklejono na lewych burtach wozów: A-001, A-006, A-007, A-008, A-009, A-010, A-011, A-017, A-024, A-027 i A-029. Co ciekawe, niektóre autobusy dostały taką reklamę także na tylnej ścianie.

A Dnia 09.04. MZA ogłosiło przetarg nieograniczony na regenerację 1800 sztuk opon rozmiaru 295/80 R 22,5 z bieżnikiem na os napędową.

A Ostatnimi czasy – wzorem MZA – Connex zaczął naklejać tylne numery taborowe na swoich solarach nad szybą w okolicach prawego światła.

A W dniu 10.05. odbędzie się zapowiadana od dawien dawna – w perspektywie likwidacji zajezdni T-5 Inflancka – impreza przegubowym ikarusem 280.37A numer 5254 w historycznym malowaniu. W godzinach 10–18 autobus kursował będzie po mieście. Dodatkowo umożliwione zostanie odwiedzenie likwidowanej zajezdni – oprowadzać gości będą m.in. członkowie KMKM-u, którzy wspólnie z MZA serdecznie zapraszają na pożegnalną imprezę.

M W dniu 15.04. minęło dokładnie 20 lat od rozpoczęcia budowy metra na warszawskim Ursynowie. Pierwszy pociąg pasażerski wyruszył za to na trasę Kabaty – Politechnika dnia 07.04.1995 roku.

M W dniu 07.04. Metro Warszawskie poinformowało o postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego, które zamierza przeprowadzić w roku 2003. I tak planowane są:

- budowa odcinka I linii metra: stacja A19 Marymont – szlak B20 – stacja A20 Park Kaskada;
- budowa odcinka I linii metra: szlak B21 – stacja A21 Bielany – szlak B22 – stacja A22 Wawrzyszew;
- budowa odcinka I linii metra: szlak B23 – stacja A23 Młociny – tory odstawcze.

Rozpoczęcie wszystkich trzech inwestycji planowane jest na maj.

T Wśród motorowych utarł się zwyczaj nie wyłączania stacyjki mesit po zjeździe wagonu na zakład. Dział Techniczny TW postanowił więc sprawdzić wszystkie wagony podczas postoju na zajezdniach i ukarać niesubordynowanych motorowych. Od kilkunastu dni prowadzone są kontrole stacyjek oraz sprawności technicznej wagonów.

T Trwają kursy na motorniczych w Tramwajach Warszawskich. Po zmianie Kodeksu Pracy sytuacja kadrowa w TW stała się tak trudna (brakuje około 60 ludzi), że firma praktycznie od ręki przyjmuje adeptów jady tramwajowej. Są to nowi ludzie przyjmowani celem uzupełnienia powstałych po zmianach braków (głównie na dodatkach). Przypomnijmy, że jeszcze niedawno skończenie kursu na motorowego nie gwarantowało pracy. Może wrócić czas, kiedy kursy były bezpłatne...

T W dniu 08.04. w użyciu ponownie było ślepe zebberko na pętli Banacha. Tym razem zaszczyliły je dwie mokotowskie solówki (!) – normalnie wagony nauki jazdy. Były to 13N-412 oraz 105Na-1186.

T Mimo panującej już prawie letniej pogody przypominały, że na początku kwietnia mieliśmy w Warszawie zjawisko prawie sensacyjne. Kursowały nocą przecieraki mające nie dopuścić do oblodzenia sieci trakcyjnej oraz zasypiania torowisk śniegiem (np. w okolicach Żerania Wschodniego). Trzeba przyznać, że takiej zimy dawno już w kwietniu nie było...

T Od dwóch tygodni sieciowcy dokonują przeglądu i konserwacji sieci trakcyjnej na awaryjnej pętli ZOO. Prace prowadzone są zarówno w dzień, jak i w nocy za pomocą samochodów wieżowych marki Iveco Montraks 3PS, Star oraz WUKO.

T W dniu 14.04. Tramwaje Warszawskie ogłosiły przetarg nieograniczony na płomieniowe hartowanie akcesoriów torowych stanowiących części składowe zwrotnic i rozjazdów tramwajowych.

T W tym samym dniu TW poinformowało o postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego planowanych na rok 2003. I tak z robót budowlanych planowana jest:

- modernizacja urządzeń podstacji trakcyjnej Rydgiera – rozpoczęcie w czerwcu,
- wymiana kabli zasilających i powrotnych, modernizacja układu zasilania podstacji Rydgiera – rozpoczęcie w maju.

T W ciągu dnia 09.04. zniknął krótki – około metrowy – fragment torowiska dawnej pętli Odrowąza. Jest to odcinek przed samą zwrotnicą włączeniową. Powodem wycięcia właśnie tego fragmentu jest przygotowywanie fundamentów pod nowy słup trakcyjny. Z przeciwnej strony torowiska taki dół został już wykopany, a nawet umieszczono w nim siatkę z prętów zbrojeniowych – bowiem na odcinku kilkudziesięciu metrów ulicy Odrowąza (pętla Odrowąza – przystanek Pożarowa) TW przeprowadzą wkrótce wymianę słupów trakcyjnych. Z samej pętli obecnie niewiele już zostało i trwa tam budowa drugiej nitki ulicy.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
366+218	barwy zakł.	TNT	-
1200+1201	Idea POP	SKOK	nowa wersja
1248+1247	Naj/Claudia	75 lat ZOO w Warszawie	-
1412+1411	Baltona	SKOK	nowa wersja
1418+1417	barwy zakł.	7UP	naklejki na szybach
1422+1421	barwy zakł.	7UP	naklejki na szybach

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
tramwaje			
288	13N	04.04.	NG I
450	13N	04.04.	NG II
804	13N	04.04.	NG II
1080	105Na	04.04.	NG I
1084	105Na	04.04.	NG I
1357	105Na	04.04.	NG II
1358	105Na	04.04.	NG II
2008	105 zmod. (ex 106Na)	04.04.	NG I + modernizacja
2009	105 zmod. (ex 106Na)	04.04.	NG I + modernizacja

Oskar Burda, Robert Człapiński, Dariusz

Dąbrowski, Tomasz Igielski, Tomasz Kaczmarek, Krzysztof Lipnik, Jakub Marcinkowski, Mariusz Mazek, mkm101, Krzysztof Olszak, Robert Sokołowski, Marcin Paweł Stawicki, Witold Urbanowicz, ztm.news

Wrocław

Linie

AT Święta Wielkiej Nocy przyniosły zmiany w komunikacji miejskiej:

- 20.04. zawieszono kursowanie autobusowych linii **A, C, 139 i 145**;
- 21.04. nie kursowały pospieszne **A i C**. Na liniach **D, K, N** oraz **127, 134, 135, 144** pojawiły się tylko pojedyncze brzygady – autobusy jeździły z częstotliwością 90 lub 120 minut.

Nie zawieszono żadnej linii tramwajowej – nowy zwyczaj pojawił się już w czasie świąt Bożego Narodzenia, wcześniej część z nich w święta nie kursowała. Tramwaje jeździły z częstotliwością 30-minutową, jedynie **0L i 0P** pojawiało się na przystanku co 15 minut. Mała częstość kursów zaowocowała specjalnymi atrakcjami miłośniczymi – realne stały się nawet egzotyczne podmiiany wozów między liniami. Oto na **4-ce** ujrzeć można było wozy z zajezdni Olbin, na **11-tce** zaś z Dąbia.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
2412+2411	barwy zakł.	Big Star	-
2480+2481	Kerakoll	barwy zakł.	-
2498+2499	Manti	barwy zakł.	-
2558+2557	barwy zakł.	SKOK	-

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

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Paweł Adamus, Piotr Buczkowski, Robert Człapiński, Krzysztof Dostatni, Marek Drewniak, Grzegorz Fedoryński, Wojciech Gąsior, Tomasz Gieżyński, Tomasz Igielski, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński, Janusz Karlikowski, Rafał Lamch, Wojciech Lemański, Mariusz Mazek, Bartosz Mazur, mkm101, Magdalena Murawska, Michał Musiał, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Marcin Pejski, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschiok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Rafał Tarnawski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki, Maciej Zyśko

KOREKTA STYLISTYCZNA:

Ziemowit Cabanek

EDYCJA STRON WWW:

Piotr Buczkowski

SKŁAD:

Adam Konieczka

DRUK:

Studio-Stempel, ul. Małachowskiego 39,

61-129 Poznań.

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