

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 11 (36)
3 czerwca 2003 r.

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

ISSN 1730-6388

Berlin

Berlińskie życie bolechowskich solarisów

Solarisy pojawiły się w niemieckiej stolicy w grudniu 2000 r. i były pierwszymi autobusami z Bolechowa wyeksportowanymi do Unii Europejskiej. Dwa Urbino 12 (numery 8156 i 8157) zakupiła firma Abus, wykonująca przejazdy na zlecenie BVG. Nie różniły się one niczym od autobusów produkowanych wówczas na rynek polski.

Kolejne solarisy trafiły do Berlina w wyniku ogłoszonego przez BVG przetargu na 213 autobusów, z których lwią część przypadła na Mercedesa i Volvo. BVG zamówiło 4 solarisy: dwa Urbino 12 (numery 1251 i 1252) oraz dwa Urbino 15 (numery 1781 i 1782), które przyjechały do Berlina jesienią 2002 roku. Są to zmodyfikowane wersje autobusów z Bolechowa, określane nawet jako solarisy II generacji. Zbiornik paliwa przeniesiono ponad prawe nadkole, obniżono próg przednich drzwi z 360 do 320 mm, zaś pozostałych z 360 do 340 mm, poszerzono także przejście między kołami przednimi o 80 mm do 885 mm. Po raz pierwszy w dwóch solarisach zamontowano elektrycznie sterowane odskokowo-przesuwne drzwi. Berlińskie solarisy w ogóle mocno są naszpikowane elektroniką – posiadają sieć elektryczną CAN, elektroniczny system uruchamiania hamulców EBS, modułowy komputer pokładowy Alcatel współpracujący z satelitarnym systemem nawigacji GPS oraz systemem automatycznego liczenia pasażerów IRIS-IRMA. W solarisach dla BVG zastosowano silniki spełniające normę Euro-3 – w dwunastometrowcach: MAN D0836 LOH o mocy 220 KM, w piętnastometrowcach: MAN D2866 o mocy 310 KM oraz skrzynie biegów Voith. Jak wszystkie dostarczane obecnie pojazdy BVG, solarisy wyposażone są w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej.

Wkrótce BVG zamówiło kolejne autobusy z Bolechowa – dwa Urbino 12 (numery 1250, 1253) i 10 Urbino 18 (numery 2851–2860), które nadeszły do Berlina w marcu 2003 r. Autobusy charakteryzują się równie bogatym wyposażeniem, co pojazdy dostarczone jesienią 2002 r. Przegubowe solarisy mają bardzo duży udział niskiej podłogi – aż 20,5 miejsc bez podestu, w tym 8,5 w części pierwszej i aż 12 za przegubem, gdzie w ogóle nie ma tzw. rzeźni. Co ciekawe, solarisy należące do BVG pozabawione są jakichkolwiek napisów identyfikujących markę pojazdu. Czy to producent wstydzi się swoich produktów, czy raczej klient chce ukryć ich pochodzenie? Nie wiemy.

Wszystkie 18 berlińskich solarisów (w tym ajencyjne) stacjonują w zajezdni Britz w południowej części miasta (dla zainteresowanych: dojazd z Zoo linią 146). Solarisy Abusa spotkać można na liniach rodziny 83 (183, 283, X83), a należące do BVG kursują m.in. na 174 i 270 (15-metrowe na 144 i 171 na lotnisko Schönefeld), zaś przegubowe głównie na 241, a także na ekspresach X11 i X76. Przestronne Urbino 18 doskonale zdają egzamin na cieszącej się bardzo dużą frekwencją (głównie turcka) linii 241, będącej kręgosłupem komunikacyjnym dzielnicy Neukölln (w dni powszednie na części trasy kursuje nawet co 5 minut). Solarisy w niemieckiej stolicy stanowią zapewne miły dla każdego polskiego miłośnika autobusów akcent i dlatego warte są zaliczenia.

Marcin Czech

Częstochowa

PKS-em po Częstochowie

Częstochowski PKS z miesiąca na miesiąc zaczyna odgrywać coraz większą rolę w komunikacji miejskiej i podmiejskiej w Częstochowie. Każdego dnia wyjeżdża na trasy około 140 wozów, z czego spora część na kursy obsługiwane niegdyś przez MPK. W dobie przemian znikły z rozkładów tegoż przedsiębiorstwa linie 51, 60, 61, 66 do gminy Konopiska; 52, 62 do Blachowni; 55 i 59 do Lubojny i Czarnego Lasu; 56 i 56bis do Rudnik i Marianki Rzędzińskiej; 57 do Mstowa; 58, 58bis i 67 do Olsztyna i Biskupic; 54 i 54bis do Wręczy Wlk. i Truskolasów.

Blachownię zaczęła obsługiwać firma Biesy, jednak po pewnym czasie, z powodu braku kompatybilności biletów miesięcznych, do obsługi powróciło MPK. Do Rudnik komunikację zorganizował i prowadzi do dziś Gminny Zakład Komunikacyjny z Rędzin. Do Mstowa i Olsztyna pojechali prywatni przewoźnicy, jednak nie było im dane zbyt długo prowadzić kursów; do Olsztyna kursują znów autobusy MPK, natomiast do Mstowa linię obsługuje PKS autobusami, a linia ta otrzymała oznaczenie M, przy czym na 33 kursy: 15 prowadzi do przystanku Mstów Rynek, 6 do przystanku Mstów Meble, a 12 do miejscowości Kuchary. Linie do Konopisk i okolic przejęła firma PTAU, jednak również nie cieszyła się nimi za długo i po kolejnej zmianie do dnia dzisiejszego kursuje tu PKS, który swoim liniom nadał numery 101–106. Po transformacji linie do Lubojny i Czarnego Lasu przejął od razu PKS, jednak linie te nie mają do dziś żadnej numeracji, a

trasa z Czarnego Lasu została wydłużona do Lubojny przez Tylin. Przez pewien okres linię tę obsługiwała również firma Polger, nadając numer 159 – nie trwało to jednak długo. Przetarg na obsługę linii do Wręczy i okolic wygrała firma Baldemex, przemianowana później na Demex. Obecnie firma prowadzi kursy już tylko wyłącznie poza granicami miasta przez Kłobuck i Wręczy. Kursy do Wręczy i Truskolasów obsługuje również PKS, nadając swoim liniom numery 154 i 154bis. Jednak linia 154bis ma również swoją mutację w postaci kursów przez Klepaczkę, a linia 154 jeden kurs prowadzi przez Wydrę. W tym samym czasie gdy PKS zaczął obsługiwać tych linii, przestała kursować linia MPK numer 64 do Kłobucka, którą również obecnie prowadzi PKS z tą samą numeracją. Z końcem czerwca MPK kończy obsługę deficytowej linii 50, również do Kłobucka, ale przez Kamyk i Łobodno. Bardzo prawdopodobne jest, że i tu spotkamy autobusy PKS. Nie wiadomo natomiast nic o tym, jaką numerację linii przyjąłby PKS.

Dyrektor spółki, Henryk Banaś, zapytany o różnorodność numeracji przejmowanych linii odpowiada, że to tylko kwestia przyzwyczajenia pasażerów. Bowiem prywatni przewoźnicy i inne niż MPK firmy zwykle nadawały numery różniące się od MPK-owskich jedyneką z przodu. Jeśli PKS takie linie później przejmował, pozostawał przy numeracji, do której przywykli mieszkańcy obsługiwanych gmin. Jeśli linia jest przejmowana po MPK, pozostaje stary numer, tak jak w przypadku linii 64. Jest więc bardzo prawdopodobne, że na linii 50 po prostu kursować będzie tabor innej firmy, zaś numer pozostanie.

W kwestii przystanków, na których zatrzymują się linie podmiejskie PKS, sprawa jest prosta: PKS zatrzymuje się tam, gdzie jego poprzednicy. Istnieje jednak odstępstwo od tej reguły – linie do Lubojny i Lubojenki. One jednak, jak pisałem, nie otrzymały żadnej numeracji, czyli stały się de facto liniami lokalnymi PKS, tak jak na przykład do Starczy czy Krasic. Ponieważ PKS nie posiada zezwolenia na prowadzenie komunikacji miejskiej, nie może mieć przystanków wszędzie tam, gdzie by chciał, choć są czynione starania, aby było ich jak najwięcej. Od połowy czerwca dodatkowy przystanek zostanie usytuowany przy skrzyżowaniu alei Armii Krajowej i ul. Dekabrystów, tak aby usprawnić dojazd studentom do Politechniki i Wyższej Szkoły Pedagogicznej. Oczywiście, bardziej optymalnym rozwiązaniem jest przystanek Aleja Armii Krajowej Politechnika, ale tu z powodu braku zatok nie jest to możliwe. Nie jest również możliwe zlokalizowanie w pobliżu uczelni przystanku dla kursów na stronę Krzepic i

Wielunia, gdyż trasa wyznaczona dla tych kursów prowadzi ulicami Sobieskiego, Pułaskiego, Popiełuszki i aleją Jana Pawła II. Tu kolejnym przystankiem po Dworcu PKS jest Rynek Wieluński. Jednak dla kursów powrotnych trasa jest nieco inna, gdyż autobusy jadą od alei Jana Pawła do alei Kościuszki, gdzie jest przystanek dla wysiadających.

Zdaniem dyrektora Banasia nie należy się spodziewać, że poza liniami podmiejskimi w znaczny sposób wzrośnie liczba przystanków w mieście, gdyż firma nie chce konkurować z MPK, a jedynie zapewnić lepszy komfort jazdy i o wiele krótszy czas przejazdu, gdyby ktoś chciał skorzystać z autobusu PKS jadąc z jakiejś peryferyjnej dzielnicy do centrum lub odwrotnie.

Janusz Karlikowski

GOP

Pociągów nocnych ostatni kurs w historię

Pierwszą próbę uruchomienia nocnej komunikacji tramwajowej podjęto w okresie międzywojennym. 1 lutego 1932 r. uruchomiono linię nocną na trasie Sosnowiec – Katowice – Hajduki (obecnie Chorzów Batory) – Królewska Huta (obecnie Chorzów Miasto). Pociągi (prawdopodobnie dwa) kursowały co godzinę, a opłata za przejazd była dwa razy wyższa niż w ciągu dnia. Od 17 maja 1932 r. trasę skrócono i pociąg nocny kursował na trasie Katowice Rynek – Hajduki Gazownia – Królewska Huta Rynek. 7 października 1934 r. przywrócono relację Sosnowiec – Katowice – Królewska Huta, lecz wobec zupełnego braku frekwencji dwa tygodnie później tramwaje nocne kursowały z powrotem w relacji Katowice – Hajduki – Świętochłowice – Królewska Huta. Przewozy prowadzone były do 1939 roku.

Po wojnie nocne tramwaje zaczęły kursować przed 1955 rokiem. Wówczas właśnie uruchomiono słynne pociągi nocne. Od zarania swoich dziejów służyły głównie do przewozu pracowników WPK – do nich dostosowane były godziny przyjazdów i odjazdów, trasy przejazdu oraz połączenia z innymi nocnymi tramwajami i autobusami. Pociągi nocne uruchamiane przez każdą zajezdnię numerowane były kolejno – **PN nr 1**, **PN nr 2**, **PN nr 3**, itd. Numeracja ta oczywiście dublowała się. Stąd w rozkładach jazdy stosowane były zapisy »PN-2 Szopieniec« czy »PN-1 Chorzów«, oznaczające pociąg nocny z konkretnej zajezdni.

Na początku lat 90. zreformowano numerację pociągów nocnych. Do numeru dołączono dwie cyfry – 2 oraz numer zajezdni: 0 – Będzin, 1 – Katowice, 2 – Chorzów, 3 – Bytom, 4 – Gliwice. Tak więc choćby **PN-3** z zajezdni Będzin stał się **PN-203**, a **PN-4** z Chorzowa przemianowano w **PN-224**. Prawdopodobnie nigdy nie istniał pociąg nocny **PN-222**, choć był wcześniej **PN-2** z zajezdni Chorzów Batory.

Trudno oszacować liczbę pociągów nocnych uruchamianych przez lata działalności WPK. Można przyjąć, że każda zajezdnia uruchamiała przynajmniej 2–3 pociągi nocne. W 2002 roku, w 70 rocznicę nocnej komunikacji tramwajowej, pociągów nocnych razem z **PN-100** uruchamianych było 19.

„Setka” – czyli najstłanniejszy pociąg nocny Śląska

W latach 60. lub 70. – tu dokładnych informacji brak – uruchomiony został pociąg, który kursował w nocy pomiędzy Katowicami, Chorzowem Batorym, Nowym Bytomiem i Chebziem. Oznaczono go nu-

merem **100** przez daleką analogię do kursującej wówczas w pobliżu linii **10**. Pojedynczy wagon silnikowy typu N lub 4N w każdą noc przemierzał kilkakrotnie trasę w różnych wariantach. Przy reformie numeracji pociągów nocnych, jaka nastąpiła na początku lat 90., tradycyjny numer pozostawiono, dodając do niego tylko przedrostek PN. I tak pociąg **100** stał się pociągiem nocnym **PN-100**.

Koniec PN-ów

15 października 2002 r. PKT Katowice, miłośników, a także pasażerów zaskoczyła nagła decyzja KZK GOP o zastąpieniu pociągów nocnych kursujących w Zabrze i Gliwicach nocnymi kursami zwykłych linii dziennych. Zamiast **PN-232** zaczął kursować pociąg **3011** (linia **30**), a zamiast trzech gliwickich pociągów nocnych (**PN-241**, **PN-242** i **PN-243**) na trasy wyjechały pociągi **311** (linia **3**), **422** i **427** (linia **4** – w dni robocze), **402** i **405** (linia **4** – w dni wolne) oraz **2911** (linia **29**). Ostatni raz **PN-241** i **PN-242** na trasie można było zobaczyć w nocy z 1 na 2 sierpnia 2002 r. – przed rozpoczęciem robót torowych w centrum Zabrze. W następną noc zastąpiły je samochód lublin i autobus socjalny Ikarus, a od nocy z 3 na 4 sierpnia do ich całkowitej likwidacji 15 października 2002 r. zamiast tramwajów kursowały dwa autobusy zastępcze – pomarańczowe Ikarusy 260 z firmy Usługi Przewozowe Henryk Polak w Chorzowie.

1 listopada 2002 r. zlikwidowano **PN-231**. Zastąpił go pociąg **1911** z linii **19**.

Dokładnie miesiąc później, 1 grudnia 2002 r., „do piachu” poszły prawie wszystkie pociągi nocne z zajezdni Zawodzie i Chorzów Batory. Za **PN-211** kursuje pociąg **1211** (linia **12**), za **PN-212** i **PN-214** pociąg **1411** (linia **14**), za **PN-213** pociąg **1515** (linia **15**), za **PN-223** kursują zaś pociągi **721** i **722** (linia **7**). 1 grudnia uruchomiono też dwie nowe linie: **10** i **36**. Linia **36** zastąpiła **PN-221**, natomiast linia **10** zajęła miejsce słynnego **PN-100**.

Kolejny etap eksterminacji pociągów nocnych miał miejsce 21 grudnia 2002 r. Wówczas zlikwidowane zostały katowickie i chorzowskie niedobitki – w zamian za **PN-215** kursuje od tej pory pociąg **1611** (linia **16**), a zamiast **PN-224** wyjeżdża pociąg **1111** (linia **11**). Tego dnia z zaoszczędzonych w wyniku cięć na liniach dziennych wozokilometrów udało się wykroić dodatkowy pociąg linii **6** (o numerze **611**), który kursuje w nocy na tej trasie (praktycznie w zamian za **PN-225**, który jednak zawieszono już w 1998 roku).

Z dniem 1 kwietnia 2003 r. KZK GOP zawiesił – oficjalnie do 31 grudnia 2003 r., w praktyce na zawsze – kursowanie pociągów nocnych **PN-201**, **PN-202**, **PN-203** i **PN-205**, nie uruchamiając w zamian żadnego kursu dziennych linii ani nawet komunikacji zastępczej. W ruchu pozostał wtedy już tylko jeden pociąg nocny – **PN-204**. Za zawieszono pociągi nocne ZKT-1 Będzin uruchamiał dwa pociągi personalne, dostępne tylko dla pracowników.

Ostatni pociąg nocny zjechał do zajezdni rankiem 15 maja 2003 r. Wówczas **PN-204**, a także zawieszono wcześniej **PN-201**, **PN-202**, **PN-203** i **PN-205** uległy ostatecznej likwidacji. W zamian wprowadzono nocne (właściwie późnowieczorne i wczesnoporanne) kursy na liniach **21**, **22/32** i **27**. Nocne tramwaje przestały dojeżdżać do Żychcic.

W toku różnych kolejnych zmian rozkładów jazdy zmieniły się numery niektórych pociągów kursujących w nocy: na linii **3** w nocy kursują już dwa pociągi, natomiast na linii **10** (były **PN-100**) ograniczono ilość kursów do dwóch par na dobę.

Dlaczego?

Dlaczego pociągi nocne były likwidowane? KZK GOP najchętniej nocną komunikację – nie tylko tramwajową – zlikwidowałaby. Wyłącznie z powodów ekonomicznych – aby zaoszczędzić na wozokilometrach. Panuje przekonanie, że gdy nocne tramwaje nie będą oznaczone jako pociągi nocne, tylko będą wpisane w rozkłady jazdy zwykłych linii, to wówczas nie będą się rzucać w oczy i nie zostaną zlikwidowane. Innym argumentem podawanym przez KZK GOP są wnioski pasażerów, aby nocne tramwaje były prościej oznaczone. Część nocnych kursów nie trzyma się stałej trasy swojej linii (ekstremalnym przypadkiem jest linia **11** jeżdżąca trasą linii **17** i **40** oraz linia **14** jeżdżąca po Sosnowcu).

Podsumowując: zjawisko pod nazwą pociąg nocny odeszło w przeszłość. Nieoficjalnie Tramwaje Śląskie używają określenia „kursuje jako pociąg nocny” dla określenia tych dziwolągów ni to planowych, ni to nocnych, utworzonych w zamian za dotychczasowe PN-y. Poza tym spółka stoi na stanowisku, że pociągi nocne prędzej czy później na tory powrócą. Niezależnie od formalnych decyzji organizatorów komunikacji, Pociągi Nocne pozostaną w pamięci tramwajarzy i miłośników na zawsze. Cześć ich pamięci!

Jakub Jackiewicz

GOP

Czerwcowe cięcia w GOP-ie – część 1

Z okazji czerwcowych cięć zafundowanych pasażerem przez KZK GOP, przedstawiamy poniżej kilka naszych uwag na temat niektórych posunięć decyzyjnych.

Uwag kilka do wiosennych cięć na liniach tramwajowych

Pomysł pojedynczych wagonów na linii **3** w Zabrzu okazał się nietrafiony – w związku z tym od 22 kwietnia 2003 r., kosztem zmian poczynionych na linii **4**, przywrócone zostały nań pociągi dwuwagonowe. Linia **4** tymczasem uzyskała w dni robocze częstotliwość 8/12 minut. Sens tego rozwiązania polega na tym, że po 8 minutach przyjeżdża pojedynczy wagon, zaś po 12 minutach przyjeżdżają dwa wagony. Dotychczas w dni robocze (oprócz godzin wieczornych) na linii **4** kursowały co 10 minut pociągi dwuwagonowe.

Kolejne zmiany zostały wprowadzone od 15 maja 2003 r. (początkowo były planowane już na 11 maja) Ograniczenia, które głównie dotknęły Zagłębie, argumentowane były dwójako: zmniejszoną dotacją Śląskiego Urzędu Marszałkowskiego bądź też: „dotychczasowe oferty przewozowej do występujących potoków pasażerskich” [cyt. za oficjalnym komunikatem – przyp. red.].

Data 15 maja 2003 r. oznacza definitywny koniec Pociągów Nocnych górnośląskiej sieci – zlikwidowany został ostatni już Pociąg Nocny, **PN-204**. W zamian za zlikwidowane zagłębiowskie PN-y (również te 1 kwietnia) uruchomione zostały nocne kursy linii dziennych. Na linii **15** wprowadzone zostały w dni robocze pojedyncze wagony ze zmianą częstotliwości z 20-minutowej na 14-minutową. Linia **21** jest codziennie obsługiwana pojedynczymi wagonami. Linia tramwajowa **35** z Zagórza do Milowic została zlikwidowana. Tym sposobem linia **27** jest obecnie jedyną linią w Zagłębiu obsługiwaną pocią-

gami dwuwagonowymi.

Aby częściowo zrekomensować te ograniczenia, linia **24** została wydłużona do Kopalni Paryż w Dąbrowie Górniczej (dotychczas kursowała w relacji Sosnowiec Okrzei – Pogoń Będzińska Pętla). Linia tramwajowa **28** została skrócona do pętli Gołonóg Podstacja. Ograniczona została również linia **23**, na której kursują już tylko dwa pociągi z częstotliwością co 42–56 minut.

Niewielkie zmiany wprowadzone zostały w rozkładzie jazdy linii **25**. Ciekawostką jest fakt, iż pierwsza wersja przygotowanego przez KZK GOP rozkładu przewidywała mijankę na odcinku jednotorowym w momencie, gdy na odcinku Będzin – Wojkowice znajdowały się tylko dwa pociągi. Nie sposób oprzeć się pytaniu, na które dosyć trudno postawić jednoznaczną odpowiedź: czy przyczyną tych zmian rzeczywiście jest tylko zmniejszona dotacja?

Likwidacja linii 141 w Sosnowcu

Skutkiem likwidacji tej linii jest osłabienie oferty na krótkich, ale dosyć dobrze wykorzystywanych relacjach: Pogoń Gospodarcza – centrum Sosnowca i centrum Sosnowca – Sosnowiec Jagiellońska. Decyzja ta doskonale pogarsza pozycję konkurencyjną, a kursującą w podobnej relacji (Pogoń Gospodarcza – Sosnowiec Dworzec Południowy) komunikacji prywatnej. Dokonując likwidacji tej linii, należało dokonać korekty istniejących już tras i na wcześniej wymienione odcinki wprowadzić dodatkowe linie. Możliwość taką stwarzają na przykład linie autobusowe **88** i **100** albo **91** (skierowanie linii z Dworca PKP do Urzędu Miasta przez ul. Jagiellońską) bądź też zmiana trasy linii **299** – skierowanie linii w dzielnicy Pogoń, zamiast bezpośrednio ul. Będzińskiej, przez ul. Grota-Roweckiego, Gospodarczą i Suchą.

Cięcia na linii 830

Wprowadzenie wakacyjnego rozkładu jazdy na linii **830** i pozostawienie starego rozkładu na pokrywającej się z tą linią na odcinku Katowice – Bytom (cała trasa **830!**) linii **820** zaowocowało kompletnym rozsynchronizowaniem rozkładu jazdy **820** i **830**. I tak:

- w dni robocze w międzyszczytce **820** kursuje co 40 minut, **830** co 30;
- w szczytce: **820** co 20, **830** co 30;
- po szczytce: **820** co 45, **830** co 30.

Nie trzeba ukończyć studiów matematycznych, by obliczyć sobie, że przy takim układzie częstotliwości żadnej synchronizacji po prostu nie ma i nie będzie. Mniej więcej co półtorę do dwóch godzin odjazdu tych dwóch linii „wpadają” na siebie. A już szczytem wszystkiego jest jednoczesny start **820** i **830** z Katowic w soboty o godzinie 14:20.

Krótką historią linii 653, czyli jak to na trasie Katowice – Mikołów bywało....

1 czerwca kończy swój żywot linia **653** (Katowice – Mikołów). To dobry moment, aby przypomnieć jej krótkie, acz ciekawe dzieje.

Linia ta powstała 1 stycznia 1995 jako posunięcie KZK GOP po zaprzestaniu honorowania biletów KZK na jeżdżących po tej samej trasie tyskich liniach **29** i **45**. Początkowo jeździła w dni robocze co 15 minut (po szczytce co 30), w dni wolne średnio co 45 minut (na przemian 30/60). Linię od początku jej istnienia aż do końca obsługiwał PKM Katowice. Tabor był typu B (Jelcze M11, M120, kilka razy M121, ostatnio nawet trafiał się SU12). I nawet przy

takiej częstotliwości autobusy nie jeździły puste! Wraz z przyspieszoną linią **810** jeżdżącą również co 15 minut (ale tylko w szczytce) KZK GOP udało się stworzyć sytuację, w której na linii Katowice – Mikołów średnio co 7,5 minuty był jakiś autobus! Już nigdy potem nie było tak dobrze...

W tym samym czasie PKM Tychy przeżywało swój najgorszy moment w historii – linie **29** i **45** jeździły w takcie 30 minut każda w szczytce, natomiast poza szczytem sytuacja była nieciekawa – zdarzały się nawet dwugodzinne dziury na linii **29**, a na **45** też nie było wiele lepiej. Również tabor pozostawiał wiele do życzenia – były to zwykle stare Ikarusy 280 (często jeszcze w wersji dwudrzwiowej), a nawet jeden zemun...

Wydawać by się mogło, że na tej trasie KZK wygrało bez problemu z Tychami. A jednak nic nie jest dane na zawsze... Popatrzmy, co stało się dalej.

1 września 1997 obniżono częstotliwość kursowania **653** i **810** do 20 minut w szczytce. W pozaszczytce i w dni wolne zmian nie było. Jednocześnie w „znakomity” sposób zniszczono zyski czasowe, wynikające z przyspieszonego charakteru, jaki miała linia **810**, kierując ją przez Retę w Mikołowie. Doszło do tego, że zaczęła ona pokonywać trasę Katowice – Mikołów wolniej niż zwykła linia **653**.

Również od 1 września 1997 r. wprowadzono wspólny tysko-katowicki bilet miesięczny KSC, który spowodował jeszcze większy napływ pasażerów do autobusów linii **653**. W tym czasie jeździły one praktycznie od rana do wieczora z prawie 100-procentowym napełnieniem.

Te sukcesy KZK były nie w smak tyszanom. Powstały w międzyczasie MZK Tychy we wrześniu 1998 r. postanowił przejść do kontrofensywy. Zwiększono częstotliwość kursowania linii **29** i **45**, likwidując niektóre denerwujące dziury w rozkładzie. Do tego w końcu rozpisano przetarg na obsługę linii **45**, który wygrał dotychczasowy przewoźnik – PKM Tychy (do tej pory obsługiwał tę linię na zlecenie z wolnej ręki), wprowadzając na nią nowo zakupione Jelcze 120M/1 na paliwo gazowe. Systematycznie podnosiła się też jakość taboru na linii **29** – obecnie po eksenerdowskich gratach pozostało już tylko wspomnienie, kursują tam tylko autobusy nowe lub po remoncie kapitalnym w tyskim Truck Bus Service.

Posunięcia te oraz wprowadzenie biletu KSC spowodowały stopniowy odpływ części pasażerów z autobusów linii **653** i **810** do ich tyskich odpowiedników. Już nie zdarzały się sytuacje, kiedy **29** i **45** przejeżdżały odcinek Katowice – Mikołów prawie puste.

Taka sytuacja względnej równowagi trwała do listopada 2002, kiedy to KZK wprowadził cięcia na linii **653**. Cięcia – od razu dodajmy – przypadkowe. W efekcie w rozkładzie jazdy potworzyły się 40–60 minutowe dziury w międzyszczytce. Ograniczenia miały być tymczasowe, ale zawieszonych kursów już nigdy nie przywrócono. Mimo wszystko, linia nadal cieszyła się sporym powodzeniem. Taka sytuacja utrzymała się do maja 2003 r.

Likwidacja linii 653

I nagle, jak grom z jasnego nieba, gruchnęła wiadomość o zawieszeniu **653** z dniem 1 czerwca 2003 r. Sposób ogłoszenia tej wiadomości był skandaliczny – dopiero we wtorek 27.05. rozwieszono na przystankach karteczki: »Linia 653 zostaje zawieszona od 1 czerwca. KZK GOP«, a oficjalny komunikat pojawił się dopiero w środę po południu – na 4 dni przed zawieszeniem!

Oprócz linii **653** zawieszono także linię **888** Tychy – Katowice. Skłoniło to MZK Tychy, głównego konkurenta KZK GOP, do wydania w dniu 29.05. następującego oświadczenia:

*W związku z zawieszeniem przez KZK GOP w Katowicach niektórych linii, w tym linii **888** oraz linii **653** uprzejmie informujemy, że od 1.06.2003 r., a zwłaszcza w poniedziałek 2.06.2003 r. mogą nastąpić utrudnienia w podróżowaniu na liniach MZK, związane ze wzrostem ilości pasażerów na trasach Tychy – Katowice i Mikołów – Katowice.*

*Miejski Zarząd Komunikacji rozważa możliwość przeorganizowania komunikacji, jednak nie jesteśmy w stanie zrobić tego w ciągu kilku dni, zwłaszcza, że nie dysponujemy żadnymi nadwyżkami finansowymi ani dodatkowym taborem. Na razie jedynie awaryjnie zwiększymy pojemność taboru w niektórych kursach na linii **4**, co niestety spowoduje pogorszenie warunków podróżowania na niektórych innych liniach.*

Nawiasem mówiąc, od razu trzeba dodać, iż o całych tych zmianach MZK dowiedział się od miłośników, bo KZK GOP nie spieszył się z przesłaniem oficjalnej informacji – wysłał ją dopiero po stanowczych żądaniach MZK.

W miejsce linii **653** powołano do życia linię **611** o skróconej trasie Katowice Dworzec PKP – Piotrowice Pętla i częstotliwości 30 minut w dni robocze i 60 w wolne. Nietrudno obliczyć, że na tej zamianie PKM Katowice stracił około 50% wozokilometrów...

Co będzie dalej? Prawdopodobnie MZK Tychy uruchomi jakieś dodatkowe kursy na liniach **29** i **45**, ale i tak ścisł będzie nieludzki. Czyżby KZK GOP strzelił sobie samobójczą bramkę, oddając tak dobrze obłożoną linię „za darmo”? Właściciel brązowego żuka jeżdżącego na trasie Mikołów – Katowice już z pewnością zaciera ręce...

Marcin Chrost, Andrzej Soczówka

Warszawa i okolice

Drogie panie, proszę za kółko!

Jak podaje lokalna gazeta, „Informator Tygodniowy Skierniewic” z dnia 9 maja, do Powiatowego Urzędu Pracy w Skierniewicach zgłosiła się podwarszawska firma Mobilis, poszukująca kierowców do autobusów miejskich. Firma wygrała przetarg na organizację obsługi kilku linii autobusowych w Warszawie na okres 10 lat. Wypuści na ulice Warszawy nowoczesne autobusy, łatwe w obsłudze, dlatego swoją ofertę kieruje głównie do skierniewiczank. Jedynym warunkiem jest posiadanie prawa jazdy kategorii B. Firma postawiła na panie, bo „są miłe, wiarygodne i jeżdżą bezpiecznie od panów”. Na zatrudnienie może liczyć około 20 osób. Zakwalifikowane osoby odbędą specjalny kurs i być może już w drugiej połowie roku będą woziły warszawiaków miejskimi autobusami. Jeśli nie zgłosi się wystarczająca ilość pań, firma skieruje swoją ofertę do panów, ale ci będą musieli mieć co najmniej kategorię C.

Firma poszukiwała również kierowców w Rawie Mazowieckiej, mimo że miasto to nie ma żadnego związku z komunikacją miejską – poza autobusami PKS ze Skierniewic i koleją wąskotorową Rogów – Biała Rawska nie ma tam komunikacji publicznej. Początkowo zgłosiło się 50 osób. Ostatecznie w szkoleniu opłaconym przez firmę bierze udział około 20 osób, w tym 4 rawianki. Rawianie będą dowożeni do pracy specjalnym autokarem. Mieli podjąć

pracę już 15 maja, ale termin przesunięto na 1 czerwca. Ta data też wydaje się mało realna, bo kursanci zaczęli dopiero jazdę, a jeszcze czekają ich psychotesty – odebranie takowych trwa 2 miesiące. Wszystkich czeka jeszcze egzamin wewnętrzny w Skierniewicach. Rawianie mogą się nie obawiać, że nie zostaną zatrudnieni, bo Powiatowy Urząd Pracy będzie dopłacał do każdego zatrudnionego 400 zł + VAT przez pierwsze 6 miesięcy pracy, a to jest dosyć korzystne dla firmy. Firma szuka też chętnych w innych miastach, między innymi w Żyrardowie, gdzie wstępnie zgłosiło się 15 pań.

Miejmy nadzieję, że wszystko pójdzie zgodnie z planem! Panie będą stanowiły nie lada atrakcję, ale miejmy nadzieję, że nie będzie specjalnych wycieczek, tak jak to było z pierwszą policjantką... Liczymy również na to, że panie rzeczywiście okażą się miłsze od panów.

Witold Urbanowicz

Wrocław

Wrocławskie résumé na dzień przed reformą

Historia wrocławskiej komunikacji nocnej zaczyna się w okresie międzywojennym. W owym czasie Wrocław posiadał rozbudowaną sieć tramwajową, tworzoną pierwotnie przez trzech przewoźników (Breslauer Strassen-Eisenbahn Gesellschaft, Elektrische Strassenbahn Breslau, Staetische Strassenbahn Breslau), a od 1924 roku, po przejęciu majątku pozostałych przedsiębiorstw, przez należącą do miasta spółkę SSB – ostatnią z wymienionej listy. Sieć tramwajową uzupełniały nieliczne autobusy, obsługujące głównie trasy podmiejskie. W tej sytuacji oczywiste jest, że również komunikacja nocna oparta była na tramwajach. Miała ona kształt podobny do znanych z GOP-u Pociągów Nocnych – poszczególne zajezdnie uruchamiały jednowagone pociągi, które wykonywały po kilka kursów na dość pokręconych trasach o końcach zlokalizowanych w zajezdniach. Poniżej przedstawiono przykładowe zestawienie pociągów nocnych z 22 maja 1931 roku:

Zajezdnia 1 Gaj (codziennie, 1:04) – Zielińskiego – pl. 1 Maja (1:26) – Zielińskiego – Zajezdnia 1;
Zajezdnia 1 (codziennie, 2:08) – Zielińskiego – pl. 1 Maja – Rynek (2:30) – Dworzec Główny – Zajezdnia 1;
Zajezdnia 1 (codziennie, 3:35) – Dworzec Główny – Rynek – pl. 1 Maja (4:10) – Zielińskiego – Zajezdnia 1;
Zajezdnia 3 ul. Ołbińska (bez sobót, 1:25) – Most Uniwersytecki – Rynek (1:42) – Zajezdnia 3;
Zajezdnia 3 (codziennie, 2:16) – Most Uniwersytecki – Rynek (2:30) – Zajezdnia 3;
Zajezdnia 3 (soboty, 2:42) – pl. 1 Maja – pl. Strzegomski (3:00) – pl. 1 Maja – Zajezdnia 3;
Zajezdnia 3 (codziennie, 3:40) – pl. Uniwersytecki – Rynek – pl. Teatralny (4:18) – pl. 1 Maja – Zajezdnia 3;
Zajezdnia 4 Borek (bez sobót, 1:25) – Rynek (1:42) – Zajezdnia 4;
Zajezdnia 4 (codziennie, 2:05) – Rynek (2:30) – Zajezdnia 4;
Zajezdnia 4 (soboty, 2:50) – Lwowska (3:00) – Zajezdnia 4;
Zajezdnia 4 (codziennie, 4:05) – Rynek (4:25) – Zajezdnia 4;
Zajezdnia 4 (codziennie, 4:48) – Lwowska (4:58) –

Zajezdnia 4;
Zajezdnia 5 Popowice (codziennie, 2:05) – Rynek (2:30) – Zajezdnia 5;
Zajezdnia 5 (soboty, 2:50) – Rynek (3:10) – Zajezdnia 5;
Zajezdnia 5 (codziennie, 3:32) – Rynek (3:50) – Zajezdnia 5;
Zajezdnia 5 (codziennie, 4:07) – Rynek (4:25) – Zajezdnia 5;
Zajezdnia 6 Dąbie (codziennie, 1:25) – Wyszyńskiego – Poniatowskiego (1:40) – Szczytnicka – Zajezdnia 6;
Zajezdnia 6 (codziennie, 2:05) – most Pokoju – Rynek (2:30) – Szczytnicka – Zajezdnia 6;
Zajezdnia 6 (codziennie, 3:30) – most Pokoju – Rynek (3:55) – Szewska – Jedności Narodowej – Prusa – Poniatowskiego (4:05) – Szczytnicka – Zajezdnia 6;
Zajezdnia 6 (codziennie, 4:25) – Wyszyńskiego – Poniatowskiego (4:41) – Szczytnicka – Zajezdnia 6;
Zajezdnia 6 (codziennie, 5:00) – Wyszyńskiego (5:10) – Szczytnicka – Zajezdnia 6;
Zajezdnia 7 Grabiszyn (bez sobót, 1:20) – po trasie 10 – Szczytnicka (1:45) – Rynek – Zajezdnia 7;
Zajezdnia 7 (codziennie, 2:10) – Rynek (2:30) – Zajezdnia 7;
Zajezdnia 7 (soboty, 2:45) – pl. Legionów (2:55) – Zajezdnia 7;
Zajezdnia 7 (codziennie, 3:35) – Rynek (3:50) – Lubuska (4:00) – po trasie 10 – Szczytnicka (4:18) – Rynek – Zajezdnia 7;
Zajezdnia 8 ul. Krakowska (bez sobót, 1:18) – Rynek (1:42) – Zajezdnia 8;
Zajezdnia 8 (codziennie, 2:10) – Rynek (2:30) – Krakowska;
Zajezdnia 8 (soboty, 2:58) – Rynek (3:10) – Krakowska;
Krakowska (codziennie, 3:30) – Rynek (3:50) – Krakowska;
Krakowska (codziennie, 4:06) – Rynek (4:25) – Zajezdnia 8;
Zajezdnia 8 (codziennie, 4:48) – Rynek (5:05) – Zajezdnia 8.
(Wspominana w trasach pociągów zajezdni 7 linia 10 kursowała na trasie: Cmentarz Grabizyński – Grabizyńska – pl. Legionów – pl. Solny – Rynek – most Pokoju – Wyszyńskiego – Sienkiewicza – Różyckiego – Zalesie.)

Jak widać, system nie był zbyt rozbudowany, ale w zupełności wystarczał – zwłaszcza, że linie dzienne kursowały wtedy znacznie dłużej niż obecnie. Ostatnie pociągi zjeżdżały około 1:30, a w nocy z soboty na niedzielę nawet godzinę później.

Po wojnie przez długi czas podstawą komunikacji stanowiły w dalszym ciągu tramwaje. Sieć tramwajowa, choć przerzedzona zniszczeniami, była w dalszym ciągu solidnie rozbudowana, podczas gdy autobusów kursowało mało. Nie dziwi zatem to, że przez długi czas komunikację nocną obsługiwało wyłącznie tramwajami. Do połowy lat 60. wyklarował się interesujący układ linii nocnych, składający się z czterech linii „magistralnych” (dwóch w relacji wschód – zachód i dwóch w relacji północ – południe) ze wspólnym węzłem przesiadkowym w Ryнку, linii okólnej i dwóch linii dowozowych:

0 okólna: pl. Wróblewskiego – pl. Wróblewskiego trasą dziennej linii o tym samym numerze;
30 Leśnica – Rynek – Księża Małe;
31 Karłowice – Rynek – Klecina;
32 Biskupin – pl. Grunwaldzki – Sępólno;
33 Biskupin – Rynek – pl. 1 Maja;

34 Oporów – Rynek – Kowale;
35 Gaj – Dworzec Główny – Tarnogaj (po wyłączeniu z ruchu pętli na Gaju: Ślężna – Dworzec Główny – Tarnogaj).

Układ ten utrzymywał się bez zmian do połowy lat siedemdziesiątych. W połowie lat siedemdziesiątych pojawiają się zmiany:

- nocne 0 zaczyna kursować trasą zmienioną w stosunku do linii dziennej: przez Chrobrego zamiast przez Pomorską;
- powstaje trzecia linia w relacji północ – południe: 36 łącząca Osobowice z Grabiszynkiem;
- w związku z likwidacją końcówki przy Dworcu Głównym zmienia się trasa linii 35: zostaje ona przedłużona przez Dąbrowskiego i Krasińskiego do obecnego pl. Społecznego;
- po usunięciu tramwajów z Ryнку zostają skorygowane trasy linii przebiegających tamtędy (przenoszą się one na nową ulicę Kazimierza Wielkiego);
- dowozowe linie 32 i 35 zostają przekształcone w przelotowe po trasach tożsamyh z 9 i 2;
- na pewien czas (w związku z likwidacją pętli na pl. 1 Maja) zawieszona zostaje linia 33.

Największą rewelacją było zaś pojawienie się autobusów nocnych (a właściwie mikrobusów). Do roku 1982 utworzono 7 linii nocnych obsługujących przede wszystkim osiedla peryferijne, które nie posiadały komunikacji tramwajowej. Tworząc sieć nocnych linii autobusowych przyjęto rozsądnie, że powinny się zbiegać we wspólnym punkcie pozwalającym na przesiadki. Na węzeł wybrano Dworzec Główny – miejsce w centrum miasta obsługiwane przez wiele nocnych linii tramwajowych i cel podróży licznych pasażerów. Nocne autobusy otrzymały numery powyżej dwustu. Do końca lat 70. utworzono pierwsze 4 linie:

201 przez Wyszyńskiego na Zakrzów;
202 przez Robotniczą na Nowy Dwór;
203 zastępująca zawieszoną 33 na trasie Biskupin – pl. 1 Maja (jako jedyny nocny autobus omijała Dworzec Główny); przed rokiem 1982 została zlikwidowana;
204 przez Wojszyce i Ołtaszyn na Borek.
Na początku lat osiemdziesiątych zaś uruchomiono kolejne 3:
205 przez Legnicką na Pracze Odrzańskie;
206 przez Wyszyńskiego na Różankę;
207 przez Krakowską na Brochów.

Druga połowa lat osiemdziesiątych to okres dynamicznej rozbudowy miasta i rozwoju sieci komunikacyjnej. Wiąże się z tym dalszy rozwój linii nocnych. Wśród linii tramwajowych zmiany są niewielkie i obejmują: odwieszenie 33 (na skorygowanej trasie Biskupin – Dworzec Główny – Pilczyce, z kursami do Leśnicy); utworzenie uzupełniającej system linii 37, która połączyła Borek z Pilczycami nieco okrężną trasą przez Dworzec Główny, Pułaskiego i Kazimierza Wielkiego; wydłużenie 31 do Poświętnego (związane z przedłużeniem tam torowiska) oraz zmianę numeru nocnego 0 na 40. Większe zmiany dotyczą linii autobusowe, którym przypada rola obsługi gwałtownie rosnących osiedli na obrzeżach miasta.

Powstają nowe linie:
203 przez pl. Grunwaldzki na nowy Zakrzów (po nowne obsadzenie numeru);
208 przez Gajowice, Muchobór Mały, Nowy Dwór, Kuźniki na Jarosław;
209 przez pl. Grunwaldzki, Kowale na Wojnow.
Kilka linii zmienia też trasy:
201 w obrębie z Zakrzowa zwiedza nowe osiedle na

Zgorzelisku;
205 odwiedza północną część Szczepina i Popowic;
206 po okrążeniu Różanki jedzie do szpitala wojewódzkiego przy Kamińskiego.

Kolejne zmiany następują już w latach dziewięćdziesiątych. Część kursów linii **202** zostaje przedłużona z Nowego Dworu (gdzie w międzyczasie zmienia się jej przebieg w związku z budową pętli autobusowej na osiedlu) na Muchobór Wielki. Zmieniony zostaje przebieg linii **207**, która zamiast dublować tramwaj na trasie na Księżę Małe zostaje skierowana przez Borowską, Armii Krajowej i Tarnogajską. Zmienia się także przebieg linii **30**, która zaczyna nareszcie „nawiedzać” rejon Dworca Głównego – zostaje skierowana przez Krupniczą, Sądową, Piłsudskiego, Małachowskiego, Pułaskiego, Kościuszki, zamiast, jak dotychczas, jeździć przez Kazimierza Wielkiego. Zostaje utworzona linia **210**, która dociera na Nowy Dwór przez Muchobór Wielki – w miejsce dotychczasowych wybranych kursów **202**.

Linia **205** zaczyna odwiedzać Kozanów (jej trasa w rejonie osiedla ulega drobnym wahaniom). Wiosną 1994 roku przystanek końcowy nocnych autobusów przenosi się z placu przed Dworcem Głównym na Dworzec PKS. W starej lokalizacji pozostaje tylko **205**, która do pozostałych nocy dołącza kilka miesięcy później – 1 lipca, gdy PKP wypowiada umowę na korzystanie przez komunikację miejską z dawnej pętli przy dworcu.

1 lipca 1995 zostaje uporządkowana komunikacja nocna w rejonie Psiego Pola. Dotychczasowa linia **203** zmienia numer na **201** i obsługuje od tej chwili zarówno nową jak i starą część Zakrzowa, a częścią kursów podejżdza też na Pawłowice. Dotychczasowe **201** dostaje natomiast numer **231** i obsługuje wyłącznie Zgorzelisko. Dziwne kombinacje z numerami zwiastują coś, z czego niewiele wtedy jeszcze zdaje sobie sprawę, a o czym niżej.

Po tych zmianach zostaje ukształtowany „klasyczny” współczesny układ linii nocnych. Siedem z dziesięciu linii autobusowych jest obsługiwanych pojedynczym autobusem, a nowodworskie linie **202**, **208** i **210** – dwoma wozami (z dość pokrętnym systemem podmian). Linie tramwajowe **32**, **33**, **35**, **36** i **37** obsługiwane są również pojedynczymi tramwajami, zaś na **30**, **31**, **34**, **40L** i **40P** kursują po dwie brygady. Tabor to solowe 105Na na nocnych obsługiwanych przez zajezdnie 1, 2 i 6 oraz 102Na na liniach obsługiwanych przez zajezdnie Borek. Linie autobusowe obsługiwane są taborami solowym (L11.2, M11, a później też 120M) lub krótszym (do połowy lat 90. na kilku z nich kursują mikrobusey Asia, a od roku 2002 na **206** i **209** można spotkać Jelcze M101).

Początkowo wszystkie linie nocne wyjeżdżały z zajezdni wprost na trasę. Prawdopodobnie na początku lat dziewięćdziesiątych wprowadzono udoskonalenie polegające na tym, że wyjeżdżają one z linii dziennych (wozy obsługujące linie nocne na trasy wyjeżdżają z reguły około godziny 20). „Klasyczny” przydział nocnych linii tramwajowych do zajezdni wraz z typowym przydziałem ich linii wyjazdowych przedstawia poniższa tabelka:

linia	zajezdnia	liczba brygad	linia „wyjazdowa”
30	1. Gaj	2	5
31	4. Borek	2	17
32	1. Gaj	1	9
33	6. Dąbie	1	4

34	2. Ołbin	2	11
35	6. Dąbie	1	4
36	4. Borek	1	24
37	4. Borek	1	22
40L	2. Ołbin	2	1
40P	6. Dąbie	2	1

Łączne uruchomienie to jedenaście wozów 105Na, cztery 102Na i dziewięć autobusów.

Od września 1996 linia **206** wykonuje kilka podjazdów na ul. Obornicką, głównie w celu przewiezienia kierowców ze znajdującej się tam zajezdni autobusowej. W maju 1997 ponownie zmienia się lokalizacja końcowego przystanku nocnych autobusów w rejonie Dworca Głównego. PKS idzie w ślady PKP i wymawia umowę na korzystanie przez autobusy MPK ze stanowiska na dworcu autobusowym. Nowe przystanki końcowe zostają zlokalizowane na ul. Suchej, a od marca 2000 linie **204** i **207** przestają zajeżdżać na Suchą i przenoszą się na przystanek przy ul. Bogusławskiego. Po powodzi tysiąclecia w 1997 roku na dłuższy czas zostaje zawieszona komunikacja tramwajowa na Kowale. Z tej okazji zmieniona zostaje trasa linii **231**, która zamiast przez Kromera i Krzywoustego, jedzie przez Toruńską, Kwizdyńską, Działdowską i Kowalską – w ten sposób nocną komunikację otrzymuje północna część Kowal, nie posiadająca wtedy jeszcze komunikacji dziennej. Pod koniec 1997 roku pojawia się nowe udoskonalenie rozkładów jazdy tramwajów nocnych. W porze największego zapotrzebowania (tj. do północy) zostają uruchomione dodatkowe kursy. Nazywane w środowisku miłośniczym „bonusami” kursy wykonywane są przez zjeżdżające brygady linii dziennych. Autobusy tychże wykonują dodatkowe jeden-dwa kursy na nocnych. Dodatkowo pozwala to na poprawienie wieczornych rozkładów dziennych linii przez dodanie kilku kursów w kierunku pętli odległych od zajezdni. Dodatkowe kursy wyglądają następująco:

linia	zajezdnia	liczba brygad	linia „wyjazdowa”
31	4. Borek	1	7
32	1. Gaj	1	9
34	4. Borek	2	4 lub 11
36	4. Borek	1	20

Wszystkie „bonusowe” brygady obsługiwane są wozami generacji 102Na z wyjątkiem brygady **32/9**, która jest jedyną nocną obsługiwaną składem.

Osobną kwestią jest wzmocnienie linii **33** i **35**, które realizowane jest nie wozami zjeżdżającymi z linii dziennych, a stowójką obsługującą nocną rezerwę – pierwotnie wyjeżdżała ona z zajezdni jako **22**, ale dość szybko uległo to zmianie i obecnie wyjeżdża jako **2**, przebiega przez kilka lat był to jeden z dwóch wrocławskich „wahadłowców” (G-089 lub G-090).

6 lutego 2001 r. następuje kolejna poważna zmiana w nocnej komunikacji tramwajowej. W związku z narastającymi problemami taborowymi MPK, podjęta zostaje decyzja o wycofaniu kursujących na liniach nocnych wagonów 105Na solo –

zostają one spięte w składy i zasilają linie dzienne. Wszystkie linie nocne od tej chwili obsługiwane są przez zajezdnie 4. Borek wagonami 102Na (jedyną stopiatkową nocną pozostaje wykonujące jeden kurs **32/9**). Pociąga to za sobą zmiany wyjazdów i zjazdów, które w najdłuższym trwającym układzie wyglądały następująco:

linia	zajezdnia	liczba brygad	linia „wyjazdowa”
30	4. Borek	2	3, 5
31	4. Borek	2	17
32	4. Borek	1	9
33	4. Borek	1	2
34	4. Borek	2	4, 11
35	4. Borek	1	2
36	4. Borek	1	24
37	4. Borek	1	22
40L	4. Borek	2	2, 7
40P	4. Borek	2	0P, 7

Przy okazji zwiększeniu uległa liczba kursów w dni wolne – w miejsce „bonusowego” składu na **32** wyjeżdża wtedy kursująca całą noc stowójka. Wzmacnia ona do wczesnych godzin porannych linię **32**, a następnie przejeżdża przy Dworcu Głównym na **34**. Drugim wzmocnieniem jest jeszcze jedna „bonusowa” brygada na linii **33** – jadąca wariantową trasą z Sępólna i wyjeżdżająca z **17**. Po wykonaniu jednego kursu na **33** zjeżdża do zajezdni jako **37**.

23 czerwca 2001 r. powstaje 11. nocna linia autobusowa. Oznaczona numerem **235** jedzie na Kozanów, wzmacniając tam **205**. Po drodze odwiedza jeszcze Gądów Mały, posiadający do tej pory tylko komunikację tramwajową po północnej stronie osiedla. Zmieniona zostaje trasa linii **209**, która zamiast dublować tramwaj na Kwizdyńskiej, odjeżdża pod C.H. Korona i obsługuje północną część Kowal w miejsce **231**, która wróciła na swoją dotychczasową trasę. Od grudnia 2002 linia **207** wykonuje 2 kursy wydłużone do Bieńkowic, a także w dwóch kursach podejżdza pod zajezdnie przy ul. Tyskiej, gdzie wprawdzie nie stacjonują już żadne autobusy MPK, ale przy której ciągle znajduje się hotel robotniczy przedsiębiorstwa.

W połowie lat 90. powstaje projekt, który ma odmienić całość komunikacji nocnej. Reforma zakłada likwidację jednej z ostatnich w kraju sieci nocnej komunikacji tramwajowej i zastąpienie jej zreorganizowaną komunikacją autobusową. Argumenty za taką zmianą są czysto ekonomiczne – utrzymanie w gotowości jednego tylko rodzaju trakcji jest tańsze niż obu, a przy niskich przebiegach linii nocnych nie równoważą ich niższe koszty eksploatacyjne tramwajów. Poza tym umiejętnie zaprojektowana sieć komunikacji autobusowej pozwoli na ograniczenie wykonywanych wozokilometrów bez eliminacji jakichkolwiek relacji. Dodatkowym argumentem jest możliwość wykonywania nocnych remontów torowisk i trakcji bez dokuczliwych objazdów. Projekt gotowy do wprowadzenia był już pod koniec 1996 roku i praktycznie wszystkie zmiany w trasach nocnych linii autobusowych, które pojawiały się od tamtego czasu, są w mniejszym lub większym stopniu oparte na nim. Mimo to nie doczekał się wprowadzenia w życie przez ponad 6 lat. Przyczyną jest dość skuteczne bronienie się przed takimi zmianami ze strony MPK, a w szczególności tamtejszych związków zawodowych. Trudno się dziwić: wraz z likwidacją nocnej komunikacji tramwajowej spadnie zatrudnienie motorniczych. Czasy jednak się zmie-

niąją i ostatecznie przewoźnik zaczął wykazywać pozytywne nastawienie do projektowanej reformy. Nagłą zmianę zdania zawdzięczamy narastającym brakom taborowym w komunikacji tramwajowej. Od dłuższego już czasu nie zakupiono żadnego nowego tramwaju, a część wozów nie nadaje się już do remontów i zostaje kasowana. Przywrócenie dotychczasowych wozów szkoleniowych do ruchu liniowego nie rozwiązuje problemu, podobnie jak zmiany w obsadzie linii nocnych (likwidacja solówek). Kwestię nadmiarowych motorowych rozwiązano w najprostszy sposób: szkółąc ich na kierowców – tych w końcu będzie potrzeba więcej. Ostateczny termin wprowadzenia reformy ciągle nie jest znany, ale wszystkie znaki na niebie i ziemi wskazują na to, że może to nastąpić lada dzień.

Oryginalny projekt z 1996 roku, który prawdopodobnie poddano tylko niewielkim korektom, zakłada zastąpienie obecnego układu czternastoma liniami autobusowymi o numerach **201–206**, **210**, **220**, **231–236**. Z tego linii **205**, **206**, **235** i **236** miałyby być liniami jednokierunkowymi, zmieniającymi numer po każdym kursie, więc efektywnie linii byłoby 12 (w porównaniu z obecnymi 21). Spory spadek liczby linii osiągnięto dwoma sposobami. Po pierwsze: zamiast linii kończących bieg na węźle przesiadkowym wprowadzono linie przelotowe (jedynie dwie linie będą miały przystanek końcowy przy dworcu), co już pozwala na zmniejszenie liczby linii o 4 i pół. Następne 4 i pół linii ubyło dzięki optymalizacji układu polegającej na wyeliminowaniu linii dublujących się. Przy okazji dzięki zastąpieniu tramwajów autobusami przedłużono kilka linii w głąb osiedli, tam, gdzie nie dociera trakcja szynowa: na Klecinę, Oporów, Partynice i Bartoszowice. Wedle projektu nowe linie nocne mają kursować następującymi trasami:

- 201** z Zakrzowa pojechałoby dotychczasową trasą do Dworca Głównego, a następnie przez Piłsudskiego i Grabiżyńską na Oporów (z przystankiem końcowym na pętli przy alei Piastów);
- 202** z Kleciny (pętla przy Piernikowej) pojechałoby przez Krzycką i Powstańców Śląskich do Dworca Głównego i dalej obecną trasą **206** (z przejazdem przez Czajkowskiego zamiast Boya-Żeleńskiego) do Różanki, skąd dotarłoby na Osobowice;
- 203** z Brochowa pojechałoby trasą zbliżoną do obecnego **207** (zamiast prosto przez Borowską, wykonując rundę przez Kamienną, Gajową i Glinianą) do Dworca Głównego, a następnie przez pl. Dominikański, Kazimierza Wielkiego, pl. 1 Maja, Legnicką do Gądowa, objechał tam osiedle (tak jak obecnie **235**) i dojechało do pętli na Pilczycach przy ul. Górniczej;
- 204** od Dworca Głównego pojechałoby obecną trasą **202** do Nowego Dworu, skąd przez Chociebuską, Hermanowską i Metalowców dotarłoby do Pilzyc. Dalej pojechałoby na Kozanów obecną trasą **235**;
- 205** pojechałoby z Prac Odrzańskich swoją obecną trasą do Dworca Głównego, po czym przez Kościuszki udałoby się na Księżę Małe. W przeciwnym kierunku kursowałoby analogiczną trasą jako **235**;
- 206** pojechałoby z Jarnołtowa obecną trasą **208** (pomijając Kuźniki) do Nowego Dworu i dalej do Dworca Głównego trasą **210** (a więc przez Muchobór Wielki), skąd przez Śleźną skierowałoby się na Partynice (pętla przy Wojszyckiej); w przeciwnym kierunku kursowałoby analogiczną trasą jako **236**;

210 zastąpiłoby obecne **40P**, kursując na trasie okólnej wokół centrum miasta; przystanek końcowy zamiast na pl. Grunwaldzkim miałoby przy Suchej i zamiast przez Chrobrego kursowałoby przez Pomorską i pl. Staszica;

220 zastąpiłoby **40L** i kursowałoby na analogicznej trasie przeciwbieżnej do **210**;

231 pojechałoby obecną trasą ze Zgorzeliska w kierunku Dworca Głównego; po drodze zaliczyłoby Kowale (przejazd przez Kowalską, Działdowską, Kwidzyńską i Toruńską, tak jak po powodzi) oraz Jedności Narodowej i Piasek; od dworca pojechałoby obecną trasą **204** na Borek;

232 wyruszyłoby z Nowego Dworu, po okrążeniu którego Rogowską skierowałoby się Klecińską, Hallera i Powstańców Śląskich do Dworca Głównego; stamtąd pojechałoby przez pl. Dominikański, Kazimierza Wielkiego, Nowy Świat, Most Uniwersytecki i dalej na Poświętne trasą **31**; po drodze zaliczałoby wjazd kieszeniowy pod szpital wojewódzki przy Kamieńskiego, a częścią kursów nawiedzałoby także Lipę Piotrowską (jak obecnie **206**);

233 pojechałoby obecną trasą **33** z Leśnicy do Bartoszowic;

234 od Dworca Głównego pojechałoby obecną trasą **209** do pl. Grunwaldzkiego, skąd przez Różyckiego, Paderewskiego i Mickiewicza skierowałoby się do pętli na Sępólnie; stamtąd dotarłoby do Swojczyc i dalej na Wojnow ponownie trasą **209**.

Kombinacje ze zmienianiem numeru linii **205/235** i **206/236** po każdym kursie związane są z ich przebiegiem w rejonie Dworca Głównego – w ten sposób unika się sytuacji, gdy z tego samego przystanku odjeżdżają autobusy tej samej linii jadące w obu kierunkach.

To, czy zespół szykujący reformę komunikacji nocnej stworzy tylko nowe rozkłady jazdy dla istniejącego projektu, czy zechce go wywrócić do góry nogami, okaże się niestety dopiero, gdy nadejdzie czas wprowadzania reformy w życie. Póki co, prace zespołu utrzymywane są w ścisłej tajemnicy... Chętnych do uwiecznienia jednych z ostatnich w kraju nocnych linii tramwajowych zapraszam do Wrocławia dopóty jeszcze nie jest za późno.

Paweł Więcek

Wrocław

Dziwy made by Protram

Zgodnie z obietnicą z 29. numeru „Przystanku” przeprowadziłem małe śledztwo na temat niestandardowych elementów wyposażenia tramwajów, które Protram raczył zamontować w ostatnim czasie we wrocławskich stopiátkach. Oto, czego się dowiedziałem.

Półtówkowy odbierak Stemmann Fb700, taki sam jak w „bulwach”, został przy okazji NG składu 2440+2439 zamontowany na dachu pierwszego wozu z inicjatywy producenta pantografu. Zaferował on ową półtówkę za jedyne 4000 PLN, by MPK sprawdziło, jak taki odbierak będzie się sprawował we wrocławskich warunkach. Obecnie jest on testowany i w razie pozytywnych wyników pantografy te będą montowane we wszystkich składach przechodzących naprawy główne.

Klimatyzacja kabiny motorniczego w wozie 105Na 2404 była natomiast pomysłem MPK. W styczniu warsztatom z ul. Legnickiej zlecono wyko-

nanie takiej instalacji. W ramach modernizacji zamontowano klimatyzator produkcji Protramu, co niestety wpłynęło na dość toporny wygląd unowocześnionego tramwaju. Ponadto z kabiny wymontowano wszystkie grzałki, a okna pozbawiono możliwości otwierania poprzez usunięcie gałek. W lutym rozpoczął się okres próbny, przynosząc serię awarii. Po pewnych przeróbkach system zaczął działać poprawnie, jednak nie spełnił oczekiwań MPK. Już w kwietniu klimatyzację zdemontowano, a doświadczalny zestaw nie różni się obecnie niczym od swych kolegów po NG.

Na temat przyczyn wymontowania ze składu 2368+2367 systemu audiowizualnej informacji pasażerskiej (podobnej do tej znanej ze stoszesnastek – systemu BUSE) nie udało mi się, niestety, niczego dowiedzieć. Nowością natomiast okazała się zmiana producenta drzwi odskokowych oraz mechanizmów drzwiowych systemu IFE. Zrezygnowano z usług firm zachodnich na rzecz polskiego wytwórcy – firmy Stolorz. Nowe płyty drzwiowe są już eksploatowane we wspomnianym składzie 2440+2439.

To jednak nie koniec nowości. Obecnie jazdy próbne przechodzi pierwszy we Wrocławiu skład 105Na+105NaD 2552+2553. Ponadto w ofercie Protramu znalazły się tajemnicze tramwaje, które mają być montowane przez zakład remontowy od podstaw. Biorąc pod uwagę zainteresowanie MPK Wrocław nowinkami na szynach i podejście do zakupu nowego taboru, można się pręcej spodziewać „bulw” made by Protram niż jakichkolwiek tramwajów niskopodłogowych. Cóż, pozycjemy – zobaczymy.

Wojciech Gąsior

Listy do redakcji

PKM-owskie ikarusy

Drodzy Czytelnicy, z dużym zainteresowaniem przeczytałem artykuł kolegi Jakuba Jackiewicza opisujący Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Katowice Sp. z o.o., które jest jednym z większych przewoźników komunalnych Górnego Śląska. Artykuł umieszczony został w numerach 31. i 32. czasopisma. Chciałbym jednak sprostować kilka informacji podanych przez Autora.

Po pierwsze, w artykule przeczytać można, że PKM Katowice dysponuje czterema egzemplarzami autobusu Ikarus 280.261 – są to rzekomo autobusy o numerach 1612, 1614, 1621 i 1622. Owszem, jest zgodne z prawdą, iż autobusy te są złożone w 1992 roku w Mikołowie, jednak nie mają one oznaczenia 280.261! Kwestię oznaczeń składaków z 1992 roku opisywałem już na łamach „Przystanku” i nie chcę się powtarzać – generalnie wymienione autobusy powinny się oznaczać symbolem 280.26.

Po wtóre, autobusy o numerach 080–085 to Ikarusy 280.70E, a nie, jak podaje autor, 280.70B. Nie jest też prawdą, iż oznaczenie literowe związane jest z rodzajem skrzyni biegów, bowiem autobusy innego śląskiego przewoźnika, PKM Bytom, o numerach 7201–7204, tego samego typu, ale wyposażone w manualną skrzynię sześciobiegową, również oznaczone są symbolem 280.70E.

Po trzecie – tutaj duże słowa uznania dla autora za podanie interesującego szczegółu – błędna informacja podana została w sprawie autobusu 4250. Rzeczywiście, autobus ten przez długi czas jeździł liniowo z powiększoną kabiną i fotelem instruktora, lecz kabina owa nie sięgała, jak podaje Autor, aż do

środkowych drzwi. Dość często jeździłem tym autobusem na studia, więc pamiętam doskonale ową powiększoną kabinę. Obejmowała ona tylko jedno a

nie dwa okna. Zresztą, gdy ostatni raz widziałem 4250 (około trzech tygodni temu), wciąż na suficie widniała ciemna smuga w miejscu dawnej ścianki

kabiny.

Bartosz Mazur

Z k r a j u i z e ś w i a t a

Częstochowa

Linie

■ Z dniem 01.07. MPK wprowadzi kolejne zmiany tras autobusowych. Czytelnicy, podobnie jak mieszkańcy podjasnogórskiego grodu, mają już zapewne dość ciągłych zmian. Ograniczymy się tym razem do podania nowego przebiegu tras (podkreślono fragmenty, które uległy zmianie) oraz kilku ciekawostek, uciekając od kolejnej porcji komentarzy. Zmianie ulegną trasy linii **16, 18, 19, 29, 35**, a podmiejską linię **50**, której obsługę przejmie prawdopodobnie częstochowski PKS, zastąpi miejska **36**. Oto przebiegi tras:

16 Kukuczki – Sosabowskiego – Fiedorfa „Nila” – Dekabrystów – Okulickiego – Szajnowicza-Iwanowa – Popiełuszki – Pułaskiego – Sobieńskiego – Orzechowskiego (Dw. PKP/PKS);

18 Bursztynowa – Turystyczna – Mirowska – Morenowa – Komornicka – Srebrna – Mirowska – aleja NMP – Pułaskiego – **7** Kamienic – Kordeckiego – Św. Jadwigi – Cmentarz św. Rocha;

19 Grabówka – Św. Rocha – rynek Wieluński – al. Jana Pawła II – Popiełuszki – aleja NMP – Nowowiejskiego (powrót Śląską) – Korczaka – aleja Boh. Monte Cassino – Piastowska – Sabinowska – Jagiellońska – Orkana – aleja 11

Listopada – Jesienna – Rakowska – Limanowskiego – Okrzei – Łukasińskiego – aleja Pokoju – Kucelin (szpital);

29 Fiedorfa „Nila” – aleja Wyzwolenia – Sosabowskiego – Michałowskiego – aleja Wyzwolenia – Kiedrzyńska – Dekabrystów – Okulickiego – Nowobialska – Parkitka (szpital) – Nowobialska – Św. Krzysztofa – Św. Rocha – Grabówka;

35 Jesienna – Rakowska – Limanowskiego – Okrzei – Łukasińskiego – aleja Pokoju – aleja Wojska Polskiego – Legionów (gazownia);

36 Sejmowa (tymczasowo: Kiedrzyń) – Ludowa – Kisielewskiego – Obrońców Westerplatte – Szajnowicza-Iwanowa – Popiełuszki – aleja NMP – Nowowiejskiego (powrót Śląską) – Korczaka – aleja Boh. Monte Cassino – Dworzec PKP Stradom.

Linia **50** była jedną z najdłuższych i jednocześnie najrzadziej się zatrzymujących linii MPK – na terenie miasta jako jedyna pomijała przystanki i to w dużej ilości. Najdłuższy odstęp między przystankami miał miejsce na granicy miasta, skąd do przystanku w Białej Górzej autobus jechał bez zatrzymywania przez 4 km. Trasę o długości 23,4 km pokonywał w 45 minut i czynił to zaledwie osiem razy na dobę. Uczestniczył też w skandalu obyczajowym – w wyniku błędów w wydruku rozkładu przystankowe sugerowały skrócenie czasu przejazdu w niedzielę do... 2 minut, co spotkało się ze szczególnym uznaniem „Gazety Wyborczej” i... „Hustlera”. Linia **19**, której trasa wije się po całym mieście przez prawie okrągłą godzinę, po raz kolejny zostanie wydłużona. Linia **29** będzie pierwszą (przynajmniej w okresie obejmowanym pamięcią niżej podpisanego), która w celu obsługi przystanku będącego

dla innych linii krańcowym (przy szpitalu na Parkitce), dojedzie tam i wróci tym samym odcinkiem, zatrzymując się w obu kierunkach na tych samych przystankach. Nie uwzględniono tu wjazdu linii **68** w pętlę w Borku, gdzie jednak nie napotyka ona przystanków na króciutkiej (200 m) trasie wjazdu. Określenie „gazownia” nowej pętli linii **35** nie dotyczy pętli linii **11** przy byłej gazowni (obecnie pętla Koksownia III), lecz zakładu gazowniczego, do którego pasażerowie tej linii dojeżdżają z rachunkami za gaz. Linia **16** będzie pierwszą linią miejską (od czasu ponownego wydłużenia w styczniu 1991 roku linii **63** do Blachowni oraz przeniesieniu kilka lat wcześniej linii **22** pod dworzec PKP Stradom) zakręcającą w pobliżu dworców PKP i PKS.

Rafał Lamch

Elbląg

Tabor

■ Na zasłużony odpoczynek, na razie w charakterze dawcy części, odjechały najstarsze osiemsetpiątki 039 i 040. Tym samym ilość czynnych polskich wagonów zmalała do 21.

■ Przy okazji remontu 805Na-055 dostał nowe przednie światła. Na mieście możemy zatem zobaczyć wagon wytrzeszczający „patrzalki” jak jego bracia w Toruniu i Wrocławiu.

Rozmaitości

■ 25.05. odbył się zorganizowany przez Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Gdyni przejazd składem historycznym 5N+5ND 012+154. Dopiero na okoliczność tego przejazdu wagon silnikowy został wyposażony w nadajnik do sterowania bombardierowskich zwrotnic. Nadajnik taki musi posiadać każdy jeżdżący liniowo wóz, choć nowoczesne zwrotnice są na razie tylko dwie – na obu końcach nowej trasy płk. Dąbka. W godzinach 9:40–14:40 dwudziestu pięciu uczestników objechało całą elbląską sieć w następującej kolejności: Zajezdnia – Browarna – Obrońców Pokoju (nieużywana liniowo pętla) – Browarna – Saperów (tor wewnętrzny) – Marymoncka (wjazd na duże żeberko) – Druska (wjazd na żeberko) – Królewiecka – płk. Dąbka – Ogólna (tor wewnętrzny + wjazd na żeberko) – płk. Dąbka – Królewiecka – nieużywany liniowo tük na skrzyżowaniu Królewiecka/Robotnicza – Browarna – Obrońców Pokoju – Ogólna – Obrońców Pokoju – Browarna – Zajezdnia. Trasa obfitowała w fotostopy w różnych ciekawych miejscach tego pięknego miasta. Tradycyjnego zatrzymania nie było, jednak nie obyło się bez drobnych kłopotów z pantografem podczas manewrów na żeberku pętli Marymoncka. Bardzo oryginalny był sposób zapłaty za uczestnictwo w imprezie. Należało bowiem przekazać organizatorowi jedno zrobione podczas imprezy zdjęcie.

Jarosław Girstun, Jacek Kalicki

Gdańsk

Linie

■ W dniach 24 i 25 maja, z powodu remontu drogi krajowej nr 1 na odcinku Gdańsk Święty Wojciech – Pruszcz Gdański, linie autobusowe **50, 207,**

232, N5 oraz prywatni przewoźnicy zmuszeni byli korzystać z prawie 9-kilometrowego objazdu wiodącego przez Maćkowy, Straszyn, Rotmankę. Żeby pasażerowie mieszkający wzdłuż trasy objazdu nie mieli za dobrze, nie obowiązywały na niej żadne przystanki.

■ Również linia **138** korzystała w miniony weekend z objazdu. Powodem był remont przejazdu kolejowego w ulicy Ku Ujściu. Trasa objazdu została wyznaczona ulicami: Bajki – Sucharskiego – Chemików. Na trasie objazdu obowiązywały przystanki linii **106**. Ciąg dalszy objazdów miał miejsce 31.05 i 01.06.

■ Została uruchomiona nowa linia sezonowa **622** na trasie: Wrzeszcz PKP – al. Grunwaldzka – Obrońców Wybrzeża – Spacerowa – Oliwa Zoo. Autobusy kursują w dni świąteczne co godzinę. Linia kursować będzie do 30 września. Jako że nie ma nic za darmo, nie zobaczymy już linii sezonowej **648** (Brzeźno Plaża – Oliwa Zoo).

■ Linia sezonowa **644** została przenumerowana na przyspieszoną **222**. Związane to jest z planem utrzymania tej linii przez cały rok.

Wojciech Lemański

Głowno

Rozmaitości

■ MKZ Głowno należy do najmniejszych przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w Polsce. Firma posiada jeden, prawie 20-letni (pomarańczowy) autobus Autosan H9-35, który codziennie odbywa na tej samej trasie 9 kursów (rano i popołudniu). Pojazd obsługuje jeden kierowca, który jest równocześnie kasjerem i mechanikiem. Bilety normalne kosztują w Głownie 1,50 zł, a ulgowe 80 groszy i tych sprzedaje się najwięcej, gdyż pasażerami starego autobusu są przede wszystkim uczniowie, emeryci i renciści. Roczne utrzymanie komunikacji w Głownie kosztuje około 115 tys. złotych. Obecnie Rada Miejska obraduje nad wprowadzeniem podwyżki cen biletów, która z jednej strony mogłaby sfinansować konieczny remont kapitalny zastępczego autobusu, natomiast z drugiej strony istnieje realna obawa dalszego spadku popularności komunikacji miejskiej w miasteczku. A jeszcze nie tak dawno w Głownie, zamieszkiwanym przez 16 tys. osób, były dwie linie komunikacyjne, które obsługiwały cztery autobusy...

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

Gniezno

Tabor

■ Pod koniec kwietnia MPK Gniezno zakupiło 4 nowe, średniopodłogowe autobusy miejskie Mercedes Benz O.345 Conecto. Pojazdy otrzymały ciemnozielone barwy i można je spotkać m.in. na linii **17**. Najnowsze nabytki gnieźnieńskiego przewoźnika zostały wyposażone w 6-cylindrowe silniki MB OM457 hLA Euro 3 o mocy 185 kW (250 KM) współpracujące z automatycznymi, 4-stopniowymi skrzyniami biegów ZF. Pojemność Conecto wynosi 95 pasażerów, w tym 31 na miejscach siedzących. Obecnie flota MPK Gniezno składa się z 55 auto-

busów, w tym połowa z nich ma ponad 10 lat. Podobnie jak w większości małych i średnich miast w Polsce, trzon taboru stanowią wysłużone Autosany H9-35.

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

GOP

Tabor

A W dniach 19–23.05. zaobserwowano w Gliwicach testowy autobus marki Mercedes w kolorze białym. Obsługiwał w tym czasie linie gliwickiego PKM-u, m.in. pojawił się na **259** oraz **71**.

A Solaris Urbino 12 z tyskiego PKM-u (nr boczny 179) wzbogacił się o niebieskie napisy »Lubię moje miasto«. Jest to nowość, gdyż napisy te do tej pory zawsze były zielone.

Linie

A Od dnia 01.06. KZK GOP wprowadził zmiany w komunikacji autobusowej:

- zawieszono kursowanie linii nr: **108, 141, 653, 802, 812, N-1, N-27, N-35**;
- zmieniono trasy linii autobusowych nr **70** (skierowanie linii przez Załęską Hałdę z podjazdem pod szkołę na ul. Bocheńskiego), **72** (objęcie obsługą przystanku Giszowice Kolistej), **138** i **238** (wyłączenie z obsługi Piotrowic, skierowanie linii do Ochojca Górnośląskiego – Centrum Medycznego), **673** (zmiana trasy w Katowicach), **888** (wykonywane będą jedynie kursy wariantowe Katowice Dworzec PKP – Katowice Wita Stwosza);
- uruchomiono nowe linie autobusowe nr **611** (Katowice Dworzec PKP – Piotrowice Pętla – w zamian za linię nr **653**. Częstotliwość: w dni robocze – 30 minut, w wolne – 60 minut), **672** (Katowice Aleja Korfanteo – Murcki Rynek w zamian za linię nr **888**. Częstotliwość: w dni robocze w szczycie – 10/20 minut, w dni wolne – 30 minut) i linie nocne nr **902, 903** i **904** na terenie Zagłębia;
- wprowadzono korekty godzin odjazdów w celu synchronizacji na wspólnym odcinku (ul. Kochłowska) na liniach nr **115, 130, 177, 193, 615, 632**;
- w niedziele i święta wprowadzono ograniczenia w kursowaniu linii nr: **16, 18, 24, 34, 84, 91, 99, 106, 260, 299, 622, 723, 811**;
- na czas nieokreślony wprowadzono na linii **830** wakacyjny rozkład jazdy;
- dokonano korekty godzin odjazdów na bezpłatnej linii **S-3**.

T Od dnia 01.06. KZK GOP wprowadził następujące zmiany w komunikacji tramwajowej:

- na liniach **6, 16, 20, 24, 27, 28** i **41** wprowadzono korekty rozkładów jazdy w dni robocze i wolne;
- na liniach **6** i **16** został uruchomiony nowy przystanek Brynów Gawronów w obu kierunkach;
- linia **24** w niedziele i święta do godziny 14 kursować będzie z 60-minutową częstotliwością (poprzednio co 40 minut).

Rozmaitości

T W dniach 30.05.–02.06. przeprowadzono prace przy podłączeniu drugiego toru w ulicy Gliwickiej w Katowicach. W czasie trwania robót obowiązywała następująca organizacja ruchu:

- linia **7** kursowała na trasie Bytom Plac Sikorskiego – Chorzów Batory Zajezdnia z 14-minutową częstotliwością ruchu, obsługiwana była przez 8 pociągów (**701–707** i nocny **711**) taborem typu 102N przez ZUTIKT-2 Chorzów;
- linia **36** nie kursowała;
- linia **40** kursowała na trasie Chorzów Rynek – Chorzów Batory Zajezdnia z 14-minutową częstotliwością ruchu, obsługiwana była przez 6 pociągów (**4001–4004** i po podmianach **4005–4006**)

taborem typu 2x105N (pociągi **4001–4004**) i 102N (pociągi **4005–4006**) przez ZUTIKT-2 Chorzów;

- na trasie Zawodzie Pętla – Katowice Plac Wolności uruchomiono linię **37**, która kursowała z 7-minutową częstotliwością ruchu i obsługiwana była przez 5 pociągów (**371–375**) taborem typu 2x105N (w dniach 30–31.05) i 105N (w dniu 01.06.) przez ZKT-3 Bytom;

- pociągi linii **12** i **13** kursy wyjazdowe i zjazdowe odbywały trasą linii **40** i **6** przez Chorzów Rynek (zjazd przez Chorzów Metalowców) do Katowic.

Na trasie Katowice Plac Wolności – Chorzów Batory Piekarska uruchomiono autobusową komunikację zastępczą, która kursowała z 7-minutową częstotliwością i obsługiwana była przez 8 autobusów (w tym nocny) typu C przez PKM Bytom. Za pociąg linii **36** decyzją KZK GOP komunikacji zastępczej nie uruchomiono. Od wyjazdu w dniu 02.06. ruch pociągów linii **7, 36** i **40** na odcinku Katowice Dąbrówka – Załęże (dawny Przejazd Kolejowy) odbywa się dwoma wyremontowanymi torami. Odcinek jednotorowy i sygnalizacja przekątnikowa uległy likwidacji.

T W dniu 01.06. przeprowadzono prace przy wymianie toru między rozjazdami torowymi na Pętli Słonecznej w Katowicach po wschodniej stronie. Roboty trwały w godzinach 0:02–11:00. Organizacja ruchu linii **12, 13, 14** i **16** oraz autobusów komunikacji zastępczej była identyczna jak podczas robót w dniu 25.05., za wyjątkiem wyjazdów pociągów linii **12**, który odbył się przez wycofanie z Rynku w Chorzowie na Plac Hutników pod nadzorem kontrolera.

Marcin Chrost, Jakub Jackiewicz, Maciej Łoś, Andrzej Soczówka

Gorzów Wielkopolski

Magazyn 995

27.05. Na pętli Siłwana około godziny 08:30 wykołował się skład 105Na 134+133. Zdarzenie było poważne, ponieważ tramwaj wyjechał aż na chodnik okalający pętlę. Na czas wykołowania wstrzymano kursowanie linii tramwajowych **1** i **3**. Kursowała tylko **2**, a na trasie Zakład Energetyczny (Sikorskiego) – Siłwana (Walczaka) uruchomiono komunikację zastępczą – autobus za tramwaj **T-1**.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
264	-	Tymbark	eks-Kassel
265	-	Tymbark	eks-Kassel

Marcin Pejski

Grudziądz

Magazyn 995

01.06. Jak co roku z okazji Dnia Dziecka zajezdnia tramwajowa MZK wypuszcza na trasę linii nr **2** dodatkowy tramwaj, który dla dzieci jest bezpłatny. W tym roku wyjechał GT6-72. Pomalowany w postaci z kreskówek przemierzał linię numer **2** jadąc przed planowym tramwajem. Między godziną 11 a 12 mknąc odcinkiem jednotorowym od starej pętli przy ulicy Południowej w kierunku osiedla Strzeżęcina uległ wykolejeniu – z szyn wypadł drugi wózek. Wagon zatrzymał się dopiero po około 70 metrach po drodze ścinając jeden słup trakcyjny i zrywając bądź uszkadzając 200 metrów sieci trakcyjnej. W samym helmucie dość znacznie zostało uszkodzone pułdo przy drugim wózku oraz do-

szczętnie zniszczony pantograf połówkowy, co oznacza że w Grudziądzu przez jakiś czas nie zobaczymy wagonu z takim właśnie pantografem (o ile MZK w ogóle zdecyduje się na zakup następnego tego typu). Akcja ustawiania wagonu na szynach rozpoczęła się około godziny 14 i trwała przez kolejne 3. Następnie zdjęto zerwany pantograf i helmut przy pomocy dźwigu samochodowego został przeciągnięty za zwrotnicę (w tym miejscu rozpoczyna się odcinek dwutorowy) w pobliżu przystanku przy ulicy Kraszewskiego. Następnym etapem było prowizoryczne naprawienie trakcji tramwajowej, aby można było ściągnąć uwięziony wagon 805Na-43. Kiedy naprawiono sieć, po godzinie 19 z zajezdni przy ulicy Dworcowej wyjechał wagon nr 46 z kompletem sprzęgów (wagonów GT6 i 805N nie da się w Grudziądzu połączyć wykorzystując ich normalne sprzęgi). Jako ciekawostkę należy dodać, że osiemsetpiątka pokonała całą trasę z Dworca na Strzeżęcina jadąc tyłem. Po przyjeździe 46 rozpoczął się ostatni etap operacji. Od strony ulicy Południowej przyjechał uwięziony wagon nr 43. Ponownie przepchnięto (tym razem siłą mięśni ludzkich) wagon GT6 na odcinek jednotorowy za zwrotnicą, gdzie połączono go z wagonem nr 43 a wagon nr 46 podłączono do helmuta z przodu i w ten sposób około godziny 20:30 w kierunku zajezdni odjechał niezwykle interesujący pociąg tramwajowy 46+72+43. Swoją drogą była to rzadka okazja, aby zobaczyć w Grudziądzu trójskład. Na czas wypadku zorganizowano komunikację zastępczą. Linia **T** obsługiwana była autobusami PR110-207 oraz M120-278 i kursowała na odcinku Rządź – Aleje 23. Stycznia. Linia tramwajowa nr **1** kursowała normalnie z ograniczeniami na czas wyjazdu wagonu nr 46 i zjazdu pociągu 46+72+43, który przemierzał miasto z minimalną prędkością. Do przywrócenia normalnego ruchu tramwajowego potrzebne było jeszcze ustawienie nowego słupa trakcyjnego w miejsce ściętego, jednak w dniu 01.06. tramwajów na linii nr **2** już nie zobaczyliśmy.

Marcin Smoliński

Lublin

Tabor

Tr Do 34. numeru „Przystanku” wkraść się błąd. Wóz o numerze 822 pomalowano w reklamę Okien Brokat, a nie – jak omyłkowo podaliśmy – Franke.

Rozmaitości

Tr Na alei Piłsudskiego ustawiono w zeszłym tygodniu drugi w Lublinie betonowy słup wirowy. Nowości to na razie koniec, bo w najbliższym czasie nie zanoszą się na kolejne wymiany.

Maciej Zysko

Olkusz

Tabor

A W warsztatach miejscowego PKM-u przeprowadzono już dwunastą naprawę główną autobusu. Tym razem mechanicy napadli na Jelcza M11 o numerze 2651 i okradli go między innymi z kremowo-czerwonego malowania oraz pięknych szablów... Zatem eksterminacja pozostałości WPK Katowice dobiega końca – autobusów w tradycyjnych barwach pozostało na pewno nie więcej niż pięć, lecz realnie szacować ich liczbę można na trzy lub nawet jedynie dwie sztuki.

A W Ikarusie 280.26 o numerze 173 wymieniono fotele pasażerskie. Obecnie podróżni mogą się płaszczyc na wyrobach firmy Automet.

Bartosz Mazur

Opole

Rozmaitości

A Jak co roku na przełomie maja i czerwca tak i teraz Opole stało się stolicą polskiej piosenki. Po raz pierwszy koncerty plenerowo urządzone na placu Kopernika. W związku z tym dla ruchu kołowego – w tym i komunikacji miejskiej – zamknięto okoliczne fragmenty ulic: Sienkiewicza, Reymonta i Żeromskiego. Jeżdżące tamtędy linie **1, 2, 3, 6, 10, 12, 13, 15, 16, 17, 21, A i N** zostały skierowane objazdami przez ulicę Oleską, Żeromskiego, Grunwaldzką (wyjątkowo na ten okres dwukierunkowymi) i Katowicką. **11** od dworca korzystała z analogicznego objazdu, w kierunku przeciwnym jeździła historyczną trasą **15**: z Oleskiej w Armii Ludowej i Katowicką. Na Grunwaldzkiej urządzono tymczasowe przystanki. Ta zazwyczaj urokliwa, cicha i spokojna ulica przeżywała prawdziwe obłędzenie. Przypomnijmy, że liniowo Grunwaldzką nie kursuje żadna linia. Utrudnienia – a co dla niektórych atrakcje – trwały od czwartku 29.05. do soboty 31.05.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
413	malowanie miejskie	SKOK	-
415	żółte	Opoczno	-
424	Castorama	białe	-
616	Insan	malowanie miejskie	-
622	Coty	białe	-
623	Coty	białe	-

Marek Drewniak

Poznań

Tabor

T Co parę dni dane jest stanąć na poznańskich torach przybyzsom z Düsseldorfu. Począwszy od 22.05., kiedy nocą przywieziono GT8 eks-2859, przybywają kolejne takie wozy (27.05. – 2864, 29.05. – 2757). W chwili zamknięcia numeru parkują one na terenie zajezdni Madalińskiego i Forteczna. Rozładunek helmutów odbywa zazwyczaj około północy przed pętlą Ogrody według następującego schematu: Nadzór Ruchu zamyka jezdnię ul. Dąbrowskiego w kierunku miasta, na tor w kierunku pętli podejżdża laweta z wagonem, który jest ściągany stamtąd przy pomocy wyciągarki i Kruppa. Rozładunek odbywa się w asyście służb ratowniczych i technicznych, a wagon-przybysz ściągany jest do zajezdni przy pomocy holownika. Tymczasem, jako prezent dla wszystkich mam, 26.05. zadebiutował GT8-682 (były N-804 z Frankfurtu nad Menem), a doniosło to wydarzenie spowodowane jest niemalże cudem, bo jakże inaczej nazwać uruchomienie po rocznej przerwie prasy do obręczy kół w zajezdni Madalińskiego. Wkrótce do 682 dołączy także GT6-616 i 617, unieruchomione dotąd z tego samego powodu.

T Powyższe, miłe skądinąd wieści, nie cieszą raczej pięciu pozostałych poznańskich stodoł (w tym jednej szkolniowej). Przynajmniej takie zmartwienia nie dotyczą Kanciaka Numer Jeden Na Świecie, remontowanego w FPS – jego pudło zostanie wkrótce polakierowane.

T 28.05. na linię **12** wyjechał po NG i uboższej wersji modernizacji forteczański skład 276+277. Niczym nie różni się od poprzednika (108+109) i podobnie jak on ma stare świetlówki, stare fotele od-

malowane na czerwono i, oczywiście, standardowo malowanie zakładowe. Do taborowych ciekawostek należą jeszcze: objawienie się tego samego dnia na **piętnastce** głogowskiego składu 210+209 otablicowanego tarczami dachowymi zamiast zielonych kasetonów oraz dwa dni wcześniej składu 86+85 na linii **9** jako rezerwy.

T O nowe obręcze kół wzbogacił się GT6-613, a różnicę tę widać, słychać i czuć.

Linie

A Wiosenne objazdy krótsze i dłuższe. 31.05. autobusy linii **A** omijały przez Garbary ulicę Podgórną zamkniętą z powodu festynu organizowanego tam przez Kupca Poznańskiego. Trwający od 30.05. remont pasa nawierzchni ulicy Niestachowskiej spowodował przesunięcie przystanku Niestachowska do skrzyżowania z ulicą Św. Wawrzyńca. Stan taki potrwa najprawdopodobniej dwa tygodnie. Od 01.05. autobusy linii **68** omijają remontowany wiadukt w ciągu ulicy Juraszów przez Lechicką, Rondo Obornickie i Lutycką. Od poniedziałku 02.06. przez około tydzień w związku z robotami drogowymi na ulicy Zawady linie **70, 73, 85 i N37** pojadą trasą objazdową przez Podwale – Zawady – Nowe Zawady – Smolną i Główną. Uruchomione zostaną przystanki zastępcze.

Magazyn 995

15.05. 35-minutowe wstrzymanie na GTR-ze przy ul. Polanka narobiła tatra nr 404 jadąca jako **12/6** na os. Sobieskiego. Nawalił w niej układ olejowy. Na Zawady zepchnął ją skład 310+311 (**1/1**). Tam poczekała na serwisantów z HCP.

15.05. Na pl. Wolności wystąpił zanik jazdy w forteczańskim zestawie nr 318+319 (**13/2**). Po przełączeniach i trwającym przeszło 20 minut wstrzymaniu (utknęło w nim 10 bimb), samodzielnie zjechał do zajezdni przy ul. Głogowskiej.

15.05. W godzinach 19:08–19:23 zabrakło amperów w sieci trakcyjnej w okolicy stacji PST Kurpińskiego. Awarię usunęli sieciowcy.

16.05. Wieczorem na pętli Budziszyńska wykoleiła się wjeżdżająca na wewnętrzny tor **6/6** (skład 232+231). Na krzyżaku z torów wyskoczył pierwszy wózek pierwszego wozu. Wagon wstawił na tory Krupp w przeciągu pół godziny. Dodajmy, że pantograf znalazł się poza siecią. Po zjeździe do zajezdni okazało się, że zawiniła pęknięta oś. W trakcie zamknięcia pętli pozostałe tramwaje jeździły do Junikowa.

17.05. Na przystanku Wrzoska/Szpital MSW zasiał starszy pasażer neoplana nr 1329 (**83/5**). Miało to miejsce o godzinie 17:31. Na miejsce wezwano pogotowie ratunkowe, którego lekarz stwierdził zgon mężczyzny. Autobus po zabraniu zwłok, czyli po przeszło godzinie, zjechał do zajezdni celem dezynfekcji.

18.05. O godzinie 23:50 zjeżdżający z ronda Kaponiera w kierunku ul. Dworcowej jeliczyk nr 1126 (**N40/1**) został trafiony przez BMW, które następnie zgon mężczyzny. Autobus po zabraniu zwłok, czyli po przeszło godzinie, zjechał do zajezdni celem dezynfekcji.

18.05. Wjeżdżający na pętlę Wilczak holender nr 866 (**3/1**) wykoleił się aż trzema wózkami na uszkodzonej zwrotnicy najazdowej. W tory wjechał o własnych siłach, a następnie czmychnął do zajezdni przy ul. Gajowej. Pętla była nieprzejezdna przez 20 minut.

20.05. Krótko przed godziną 23 tatra nr 405 (**12/7**) skręcała z Mostu Dworcowego w prawo w ul. Roosevelta. Około 120 cm od ostrza iglicy najazdowej

wykoleiła się druga oś pierwszego wózka. W związku z tym tramwaj lewym przednim narożem trzepnął w skręcającego w drugą stronę helmuta nr 601 (zjeżdżał z **11/3**). Na skutek kolizji z torów wyskoczyły pierwsze trzy osie niemca. Oba tramwaje w tory wstawił Krupp. Uszkodzenia można podsumować następująco: wagon nr 405 – przytarte lewe przednie naroże; 601 – przytarty cały lewy bok. Po chwili oba tramwaje zjechały do swoich zajezdni.

23.05. Na stacji Kurpińskiego skapitulowała RT6N1-406 mknąca jako **12/7** z os. Sobieskiego. Awaria układu sterowania spowodowała wstrzymanie od godziny 6:05 do 6:37. Pogotowie techniczne, po odblokowaniu hamulców, skierowało ją na S1. W międzyczasie uruchomiono 3 autobusy zastępcze.

23.05. Przeszło pięć godzin później podobne wstrzymanie zafundowała glizda 105N/2-400 obsługująca **15/5**. Na miejsce awarii wybrała sobie wiadukt nad ul. Poznańską. Po nieudanych próbach uruchomienia postanowiono ją zepchnąć przy pomocy składu 182+181 (**14/3**) do zajezdni przy ul. Głogowskiej.

25.05. Złośliwość układów hydraulicznych w tatrach bywa irytująca. Tym razem padło na wagon nr 401, gdy jako **12/4** pokonywał rondo Żegrze. Pęknięty wąż olejowy unieruchomił go od 11:35 do 12:01, kiedy to staraniem pogotowia technicznego zjechał do zajezdni.

29.05. Na rondzie Rataje można było zaobserwować reakcję domino. O godzinie 11:17 jadące od strony Zamenhofa osobowe audi rozkwaśiło sobie mordkę o tyłek lanosa, którego dodatkowo wpełnęło w kufer neoplana nr 1321 (jadące do Dworca Rataje **81/2**). W autobusie pogięły się tylne blachy, urwała osłona silnika i uszkodził wąż chłodnicy. Po doraźnej naprawie zjechał do zajezdni, a na trasę wyruszyła rezerwa.

Rozmaitości

● Remont Starołęckiej – 5. Wyremontowany tor wschodni dochodzi już prawie do pętli Starołęka. Jak na razie kursuje po nim tylko podbijarka, a wbrew wcześniejszym informacjom, 24.05. podłączono nowy krzyżak bocznicy do Stomila. Wzdłuż trasy oraz na pętli pojawiają się zarzysy wysepki przystankowych. Mamy nadzieję, że w kolejnym numerze będziemy mogli pochwalić się ukończeniem remontu.

● Witryna www poznańskiego MPK wzbogaciła się o nową podstronę (http://www.mpk.poznan.pl/form_kont.htm), umożliwiającą „wyrażenie opinii o naszych usługach, przebiegu linii, stanie przystanków i tras, witrynie sieci web oraz na dowolne inne tematy” i zapewniającą, że „wszelkie komentarze i propozycje są mile widziane”. Gratulujemy inicjatywy, jednak musimy zauważyć, że umieszczenie linku do tejże strony na stronie z komunikatami i ukrycie go w numerze linii **N37** nie jest chyba najlepszym pomysłem.

A Pomyłka. Dnia 20 maja w godzinach popołudniowych na Dworcu Śródka skapitulował obsługujący linię **63** nerwooplanek. Pasażerowie jednak nie musieli długo czekać na kolejnego, gdyż natychmiast podstawiono im rezerwę – gniotomixa nr 1451. Autobus pomknął w trasę z 3-minutowym opóźnieniem. Kierowca najwyraźniej niezbyt dobrze znał linię, gdyż o małe co przegapił przystanek Marcinkowskiego (zatrzymał się kilkanaście metrów za daleko po dość ostrym hamowaniu). Ale to jeszcze nic! Po ruszeniu z przystanku Bałtyk, zamiast jechać prosto ul. Bukowską, skręcił w lewo w Grunwaldzką i ku zdziwieniu podróżnych, którzy najwyraźniej zaniemowili z wrażenia, minął skrzy-

zowanie z Szylinga i odważnie jechał dalej. Dopiero przed rondem Przybyszewskiego odezwały się pierwsze nieśmiałe głosy, że „chyba kierowca pomylił trasę”. W związku z tym na rondzie skręcił w prawo i zatrzymał się na przystanku. Tam większość zdziwionych pasażerów wysiadła, a co odważniejsi postanowili kontynuować podróż. Autobus ulicą Przybyszewskiego dotarł do skrzyżowania z Bukowską, skąd już bez dalszych przygód pojechał na Górczyn. W sumie ominął dwa przystanki na trasie (Szylinga i Polna/Szpital).

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
148+149	Inter cars	Thermoplast	-
174+173	Echinacea	barwy MPK	-
180+179	Asmag	barwy MPK	-
194+193	barwy MPK	Barwy MPK	odnowa
234+233	Echinacea	kremowy	sam podkład
276+277	barwy MPK	barwy MPK	po NG
682	-	żółto-biało-czerwony	kursuje od 26.05.

Adam Biały, Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka, Łukasz Nowicki, Maciej Rudzki

Skierniewice

Linie

A W poprzednim numerze podaliśmy, że nowy rozkład jazdy będzie obowiązywał od dnia 17.06. W rzeczywistości wejście w życie dzieje wcześniej. Za pomyłkę przepraszamy.

Redakcja

Szczecin

Tabor

A 23.05. ze stacji Stobno Szczecińskie w kolejną podróż do Sanoka wyruszył zabytkowy autobus San H-100. Pojazd ma zostać wyremontowany w tamtejszej fabryce.

A Na testach w SPPK pojawiły się MAN-y NL223 i NG313.

T Zakończyła się modernizacja wagonów 105N 652+632. Obecnie prezentują się one podobnie do składów 744+741 i 1027+1028. Warto zauważyć, że są to pierwsze wagony 105N z nowymi drzwiami.

Linie

A Z powodu przebudowy skrzyżowania ulic Ku Słońcu i Karola Miarki, od 26.05. autobusy linii **67** miały końcówkę na ul. Pięknej.

T Festyn na Wałach Chrobrego, odbywający się 24.05., spowodował zmianę trasy linii **6**. Kursowała ona tradycyjnym objazdem przez ul. Wyszyńskiego, aleję Niepodległości, pl. Żołnierza Polskiego, ulice Matejki, Malczewskiego, Parkową i Dubois.

Rozmaitości

● Rada Miejska odebrała bezpłatne przejazdy rodzinom pracowników komunikacji miejskiej od 01.01.2004 r., a „od zaraz” – emerytowanym pracownikom komunikacji, którym darmowe bilety przyznały same zakłady komunikacyjne. Według obowiązującego od 2004 roku nowego regulaminu przewozów, w pojazdach komunikacji zbiorowej będzie wolno także przewozić rowery.

A Natarcie białych tablic rejestracyjnych w SPPK trwa. Tym razem padło na Jelcza M11-625 oraz Ikarusa 280 741. W tym drugim przypadku nieodparcie nasuwa się myśl, że jest to najlepszy kawałek blachy w całym autobusie...

A I znowu SPPK na tapecie. Panie zatrudnione w

charakterze kierowców w SPPK początkowo były trenowane na „migach”. Kierownictwo zdecydowało wreszcie przeszkolić panie na innych, dodajmy nowocześniejszych, autobusach. Policcy wywiadowcy widywali je za kółkiem MAN-ów przeróżnych typów i długości.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
2099	podkład po reklamie	Sunsilk	-
tramwaje			
592+593	Codipar	barwy zakł.	-
660+641	Idea	Sunsilk	-

Ponadto korygujemy nazwę reklamy na autobusie 1553, która powinna brzmieć Cool Bike Zone.

Jacek Kalicki, Wojciech Lipiński, Olaf Skrzymowski, Piotr Witwicki

Warszawa

Tabor

A Rozbita czas jakiś temu w twardym lądowaniu w przydrożnym rowie woroniczańska solówka nr 848 wróci wkrótce po rekonwalescencji w warsztatach T-4 do ruchu. Prawdopodobnie jednak podmienione zostanie nadwozie.

A W połowie maja connexowy Solaris U15 nr A-026 stracił swoje diodowe, pomarańczowe wyświetlacze, z którymi jeździł ponad pół roku na linii **171**. Od teraz może już kursować na wszystkich innych liniach obsługiwanych przez tego ajenta. Z przodu autobusu wozu „deche” z dość nietypową czcionką, natomiast z tyłu zamontowano standardowy zielony wyświetlacz Mobiteca.

A W dniu 22.05. na linii **175** kursował Ikarus 280 nr 2164 rodem z T-7 Woronicza (normalnie linie tę obsługują wyłącznie autobusy niskopodłogowe). Ową ciekawostkę zawdzięczamy zdefektowanemu przegubowi marki MAN nr 3710.

A Dnia 26.05. midi-MAN z T-13 zagościł na kolejnej linii. Na dziewicze kółeczko na **156** (brygada **4**) z powodu defektu solarisa wyjechał midik o numerze 1307.

A Trzy numery temu informowaliśmy, że część jeliczy z T-9 Chelmska potraciło swoje filmy. Obecnie takie nośniki informacji zniknęły także z wozów 4290, 4294, 4347, 4349, 4490 oraz 4492. Oto żaden ze 120MM nie ma już starych pocziwych filmów. Na część przedniej szyby natomiast (na bok od numeru linii) powędrowała ciemnobrazowa folia.

A Pod koniec maja za sprawą jednego z członków KMKM-u na ulicach pojawił się woroniczański Ikarus 280 nr 2091 (29 maja obsługiwał linię **130**), który na obu burtach nad środkową osią miał namalowany numer taborowy i syrenkę (od szablonu). Przypominamy, że kiedyś właśnie w tym miejscu umieszczano numer taborowy. Niestety, numerki umieszczone po MZK-owsku znikły prawie tak szybko, jak się pojawiły – obecnie ostała się ino syrenka bez ramki.

A W ruchu pojawił się kolejny MAN NM223 rodem z MZA. Tym razem zajezdnia Stalowa wypuściła na ulice pojazd o numerze 1313. Czekamy na przybycie jeszcze dwóch ostatnich zamówionych sztuk. W poprzednim tygodniu midik codziennie gościł na nowej dla siebie linii.

A Na przełomie maja i czerwca do Warszawy dotarło pierwszych 10 z 51 sztuk krótkich Solarisów Urbinetto, które zakupiła firma Mobilis (7 było już 31.05., reszta w czerwcu). Dostaną numerację A-

3xx, stacjonując w zajezdni w Ursusie przy ul. Posąg 7 Panien. Co chyba najważniejsze, posiadają one duże przesuwne okna podobne do tych w Ikarusach (solarisy z MZA mają tylko małe uchylne okienka) i pasażerowie nie muszą się obawiać, że upieką się podczas letnich upałów. Jeszcze przed oficjalnym wprowadzeniem do ruchu, które nastąpiło 01.06., krótkie solniczki można było spotkać na trasach linii, jakie Mobilis będzie obsługiwał (na razie **107, 139 i 179**). Nowi kierowcy uczyli się tras.

A Jeśli już o nowych ajentach mowa, dotarła też pierwsza partia – 10 z 55 wyleasingowanych sztuk – 12-metrowych MAN-ów NL223, zakupionych przez firmę ITS A. Michalczewski z Radomia. Niestety, autobusy te posiadają „tradycyjne”, manowskie okna uchylne – w upalne dni temperatura może sięgnąć „zenitu”. Zajezdnia przewoźnika mieści się przy ul. Płochocińskiej na Żeraniu, a numeracja, jaką mu przydzielono, będzie zaczynała się od A-401. Od czerwca ITS rozpocznie obsługę m.in. linii **132, 147, 153, 161 i 302**. Czytelników zainteresowanych nowymi firmami-ajentami zapraszamy na strony „Przegubowca”: <http://www.przegubowiec.com>.

T Mimo wcześniejszych zapowiedzi, zmodernizowany wojski skład 2008+2009 dalej nie wyjechał na miasto z pasażerami. Pracownicy Instytutu Elektrotechniki wraz z elektronikami z T-3 i R-1 w dalszym ciągu próbują „zgrać” wagony. Próby przeciągają się w czasie, a wciąż powtarzają się różne problemy, m.in. z hamowaniem. Ponadto wagony są „za silne”. Trudno więc powiedzieć, kiedy ujrzymy je na mieście. Wierzymy jednak, że wozy z asynchronicznym układem elektrycznym będą kolejnymi udanymi egzemplarzami.

T W ostatnich dniach zajezdnia R-3 Mokotów pięć razy wystawiła wagony 116Na/1 na nietypowe dla tego rodzaju taboru linie. W dniu 16.05. u-boot hasał sobie na **2/35**. Cztery dni później taki sam wagon zaobserwowano na linii **16**. Za to 28.05. stszesnastka o numerze 3028 kursowała sobie na linii **33**. Trzy dni później ponownie na **16** zagościł nr 3019, za to 03.06. żółtego przeguba widziano na linii **35**.

T Wagonów 13N na linii **23** ciąg dalszy... 23.05. na **3/23** „poginał” sobie od rana składzik 796+797 w barwach zakładowych. Za to dnia 27.05. na brygadzie **4** teje linii zaobserwowano wagony 498+490, także w malowaniu miejskim.

T 28.05. i 29.05. na jedynej, **siódmej** żoliborskiej brygadzie linii **26** pojawił się ponownie skład 13N. Były to wagony 498+490 w barwach miejskich. Cała sytuacja spowodowana była tym, że akurat w tych dniach brygadę obsługiwał członek KMKM-u. Obstawiający ją normalnie skład 105Nm 1470+1469 pojawił się za to na linii **13**. Ale o tym szerzej w „Magazynie 95”.

T Zajezdnia R-2 Praga wyklepała już rozbitą w zderzeniu wóz-wóz wagon 105Na-1237. Ma on wstawiony nowy tył. Niestety, nie posiada on już doz sterowniczych. Podobnie bez gniazd tylnych jeździ już od jakiegoś czasu wóz 105Na-1257, przednich nie posiada z kolei 105Na-1280. Oba są również z zajezdni praskiej, bo jak na razie tylko ta wozownia likwiduje dozy w co bardziej rozbitych wagonach.

T Mamy pierwszą w tym roku rozsadę taborową. Z dniem 01.06. jedyne żoliborski wagon przegubowy (116Na/1-3030) został przeniesiony z zakładu R-4 do zakładu R-3 Mokotów. Co ciekawe, pomysł ten wyszedł z samej zajezdni żoliborskiej. W zamian zajezdnia ta nie dostanie żadnego innego

tramwaju. Pojawiły się przypuszczenia, że „wyświęcony” u-boot (poświęcono go przed oddaniem do eksploatacji) przeszedł na Mokotów za skasowany jakiś czas temu po wypadku wagon 105Nb-1382.

T W warsztatach T-3 kończy się remont poważnie rozbitej w wypadku technicznej berlinki nr 2407. Obecnie wagon ma już przyspawany i poszpachlowany nowy przód.

T Jeśli już o berlinkach mowa, informujemy, że remont drugiego historycznego wagonu typu K trwa. Po wyremontowaniu jakiś czas temu wozu nr 403 w warsztatach, trwają prace przy wagonie nr 445. W chwili obecnej poszycie wymieniono na razie tylko z przodu, trzeba jeszcze wymienić blachę po bokach. Pod koniec maja w warsztatowej hali oddzielnie stało jej podwozie, już z zamontowanymi hamulcami szynowymi i przetwornicą.

T Zajezdnia R-4 Żoliborz odstawiła ostatnio wagon 753” (były 503), czyli pierwszy wyprodukowany przez Konstal w 1959 r. prototyp wagonu 13N. Wagon ten doznał kilku różnych uszkodzeń oraz awarii. Dopóki nie pójdzie do remontu, raczej nie ma szans ponownie pojawić się w ruchu liniowym (na szczęście taki remont jest w tym roku planowany). W związku z tym na mieście pojawił się nowy skład 726+825 (dotychczas wagon 726 jeździł jako pierwszy właśnie z 753”).

T W dniu 29.05. w hali warsztatów T-3 stał sobie wieżowy wagon 13N-23. Z tego, co udało się nam dowiedzieć, wóz ten trafił tam po prostu na przegląd, ponieważ Zakład Urządzeń Elektrycznych T-1 nie posiada nawet kanału przeglądownego. Wagon nr 23 będzie przebywał w warsztatach około tygodnia. Warto dodać, że jako ostatnia trzynastka w Warszawie posiada dwa komplety – wszak jest dwukierunkowy – oryginalnych tylnych świateł trzynastkowych. KMKM już podjął starania o ich zachowanie w celach późniejszego przełożenia do jakichś wagonów historycznych.

T Wieści z zajezdni. Na Woli bulwa 2084 dalej czeka aż przybędą przednie osłony oraz szyba i w końcu będzie można je wymienić. Uporano się za to z rozbitymi 105N2k-2073 oraz 105Na-1080. Praga za to dalej „walczy” z rozwalonymi 105Na-1264, 105Nf-1436 oraz 116Na/1-3023. Wyklepano już za to 105Na-1237. Na Mokotowie nie ma nic poważnie rozbitego. Żoliborz natomiast wziął się za naprawę bardzo mocno uszkodzonego składu 13N 833+819.

Linie

■ Na wniosek oraz na koszt Przedsiębiorstwa Porty Lotnicze z dniem 15.05. zmieniono nazwę pętli i przystanków w rejonie lotniska z dotychczasowej – Lotnisko Okęcie, na Port Lotniczy im. F. Chopina. Niestety, nic nie ujmując wzniosłej idei upamiętnienia polskiego kompozytora, nowa nazwa wydaje się mało praktyczna – dosyć długa i trudna do zapamiętania.

A Po awarii wodociągowej przy ul. Arkuszowej w dniach 14–16.05. autobusy linii na co dzień kursujących tą ulicą jeździły objazdami. I tak:

- linia **110** – w obu kierunkach kursowała trasą objazdową wprowadzoną 12.05. tylko w kierunku pętli Cm. Północny-Brama Zachodnia (szczegóły: *Przystanek* nr 10 (35));

- linie **708** i **726** – odpowiednio w stronę Truskawka i Sierakowa skierowano od skrzyżowania Wólczyńska/Arkuszkowa ulicami: Wólczyńska – Estrady – Arkuszkową i dalej własnymi trasami, zaś w kierunku krańca Pl. Wilsona od skrzyżowania Arkuszkowa/Estrady ulicami: Estrady – Radiową – Powstańców Śląskich – Conrada – Wólczyńska i dalej bez zmian;

- linia **712** – w kierunku pętli Os. Górczewska jeździła od skrzyżowania Wólczyńska/Arkuszkowa ulicami: Wólczyńska – Estrady i dalej własną trasą, natomiast do pętli Huta od skrzyżowania Ekologiczna/Estrady ulicami: Estrady – Radiową – Powstańców Śląskich – Conrada – Wólczyńska – Nocznickiego i dalej stałą trasą.

Poprowadzenie objazdu **siedemsetek** w kierunku pl. Wilsona oraz Huty ulicami Bemowa i Chomiczówki, zamiast najkrótszym możliwym objazdem, prowadzącym ulicami Estrady i Wólczańską, a co za tym idzie – znaczne wydłużenie trasy i przelotów, wymusiły prace kanalizacyjne właśnie na ulicy Estrady. Mimo że autobusy pokonywały trasę objazdu bez przystanków, to i tak – w celu utrzymania obowiązujących rozkładów jazdy – konieczne było zwiększenie liczby obsługujących linie **708** i **726** brygad o cztery. Z tego powodu na **2/708** pojawił się przegub z zajezdni Woronicza.

A W nocy 15/16.05. przeniesiono kraniec linii nocnej **611** z Okęcia na Paluch. De facto była to zmiana rozkładowa. Do tej pory autobusy tej linii, jadąc od strony Dworca Centralnego, przejeżdżały przez Okęcie, a następnie poprzez Paluch powracały tamże, gdzie odbywał się 11-minutowy postój. Stąd już bez podjazdu na Paluch jechały w stronę Dworca Centralnego. Według nowego rozkładu postój, ale tylko 3-minutowy, ma miejsce na przystanku Paluch, a przystanki w zespole Okęcie stały się przelotowymi. W związku z powyższymi zmianami linia **611** ma teraz ponad 15-minutowy postój na węźle przesiadkowym przy Dworcu Centralnym.

A Podczas uroczystości ku czci św. Andrzeja Boboli przy Krzyżu Traugutta w rejonie skrzyżowania Zakroczyńska/Sanguski w dniu 17.05. w godzinach 16:15–17:15 zamknięto dla ruchu ulicę Zakroczyńską między ul. Konwiktorską a Wenedów. W tym czasie autobusy linii: **127**, **174**, **503** i **518** kursowały zmienionymi trasami.

A Przy okazji VIII Pikniku Lotniczego „Góraszka 2003” w dniach 17–18.05. w godzinach 8:30–20:00 uruchomiono przewozy wahadłowe autobusami oznakowanymi numerem **200** na trasie: (Warszawa) pl. Bankowy – Marszałkowska – rondo Dmowskiego – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Waryńskiego – rondo Jazdy Polskiej – al. Armii Ludowej – most Łazienkowski – aleja Stanów Zjednoczonych – rondo Wiatraczna – Grochowska – Płowiecka – Bronisława Czecha – Trakt Brzeski – Szosa Lubelska – (Majdan) szosa lubelska – (Góraszka) szosa lubelska – Wiązownia. Autobusy jeździły bez szczegółowego rozkładu jazdy, a o odjazdach z obu krańców decydował Nadzór Ruchu ZTM-u. W tym roku do obsługi **dwusetki** skierowano jedynie 15 brygad (rok wcześniej było ich 20) ze wszystkich siedmiu zajezdni należących do MZA; z czego po trzy wystawiły T-7 Woronicza (brygady: **01**, **04** i **08**) i T-13 Stalowa (**09**, **013** i **015**), po dwie T-5 Inflanka (**03** i **010**), T-6 Redutowa (**06** i **014**), T-9 Chełmska (**05** i **012**) i T-10 Ostrobramska (**02** i **011**) oraz jedną T-11 Kleszczowa (**07**). Tak się złożyło, że w tym roku na linii **200** kursowały same przeguby marki Ikarus, MAN i Jelcz. Warto zauważyć, że – jak co roku – szosa lubelska zakorkowała się (głównie w Góraszce). Część jezdni była odgródzona pachotkami i taśmami – w związku z tym doszło do dość absurdalnej sytuacji, że z 15 kursujących brygad, 13 było uwięzionych na odcinku Wiązowna – Zakręt, a na pozostałym odcinku trasy były zatłoczone do granic możliwości pozostałe dwie. Sytuację taką spowodowała po części pogoda, która trochę popsuła się popołudniu tak, że ludzie w po-

łochu zaczęli wracać do Warszawy. Można rzec: stanęło wtedy wszystko, bo kilkusetmetrowy odcinek Wiązowna – Góraszka autobusy pokonywały w... 75 minut! Dodajmy, że ten rok był ostatnim, kiedy linię **200** obsługiwały wszystkie zakłady MZA. Tajemnicze określenie „przewozy wahadłowe” użyte w stosunku do tej linii wynikało z obowiązującego prawa, a dokładniej ustawy o transporcie drogowym. Opłata za przejazd, niezależnie od liczby przejechanych przystanków, na całej długości trasy wynosiła odpowiednio: 2,40 zł (normalna) i 1,20 zł (ulgowa). Niestety, wszelkie bilety okresowe były nieważne.

A W związku z prowadzonymi pracami torowymi na ul. Grochowskiej w rejonie skrzyżowania z ul. Lubelską (o czym bardziej szczegółowo powyżej) od 16.05. od godziny 20:00 do 18.05 do końca kursowania autobusy linii **513** od skrzyżowania Sokoła/Zamoyskiego jeździły ulicami: Zamoyskiego – Sprzeczną – Marcinkowskiego – Targową – Kijowską do pętli Dw. Wschodni (Kijowska) – (powrót z Dw. Wschodniego Kijowską – Targową – Zamoyskiego – Sokolą i dalej bez zmian).

A Z powodu awarii gazowniczej na skrzyżowaniu Grenadierów/Spalinowa od 19.05. do 21.05. do godziny 16:00 autobusy linii **158** kursowały trasą objazdową: od skrzyżowania Spalinowa/Międzyborska ulicami: Międzyborską – Cyraneczki – Grenadierów i dalej bez zmian.

A Dnia 24.05. uległ zmianie rozkład linii **124**, a konkretnie zmienione zostały godziny odjazdów pierwszych i ostatnich kursów. Nie byłoby w tym nic szczególnego – w Warszawie bardzo często dochodzi do najróżniejszych zmian w rozkładach – jednak tym razem wynikają one ze zmiany obsługi tych kursów. W nowym rozkładzie wykonują je wyjeżdżające lub zjeżdżające brygady linii nocnej **611**. W ten sposób rozkład linii **124** w dzień świąteczny nie zawiera już wyłącznie kursów obsługiwanych taborem niskopodłogowym.

A Z powodu prac przy kolejnym etapie budowy wiaduktów nad rondem Zesłańców Syberyjskich w nocy 27/28.05., 28/29.05., 29/30.05., 30/31.05. i 31.05./1.06. w godzinach 0:30–4:30 nieprzejezdna była zachodnia jezdnia ww. ronda w relacji: aleja Prymasa Tysiąclecia – Bitwy Warszawskiej 1920 r. W czasie trwania prac autobusy linii **605**, jadące w kierunku pętli Ursus-Niedźwiadek, podążały od Dw. Zachodniego następującą trasą: Alejami Jerozolimskimi prosto Opaczewską – Mszczonowską – Alejami Jerozolimskimi – Bitwy Warszawskiej 1920 r. i dalej bez zmian. W przeciwnym kierunku trasa nie uległa zmianie.

A Z kolei nocami 28/29.05.–09/10.06. w godzinach 0:30–4:30 z tego samego powodu zamknięty jest dla ruchu wlot ul. Bitwy Warszawskiej 1920 roku na rondo Zesłańców Syberyjskich. W tym czasie autobusy linii **605**, jadące od strony krańca Ursus-Niedźwiadek w kierunku Dw. Centralnego i dalej Rembertowa, skierowano od skrzyżowania Bitwy Warszawskiej 1920 r./Szczęśliwicka ulicami: Szczęśliwicką – Grzymały-Sokołowskiego – Kopińską i dalej bez zmian.

A Z dniem 31.05. wydłużono godziny kursowania linii turystycznej **100**. Przez sezon jesienno-zimowy **setka** kończyła ostatni kurs o godzinie 16. Obecnie każda z dwóch brygad wykonuje dodatkowo po półtora kursu, co przekłada się na wydłużenie kursowania tej linii do godziny 19:30.

AT W ten sam weekend, tj. 17–18.05. można było zaobserwować na ulicach jeszcze jedną linię o numeracji **2xx**. W tym przypadku chodziło o

zastępczą linię autobusową **204**, uruchomioną za niekursujące tramwaje. Ale po kolei. Prowadzone prace torowe spowodowały, że od północy 17.05. do godziny 4 19.05. zawieszono ruch tramwajowy na ulicach Zamoyckiego (na odcinku od alei Zielenieckiej do ul. Lubelskiej) i Grochowskiej (od ul. Lubelskiej do ronda Wiatraczna). W tym czasie linie tramwajowe **3, 6, 8, 21 i 26** kursowały w obu kierunkach zmienionymi trasami:

- linie **3 i 6** – od ul. Targowej ulicami: Zamoyckiego – aleją Zieleniecką – rondem Waszyngtona – Waszyngtona – rondem Wiatraczna – Grochowską i dalej stałymi trasami;
- linia **8** – od ronda Waszyngtona ulicą Waszyngtona do pętli Wiatraczna;
- linie **21 i 26** – od ul. Targowej – ulicami: Zamoyckiego – aleją Zieleniecką – rondem Waszyngtona – Waszyngtona do pętli Wiatraczna.

Kursowanie linii **8 i 21** odbywało się według specjalnych, zaś pozostałych – według stałych rozkładów jazdy. Na czas trwania objazdu uruchomiono dodatkowe przystanki: Rondo Waszyngtona 51 i 52 (w alei Zielenieckiej, w pobliżu ronda Waszyngtona), które obowiązywały nie tylko dla linii tramwajowych o zmienionych trasach, ale również dla linii: **7, 12 i 25**. Pewną ciekawostką było na pewno pojawienie się w tych dniach wajchowego, który obsługiwał zwrótnicę w alei Zielenieckiej przed rondem Waszyngtona, dzięki czemu znacznie usprawniono przejazd tramwajów przez wspomniany odcinek (skręty w stronę Wiatracznej nie są normalnie używane w ruchu liniowym). Ponadto na pętli Wiatraczna w użyciu był – na co dzień także nieużywany – lewoskręt z toru prawego (kierunek Goławek) w stronę ul. Grochowskiej. W zastępstwie tramwajów na trasie Dw. Wschodni (Kijowska) – Kijowska – Targowa – Zamoyckiego – Grochowska – Wiatraczna (zawracanie na rondzie Wiatraczna) jeździły z maksymalną częstotliwością 9 minut autobusy wspomnianej wcześniej linii **204**. Obsługę zapewniały 4 krótkie wozy – po dwa z Inflanckiej i Chełmskiej, które zostały zaczerpnięte z wycieczek na liniach **171 i 519**. Ponadto przez dwa dni weekendu na linii **135** jeździły przeguby.

AT Już po raz trzeci w przeciągu kilku miesięcy w dniach 24–25.05. wyłączono ruch tramwajowy w ciągu ulic: Grójecka – aleja Krakowska (na odcinku od ul. Banacha do pętli Okęcie). W tym czasie tramwaje linii **7, 9, 15 i 25** kursowały jak przy poprzednich wstrzymaniach. **Siódemka i dziewiątka** skrócone były 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 obsługi wyjechało w sumie osiem brygad tramwajowych mniej. Oczywiście, w czasie wyłączenia ruchu tramwajowego na trasie: Pl. Narutowicza – Grójecka – aleja Krakowska – Okęcie pojawiły się autobusy linii zastępczej **202**, która kursowała z 6-minutową częstotliwością. Obsługę zapewniło osiem brygad (w tym dwa maratony) – trzy z zajezdni Redutowa (brygady: **2, M3 i M7**), po dwie z Inflanckiej (**1 i 5**) i Chełmskiej (**4 i 6**) oraz jedna z Kleszczowej (**8**). W sobotę, prawdopodobnie z braku odpowiednich tablic czółowych, wóz 2240 jeżdzący na **M7/202** posiadał w kasetach przedniej i tylnej tablice **Z**.

Magazyn 995

06.05. Późnym wieczorem zamknięto dla ruchu kołowego ruchliwą ulicę Modlińską. Objazdami przez Tarchomin od skrzyżowania Modliń-

ska/Światowida kursowały m.in. linie **126, 133 i 723**. Powodem całego zamieszania był... dzik, którego przez kilka godzin starała się złapać policja, straż miejska i inne służby. Niestety, na odstrzał nie wyrażono zgody, więc zwierza należało pojmać żywym. Udało się to dopiero przed godziną 23:00. Przystankowi szpiedzy wytropili, że prawdopodobnie podobna historia miała miejsce także dzień wcześniej...

06.05. O godzinie 22:15 na ul. Marszałkowskiej (przy Hożej, kierunek Żoliborz) doszło do śmiertelnego wypadku. Ścigający się ze sobą kierowcy dwóch samochodów stracili panowanie nad swoimi pojazdami, zderzyli ze sobą, po czym, tańcząc piruetu, z wielkim impetem wpadli na chodnik, taranując przy okazji słupki parkingowe oraz tramwajowy słup trakcyjny. Masywny słup na szczęście uderzenie wytrzymał. Jednak wraki aut zatarasowały wschodnią jezdnię Marszałkowskiej oraz część chodnika. W czasie oczekiwań na przybycie prokuratora zaszła konieczność kierowania autobusów po wypytowanym torowisku tramwajowym. Nad całą sytuacją pieczę trzymał Nadzór Ruchu.

14.05. Około godziny 10:40 zatarła się trzecia osł w praskim u-boocie nr 3012 linii **18** (brygada **4**). Wszystko stało się na ulicy Andersa między przystankami Metro Ratusz i Anielewiczka (kierunek Żoliborz). Zatrzymanie trwało prawie godzinę. Po wstawieniu zablokowanej osi na „pieska” uszkodzony wagon został zaciągnięty na R-2 przez tramwaj linii **18** (brygada **7**), wycofany przez NR od skrzyżowania Andersa/Stawki. Od pl. Zbawiciela tramwaje linii **4, 18, 35** kierowano na trasy objazdowe. Szkoda tylko, że nikt nie zdecydował się na kierowanie tramwajów objazdem przez „zakazany” skręt po dawnej trasie linii **4** na pl. Bankowemu (relacja Mokotów – Praga). Wtedy w zatrzymaniu stałoby tylko kilka składów, a reszta dość szybko wróciłaby mostem Gdańskim do swoich podstawowych tras. A tak sznur tramwajów ciągnął się aż do połowy Ogrodu Saskiego! Użyć można też było skrętów w relacji Mokotów – Wola. To także znacznie skróciłoby zatrzymanie oraz ułatwiło objazdy. Reasumując: w wagonie nr 3012 uszkodzeniu uległa przekładnia oraz 4. silnik, który przegrzany wymaga wymiany.

15.05. We wczesnych godzinach popołudniowych na pętli Potocka doszło do lekkiego starcia dwóch mokotowskich składów linii **4**. Puknęły się 13N 372+371 i 105Nb 1380+1379, a dokładniej jeden wybił drugiemu lusterkiem szybę.

16.05. O godzinie 17:23 na pl. Inwalidów rozległ się wielki huk. To nieroztropna niewiasta wjechała swoim BMW pod rozpędzony mokotowski skład 105Na 1122+1123 linii **15**. O ile wagon nabawił się tylko wgniecia furtuchów po lewej stronie, o tyle autko nadawało się na złom.

18.05. Wczesnym popołudniem na pl. Zawiszy doszło do niegroźnego „spotkania” dwóch tramwajów. Motorniczy wolskiej **20** (skład 105Na 1070+1071) jadącej w stronę Boernerowa, zagapił się i wymusił pierwszeństwo na praskim składzie 105Na 1198+1222 (linia **7**), który podążał na Okęcie. Tragedia była blisko, ale motorowi w ostatniej chwili zatrzymali swoje składy, które tylko się otarły, tracąc kierunkowskazy.

19.05. Na ul. Ostrobramskiej (przy przystanku Zamieniecka) około południa doszło do kolizji blachosmrodu z ostrobramskim ikarem nr 2509 hasającym sobie na linii **525**.

20.05. Tuż przed godziną 10 na skrzyżowaniu ulic

Broniewskiego i Wólczyńskiej doszło do niegroźnego zderzenia wóz-wóz. Starty się dwa żoliborskie składy – 105Na 1116+1117 linii **22** wjechał w tył 13N 678+687 linii **33**. Pośrednią przyczyną na szczęście niegroźnego zdarzenia byli robotnicy drogowi, którzy uszczelniali smołą przejazd przez torowisko na skrzyżowaniu Wólczyńska/Sokratesa. Hamujący skład stopiątek wpadł w poślizg i nie zdołał się zatrzymać przed jadącymi przed nim trzynastkami.

21.05. Około godziny 9 w samym centrum miasta, przy skrzyżowaniu Alei Jerozolimskich z Marszałkowską (kierunek Okęcie), zapaliła się szafka elektryczna w praskim składzie 105Na 1198+1222 linii **25** (brygada **11**). Na miejsce wezwano dwa wozy straży pożarnej, które zablokowały ruch tramwajowy w obu kierunkach na ponad pół godziny.

26.05. Słoneczko przygrzało, masa bitumiczna zalała szyny i na efekty nie trzeba było długo czekać. O godzinie 15:35 na zjeździe z mostu Śląsko-Dąbrowskiego (pod Szpitalem Praskim) w tył stojącego na światłach praskiego składu 105Na 1238+1237 linii **32** uderzył jadący w poślizgu wolski skład 105Na 1080+1084” linii **26**. Oba składy uległy uszkodzeniom i wymagały napraw w zajezdniach.

27.05. Około godziny 17 w drugim wagonie mokotowskiego składu 13N 360+216 zawału dostał starszy człowiek. Reanimacja trwała, a kolejna tramwaje dojeżdżały do zatrzymania. Cała sytuacja miała miejsce w alei Jana Pawła II na przystanku przy Dworcu Centralnym. Niestety, reanimacja nie powiodła się i skład razem ze zwłokami zjechał na rondo Zgrupowania AK Radosław, gdzie – żeby nie blokować dalszego ruchu – został skierowany na nieużywany liniowo skręt dawnej linii **42**. A samo zatrzymanie od miejsca zastąpienia i tak było ogromne – tramwaje stały bowiem aż do przystanku... Biblioteka Narodowa, który od Dworca Centralnego dzieli odległość czterech przystanków – sporo ponad kilometr! Tak więc do końca dnia rozkłady jazdy diabli wzięli. Zwłaszcza, że zablokowany został skręt tramwajów linii **19** przy ul. Nowowiejskiej.

27.05. Trzy minuty przed południem na placu Zawiszy mieliśmy powtórkę z rozrywki (patrz: informacja z dnia 18.05.). Wtedy to doszło do kolizji żoliborskiego składu 13N 751”+701 linii **29** z jadącym z przeciwka praskim składem 105Nf 1416+1415 linii **25**. Nikomu nic się nie stało, a uszkodzenia wagonów nie były poważne.

28.05. Warszawskie tramwaje mają chyba ostatnio pecha do gigantycznych zatrzymań. Tego dnia rano w Alejach Jerozolimskich (pod Dworcem Centralnym) utknął praski 116Na-3004. Niestety, wagon nie chciał drgnąć ani o milimetr, w związku z czym w godzinach porannego szczytu utworzyło się wieloletmetrowe zatrzymanie, sięgające aż do Mostu Poniatowskiego (długość ponad 3 przystanków).

28.05. Informowaliśmy już (patrz: dział „Tabor”), że żoliborski skład 105Nm 1470+1469 opuścił swoją stałą brygadę na linii **26**. Niestety, od razu też poważnie narozrabiał. Około godziny 7:20 na skrzyżowaniu ulic Radiowej i Powstańców Śląskich, jadąc jako linia **13**, potrafił 9-letniego chłopca, który wjechał rowerem na tory na czerwonym świetle. Dziecko znalazło się pod pierwszym wagonem i konieczna stała się szybka interwencja strażaków z pobliskiej jednostki ratowniczo-gaśniczej. Chłopca spod wagonu wydobyto i w stanie bardzo ciężkim przewieziono do szpitala.

28.05. O godzinie 22:35 przed światłami na

skrzyżowaniu Młynarska/Górczewska (kierunek Gocławek) zatrzymał się skład wolskich tyristorów 2072+2073 linii 24. Niestety, motorniczy jadącej za nim praskiej 116-ki nr 3023 linii 13 nie zdołał zatrzymać wozu i uderzył w tył wymienionego składu 105N2k. O ile wóz 2073 wyszedł ze zderzenia prawie bez szwanku, o tyle wagon 116Na/1-3023 jest mocno rozbity – uszkodzeniu uległ w nim przód, popękały atrapy oraz zbiły się szyby.

29.05. Około godziny 11:15 doszło do najpoważniejszego w ostatnich dniach zderzenia dwóch tramwajów. Na Kercelaku (skrzyżowanie Okopowej i alei Solidarności) zderzyły się bowiem jadący w stronę Huty Żoliborski 13N 833+819 linii 27 oraz podążający na Górczewską praski 105Nf 1436+1435 linii 26. Przyczyną wypadku było wymuszenie pierwszeństwa przez skręcający skład linii 27, który został uderzony w pierwszy wagon po prawej stronie w trzeciej drzwi (zostały one wyrwane). Siła zderzenia była tak wielka, że sunący siłą rozpędu skład 1436+1435 urwał w wagonie nr 833 praktycznie cały tył, po czym uderzył czołowo w wagon 819, który ma rozwalony dość poważnie przód oraz pokiereszowany cały prawy bok (nawet przy ostatnich drzwiach). O dziwo wagon 1436 wyszedł z wypadku najlepiej – ma uszkodzony przód z prawej strony. W wyniku zderzenia ranne zostały dwie osoby, które przewieziono do szpitala. Zatrzymanie we wszystkich czterech kierunkach trwało niecałe pół godziny.

29.05. W godzinach 13:40–14:00 wystąpił brak napięcia w sieci trakcyjnej w alei Niepodległości. W zatrzymaniu w obu kierunkach utknęło wiele składów (w stronę Mokotowa stały od przystanku Biblioteka Narodowa, w stronę Żoliborza od Pola Mokotowskiego). Prawdopodobną przyczyną była awaria transformatora, bo zanik napięcia nastąpił także w trakcji na ul. Puławskiej oraz w wielu domach na Dolnym Mokotowie.

Rozmaitości

A 20.05. urzędnicy Zarządu Transportu Miejskiego, Biura Komunikacji, samorządu Ursusa oraz wspólnoty mieszkaniowej wybrali się na wizję lokalną niskopodłogowym autobusem do położonego w granicach administracyjnych gminy Ursus osiedla Jeruzolimskie. Celem wycieczki było sprawdzenie, czy ulicą Regulską mógłby kursować autobus komunikacji miejskiej, pomimo niewielkiej szerokości tejże. Warto wspomnieć, że brakuje na niej pętli, gdzie pojazdy mogłyby zawracać. Oficjeli spotkał pech: autobus złała gumę i na nowe koło czekano spory kawał czasu. Autobus w końcu dosiadał celu, a mimo tego nie podjęto żadnych wiążących decyzji.

A 01.06. po 55 latach zajezdnia Inflancka przeszła do historii. Busy z tego zakładu zostały rozdysponowane po innych. Wiadomo już, że nie będzie żadnych przenumerowań taboru (nawet autobusów niskopodłogowych). Nieoficjalnie mówi się, że kilkuhektarowy teren zajezdni miasto chce sprzedać za około 100 milionów złotych. Niestety, ewentualnego inwestora spotka raczej niemiła niespodzianka. Teren zajezdni naszpikowany jest bunkrami oraz wszelakimi korytarzami, prowadzącymi zarówno w stronę Wisły do pobliskiej Cytadeli, jak i w drugą stronę do Fortów Bemowskich. Warto zauważyć, że staraniem KMKM-u wydano 100 sztuk okolicznościowych czarnych koszulek ze stosownymi napisami oraz konturem ikarusa nr 5254, które mogli nabyć zarówno kierowcy z R-5 jak i miłośnicy. Koszulki te (po 20 zł za sztukę) rozeszły się jak świeże bułeczki. W dodatku sporo kierowców jeź-

dziło w nich, prowadząc swoje pojazdy podczas ostatnich dwóch dni funkcjonowania Inflanckiej (nie byli za to karani przez NR). Dodatkowo członkowie KMKM-u przygotowali i nakleili w kilkunastu autobusach stosowne kartki informujące o likwidacji zajezdni. Wywołały one dość spore poruszenie wśród pasażerów. Do pierwszych dni czerwca ostało się tylko kilka – w busach nr 5555, 5757 i 3516. Sama zajezdnia (już bez autobusów) będzie funkcjonowała jeszcze około miesiąca – usuwane będzie zaplecze techniczne, wszystkie pozostałe części trafią do innych zakładów. W celu uzyskania większej ilości informacji na temat ostatnich dni tej najstarszej warszawskiej zajezdni autobusowej, odsyłamy na strony internetowe „Przegubowca”: <http://www.przegubowiec.com/>.

M W ostatnich dniach przy wszystkich wyjściach ze stacji metra pojawiły się wielkoformatowe podświetlane plansze reklamowe. Nad każdą z nich znajduje się charakterystyczne logo metra. Ze względu na swoją mnogość, nośniki te zapewne będą cieszyły się sporym zainteresowaniem reklamodawców.

M W trzecim tygodniu maja na rondzie Daszyńskiego wykonano kilka z planowanych 225 próbnych odwiertów w tym rejonie. Geolodzy mają sprawdzić, co czeka w tym miejscu budowniczych drugiej linii metra. Odwierty dokonywane do głębokości 30 metrów mają im w tym dopomóc.

M 26.05. minęła piąta rocznica otwarcia dla ruchu pasażerskiego odcinka A-11 Politechnika – A-13 Centrum. Nowa stacja Centrum została wybudowana z dwoma peronami bocznymi oraz rozbudowanymi galeriami i poziomem antresoli. Do dzisiaj zachowały się nalepki: »kierunek zwiedzania od galerii handlowej«. Na razie jest to jedyna stacja z peronami bocznymi. Po przedłużeniu linii do Młocin dołączą do niej stacje na północ od Marymontu. W chwili jej oddania przebudowano system torów rozjazdowych na stacji A-11 Politechnika, by umożliwić płynną obsługę toru nr 2 w kierunku Kabat (wcześniej tor ten nie był wykorzystywany w planowym ruchu pociągów metra). Jednocześnie z oddaniem do użytku stacji Centrum budowa stacji A-12 Plac Konstytucji stała się jeszcze mniej prawdopodobna z powodu niemożności zachowania ciągłości ruchu pasażerskiego. I, jak wiemy, w końcu stacja ta nie powstała.

M W dniu 29.05. Metro Warszawskie poinformowało o wyniku postępowania przetargowego na budowę systemu automatycznego ograniczenia prędkości typu SOP-2 wraz z urządzeniami zabezpieczenia ruchu pociągów metra prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego. Cena najtańszej oferty wyniosła łącznie z VAT 2578413,53 zł. Podpisano umowę z firmą Zakłady Automatyki Kombud SA z Radomia.

T Po awaryjnej pętli tramwajowej przy ul. Odrowąża nie pozostał już żaden ślad. W ostatnich dniach maja torowcy usunęli dwie krzyżownice, dwie zwrotnice (wjazdową i zjazdową) oraz resztki torów byłej pętli. W chwili obecnej funkcjonuje w Warszawie równo 30 pętli tramwajowych (liniowych i awaryjnych).

T Po słynnym już na całą Polskę wybruku wolskich motorowych, dyrekcja TW postanowiła ostro wziąć się za kwestie spożywania alkoholu na stanowisku pracy. Przeprowadzane są wrywkowe kontrole trzeźwości pracowników, zarówno motorowych, jak i torowców czy pracowników zaplecza technicznego. Do zwolnienia dyscyplinarnego za-

kwalfikuje się już nawet pracownik, który podczas takowej kontroli będzie się znajdował „pod wpływem” na terenie zakładu TW, choć nie koniecznie musi być w tym czasie w pracy (np. gdy przyjdzie po wypłatę).

T W cieniu dobrze nagłośnionej imprezy związanej z 95. rocznicą uruchomienia stołecznych tramwajów elektrycznych i 40. rocznicy otwarcia zajezdni R-4 Żoliborz, dzień później odbyła się dużo skromniejsza, ale równie miła impreza. Na niedzielę 18.05. w godzinach 10:00–15:00 mazowiecki Okręg Polskiego Związku Niewidomych zaplanował tramwajadę pod hasłem „Poznajmy się!”. Na samym początku organizatorów spotkało niemiłe zaskoczenie: z zajezdni zniknął wagon (N1-607), który dzień wcześniej został przygotowany do imprezy. Jak się później okazało, „naszą” eNkę wykorzystywano jako naukę jazdy. Wyjechaliśmy więc drugą – nr 674. Dlaczego „podkradziono” nam nasz wagon, dowiedzieliśmy się już za pierwszym zakrętem, kiedy to tramwaj stanął i już nie chciał ruszyć z miejsca. Po dobrych 10 minutach grzebania w szafce z elektryką udało się w końcu ruszyć i potem wagon nie sprawiał już większych problemów. Do pętli Plac Narutowicza dojechaliśmy z drobnym opóźnieniem i dalej trasą dawnej linii 31 (Pl. Narutowicza – Filtrowa – Krzywickiego – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – Mickiewicza – pl. Wilsona – Słowackiego – Potocka) woziliśmy bezpłatnie warszawiaków, rozdając im cukierki i ulotki. Na drugim kółku dosiadł się śpiewający stare warszawskie piosenki zespół Żar (2 akordeony, gitara, bandżolka i harmonijka). Potem nastąpiła zmiana motorniczego, a zespół opuścił wagon. Zrobiliśmy jeszcze dwa kółeczka (na ostatnim odbył się dłuższy fotostop na ślepym żeberku na pętli Potocka) i zjechaliśmy do zajezdni. Impreza była bardzo udana, a frekwencja dopisała, mimo słabego nagłośnienia akcji w mediach. Cieszy też fakt, że dyrekcja Tramwajów Warszawskich jest coraz bardziej przychylna tego typu imprezom. Z jednej strony organizacje pozarządowe mają szansę zaprezentować się warszawiakom, z drugiej Tramwaje Warszawskie umacniają swój pozytywny wizerunek. Dodamy, że współorganizatorem przejazdu był KMKM, który zapewnił społecznie obsługę i motorniczych.

T Na ul. Grójeckiej między pl. Narutowicza a ul. Bitwy Warszawskiej rozpoczęła się wymiana słupów sieci trakcyjnej. Na wspomnianym odcinku wprowadzono ograniczenie prędkości do 20 km/h. Stojące tam słupy kratowe i przrzedziawiałe słupy rurowe, pamiętające jeszcze siemensowkie wysięgniki łukowe (na Grójeckiej były one bardzo długo, do lat 90.), zostaną zamienione na nowe (grubsze) słupy rurowe. Są już przygotowane fundamenty. Między pl. Narutowicza a ul. Wawelską jest ich 8, między Wawelską a kinem Ochota 6, zaś między kinem Ochota a Bitwą Warszawską kolejne 8. Wszystkie doły oznaczono fluorescencyjną farbą. Wymiana ma najprawdopodobniej związek z planowaną w okresie wakacji przebudową torowiska, ponieważ jest ono – jak na warunki warszawskie – bardzo zniszczone.

T W połowie maja do kart drogowych dołączono motorowym informację, że od... 01.05. (!) do 30.09. mają otwierać drzwi pasażerom automatycznie. Tak więc na lato TW odstąpiły od systemu guzikowego. Optymistycznie nastrajające jest natomiast stwierdzenie, że we wrześniu, podczas nadejścia pierwszych chłódów, system programatorów wróci do

użycia i pasażerowie sami będą mogli zdecydować, czy chcą się wietrzyć, czy nie.

T W dniu 24.05. kursował po Warszawie eurotramwaj. Był to udekorowany w plakaty i flagi Unii Europejskiej historyczny wagon N₃-674. Unijny tramwaj kursował z Wiatracznej ulicami Grochowska – Targową – Ratuszową – Jagiellońską – mostem Gdańskim – Międzyparkową – Andersa – Marszałkowską – pl. Konstytucji – Marszałkowską – pl. Zbawiciela – Nowowiejską – Krzywickiego – Filtrówą – pl. Narutowicza – Grójecką – Alejami Jerozolimskimi – mostem Poniatowskiego – Waszyngtona do pętli zlokalizowanej na Wiatracznej. Można w nim było spotkać m.in. posłów SLD Ryszarda Kalisza i Katarzynę Marię Piekarską, Mazowieckiego Kuratora Oświaty Ryszarda Raczynskiego oraz lokalnych samorządowców i policjantów.

T W dniach 27.05. i 28.05. panowała słoneczna pogoda i w związku z tym zaczęła się topić – jak co roku zresztą – masa bitumiczna na torowisku tramwajowym na moście Śląsko-Dąbrowskim. Żeby zapobiec stłuczkom, Tramwaje Warszawskie wysłały „w bój” techniczną berlinkę nr 2215, która polewała torowisko wodą. Miało to schłodzić masę i przy okazji zmyć w miarę możliwości śliską maź z szyn. Berlinka kursowała co około godzinę w każdą stronę, zawracając po praskiej stronie na pętli Czyszowa, natomiast w Warszawie lewobrzeżnej w zajezdni wolskiej. Generalnie działania te przyniosły dość połowiczny efekt, szerzej o tym w „Magazynie 995”.

T Tramwajowe kursy nauki jazdy trwają. Na mieście widoczne są praktycznie wszystkie składy szkoleniowe, może z wyjątkiem częściowo zdekompletowanego wolskiego 105N2k 2012+2013. Obecnie odstawiony jest także praski 105Na 1228+1227, którego instruktorzy „odpisali” za szarpanie, a zaplecze techniczne zdecydowało o jego chwilowym wycofaniu z ruchu.

T Ostatnimi czasy TW przestały montować w wagonach przechodzących NG „gołębniki” (wyłączniki szybkie). Mimo to pojawiły się głosy, że takowe powrócą – ostatnio przetarg na nie (typ WST-3) wygrał Instytut Elektrotechniki. Dodatkowo IE ma dostarczyć także urządzenia przeciwpoślizgowe. Za to firma Wolan wygrała przetarg na dostarczenie aparatury elektrycznej na sumę około 1,8 mln zł.

T Dnia 29.05. Tramwaje Warszawskie poinformowały o wyniku prowadzonego w trybie z wolnej ręki postępowania na dostawę części zamiennych do wagonów tramwajowych. Podpisano umowę z firmą Elin EBG Traciron GmbH z Wiednia.

T W dniu 29.05. gościli w Warszawie miłośnicy komunikacji z Niemiec, Holandii, Szwajcarii, Wielkiej Brytanii i innych krajów zachodniej Europy. Wycieczkę rozpoczęli koło godziny 8 przy Dworcu Centralnym, gdzie wsiadli do wolskiej bulwy 2092+2093 powozonej przez samego prezesa KMKM-u. Pojechali nią na Pragę, gdzie zwiedzili także zajezdnię R-2. Oprawdzał po niej sam kierownik, Wojciech Jarosz. Potem grupa udała się na zwiedzanie zajezdni wolskiej, przy okazji o mały włos nie trafiając na zderzenie dwóch tramwajów na Kercelaku (patrz „Magazyn 995”, informacja z dnia 29.05.). Do R-1 podstawiono też dwa historyczne wagony – Lw-541 oraz N₃-674, którymi goście ruszyli na dalsze zwiedzanie miasta. Obfitująca w fotohalę trasa wiodła ulicami Wolską – Skierniewicką – Prosta – rondem ONZ – aleją Jana Pawła II – rondem Zgrupowania AK Radosław – Stomińskiego – mostem Gdańskim – rondem Starzyńskiego – Jagiellońską do pętli ZOO, gdzie wykonano pamią-

kowe zdjęcia. Uczestnicy wycieczki mogli też nabyć czerwone kasowniki z rączką oraz specjalne koszulki pożegnalne zajezdni R-5 Inflancka. Stamtąd ulicami Ratuszową – Targową – pl. Wileńskim – Targową – aleją Zieleniecką – mostem Poniatowskiego i Alejami Jerozolimskimi zabytkowe tramwaje udały się na rondo Dmowskiego, gdzie goście wysiedli, a pocziwie staruszkę udały się na zasłużony odpoczynek do mokotowskiej zajezdni.

T Z niekłamną przyjemnością informujemy, że Muzeum Historyczne Warszawy wzbogaciło się pod koniec maja o trzy relikty tramwajowe. Dzięki jednemu z pracowników trafily tam dwie przedwojenne rozety oraz jeden równie wiekowy ozdobny tłumik. Owe przedmioty zostały zdemontowane podczas remontów fasad kamienic przy ulicach Nowowiejskiej 28 i Filtrów 65. Pierwszym z nich jest żeliwna rozeta, do której kiedyś podczipione był linki nośne. Montowane były w latach 1908–1939 (czyli od początku elektryfikacji). Do dziś, wedle spisu jednego z redaktorów „Przystanku”, zachowało się ich na stołecznych kamienicach około 180 sztuk. Drugim eksponatem jest także rozeta, tyle że dużo rzadsza, ponieważ ten typ montowano tylko przez krótki okres w drugiej połowie lat 30. Rozeta ta ma formę stylizowanego kwiatu i zachowało się ich mniej niż 5 sztuk w całym mieście. Trzecią pamiątką jest urządzenie zwane fachowo tłumikiem – jest to dość skomplikowany mechanizm odciążowy składający się z ozdobnej tarczy, ruchomego bębna oraz wkręconych weń uchwyty. Tłumik taki mógł jednocześnie podtrzymywać aż trzy liny nośne – przy okazji regulował także napięcie sieci trakcyjnej. Do dziś w stolicy zachowało się ich, wedle spisu, równo 20 sztuk. KMKM wespół z Muzeum Historycznym Warszawy podejmie starania o uratowanie jeszcze innych tramwajowych relikwów, takich jak tramwajowa lira czy ozdobne zwieńczenia kratownicowych słupów tramwajowych.

Z pamiątnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
1052+1087	barwy zakł.	Sunsilk	-
1216+1217	Club Nokia	Nokia	-
1240+1239	Ehinacea Ratiopharm	7UP	-
1372+1371	Club Nokia	Nokia	-
1384+1385	Club Nokia	Nokia	-

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
autobusy			
5416	280.37B	14.05.	NB
6305	260.73A	20.05.	NC
6385	260.73A	27.05.	NC
tramwaje			
1027	105Na	02.06.	NG II
1054	105Na	02.06.	NG II

Oskar Burda, Robert Człapiński, Przemysław Figura, Tomasz Igielski, Artur Jasik, Tomasz Kaczmarek, Michał Kiembrowski, Hubert Kleban, Rafał Lamch, Krzysztof Lipnik, Mariusz Mazek, mkm101, Sławomir Moczulski, Marcin Radwański, Robert Sokółowski, Marcin Paweł Stawicki, Kajetan Tłokowski, Witold Urbanowicz, Villard, Adam Waluszko, Michał Wolański, Paweł Zadrozny, ztm.news

Wrocław

Linie

A 24.05. zmianie uległy trasy zastępczych linii autobusowych **706, 711 i 734** – zamiast, jak do tej pory, kończyć bieg na pl. Słowiańskim, jadą dalej przez Słowiańską do pl. Powstańców Wielkopolskich, po czym dojeżdżają do przystanku końcowego usytuowanego na ul. Ołbińskiej koło zajezdni 3. Powrót Ołbińską do Słowiańskiej i dalej analogicznie. Przyczyną zmiany jest zamknięcie dla ruchu pl. Słowiańskiego w związku z kolejnym etapem remontu ul. Jedności Narodowej.

T W dniach 23.05. do 08.06. oraz 23.06. do 01.07. w godzinach nocnych wyłączony dla ruchu jest przejazd przez Piasek. Przyczyną jest montaż, a następnie demontaż sceny dla plenerowego przedstawienia „Giocondy”. Objazdami kursują tramwaje linii **32 i 34**:

- w kierunku Sępólna przez Grodzką – Most Uniwersytecki – Drobnera;
- w kierunku Parku Południowego i Oporowa przez Drobnera – Most Uniwersytecki – Grodzką – Nowy Świat – Kazimierza Wielkiego – Oławską – Traugutta – pl. Społeczny (tu nawrót) – Kujawską – Traugutta – Oławską i od pl. Dominikańskiego stałą trasą.

Z pamiątnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
2300+2301	barwy zakł.	DAS – Ergo	-
2512"+2511"	Korona	Korona	odnowa

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 WSPÓŁPRACOWNICY:

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, Krzysztof Łączak, Wojciech Lemański, Mariusz Mazek, Bartosz Mazur, mkm101, Magdalena Murawska, Michał Musiał, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Paweł Paruch, Marcin Pejski, Marcin Polom, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschiok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Rafał Tarnawski, Valeri Tikhonov, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki, Paweł Więcek, Michał Wolański, 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.