

# PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik  
miłośników komunikacji

nr 12 (37)

17 czerwca 2003 r.

[www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst](http://www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst)

ISSN 1730-6388

GOP

## Czerwcowe cięcia w GOP-ie

W tym miesiącu w loterii ograniczeń wylosowane zostały następujące numerki... – tak można by zacząć przegląd zmian rozkładów jazdy na liniach KZK GOP. Od połowy maja rozpoczęła się akcja kolejnych już ograniczeń komunikacji wprowadzanych przez KZK GOP. Tradycyjnym wytłumaczeniem jest niedostateczna wysokość dotacji z sejmiku wojewódzkiego.

Pierwszy etap „optymalizacji” został wprowadzony w życie 15 maja 2003 r. Pierwotnie terminem wdrożenia ograniczeń miał być 11 maja, lecz zostało to przesunięte. Majowe zmiany dotknęły tramwaje we wschodniej części regionu – wprowadzono nowe rozkłady jazdy dla linii **15, 21, 22/32, 23, 24, 25, 26, 27 i 28**. Kursowanie linii **35** (Miłowice – Zagórze) zawieszono całkowicie, zlikwidowane zostały ostatecznie pociągi nocne **PN-201, PN-202, PN-203, PN-204 i PN-205** (przypomnijmy, że **PN-204** był wówczas jednym kursującym, pozostałe wycofano z tras już w kwietniu).

Na liniach **22/32 i 26** zmiany miały charakter korekt godzin odjazdów. Z liniami **15 i 21** pożegnały się składy 2x105N – obecnie kursują wyłącznie wagony pojedyncze. Na linii **15** wiązało się to ze zwiększeniem częstotliwości kursowania z 20- do 14-minutowej, natomiast na linii **21** częstotliwość pozostała bez zmian i nadal jest 20-minutowa. Na linię **15** wyjeżdża w dni robocze 8 pociągów, wszystkie uruchamiane przez ZKT-5 Katowice. W soboty do godzin popołudniowych linia również kursuje co 14 minut, natomiast w niedziele i święta kursuje co 28 minut i wówczas obsługiwana jest przez 5 pociągów (z czego tylko przez około 2 godziny przez wszystkie pięć na raz). Linia **21** obsługiwana jest codziennie przez 7 pociągów uruchamianych przez ZKT-1 Będzin. Linia **23** stała się „tramwajowym PKS-em” – częstotliwość kursowania została obniżona do około 56-minutowej (!) – wcześniej tramwaj kursował co około 28 minut. Wyjeżdżają na nią dwie solówki z ZKT-5. Trasa linii **24** wydłużona została od Pętli Będzińskiej na Pogoni do pętli przy Kopalni Paryż w Dąbrowie Górniczej – ma to rzekomo zrekompensować niewygodę pasażerów związane z solówkami na linii **21**. Częstotliwość kursowania pozostała bez zmian – nadal wynosi 20 minut w dni robocze i soboty do południa oraz 40 minut w soboty po południu, a także w niedziele i święta. Linię obsługuje obecnie 6 pociągów (w niedziele i święta kursują pociągi nie-

parzyste) z ZKT-1. Na linii **25** wyciętych zostało kilka kursów porannych i wieczornych (częstotliwość kursowania w tych godzinach spada wówczas do 60-minutowej) – na linię nadal wyjeżdżą codziennie trzy pojedyncze stopiątki z zajezdni Będzin. Linia **27** oczekiwała się jednolitego rozkładu jazdy na wszystkie dni tygodnia – roboczy od świątecznego różni się tylko podmianami wagonów w godzinach popołudniowych z 2x105N na 1x105N. Kursuje 8 pociągów, z czego w dni robocze jest to jedyne 8 składów 2x105N uruchamianych przez zakład w Będzinie. Kursowanie linii **28** zostało również ograniczone – tramwaje nie dojeżdżają już do Huty Katowice, lecz kończą jazdę na pętli Gołonóg Podstacja. Na trasę wyjeżdżają w dni robocze i soboty 4 pociągi (1x105N), dwa z nich jednak w dni robocze w międzyczasyce zjeżdżają do zajezdni. Zawieszenie kursowania pociągów nocnych znalazło swój finał we wstawieniu kilku kursów wczesnoporannych i późnowieczornych do rozkładów jazdy linii **21, 22/32 i 27**.

Już dwa tygodnie później, od 1 czerwca, w rozkładach jazdy linii **24, 27 i 28** wprowadzono korekty. Na linii **24** ograniczono częstotliwość kursowania w niedziele i święta do godziny 14 – tramwaje pojawiają się na przystankach co 60 minut. Ilość pociągów obsługujących tę linię w niedziele wzrosła jednak na papierze. Rano na trasie są dwa pociągi, po 13 dwa z nich zjeżdżają, 11 minut po zjeździe jednego z nich wyjeżdża kolejny. Sensu takiej podmiany solówki na solówkę trudno się doszukiwać. Na linii **27** również pojawiła się swoista ciekawostka. Dotychczas pierwsze kursy (po 4 z zajezdni Będzin) wykonywane były w normalnym takcie 20-minutowym. Od 1 czerwca zostały poprzesuswane tak, że odstępy między nimi wynoszą po około 18 minut. Skutkuje to wprowadzeniem 3-minutowego postoju pociągu **271** na mijance Zawodzie Pole, gdyż kurs koliduje z kursem pociągu **2717** jadącego z Kazimierza już w normalnym takcie 20-minutowym. Co ciekawe, w dni wolne wprowadzony został osobny rozkład, różniący się od roboczego brakiem dwóch kursów porannych. Jednym z tych wyłączonych kursów jest właśnie ten kurs, powodujący dodatkowy postój. Sam postój jednak oczywiście pozostał...

1 czerwca 2003 r. to dzień wprowadzenia zmian rozkładów jazdy 35 linii autobusowych. Najważniejsze zmiany to: zastąpienie linii **653** (Katowice Dworzec PKP – Piotrowice – Mikołów Dworzec PKP) linią **611**, kursującą na skróconej trasie Katowice Dworzec PKP – Piotrowice Pętla, wraz ze zmniejszeniem częstotliwości kursowania z 20 do 30 minut (w dni wolne z około 40- na 60-minutową); oraz zastąpienie linii **888** (Katowice Korfantego – Murcki – Tychy Roweckiego) linią **672**, kursującą na skróconej

trasie Katowice Korfantego – Murcki Rynek. Z numerem **888** nadal oglądać będzie można autobus wykonujący kursy z Piasków i centrum Katowic do przystanku Katowice Wita Stwosza. Do kompletu z linią **672** kursować będzie linia **673** – zmianie ulegnie jej trasa w centrum Katowic: w kierunku Murcek od dworca PKP autobusy pojadą alejami Korfantego i Roździeńskiego, a nie, jak dotychczas, ulicami Warszawską i 1 Maja. Łączna częstotliwość kursowania linii **672 i 673** wynosić będzie 10 minut w dni robocze, 20 minut w soboty i 30 minut w niedziele i święta. Linię **611** obsługiwać będzie PKM Katowice dwoma autobusami (w dni wolne jednym), natomiast linię **672** – firma pana Jerzego Sebdzy z Czeladzi (4 autobusy w dni robocze, 2 autobusy w soboty i 1 w dni wolne). Wszystko to są oczywiście autobusy krótkie. Przy okazji uruchomienia linii **611** zmienia się również trasa linii **138/238** – zamiast do pętli w Piotrowicach autobusy pojadą pod Górnośląskie Centrum Medyczne w Ochojcu. Na linii przyspieszonej **810** (Katowice – Mikołów) uruchomiono obsługę przystanku Zarzeczce Droga do Kochłowic w zamian za usuniętą stamtąd linię **653**.

Zmiany tras dotkną również trzy inne linie. Autobusy linii **70** od przystanku Załęże Dwór pojadą teraz ulicami Bocheńskiego, Kochłownicą i Witosa przez Załęską Haldę i Osiedle Witosa, a jazdę zakończą na przystanku Osiedle Witosa Kossutha lub Obroki Elkop, w zależności od kursu. Linia **72** w dotychczasowych kursach do przystanku Giszowice Kościół została przedłużona o jeden przystanek – do pętli Giszowice Kola.

Niestety, po 1 czerwca na ulicach przestały pojawiać się autobusy linii **108, 141, 802 i 812**. Ograniczenia dotknęły również komunikacji nocnej – autobusy nocne **N/1, N/27, N/35, N/47, N/52 i N/82** znikły z krajobrazu sieci komunikacyjnej. W zamian za te oraz wcześniej (w kwietniu) zawieszono autobusy nocne PKM Sosnowiec uruchomione zostają trzy linie o numerach **902, 903 i 904**, które będą kursować tylko w nocy. Każda z nich obsługiwana jest jednym autobusem. Trasy tych linii są następujące:

**902:** Zagórze Zajezdnia – Sosnowiec – Kazimierz – Niwka Tuwima CPN;

**903:** Gołonóg Zajezdnia – Łeknice – Mydlice Pętla oraz Mydlice Pętla – Gołonóg – Ząbkowice – Strzemieszyce – Gołonóg Zajezdnia

**904:** Będzin Zajezdnia – Łagisza – Wojkowice – Rogoźnik – Grodziec – Czeladź – Będzin Zajezdnia.

To jednak nie koniec czerwcowych zmian. Na liniach **16, 18, 24/99, 34, 84, 91, 299 i 622** zawieszono kursowanie po jednym z wozów w niedziele i święta. Skutkuje to oczywiście drastycznym zmniejszeniem

częstotliwości oraz sporą nieregularnością kursowania. Na liniach **106, 260, 723 i 811** wyłączone zostały niektóre kursy. Na linii **722** dla odmiany uruchomiono jeden dodatkowy kurs wieczorem we wszystkie dni

tygodnia.

Zmiany objęły również linie **115, 130, 177, 193, 615 i 632**, na których dokonano koordynacji odjazdów na wspólnym odcinku trasy. Kilka dni wcześ-

niej, 27 maja 2003 r., zlikwidowany został przystanek Czekanów Dworzec PKP n/ż na trasie linii **112**.

**Jakub Jackiewicz**

## Poznań

### Uruchomienie zajezdni A1 Warszawska (stan na maj 2003 r.)

linia	dni robocze			soboty		święta	
	cało-dzienne	szczyt ranny	szczyt popoł.	rano	popoł.	rano	popoł.
51	6	2	2	4	6	4	5
52	3	-	-	2	2	2	2
53	1	-	-	-	-	-	-
54	2	1	1	1	1	1	1
55	2	-	-	1	1	1	1
57	1	3	2	2	2	2	2
58	3	-	-	2	2	2	2
60	3	2	1	3	3	2	2
62	1	-	1	2	2	2	2
63	4	1	1	3	4	3	3
65	1	1	1	1	1	1	1
66	2	-	-	1	1	1	1
67	4	1	1	3	3	2	2
70	3	2	2	4	4	3	3
71	7	-	-	5	7	5	5
72	3	1	1	-	-	-	-
73	2	-	-	2	2	2	2
74	7	1	2	5	7	5	5
81	3	1	1	2	3	2	2
83	3	1	2	3	3	3	3
84	4	-	-	3	3	3	3
85	6	2	2	4	6	5	5
87	3	-	-	2	2	2	2
88	1	-	-	1	1	1	1
89	1	-	-	1	1	1	1
90	6	1	2	4	6	4	4
92	1	-	-	1	1	-	1
94	1	-	-	1	1	1	1

96	1	1	1	1	1	1	1
98	2	-	-	1	1	1	1
99	1	-	-	1	1	1	1
A	3	1	1	3	3	3	3
T	3	1	1	3	3	3	3

Uwaga: autobusy kursujące po godzinie 11:00 wykazywane są w uruchomieniu popołudniowym.

#### Uruchomienie na liniach dodatkowych zajezdni A1

linia	dni robocze			soboty		święta	
	cało-dzienne	szczyt ranny	szczyt popoł.	rano	popoł.	rano	popoł.
Tesco 1/2	2	-	-	1	1	1	1
Panorama	1	-	1	1	2	1	1

#### Rezerwy czynne uruchamiane przez wydział A1

miejsce postoju	dni robocze	soboty/święta
Dworzec Główny PKP		1
os. Batorego		1
Rataje Dworzec		1
Śródka Dworzec		1
os. Sobieskiego		1

#### Rezerwy techniczne uruchamiane przez wydział A1

miejsce postoju	dni robocze	soboty/święta
Staroleka Dworzec (Książęca)		1
Rataje Dworzec		1

opracował Bartosz Kaj  
na podstawie materiałów MPK Poznań

## Warszawa

### Parada w 95. rocznicę tramwaju elektrycznego

W tym roku minęła 95. rocznica uruchomienia tramwaju elektrycznego w Warszawie. Dokładnie 26 marca 1908 roku uroczystie zapoczątkowano kursowanie pierwszej linii oznaczonej numerem **3**, której trasa wiodła z placu Krasińskich ulicami Miodową, Krakowskim Przedmieściem, Królewską i Marszałkowską do placu Unii Lubelskiej.

Główne obchody rocznicowe ze względu na niezbyt sprzyjającą aurę zostały przeniesione na 17 maja. Tego dnia Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej we współpracy z Tramwajami Warszawskimi zorganizował Wielką Paradę Tramwajów. Na miejsce jej rozpoczęcia tradycyjnie wybrano pętlę awaryjną na placu Starynkiewicza. Tam oczom licznym zgromadzonych osób, w tym Zarządu, Rady Nadzorczej i pracowników TW, dyrekcji ZTM-u, miłośników z różnych stron kraju oraz warszawiaków, parę minut przed godziną 10:00 ukazały się kolejne wagony biorące udział w paradzie. Były to w kolejności przyjazdów: A-43 z roku 1907; Lw-541 z roku 1925; K-403 z roku 1940; N-607 z roku 1949; skład 4N<sub>1</sub>+4ND<sub>1</sub>; 838+1811 – odpowiednio z lat 1957 i 1961; 13N-795 z roku 1969; skład 105N2k/2000 2082+2083 z roku 2001; oraz 116Na/1-3030 z roku 2000. Już podczas wjeżdżania tramwajów na pętlę do-

szło do stłuczki dwóch peugeotów – kierowca jednego z nich tak zapatrzył się na stare wagony, że nie zauważył, iż auto przed nim zostało zatrzymane przez pracownika Nadzoru Ruchu. Na szczęście nikomu nic się nie stało.

Po kilkuminutowym postoju na pętli wszystkie wagony ruszyły w asyście trzech radiowozów NR, zabezpieczających potem płynność przejazdu na kolejnych skrzyżowaniach (dwa były z TW i jeden z ZTM-u), na uroczystą paradę ulicami Warszawy. Trasa przejazdu prowadziła Alejami Jerolimskimi, przez plac Zawiszy i ulicę Grójecką do placu Narutowicza, a dalej Filtrową, Krzywickiego, Nowowiejską, przez plac Zbawiciela, Marszałkowską, plac Bankowy, Andersa, Stawki, aleją Jana Pawła II, Broniewskiego, Wólczyńską, Nocznickiego i Pstrowskiego do zajezdni R-4 Żoliborz, gdzie parada dotarła około godziny 11:40. Wcześniej na trasie przejazdu rzesze miłośników i fotoreporterów robiły zdjęcia jadących zabytków (niezaplanowany fotostop odbył się na ul. Nowowiejskiej podczas klinowania zwrotnicy przy alei Niepodległości; za to planowy postój wyznaczono na ul. Andersa przed Pałacem Mostowskich).

Po objechaniu największej w Polsce zajezdni tramwajowej wagony zostały odpowiednio ustawione przez pracowników do ekspozycji. Część stanęła w specjalnie przygotowanej i odmalowanej hali, na co dzień służącej jako remontówka, natomiast najstarsze zabytki zostały ustawione przed halą. Warto zauważyć, że kie-

rownictwo R-4 przygotowało się porządnie do dnia otwartego, bo oprócz wysprężanego solidnie terenu, nawet trawa była równiutko przystrzyżona. Po obszarze zajezdni kręciło się także sporo ochroniarzy pilnujących, by nikt nie chodził tam, gdzie nie powinien i tym samym nic złego sobie nie zrobił. Na terenie tej najmłodszej zajezdni tramwajowej w Warszawie aż do godziny 16 można było zapoznać się z bliska ze specyfiką funkcjonowania Zakładu Eksploatacji Tramwajów.

Okazją do zorganizowania dnia otwartego na terenie R-4 stała się przypadająca 30 czerwca 40. rocznica oddania do użytku właśnie tej zajezdni, początkowo noszącej nazwę Pólnoc. Na terenie zakładu można było obejrzeć z bliska tabor historyczny biorący udział w paradzie. Ponadto w prezentacji statycznej pokazane były wagony: C-257 z roku 1925, przyholowany przez mokotowski wagon transportowy 13N-2412"; techniczna, ale już historyczna! berlinka numer 2400, specjalnie odmalowana kremowo-czerwono na tę okazję; transportowy 13N z R-4 (4-53); także żoliborski skład zmodernizowanych trzynastek 821+818 – tzw. „żaba”; bulwy 2082+2083; jedyna żoliborska stoszesnastka numer 3030 oraz specjalnie podstawiony skład 13N 804+809. Oczywiście, każdy mógł zasiąść w kabinie wybranego tramwaju i przez chwilę poczuć się jak motomiczy, przełączając wszelakie przyciski. Dodatkowo można było schodzić do kanałów rewizyjnych pod wagony oraz wchodzić na balkoniki do obsługi pantogra-

fów (głównie przy 3030). Do podziwiania był także stojący na kółkach tramwajowych samochodów wieżowy Iveco Montraks 3PS, ustawiony przez pracowników na torze prowadzącym do solami, w której na czas zwiedzania schowano historyczny wagon wieżowy W-2001 z 1928 r. Niestety, jego katastrofalny stan techniczny nie pozwolił na zaprezentowanie go szerszej publiczności.

W trakcie trwania dnia otwartego, po perswazjach członków KMKM-u na zarządzie TW, do zajezdni dojechał także ekspozycyjny wagon 102Na-42.

Zwiedzający mogli obejrzeć każdy zakamarek zajezdni, m.in. halę przegladów i ogromny plac postojowy, na którym stały w ilości znacznej tak charakterystyczne dla tego zakładu „parówki”. Pracownicy zajezdni bardzo chętnie odpowiadali na najróżniejsze pytania odnośnie obsługi technicznej tramwajów, jak i samego zakładu. Bardzo pomocna okazała się przygotowana w jednej z hal wystawa elementów wyposażenia tramwajów, w tym wózków od wozów generacji 105N (był to „stary” wózek od jednego z wagonów zmodernizowanego już składu 2008+2009), przekładników rozruchu, maszyn napędów drzwiowych, systemu łączności satelitarnej Tadiran (SNRT), „stacyjek” tramwajowych Mesit czy systemu kasowników. Całość uzupełniały plansze z fotografiami przygotowane przez członków KMKM (i zarazem współpracowników „Przystanku”) prezentujące 95-letnią historię tramwajów elektrycznych w Warszawie i 40-letnią samą zajezdni R-4 oraz specjalne stoisko, na którym można było nabyć po bardzo preferencyjnych cenach gadzety firmowe TW (m.in. monografię TW, koszulkę, proporczyki, breloczki, różne znaczki, a nawet okolicznościowy medal) oraz zimne napoje (czynny był także zajezdniowy bufet, gdzie można było zjeść smaczny posiłek). KMKM uruchomił obok swoje stoisko, na którym sprzedawane były wycyfane już z eksploatacji kasowniki dziurkujące: srebrne „dziurkaczki” były po 15 zł, natomiast czerwone – „jednoręcy bandyci” z rączką – po 30 zł. Do każdego kasownika dodawano także po cztery bolce.

Tuż po godzinie 16 wagony zabytkowe prezentowane na terenie R-4 różnymi trasami (dokładnie było ich pięć, w tym trzy przez Pragę) udały się do macierzystego zakładu R-3 Mokotów. Tylko zielony przegub przenocował na R-4 z powodu braku przeszkolonego motorniczego, który mógłby odstawić go na R-3.

W czasie trwania dnia otwartego na trasie Potocka – Marymoncka – Pstrowskiego – Zajezdnia R-4 Żoliborz z 15-minutową częstotliwością kursowała specjalna dowozowa linia 95, obsługiwana wagonami N<sub>3</sub>-674, 13N-795 i składem „bulw” 2120+2121.

Krzysztof Lipnik, Tomasz Kaczmarek

## Zagłębie

### Zagłębie – strajk, czyli sparaliżowane miasta

Podczas zwołanej w dniu 2 czerwca 2003 r. specjalnej sesji śląskiego Sejmiku Wojewódzkiego, poświęconej kryzysowi górnośląskiej komunikacji miejskiej, dwukrotnie ogłaszano przerwę, a za trzecim razem sesja została przerwana. Fakt ten stał się bezpośrednią przyczyną ogłoszenia w dniu następnym 24-godzinnego strajku ostrzegawczego komunikacji miejskiej. Decyzja taka została podjęta późnym wieczorem, co tylko spotęgowało efekt paraliżu komunikacyjnego, który miał miejsce następnego dnia. Przyczyną protestów jest brak funduszy na finansowanie komunikacji miejskiej w GOP-ie oraz wynikające z tego kolejne ograniczenia, które znacznie pogarszają sytuację fi-

nansową przewoźników.

3 czerwca 2003 r. od godziny 4 rano na trasy linii kursujących na zlecenie KZK GOP nie wyjechały żadne tramwaje oraz autobusy Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Katowicach i Sosnowcu. Do protestu przyłączyło się w ciągu dnia Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Tychach, nie obsługując kursujących na zlecenie MZK Tychy w godzinach 8–12 linii na trasie Tychy – Katowice.

Pomimo sukcesywnie dokonywanych ograniczeń, komunikacja tramwajowa nadal odgrywa ważną rolę w układzie komunikacyjnym miast Zagłębia Dąbrowskiego, zaś większość linii autobusowych obsługiwana jest przez sosnowiecki PKM. Nieliczne linie autobusowe należą do innych przewoźników (głównie PKS-u Będzin, PUP-u Czeladź, Meteora Jaworzno). Prywatna komunikacja autobusowa ogranicza się do tras: Huta Katowice (Gołonóg) – Zagórze – Sosnowiec – Katowice, Huta Katowice (Gołonóg) – Zagórze – Mysłowice, Zagórze – Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza – Ujejsce. Stąd też łatwo można wyobrazić sobie skutki decyzji o strajku, czyli po prostu komunikacyjny paraliż. Ze wszystkich miast objętych strajkiem właśnie w Zagłębiu sytuacja była najgorsza.

O strajku większość pasażerów dowiedziała się od zatrzymujących się specjalnie w tym celu na przystankach kierowców bądź też od innych pasażerów bezskutecznie oczekujących na przystankach. Nieliczne linie obsługiwane przez innych przewoźników kursowały napełnione do granic możliwości. Sytuację starali się ratować przewoźnicy prywatni swoimi autobusami i minibusami oraz taksówkarze. Pomocą służyli również posiadacze prywatnych samochodów osobowych, podwożąc oczekujących pasażerów. Na ulice zagłębiowskich miast wyjechały chyba wszystkie prywatne autobusy i minibusy, które tylko były w stanie to uczynić. Nie przestrzegano żadnych norm dotyczących ilości pasażerów – do pojazdu wsiadało tyle osób, ile tylko było w stanie się zmieścić. Stan techniczny środków lokomocji, szczególnie kursujących po terenie miasta Będzin, pozostawiał wiele do życzenia. Na ulicach zaobserwować można było zwiększony ruch pojazdów samochodowych, gdzieś tam tworzyły się niewielkie zatory.

Nieznaczna poprawa sytuacji nastąpiła dopiero po porannym szczycie przewozowym. Podpisano szybko porozumienie o honorowaniu biletów okresowych w pociągach na trasach kolejowych pomiędzy stacjami: Ruda Chebzie, Katowice Podlesie, Oświęcim, Jaworzno Szczakowa, Łazy, Chorzów Miasto. Jednakże efekt tego porozumienia był praktycznie żaden, gdyż pasażerowie nie byli o takich możliwościach informowani, stąd też wielu z nich kupiło na przejazd pociągiem bilet jednorazowy. Przewoźnicy prywatni również zwiększyli swoją ofertę – „wyczuwając pieniądze” samorzutnie pojawiali się na różnych trasach i stanowili konkurencję dla zorganizowanej przez KZK GOP w formie szczątkowej komunikacji zastępczej.

Komunikację zastępczą w Zagłębiu stanowiły:

- dodatkowo uruchomione linie autobusowe **926** w relacji Będzin Szpital Wojewódzki – Bór Pętla (zadebiutował na niej autobus przegubowy) i **S-2** w relacji Katowice Dworzec PKP – Sosnowiec Urząd Miejski obsługiwane przez Meteor Jaworzno. Ciekawostką jest fakt, iż linie te kursują tylko w dni wolne od pracy, ponadto linia **S-2** zatrzymywała się na wszystkich przystankach;
- dodatkowe wozy pojawiające się na liniach przyspieszonych nr **813** (Syberka Kościół – Katowice P. Skargi) i **814** (Gołonóg Dworzec PKP – Katowice P. Skargi) obsługiwanych przez PUP Czeladź. Linia **813** kursowała również w międzyszczytce, a pomimo

wyraźnych przesłanek decyzji takiej nie podjęto dla linii **900** (Sosnowiec Dworzec PKP – Czeladź Rynek);

- zastępcza komunikacja zapewniona z inicjatywy miasta Czeladź na liniach **11** (Czeladź Pętla – Piotrowice Pętla) i **911** (Czeladź Pętla – Katowice P. Skargi). Obsługę tę na czas strajku zapewnił również PUP Czeladź.

Komunikację zastępczą w pozostałych regionach objętych strajkiem stanowiły:

- dodatkowe kursy w międzyszczytce realizowane na liniach autobusowych **6** (Gliwice Sportowa – Katowice P. Skargi) – obsługiwana przez PKM Gliwice, **51** (Osiedle Tysiąclecia Pętla – Ligota Domy Akademickie) – obsługiwana przez Usługi Przewozowe H. Polak Chorzów, **219** (w skróconej relacji Mysłowice Towarowa – Brzezinka Pętla) – obsługiwana przez Transgór Mysłowice, **672** (Katowice Aleja Korfante-go – Murcki Rynek) – obsługiwana przez PUP Czeladź, **820** (Katowice Stawowa – Tarnowskie Góry Dworzec PKP) – obsługiwana przez PKM Bytom SA i **912** (Katowice Dworzec PKP – Ligota Domy Akademickie) – obsługiwana przez PKM Tychy;
- dodatkowe wozy na liniach **46** (Katowice Dworzec PKP – Ligota Osiedle Zadole) – obsługiwana przez Meteor Jaworzno, **663** (Siemianowice Powstańców Pętla – Chorzów Batory Osiedle) – obsługiwana przez PUP Czeladź, **820** (w skróconej relacji Katowice Stawowa – Bytom Dworzec PKP) – obsługiwana przez PKM Bytom SA. Ponadto część autobusów linii **820** zatrzymywała się na wszystkich przystankach, również w okolicy przystanków tramwajowych;
- zastępcza komunikacja na liniach autobusowych **48** (Katowice Dworzec PKP – Chorzów Rynek) i **177** (Dąbrowka Mała Grzegorzka – Halemba Pętla) na czas strajku obsługiwanych przez PUP H. Zagolda Ruda Śląska oraz na linii **674** (Osiedle Tysiąclecia Pętla – Giszowice Kościół – Osiedle Tysiąclecia Pętla) na czas strajku obsługiwanej przez Transkom Piekary Śląskie;
- nie powiodło się uruchomienie komunikacji zastępczej na liniach autobusowych **149** (Katowice Dworzec PKP – Chelmski Mały Pętla) i **689** (Katowice Dworzec PKP – Wesola Kopalnia II), na które miały wyjechać autobusy PKM Tychy;
- na następujących liniach tramwajowych: **T-4** – PKM Gliwice; **T-16** – Express-Bus Żory (obsługiwana minibusem) oraz **T-40** – Transkom Piekary Śląskie.

W większości przypadków przewoźnicy, nie chcąc powodować nowych konfliktów, nie godzili się na obsługę innych linii, niż te, które są przez nich codziennie obsługiwane. Wygląda również na to, że część przewoźników udzieliła poparcia protestującym, nie obsługując żadnej komunikacji zastępczej.

Zjawiskiem rzadko oglądanym były całkowicie puste dworce komunikacji miejskiej. Tak prezentowały się tego dnia dworce w Sosnowcu przy Urzędzie Miejskim i Będzinie przy ulicy Kościuszki. Sporadycznie pojawiał się tam jakiś autobus lub minibus i to wszystko. Pasażerów też było bardzo niewiele... Za to zupełnie inaczej wyglądały najważniejsze przystanki (np. Sosnowiec Dworzec PKP czy też Będzin Stadion). Charakterystycznym widokiem, szczególnie w godzinach szczytu, był tłum ludzi oczekujących na cokolwiek, co zawiezie ich w kierunku miejska zamieszkania, bądź też starających się za wszelką cenę wsiąść do zatłoczonego pojazdu. Jedno jest pewne: ze strajku zadowoleni byli przewoźnicy prywatni i taksówkarze. To był dla nich dobry dzień...

Wobec takiej sytuacji trzy dni później, 6 czerwca 2003 r., „Trybuna Śląska” nie oszczędziła słów krytyki Przewodniczącemu KZK GOP, pisząc o nim: „Jerzy

Śmiałek udowodnił, że nie ma zielonego pojęcia, co się wokół niego dzieje. Jeszcze w poniedziałek Śmiałek śmiało przekonywał, że nie wierzy w strajk komunikacji aglomeracji katowickiej (...). Strajk ten ukazał niemożność KZK GOP wobec zaistniałych wydarzeń, a rozmiar protestu i sprawność jego zorganizowania zupełnie przeszły nawet najśmielsze oczekiwania organizatora. Podjęte przez KZK GOP działania dotyczące organizacji komunikacji zastępczej miały charakter dosyć spontaniczny, a przede wszystkim mocno spóźniony. Tym razem nie było burzliwych i pełnych gróźb wypowiedzi skierowanych przeciwko strajkującym przewoźnikom. Inna rzecz, że w tym konflikcie KZK GOP nie był traktowany przez przewoźników jako strona.

By rozwiązać konflikt Prezydium Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego spotkało się z przedstawicielami protestujących transportowców. Podjęta została decyzja o zwołaniu w dniu 12 czerwca 2003 r. Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego dotyczącej problemów przyszłości i finansowania komunikacji w regionie. Po tych ustaleniach protestujący zdecydowali się zakończyć strajk ostrzegawczy w komunikacji. W oficjalnym komunikacie podano, iż „w trakcie obrad zdecydowano, że 12 czerwca zostanie zwołane posiedzenie Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego poświęcone wyłącznie sytuacji w transporcie w naszym regionie. Obecni na nim będą prezydenci miast, marszałek województwa śląskiego oraz przedstawiciel ministerstwa skarbu w randze co najmniej wiceministra. Strony wypracują wówczas propozycje rozwiązań dla komunikacji, które omówione będą na najbliższej sesji sejmiku województwa śląskiego.” Po tych ustaleniach protestujący zawiesili planowany na 24 godziny strajk ostrzegawczy. Pierwsze na trasie wyjechały autobusy PKM-u Katowice (po godzinie 16), następnie tramwaje, a na zakończenie (dopiero po 18) autobusy PKM-u Sosnowiec.

Zwołana w dniu 12 czerwca 2003 r. Wojewódzka Komisja Dialogu Społecznego podjęła decyzję o powołaniu zespołu ekspertów, którego zadaniem będzie znalezienie pieniędzy dla finansowania komunikacji miejskiej w konurbacji gómośląskiej. Zespół tworzyć będą przedstawiciele samorządu i związków zawodowych, a pierwsze wyniki pracy zespołu poznamy za dwa tygodnie. Nie oznacza to jednak końca groźby protestów, które są uzależnione od prac komisji. Wygląda na to, że pod względem wydarzeń komunikacyjnych region gómośląski czeka nie żaden okres stagnacji, zwany potocznie „sezonem ogórkowym”, a prawdziwie gorące lato...

Andrzej Soczówka

## Statystyka

### Skierniewicki MZK w liczbach

U progu zmian rozkładów jazdy autobusów miejskich MZK w Skierniewicach czas, by podsumować obecnie obowiązujący system w specjalnie przygotowanym zestawieniu. Opracowano je na podstawie rozkładu jazdy z 25 listopada 2002 roku, który z niewielkimi zmianami ważny był do niedawna. W poniższym opracowaniu przyjęto zasadę uwzględniania w pierwszej kolejności tras i kursów podstawowych, a dopiero na drugim miejscu tras i kursów wariantowych, zjazdowych, ale tylko tych uwzględnionych w rozkładzie.

Trzeba pamiętać, że Skierniewice są 49-tysięcznym byłym miastem wojewódzkim i nie można patrzeć na tamtejszą komunikację przez pryzmat wielkich miast. Komunikację w małych miastach należy traktować oddzielnie. Tak jak w Skierniewicach, rozkłady jazdy

zmieniane są w nich często co roku – mogą uwzględnić wtedy zmiany planów w szkołach i umożliwić wygodny dowóz uczniów na zajęcia. Na wielu forach i grupach dyskusyjnych spotykamy się z głosami zdziwienia komunikacją miejską Skierniewic. To jednakże głównie opinie miłośników z dużych miastach. Powinno się pamiętać, że każdy przypadek komunikacji trzeba traktować indywidualnie, oddzielnie. Jak wiadomo, wszelkie zakłady komunikacyjne rządzą się swoimi zasadami... Mam nadzieję, że ten spis choć w niewielkim stopniu przybliży problem skierniewickiej komunikacji, w szczególności zaś osobom, które nie miały okazji jeździć tamtejszymi autobusami. Ciekawy będzie tym bardziej, że w internecie nie ma żadnych stron poświęconych MZK Skierniewice:

- w MZK Sp. z o.o. zatrudnionych jest 57 osób, w tym 32 kierowców;
- MZK dysponuje 29 autobusami (w tym 21 autobusów marki Jelcz, 2 kapeny, 4 volkswageny i 2 turystyczne, niewykorzystywane w ruchu liniowym);
- ilość stałych linii autobusowych: 7 (linie: **1, 3, 5, 6, 7, 8, 10**);
- największej przystanków posiada linia **5** na podstawowej trasie Dąbrowice – Kolbego (28 przystanków, w przeciwnym kierunku 27) oraz linia **8** na trasie wariantowej Maków – Przemysłowa;
- najmniej przystanków na trasie odwiedza linia **6**, kursując od Amandy do Armii Krajowej (13 przystanków, w przeciwnym kierunku o 1 więcej). Najmniej przystanków w całej historii MZK miała linia **S1**, później **9**, kursująca do 25 listopada 2002 r.;
- najkrótszy czas przejazdu całej trasy, nie uwzględniając kursów zjazdowych, ma linia **6** na podstawowej trasie Armii Krajowej – Amanda;
- najdłuższą linią pod względem czasu przejazdu jest **piątka** – przejechanie trasy według rozkładu w obu kierunkach zajmuje jej 45 minut. Przy uwzględnieniu tras wariantowych najdłuższy czas przejazdu ma linia **8** na wariantowej trasie Przemysłowa – Maków; wynosi on 50 minut, w przeciwną stronę 48 minut;
- najczęściej kursującymi liniami w dni robocze pod względem ilości wykonanych kursów na dobę są linie **6** (20 kursów) i **5** (17 kursów);
- najczęściej kursującą linią w dni świąteczne pod względem ilości wykonanych kursów na dobę jest linia **6** (12 kursów);
- najwięcej kursów w ciągu jednej godziny (według rozkładowych godzin odjazdów z pętli) przypada na godzinę 6, kiedy to z pętli łącznie odjeżdża 17 autobusów oraz na godzinę 5 i 7, kiedy to odjeżdża po 14 autobusów. Natomiast po godzinach 14:00 oraz 15:00 przypada po 12 autobusów. W ciągu godziny najwięcej autobusów na jednej linii odjeżdża o godzinie 7 na linii **6** (4 kursy);
- najwcześniejszy kurs w dzień roboczy wyrusza o godzinie 4:50 z pętli Przemysłowa na linii **7** i równocześnie z pętli Sierakowice na linii **3**;
- najwcześniejszy kurs w dzień świąteczny rozpoczyna się o godzinie 6:45 z pętli Kolbego na linii **10** na skróconej trasie do Placu Jana Pawła II;
- najpóźniejszy kurs liniowy w dzień roboczy rozpoczyna się o godzinie 22:40 z pętli Ludwików na linii **7** na trasie zjazdowej do przystanku Czerwona;
- najpóźniejszy kurs w dzień świąteczny odjeżdża o godzinie 21:20 z pętli Dąbrowice na linii **5**;
- największej przystanków poza miastem na podstawowej trasie ma linia **3** (6 przystanków w obu kierunkach), a na wariantowym przebiegu do Makowa linia **8** (7 przystanków w obie strony);
- najmniej przystanków poza miastem ma linia **7** (tylko pętla Ludwików);
- w rozkładach jazdy stosuje się pięć oznaczeń: »F«

dla kursów tylko w dni robocze, »A« gdy autobus nie kursuje w niedziele i święta, »T« dla kursów tylko w dni targowe (czwartek, sobota) i »O« dla wariantowego przebiegu linii **7**. W praktyce na przystankach stosowanych jest więcej oznaczeń, by odróżnić wszystkie kursy wariantowe (takiej potrzeby nie ma dla rozkładu na wszystkie przystanki).

Witold Urbanowicz

## Z półki bibliofila

### Bibliofil w Moskwie

W tegoroczny majowy weekend miałem okazję odwiedzić rosyjską stolicę, między innymi z myślą o poszukiwaniu i nabyciu zarówno wydawnictw kartograficznych, jak i książkowych związanych z komunikacją miejską. Na wstępie potrzebne jest jednak wyjaśnienie. Jeśli ktoś po Moskwie spodziewałby się standardów, chociażby czeskich, mocno się rozczaruje. Sklepy modelarskie czy specjalistyczne księgarnie właściwie nie istnieją, wydawnictw poświęconych komunikacji też jest jak na lekarstwo. Nawet działające w mieście muzeum metra nie spełni oczekiwań, jakich można by się było spodziewać, odwiedzwszy chociażby podobne placówki w Pradze czy Budapeszcie. O poszukiwanych i tak chętnie kupowanych pocztówkach z motywami komunikacyjnymi możemy jedynie pomarzyć. Nie znaczy to jednak, że w tym prawie 10-milionowym mieście miłośnik nie znajdzie nic ciekawego, czego dowodem niech będzie niniejszy artykuł. Zapraszam więc czytelników „Przystanku” do odbycia podróży po bibliofilskiej Moskwie.

#### Księgarnie

Jest ich sporo, najwięcej w okolicach Placu Czerwonego i Łubianki, jednak poza różnymi wersjami planu Moskwy, często folderowymi, nie oferują nic specjalnego. Dla kolekcjonerów map i planów miast polecie można właściwie trzy.

Pierwszą z nich jest Dom Książki przy ul. Nowy Arbat 8 (dojazd: stacja metra Biblioteka im. Lenina, dalej dwa przystanki trolejbusem **2** lub **6**, lub stacja metra Arbatskaja na linii Filewskiej i dalej pieszo wzdłuż ul. Nowy Arbat). Przewodniki podają, że jest to największa księgarnia w mieście. Istotnie, jest bardzo duża. Dział kartograficzny jest dość rozbudowany, znajdziemy tu nie tylko plany miast rosyjskich, ale też i spory wybór miast ukraińskich i białoruskich. Są też plany miast europejskich, głównie z wydawnictwa Geocenter. Z wydawnictw o komunikacji miejskiej znalazłem tylko jedną pozycję traktującą o parametrach technicznych pociągów metra rodzimej produkcji, pt. „Elektropojezda metropolitena”.

Drugim z wartych polecenia salonów księgarskich jest Dom Książki przy ul. Polanka 26 (księgarnia znajduje się tuż przy stacji metra Polanka). Tu również znajdziemy spory wybór map i planów miast, niestety tylko rosyjskich. Wydawnictwem godnym polecenia, które można nabyć w tej księgarni, jest Atlas Kolejowy Rosji, uwzględniający również państwa byłej WNP. Z książkowych wydawnictw o transporcie miejskim nie znalazłem tam nic.

Ostatnim jest Księgarnia Globus (dojazd: stacja metra Kuzniecki Most). Jak można by się było domyślić po nazwie, jest to specjalistyczna księgarnia kartograficzno-turystyczna. O jej ofercie nie mogę jednak nic napisać, gdyż gdy dane mi ją było odwiedzić, była zamknięta z powodu święta (2 maja w Rosji też jest dniem wolnym od pracy, handel funkcjonuje w ograniczonym wymiarze).

Można by się pokusić do odwiedzenia jeszcze jednej

księgami kartograficznej, mianowicie firmowej księgar- ni Centralnego Eksperymentalnego Wojskowego Wy- dawnictwa Kartograficznego, która mieści się przy ul. Polanka 9 (dojazd: stacja metra Polanka, potem pieszo wzdłuż ulicy Polanka w kierunku północnym). Odnale- żenie tej placówki graniczy jednak z cudem, gdyż brakuje jakiegokolwiek szyldu informującego o siedzibie firmy. Gdy jednak już odnajdziemy pożądaną posesję, w środku będziemy narażeni na drobiazgową wypyty- wanie się personelu o cel naszej wizyty, po czym do sklepu będziemy odprowadzeni „pod eskortą”. A ofer- ta? Jak można by sądzić po profilu wydawnictwa, w sklepie znajdziemy spory wybór map sztabowych różnych rejonów Rosji. Z planów miast polecam wyda- nie atlasu Moskwy, który zrobiony jest jak należy: porządna grafika, zaznaczone budynki i przystanki ko- munikacji miejskiej. Atlas ten możemy spotkać właści- wie w większości moskiewskich księgarń, jednak tam jest on zdecydowanie najtańszy (50 rubli; w innych księgarniach cena waha się między 80 a 90 rubli; dla ułatwienia podaję, że 1 zł to 8 rubli). Niestety, na tym kończy się oferta tego wydawnictwa, jeśli chodzi o pla- ny miast.

Na koniec chciałbym przestrzec przed jedną rzeczą. W metrze dość często pojawiają się reklamy pewnego domu książki. Jak głosi jej treść, jest to największy su- permarket księgarski w Moskwie (mieści się na ul. Tverskiej przy stacji metra o tej samej nazwie). Istot- nie, sklep jest spory, ale map tam jak na lekarstwo.

#### Plany miast

Na przestrzeni lat grafika planów rosyjskich mocno się zmieniła, czego dowodem jest wspomniany już atlas Moskwy. Nie mniej jednak zaznaczona komu- nikacja miejska wciąż należy do rzadkości. W planach miast wciąż istnieje rozgraniczenie na „turistczeskije schiemy”, których jest zdecydowanie więcej i dla miłoś- nika nie mają specjalnej wartości, i „schiemy gorod- skogo transporta”, które są w mniejszości i które będą przedmiotem zainteresowania. Oczywiście, jest kilka wersji komunikacyjnego planu Moskwy, jakoś ich jest zbliżona i właściwie każdy z nich można polecić. Z in- nych rosyjskich miast znajdziemy również i Sankt Pe- tersburg, mnie się ponadto udało nabyć komunikacyjne plany Nowosybirsk i Niżnego Nowgorodu. Osobną grupę stanowią plany miast obwodu moskiewskiego (goroda moskowskiej oblasti), a z nich na uwagę zasłu- guje plan Nogirńska, z racji na występującą w tym mie- ście linie tramwajową.

#### Pocztówki

Jak już wcześniej wspominałem, współczesnych pocztówek z motywami komunikacyjnymi czy kolejowy- mi wzorem z Czech, Niemiec czy Węgier na próżno tu szukać. Na bazarach i pchlich targach, których w Moskwie nie brakuje, możemy jednak znaleźć poczt- ówki obiegowe, zarówno przed- jak i powojenne. Przewodniki polecają bazar na Izmajłowie (dojazd: sta- cja metra Izmajłowskaja, dalej pieszo za tłumem ludzi), podając, że jest to największy i najbardziej znany mo- skiewski pchli targ. W rzeczywistości jest to opinia

mocno przereklamowana, gdyż wśród sprzedających na bazarze dominują handlarze rosyjskimi pamiątkami. Nie należy się jednak tym faktem zrażać, przy odrobi- nie szczęścia wśród tej cepeliady można znaleźć i cie- kawę pocztówkę.

#### Muzeum Metra

Na osobne omówienie zasługuje wspomniane już wcześniej muzeum metra. Mieści się ono na stacji me- tra Sportivnaja – trzeba wyjść z peronu, w holu przejść przez posterunek milicji i schodami udać się na trzecie piętro. Przewodniki zachęcają do odwiedzenia tej pla- cówki, nic nie wspominając jednak o trudnościach z dostaniem się do środka. Co prawda zwiedzanie jest bezpłatne, indywidualni turyści mogą liczyć jednak tyl- ko na jeden dzień tygodnia (czwartek). Pozostałe dni tygodnia przeznaczone są tylko dla wcześniej zgłoszo- nych wycieczek. Jeśli liczymy na jakiś sklep z literaturą, czeka nas rozczarowanie, nie pierwsze już zresztą. A szkoda, bo chociażby logo metra moskiewskiego, które jest równie charakterystyczne jak na przykład londyń- skiego, wręcz prosi się, by wykorzystał je do produkcji i sprzedaży choćby breloczków, długopisów, kubków czy innych drobiazgów mogących być świetną pamiąt- ką z rosyjskiej stolicy. Nie mówiąc już o książkach, al- bumach czy zwykłych pocztówkach z widokami stacji.

A same muzeum? Obejrzymy tam między innymi modele wagonów, wnętrza kabiny maszynisty, kolekcje biletów i żetonów do metra, nie tylko z Moskwy, ale i z innych miast byłej WNP, dużo zdjęć z budowy metra itp. Ale moim zdaniem na takie miasto jak Moskwa – zważywszy fakt, że muzeum poświęcone jest jednej z najpiękniejszych sieci metra, będącej samą w sobie atrakcją turystyczną – oferta tej placówki to zdecydo- wanie za mało.

Podsumowując, mimo dość skromnej oferty bibliofil- skiej Moskwa na pewno jest miastem wartym odwie- dzenia. Oprócz metra (które zna chyba każdy miłośnik) niewymagającego zresztą specjalnej rekomendacji, dość rozległa i ciekawa jest sieć tramwajowa i trolejbu- sowa. Także mnogość różnych typów autobusów po- winna zachęcić każdego miłośnika komunikacji miej- skiej do spędzenia kilku dni w rosyjskiej stolicy.

Sebastian Staschiok

#### Komunikacja miejska w literaturze pięknej

### Tramwaj w obłokach

Nieczęsto przedmiotem poetyckiej refleksji staje się tramwaj. Widziany oczyma artysty pojazd jest nazbyt przewidywalny: wehikuł komunikacji mający gdzieś w oddali, z tłumkiem anonimowych pasażerów przemie- rzając z hukiem dzień w dzień te same torowiska. Przecież to wytwór przemysłu, sekwencja liczb prze- niesiona z papieru w rzeczywistość, jasno nakreślony i wyrozumowany projekt. Rzecz złożona raczej niżli stworzona, służąca li tylko komunikacji. Z pozoru nic ciekawego dla artysty.

Poetę interesuje zaś stwarzanie właśnie, syci się nowością, jego bogactwem, jest indywidualne spojrze- nie na otaczającą przestrzeń. Bawi się swoistym prze-

inaczeniem świata na własną modłę. Potrzeba mu wielkiej wyobraźni, by i tramwaj mógł uznać za intere- sujący materiał dla wierszowania.

Przedstawiany dziś poznańczyk, Andrzej Zeyland, myśli jednak inaczej. Pisząc o swym rodzinnym mie- ście, Poznaniu, postanawia wsiąść do tramwaju. Pę- dzące po szynach niczym obłoki po niebie indywidualum nastraja go do życiowej refleksji. Dobrze mu z obłoku zwanego tramwajem patrzeć na miasto – tu się urodził, tu żyje, tu myśli, tu jego dom.

Nie każdy z nas, drogi Czytelniku, jest poetą. Któż jednak, mknąc w tramwaju przez swe ukochane mia- sto, nie przygaśnie czasem i oparty o zimne, stalowo- szare poręcze lub wcisnięty w niewygodny fotel nie za- cnie rozmyślać?

#### Andrzej Zeyland: Chciałbym o tobie raz inaczej

Chciałbym o tobie raz inaczej,  
bez monumentalnego patosu  
i metryki urodzenia –  
wnieść się ponad twe mury i wieże,  
cofnąć poza zieleń i rzekę  
i nie wołać twego imienia.

Tak dobrze mi, obłok, w którym płynę,  
nazywa się tramwajem;  
obłoki dzwonią, hamują i mijają,  
tak dobrze mi z obłoku patrzeć.

Zielone skwery jak tęcza, widać,  
wyloty ulic jak wygasłe źrenice – –  
tak chciałbym bez metryki

nie potrafię –  
tu się urodziłem...

tu z tornistrem,  
tu w pierwszym krawacie  
– bo są w tobie miejsca,  
w których wciąż jeszcze czas  
jak błysk światła wraca.

Chciałbym raz o tobie inaczej  
nie wymawiać ci cesarskich „burgów”;  
nie sławić twego ludu (oto właśnie to,  
ten patos); uciekałem i wciąż  
o ciebie powracam.

To nic, że mówią tu „jezdem”,  
„galarepa” i cierpią na chroniczny brak  
fantazji,

że motorowi nie mają skrzydeł,  
a obłok, w którym przepływam,  
nazywa się tramwajem,

– jesteś mi wszystkim,  
ty jesteś mój dom.

Wybrany utwór pochodzi z wyboru wierszy i grafiki o Poznaniu pod tytułem „Pozdrawiam moje miasto” wy- danego w 1968 roku nakładem Wydawnictwa Poznań- skiego.

wybrał i komentarzem opatrzył  
Ziemowit Cabanek

# Z k r a j u i z e ś w i a t a

## Akwizgran

### Tabor

**A** Przedsiębiorstwo komunikacyjne ASAG z Akwi- zgranu testuje 25-metrowy dwuprzegubowy autobus

Van Hool AGG300. Zakup pojazdu jest jednak mało prawdopodobny, gdyż zgodnie z niemieckimi przepi- sami tak długie pojazdy mogą się poruszać tylko ze specjalnym pozwoleniem.

Marcin Czech

## Berlin

### Tabor

**A** BVG rozpisuje przetarg na 100 13,5-metrowych piętrusów. W pierwszym etapie najwięksi producenci

autobusów mają dostarczyć prototyp pojazdu, który następnie będzie testowany na berlińskich ulicach. Po próbach autobusy mają być seryjnie produkowane i dostarczone do Berlina na przełomie 2005/2006 roku. Liczba piętrusów BVG systematycznie spada – o ile w 1998 było ich ponad 650, to obecnie jest około 380, głównie kilkunastoletnich MAN-ów SD202. Ostatnia seria piętrusów EN (3000-3086) pochodzi z lat 1995/1996.

#### Linie

15.06. wszedł w życie letni rozkład jazdy BVG. Zmiany dotyczą głównie komunikacji nocnej. W weekendowe noce kursować będzie wiele linii metra: **U15, U2, U5, U6, U7, U8, U9**. W związku z tym kilka autobusowych linii nocnych zostanie skasowanych. Nastąpią też zmiany tras linii autobusowych, głównie w północnej i południowej części Berlina.

Marcin Czech

## Częstochowa

### Tabor

Częstochowskie MPK, czerpiąc z pozytywnych doświadczeń innych miast, postanowiło zainstalować w tramwajach kamery. Na próbę wmontowano je w najbardziej podatnych na wandalizm wagonach 678 i 679, obsługujących linię nocną.

### Linie

W dniach 14–16.06. z powodu remontu torowiska i braku przejazdu przez ul. Kiedrzyńską autobusy linii **21, 22 i 29** jeździły objazdem przez aleję Armii Krajowej. Obowiązywały przystanki na trasie objazdu.

W dniach 14–15.06. do godziny 14 z powodu remontu torowiska przy ul. Kiedrzyńskiej za tramwaje kursowały autobusy.

### Rozmaitości

Pojawiły się nowe bilety MPK. Są drukowane w Koszalinie z powodu niższych kosztów. Choć stare bilety są ładne, znajduje się na nich sporo błędów, także ortograficznych, np. »11-to przejazdowy«, »6 złoty«. Na nowych biletach ich nie będzie. Pozostały jednak dwa napisy: »jednorazowy« i »jednostronnego kasowania«, które w zasadzie oznaczają to samo. Jeśli ktoś nie umie czytać, to większa liczba napisów wcale mu nie pomoże, a nawet jeszcze bardziej go do tego zniechęci! Na częstochowskich biletach miesięcznych i półmiesięcznych absurdem jest natomiast wyraz »sieciovoy«, który oznacza bilet obowiązujący w całej sieci komunikacyjnej. W innych miastach mamy bilety miejskie, podmiejskie i sieciowe. W Częstochowie natomiast wyraz »sieciovoy« stoi tuż obok wyrazu »miejski« na tym samym bilecie...

MPK rozpoczęło sprzedaż rozkładów jazdy. Rozkład jednej linii kosztuje 1,50 zł. Ciekawe, że rok wcześniej, wraz z wejściem w życie reformy, podobne rozkłady rozdawano za darmo. Teraz mają być jednak... kolorowe. Konkurencyjną ofertę przygotował lokalny dodatek „Gazety Wyborczej”, który przy okazji lipcowych zmian tras wydrukuje, podobnie jak rok wcześniej, specjalny dodatek zawierający wszystkie rozkłady jazdy.

Rafał Lamch, Jakub Lubaszewski

## Dąbrowa Górnicza

### Rozmaitości

W związku z trwałym uszkodzeniem w Dąbrowie Górniczej w dniu 06.06. wiaduktu nad drogą krajową nr 1 (Wschodnia Obwodnica GOP-u), na ul. Armii Krajowej wprowadzone zostały do odwołania objazdy dla linii autobusowych nr **84, 140, 175, 635, 637** i nocnej **903**. W kierunku Zabkowic ww. linie autobusowe od al. Piłsudskiego do ul. Armii Krajowej jadą drogą krajową nr 1. W kierunku Gołonoga objazd prowadzi ulicami:

Armii Krajowej – Korczyńskiego – Mizerkiewicza – Wilową – Armii Krajowej – Gospodarczą – Związku Orła Białego – Roździeńskiego – Tworzeń do alei Piłsudskiego. W obydwu kierunkach nie są obsługiwane przystanki Zabkowice Pogoria, Zabkowice Pogoria n/ż oraz Gołonóg Gwardii Ludowej II. Zamiast przystanku Gołonóg Gwardii Ludowej I w kierunku Zabkowic obsługiwany jest przystanek Gołonóg Zajezdnia. Objazd potrwa kilka miesięcy. Winę za uszkodzenie wiaduktu (nadaje się wyłącznie do rozbiórki) ponosi kierowca samochodu ciężarowego wiozącego w kierunku granicy polsko-czeskiej ogromnych rozmiarów kocioł. Ładunek nie zmieścił się pod wiaduktem i uszkodził jego konstrukcję.

Andrzej Soczówka

## Gliwice

### Rozmaitości

Rada Miasta Gliwice 12.06. podjęła uchwałę o wystąpieniu z KZK GOP. Spośród obecnych tego dnia na sali 25 (ogółem jest 28) radnych za podjęciem uchwały o wystąpieniu z KZK GOP głosowało 21, zaś 4 wstrzymało się od głosu. Znaczy to, że uchwała przeszła głosami zarówno koalicyjnych, jak i opozycyjnych radnych. Decyzja oznacza, że od przyszłego roku miasto samodzielnie organizowałoby komunikację na swoim terenie. Z zamiarem wystąpienia z KZK GOP noszą się również miasta Bytom, Zabrze, Ruda Śląska, Knurów i gmina Gierałtówice. Jest to hipotetyczny obszar pojawienia się osobnego biletu w konurbacji górnośląskiej. Argumentami, które przesądziły o wystąpieniu z KZK GOP, były:

- ponoszenie całkowitych kosztów finansowania komunikacji na obszarze GOP wyłącznie przez gminy;
- niechęć do ponoszenia kosztów funkcjonowania komunikacji na obszarach wiejskich, gdzie niższy jest stopień pokrycia kosztów wpływami z biletów, a według istniejącego systemu rozliczeń różnica ta jest pokrywana przez gminy o najwyższych wpływach z biletów;
- zastrzeżenia do polityki KZK GOP, który pod wpływem protestów zrezygnował z organizacji przetargów na linie autobusowe obsługiwane przez PKM Katowice i PKM Sosnowiec.

Niewykluczone jednak, że do ostatecznego opuszczenia struktur KZK GOP przez miasto Gliwice nie dojdzie, a uchwała ta ma na celu wywarcie presji na przewodniczącym Związku Jerzym Śmiałku i jego otoczeniu. Takie rozwiązanie zostało zasugerowane przez prezydenta Gliwic Zygmunta Frankiewicza.

Andrzej Soczówka

## Gorzów Wielkopolski

### Tabor

Rozpoczęła się rekonstrukcja tramwaju typu Landsberg. Wagon zostanie stworzony na podwoziu poznańskiej eNki i stanie jako kiosk na pl. Katedralnym. Koniec prac planowany jest na połowę roku 2004.

### Linie

Dnia 31.05. uruchomione zostały sezonowe linie: **K** na trasie Karnin – Kłodawa i **Z** Nierzym – Marcinkowskiego. Obie linie kursują tylko w słoneczne soboty i niedziele.

Miejski Zakład Komunikacji prowadzi badania nad wprowadzeniem autobusowej linii **132**. Linia kursować ma na trasie Ustronie – Komorowskiego – Kombatanów – Okulickiego – Górczyńska – Piłsudskiego – Odrodzenia Polski – Roosevelta – Kosynierów Gdyńskich – Żwirowa – Cmentarz. Data wprowadzenia nowej linii jest jak dotąd nieznana.

Dnia 31.05. w związku z naprawą bieżącą torowi-

ska na ulicy Podmiejskiej zawieszono zostały linie tramwajowe **1** i **3**. Na trasie Zakład Energetyczny – Silwana uruchomiono komunikację zastępczą. Naprawa trwała do godziny 14:00.

### Magazyn 995

31.05. Około godziny 10 wóz 4N-100, skręcając z ul. Dworcowej w Sikorskiego, niespodziewanie dla motorniczego, pasażerów i samego siebie zgubił pantograf. Zdarzenie to było spowodowane awarią sieci, która przez upały upodobniła się do sznurka na pranie. Był to wypadek dość nietypowy, ponieważ „kita” nie została połamana, ale wyrwana z mocowań na dachu wozu i zawisa swobodnie na sieci niemal nieuszkodzona. Po ściągnięciu pantografu wóz (już 4ND) został zepchnięty przez 6ZGTW-251 na pętlę Piaski, skąd po godzinie ten sam helmut zaciągnął sprawcę zamieszania w czułe objęcia wieprzychkich mechaników. Wstrzymanie na skrzyżowaniu ulic Dworcowa/Sikorskiego trwało około 20 minut.

### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
461	Ytong	Dolina Nidy	po NG

### Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
autobusy			
461	Jelcz M11	05.06	NG

Paweł Kamyszek, Piotr Kamyszek,  
Łukasz Musiał

## Jaworzno

### Tabor

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Jaworznie testowało w drugiej dekadzie czerwca 2003 r. dwa autobusy. Jednym jest Solaris Urbino 15 z PKA Gdynia (nr 5122), drugim – Volvo 7000 koloru morskiego (nr rejestracyjny WN 29204).

### Linie

13.06. PKM uruchomił linię autobusową **A**. Linia kursuje na trasie Jaworzno Krakowska Pętla – Katowice Dworzec PKP, obsługując po drodze następujące przystanki: Jaworzno Krakowska, Jaworzno Poczta/Centrum, Osiedle Stałe, Łubowiec, Katowice Francuska, Katowice Plac OMP/Jagiellońska i Katowice Dworzec PKP. Pomiędzy Jaworzniem a Katowicami trasa biegnie Wschodnią Obwodnicą GOP-u (droga ekspresowa) i autostradą A-4. Linia kursuje tylko w dni robocze (5 par kursów).

Andrzej Soczówka

## Konin

### Tabor

Przez kilka dni mają konińskie MZK testowało dwa MAN-y z podpoznańskich Sadów. Były to modele NL223 i NL283 w biało-czarno-żółtym malowaniu. Testowe autobusy jeździły m.in. na linii **56**. Obecnie MZK Konin posiada już 5 MAN-ów NL223 oraz kilka NL222.

Bartosz Jaj

## Kraków

### Linie

Od dnia 21.06. w zamian za linie **177** oraz **477** zostanie uruchomiona linia **137**, kursująca po trasie: Nowy Kleparz – Twardego – Pielegniarek-Prądnicka – Opolska – Mackiewicza – Kuźnicy Kolańtajowskiej – Siewna – Mackiewicza – Prądnicka – Bratysławska – Twardego – Nowy Kleparz.

21.06. zmieniona zostanie numeracja linii **444** – jej

nowy numer to 144.

**AT** Również 21 czerwca zostaną wprowadzone wakacyjne rozkłady jazdy i tym samym zostają zawieszone linie autobusowe: 118, 428 i 439.

Michał Smajdor

## Lublin

### Tabor

**Tr** Z życiem pożegnał się kolejny elektryczny jecz – tym razem padło na PR110T-772.

### Linie

**A** W dniach 23–24.05. z powodu asfaltowania alei Długosza i skrzyżowania z Alejami Raclawickimi częściowo zmieniono przebieg tras linii 4, 13, 15A, 15B i 44. Objazd dla wszystkich, oprócz 44, obowiązywał przez Aleje Raclawickie i Sowińskiego (15A i 15B dodatkowo z powrotem przez Popieluski), natomiast linia 44 kursowała przez Krakowskie Przedmieście, 3 Maja i aleję Solidarności do Północnej.

**Tr** 06.06. MPK zostało zmuszone do zawieszenia linii 156 i 160. Pierwotnie termin zawieszenia ustalony był na 02.06., z nieznanym przyczyn przelożono go na dzień 06.06. Niestety, wbrew wcześniejszym zapowiedziom, nie udało się utrzymać ruchu na ul. Królewskiej, remontowanej m.in. ze środków funduszu Phare. Linie zawieszono na okres aż 3 miesięcy. Ponadto linie 151 i 152 zostały skierowane przez ulice 1 Maja i Aleje Zygmuntofskie.

### Magazyn 995

**05.06.** Dzień pieszego pasażera, czyli połowa trolejbusów stoi... Na ulicy Zana, prawie na całej jej rozciągłości, zabrakło około godziny 10:30 zasilania. W wyniku zatrzymania utknęło – bagatelka – 20 trolejbusów, na około 40 będących w ruchu. Od strony ZUS sobie stały 762, 770, 785, 813, 797, 818, zaś po przeciwnej stronie, w pobliżu skrzyżowania z Alejami Kraśnickimi, grzeźnienie czekały 783, 822, 821, 774, 781, 803, 825, 808, 812 i 802 oraz niemieszczące się już na Zana 791, 816 i 751. Utknęły również 773. Na pomoc przybył star sieciowców 1124, lecz zamieszanie, jakie powstało, było spore, utknęły przykładowo wszystkie trolejbusy obsługujące linię 150. Po około 30 minutach wreszcie w sieci pojawiło się napięcie i większość trolejbusów udało się na skuski – czyli przez Głęboką włączając się do ruchu w różnych kierunkach.

### Rozmaitości

W połowie maja w lokalnych gazetach opublikowano proponowany przez MPK nowy cennik biletów. Podstawowym założeniem projektu była likwidacja biletów okresowych i czasowych, a w zamian wprowadzenie jednolitych cen biletów: normalnych za 1,30 zł oraz ulgowych za 1,25 zł. Bilety okresowe „po okresie gruntownej analizy” – jak to ujęto – czyli po około 6–12 miesiącach miałyby powrócić, ale w „zmienionej formie”. Padła także kontrowersyjna propozycja biletu „dla przyjezdnych” w cenie 2,50 zł, jednak nikt nie pomyślał, jak ją wyegzekwować. Jedynym argumentem przedstawionym przez MPK, a przemawiającym za wprowadzeniem nowego cennika, jest naprawa sytuacji finansowej przedsiębiorstwa, które liczy na większe zyski. Jak się nietrudno domyślić, po publikacji tego projektu mieszkańcy druzgocąco skrytykowali MPK. Stuszenie argumentowano, że na zmianach tracą praktycznie wszyscy pasażerowie, a szczególnie często przesiadający się. W dniu 22.05. na sesji rady miejskiej, która miała rozstrzygnąć o nowych cenach, nie padło ostateczne słowo. Miejscy rajcy przesunęli ostateczny termin podjęcia decyzji o zmianie taryfy biletowej na 26.06., jednocześnie zobowiązując MPK do wprowadzenia biletów okresowych. Na odzew nie trzeba było długo czekać. Już po kilku dniach MPK przedstawiło kolejną „cudowną” wizję nowych biletów okresowych.

Ktoś pomyślał, że jeśli przeciętny mieszkaniec miasta jeździ autobusem 2 razy dziennie, to czemu by nie pomnożyć tych dwóch przejazdów przez 20 dni oraz przez proponowaną poprzednio cenę 1,25 i 1,30 zł, co daje odpowiednio 50 i 52 zł. Wszystko dobrze, tylko że cena ta dotyczy biletu miesięcznego na 1 linię. Za 30 dni korzystania z całych dwóch linii (!) cena biletu wzrasta dwukrotnie – odpowiednio do 100 i 104 zł. Proste, nieprawdaż? Ciekawie wyglądają też propozycje biletów na linię wyjeżdżającą poza granice miasta, oczywiście także tylko 30-dniowych. Na 1 linię bilet miałby kosztować 100 złotych, a na dwie – 200 zł. Zastanawiające, że MPK działając wedle powiedzenia „tonący brzytwy się chwytą”, nie boi się utraty pasażerów na rzecz przewoźników prywatnych, którzy swoje go cennika „każdy za 1 zł” zmieniać nie zamierzają.

**A** W dniu 18.05. ze względu na odbywający się pod Zamkiem koncert z okazji urodzin papieża od godziny 17:30 do 23:00 niektóre linie kursujące aleją Tysiąclecia jeździły jak w dzień powszedni. Dodatkowo uruchomiono 4 linie specjalne:

**C** aleja Solidarności – Północna – Kosmowskiej – aleja Kompozytorów Polskich (Czechów);

**F** aleja Unii Lubelskiej – Fabryczna – Majdanek – Felin;

**R** aleja Unii Lubelskiej – 1 Maja – Krochmalna – Diamentowa – Romera;

**W** aleja Solidarności – Długosza – Aleje Raclawickie – Sowińskiego – Filaretów – Jana Pawła II – Armii Krajowej – aleja Kraśnicka – Węglin.

**Tr** 10.06. MPK ogłosiło wyniki konkursu zorganizowanego dla dzieci do lat 12. Ogłoszenie to było nagłośnione w telewizji, zaś za scenografię robił świeżo co polakierowany trolejbus 770. Przy okazji wypowiedzieli się prezes szanownego MPK i kierowca wspominając historię trolejbusów w Lublinie i snując bajki o przyszłości... Za tło do wypowiedzi służyły trolejbusy zabytkowe należące do LTEK-u, o czym nikt nie raczył wspomnieć. Pomijamy już kwestię tego, iż opowiadając o ziółkach, pokazano wnętrze szwajcarskiego saurera, a co bardziej zorientowani miłośnicy trolejbusów przytoczyć się mogli do czarno-białych urywków filmów przedstawiających trolejbusy z Budapesztu i Warszawy.

### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
trolejbusy			
770	Radio Eska	jasnoniebieskie	-
777	podkład po reklamie Herosa	jasnoniebieskie	-

Rafał Tarnawski, Maciej Zysko

## Luboń

### Rozmaitości

**A** Na początku czerwca zakończyła się trwająca od września zeszłego roku modernizacja pętli autobusowej w Żabikowie (końcówka linii 56 i L1 oraz przystanek pośredni linii LA i LB). W ramach remontu zmieniono nieco kształt wysepki oraz poszerzono jezdnie, które wraz z chodnikami otrzymały nawierzchnię z kostki betonowej (tzw. pozbruk). Na wysepce ustawiono nową, estetyczną wiatę oraz dwie stylowe latarnie. Dodatkowo uporządkowano teren wokół pętli – na skwerku zieleni pojawił się trawnik z prawdziwego zdarzenia, a ulice Poniatowskiego i Klonowa otrzymały nową nawierzchnię bitumiczną oraz pozbrukowe chodniki. Zmianie uległa również organizacja ruchu na pętli; teraz przejeżdżają przez nią także autobusy linii

LA i LB, które przedtem miały swoje przystanki na ulicy Poniatowskiego.

Michał Kryg

## Mińsk

### Rozmaitości

**T** Niedługo stacja metra Plac Niepodległości na linii Moskovskaya nowej zostanie przemianowana na Plac Lenina. Władze miasta uznały, że nadanie nazwy Plac Niepodległości stacji Plac Lenina było „nieformalną, żywiołową decyzją ludzi”. Sieć metra w Mińsku składa się z dwóch linii, łączna ilość stacji wynosi 19.

Witold Urbanowicz

## Opole

### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
412	barwy miejskie	żółte	-
601	pomarańczowe	„Cosmopolitan”	-
608	Jurex	żółte	-

Marek Drewniak

## Oświęcim

### Tabor

**A** Przez wakacje do remontu pójda trzy ostatnie Ikarusy 280 z MZK Oświęcim (nr 6, 7, 8). Zostanie on wykonany dla obniżenia kosztów w przykładowym warsztacie. W autobusach na pewno zostanie wymieniona blacharka.

**A** Rozwiązano przetarg na tegoroczną dostawę autobusów. Na zakup Autosana H7-20.02 i Jelcza 120MM/3 podpisano umowę z firmą Lider Trading Sp. z o.o. w Warszawie, z oddziałem w Rzeszowie. Cena oferty wyniosła odpowiednio 280600 i 459940 zł. Wozy mają być dostarczone do 31.07.

### Linie

**A** Podczas wizyty prezydenta Geорга Busha w Oświęcimiu i Brzezincze zamknięto dla ruchu część miasta, zmieniając trasy autobusów MZK. Kursy linii miejskich zostały poprowadzone na Zasole, gdzie znajdował się przystanek końcowy. Kursy autobusów podmiejskich w kierunku Rajska i dalej zostały skierowane na ul. Legionów.

### Rozmaitości

Do MZK dotarła już partia 83 uniformów dla kierowców. Do czarnego garnituru dopasowany jest ciemny krawat w wyszytym białym napisem MZK Oświęcim. W skład całego kompletu wchodzi 4 koszule, buty zimowe i letnie, spodnie, marynarka, krawat i swetry na zimę. Kierowcy zaczęli jazdę w takowym stroju około 2 tygodni temu. Nowy strój jest obowiązkowy.

Krzysztof Łączak

## Piła

### Tabor

**A** Już wszystkie piłskie autobusy, a jest ich na dzień dzisiejszy 48, otrzymały nowe rejestracje – dotyczy to także zasłużonych Jelczy PR110, które niebawem najprawdopodobniej trafią pod pałnik. Nowe blachy prezentują się o wiele lepiej od swoich często przerdziałyłych poprzedniczek.

Marcin Lampart

## Poznań

### Tabor

**A** Na początku lipca na trasy wyjadą MAN-y NL223 i

NG313. Będą to niedysyjsze wozy testowe fabryki w liczbie czterech dwunastometrowców i sześciu prze-gubowców. Każdy wóz ma przejechane poniżej kilku-nastu tysięcy kilometrów, wobec czego będą wyglądać prawie jak nowe...

**A** Kolejny ekolog, tym razem 1621, wrócił z naprawy głównej w ZNA w Biskupicach. Następny w kolejce jest 1633, który w niedługim czasie też powinien się objawić w nowym wcieleniu. Ostatnim przedstawicielem z rodziny jeszcze niezmodernizowanych ekologów jest bus o numerze 1637. Co więcej, jest to ostatni z wyglądających w miarę klasycznie ikarusów. Tym bardziej, że spod dość zniszczonej reklamy salonu optycznego Ciszaka już gdzieś przebijają oryginalny czerwony lakier.

**A** Co kilka dni – a raczej nocy – na torach w ulicy Dąbrowskiego ląduje kolejny helmut sprowadzony z Dusseldorfu. Szczegółowe zestawienie typów, numerów i dat opublikujemy po zakończeniu dostaw.

#### Linie

**A** Obfitujący w zmiany dzień 23.06. zaowocuje zmianą tras linii autobusowych **89** i **94**. Linia **89** (jednokierunkowa) pojedzie po trasie Starołęka Dworzec – Książęca – Św. Antoniego – Minikowo – rondo Minikowo – Sandomierska – Garaszewo – Sandomierska – rondo Minikowo – Ożarowska – Czernichowska – Starołęka – Starołęka Dworzec, zaś linia **94** (również jednokierunkowa) po trasie Starołęka Dworzec – Starołęka – Czernichowska – Ożarowska – rondo Minikowo – Sandomierska – Garaszewo – Sandomierska – rondo Minikowo – Minikowo – Św. Antoniego – Książęca – Starołęka Dworzec. Część kursów wykonywana będzie do przystanku Starołęka Wielka, popularnie zwanego Figurką.

**AT** 19.06., w dzień Bożego Ciała, odbyła się uroczysta procesja z ulicy Krakowskiej przez Garbary do Katedry. W godzinach 10–12:45 linia **90** dojeżdżała tylko do pętli Garbary Dworzec. Po godzinie 12 zamknięta dla autobusów była ulica Estkowskiego. Linie **63**, **67** i **83** nie dojeżdżały do Śródki. Autobusy jeżdżące na **63** kończyły w tym czasie na Garbarach (dwie brygady). Linie **67** oraz **83** zawracały na skrzyżowaniu ulic Garbary i Estkowskiego. Oczekiwały na odjazd na przystanku Małe Garbary (w kierunku Radziejewa). Nieco zmienione były też trasy linii **74** i **A**. Około godziny 13 wszystkie linie powróciły na swoje stałe trasy. W tym dniu obydwie brygady linii **67** obsługiwały Neoplany N4016.

**AT** Od 23.06. do 31.08. wprowadzony zostanie letni rozkład jazdy. Tradycyjnie jak co roku linie tramwajowe (z wyjątkiem zawieszonych **3** i **11**) kursować będą w dni robocze zamiast co 10, co 12 minut, natomiast wszystkie linie główne autobusowe (**51**, **63**, **64**, **68**, **69**, **71**, **74**, **76**, **82**, **91**, **93**) zamiast co 12, co 15 minut. Zawieszenie linii **3** wiąże się z rozpoczęciem w dniu wprowadzenia letniego rozkładu remontu ulicy Grunwaldzkiej, o czym poniżej, a tłumaczone jest symboliczną frekwencją na linii w wakacje szkolne. Tory na Wilczaku posłużą za odstawce dla wozów nocujących przed remontem na Budziszynskiej.

**AT** Na Międzynarodowym Festiwalu Teatralnym Malta 2003, odbywającym się w dniach 25.06.–29.06., wystąpi poznańskie MPK, uruchamiając dwie linie tramwajowe i jedną autobusową. Kursować będą w godzinach od 23–2. Linia tramwajowa **MALTA 1** pojedzie przez: rondo Kaponiera – Św. Marcin – Towarową – Królowej Jadwigi – rondo Rataje – Jana Pawła II – rondo Śródka – Warszawską – Miłostowo (Powrót: Miłostowo – Warszawska – rondo Śródka – ... – Królowej Jadwigi – Most Dworcowy – Roosevelta – rondo Kaponiera); a **MALTA 2** kursować będzie na trasie: rondo Kaponiera – Św. Marcin – Gwama – Mielżyńskiego –

plac Cyryla Ratajskiego – 23 Lutego – plac Wielkopolski – Małe Garbary – Estkowskiego – Wyszyńskiego – rondo Śródka – Warszawska – Miłostowo (Powrót: Miłostowo – Warszawska – rondo Śródka – ... – Mielżyńskiego – Fredry – Roosevelta – rondo Kaponiera). Autobusy linii **MALTA** pojedą następująco: rondo Śródka – Jana Pawła II – Majakowskiego – Chartowo (nawrót na ulicy Chartowo, na skrzyżowaniu z ul. Kurlandzką).

#### Magazyn 995

**31.05.** O godzinie 15:52 na ul. Hetmańskiej na wysokości ZUS-u jadące od strony ul. Głogowskiej Mitsubishi Eclipse wpadło na wydzielone torowisko tramwajowe i uderzyło w słup trakcyjny. Spowodowało także wygięcie szyn tramwajowych dla kierunku ul. Głogowskiej (!). Kompletnie rozbity wrak zaczął się dymić, więc motorniczy **777**, która niebawem nadjechała, przybył na pomoc z gaśnicą. Kolejną doniesiono z zajezdni Madalińskiego. „Złom” usunęła pomoc drogowa. Od godziny 15:52 do 16:25 tramwaje w obie strony nie kursowały. 6 utknęło w korku, pozostałe skierowano objazdami. Jako zatramwaj objawił się MAN nr 1043. Do czasu naprawy torowiska zastosowano w tym miejscu ograniczenie prędkości do 5 km/h.

**31.05.** O godzinie 11:12 na przystanku Rondo Kaponiera **9/1** (GT6-608) potarła pieszego przechodzącego przez tory w niedozwolonym miejscu. Rannego przewieziono do szpitala, zaś ruch przywrócono już po kwadransie.

**01.06.** Awaria zapór na przejeździe kolejowym w ul. Koszalińskiej zablokowała autobusy linii **95/1** (ekolog nr 1634) i **95/2** (hungar nr 1171). Wstrzymanie miało miejsce od 9:46 przez godzinę – do czasu interwencji służb technicznych PKP. W tym czasie z Ogrodów uruchomiono rezerwę czynną, która pojechała do przystanku POSiR, a po udrożnieniu przejazdu (po około 10-minutowym postoju) do pętli w Kiekrzu.

**03.06.** Przelatująca butelka po piwie wybiła jedną z lewych szyb oraz uszkodziła znajdującą się naprzeciw prawą w holendrze nr 861, który jako **9/7** jechał na Piątkowską. Stało się to o godzinie 22:15 na przystanku przy skrzyżowaniu ulic Górna Wilda i Różana.

**07.06.** O godzinie 15:24 opuszczający rondo Śródka w stronę Miłostowa helmut nr 669 (**8/8**) zaparkował jadącego zewnętrznym pasem Opla Corsę na torowisku poza jezdnią. Dwie osoby jadące autem zostały ranne. Ruch tramwajowy był wstrzymany w obie strony. Również w kierunku Zawad samochody nie mogły przejechać, gdyż pojazdy uczestniczące w wypadku usunięto dopiero po przyjeździe policji, czyli o godzinie 16:05. Ruch tramwajowy w pełni przywrócono o 16:14. Kursowały 3 zatramwaje. Dodajmy, że z lewej strony opła nic prawie nie ostało się, a w bimbie stłukł się przedni „ślepi” i lekko wgniotło naroże.

**08.06.** Na pętli Książęca pszczołka nr 1253 (**94/1**) wykorzystwała spadek terenu i stoczyła się tyłem na przód jeliczyka nr 1413 (**89/1**). W autobusach zbiły się odpowiednio tylna i przednia szyba. Po zdarzeniu oba wozy czmychnęły do zajezdni.

**09.06.** O godzinie 5:05 stodwójka nr 66 (**4/8**) przestała załączać jazdę. Miało to miejsce przy Stomilu, gdy wyjeżdżała z S3. Po pobieżnej naprawie zjechała na teren zajezdni Głogowska.

**09.06.** O godzinie 10:32 jadąca na Zawady **7/3** (helmut nr 650), zjeżdżając z ronda Śródka, zderzyła się z taksówką marki Ford Escort. Jej rannego kierowcę pogotowie zawiozło do szpitala. Z samochodu nie zostało za wiele, w tramwaju lekko pogiął się przód i lewy narożnik. **7** i **11** kierowano przez pół godziny na Miłostowo.

**09.06.** Po południu jakiś bezmózgi idiota rzucił z wiaduktu nad stacją PST Serbska butelkę w ruszającą w kierunku Górczyna **14/5** (zestaw 246+245). Zbiła

ona przednią szybę wagonu doczepnego, w wyniku czego rany odniosła 11-letnia pasażerka. Tramwaj zatrzymał się na stacji Słowiańska, gdyż dopiero tam pasażerowie powiadomili motorniczego o zdarzeniu. Dziewczynkę pogotowie przewiozło do szpitala, a dwuskład po 20 minutach zjechał do zajezdni przy ul. Głogowskiej.

**09.06.** W tym samym czasie w tył stojącego na pętli Os. Lecha (w stronę Kórnickiej) składu 218+215 (**1/16**) najeżdżał 248+247 (**16/6**). Po kwadransie oba pociągi w asyście służb MPK zjechały do zajezdni. Uszkodzenia nie były poważne: wagon 248 – wgnieciona blacha przednia, wagon 215 – oberwany tylny zderzak.

**10.06.** Na pętli Junikowo wczesnym rankiem w trakcie przetaczania wykołowała się **13/6** (skład 278+279). Na zwrótnicy wjazdowej podczas jazdy do przodu z torów wyskoczyła druga oś pierwszego wagonu. Przez pół godziny pozostałe tramwaje kierowano tylko do Budziszynskiej, zaś wykołująca odratował Krupp. kursowały 2 autobusy zastępcze.

**09.06.** Rano na ul. Kraszewskiego strażacy musieli obciąć drzewo, które zaczęło dotykać sieci trakcyjnej. Przez 2 godziny linia **2** kursowała objazdem przez ul. Dąbrowskiego i Roosevelta, zaś linia **64** przez Zwierzyniecką – Kaponierę – Roosevelta i Dąbrowskiego.

**09.06.** Kawalek przed pętlą Os. Lecha późnym wieczorem miało miejsce zwarcie układu sterowania w dwuskładzie 170+169 (**1/15**). Dzięki interwencji pracowników pogotowie technicznego dojechał on na tor odstawczy pętli i tam poczekał na zholowanie w godzinach nocnych. Przerwa w ruchu trwała pół godziny.

**11.06.** Późnym wieczorem policja zatrzymała na gorącym uczynku 18-latkę, który pobazgrał tyły drugich wagonów składów 298+299 (**13/9**) i 148+149 (**1/15**).

**11.06.** Od godziny 16:20 przez 22 minuty nie kursowały tramwaje po trasie PST w kierunku os. Sobieskiego. Wszystko dlatego, że na stacji Kurpińskiego wyszczerbił się ślizg pantografu w zestawie 136+137 (**15/5**). Po doraźnej naprawie zjechał on do zajezdni. Cały czas dla pasażerów oczekujących na przystankach PST nadawano z głośników komunikaty o awarii.

**14.06.** Układanie rury wodociągowej na skrzyżowaniu ulic Góreckiej i Krauthofera spowodowało wstrzymanie ruchu tamże. W związku z tym od godziny 7:30 do 16:15 autobusy linii **79** kursowały przez ulice Dmowskiego i Drużynową. Inżynieria Ruchu na ul. Drużynowej przy Centrum Panorama ustawiła przystanki zastępcze.

**14.06.** W godzinach 9:45–10:24 miało miejsce wstrzymanie na al. Wielkopolskiej. Spowodował je urwany kardan drugiego wózka pierwszego wagonu składu 242+241, który jako **11/4** jechał na Piątkowską. Istotnie, tramwaj tam dotarł, tyle że po wstawieniu na wózek technologiczny. Linie **9** i **11** kierowano na Połabską, zaś od Pułaskiego na Piątkowską jeździły 3 zatramwaje.

**15.06.** Rankiem, po zakończonych pracach modernizacyjnych, nie załączono napięcia w sieci trakcyjnej na ul. Starołęckiej. W związku z tym od godziny 4:02 do 4:30 utknęło tam 5 składów wyjeżdżających z S3, a dalsze 15 musiało opóźnić swe wyjazdy. Interweniowało pogotowie sieciowe i podstawci.

**15.06.** Tego samego dnia w godzinach 17:50–18:04 zabrakło prądu między placem Wielkopolskim a Garbarami.

#### Rozmaitości

**M** W ostatnie weekendy czerwca, lipca i sierpnia (tj. 28–29.06., 26–27.07., 30–31.08.) odbędą się na Kolejce Parkowej Maltanka Dni Pary. W planie imprezy jest parada parowozu i taboru Maltanki. Więcej na plakatach i stronach poznańskiego przewoźnika: [www.mpk.poznan.pl](http://www.mpk.poznan.pl).



**T** Remont Staroleńskiej (6). Oprócz łuków torów i torów peronowych pętli Staroleńska, trasa jest już prawie skończona. Stoją już wiaty przystankowe, imponująco przedstawiają się podwójne tory i perony, zarówno dla wysiadających jak i dla wsiadających. Koniec remontu przewidziany jest na 23.06. Linie 4, 5, 12 i 13 oraz nocne autobusy N31 i N41 wrócą na trasy.

**T** 23.06. rozpocznie się remont torowiska w ulicy Grunwaldzkiej na odcinku od ronda Przybyszewskiego do ulicy Jeleniogórskiej. Oznacza to wyłączenie z ruchu całej trasy, aż do pętli na Junikowie, i zmianę tras dla linii 1, 6, 13 i 15. **Jedyńka** będzie korzystać z jednej tylko pętli – Ogrody i stanie się linią jednokierunkową. Zostanie wprowadzona jej mutacja – **siedemnastka**, którą pojedziemy w drugą stronę z Ogródów przez Przybyszewskiego, również na Ogrody. Podajemy tutaj trasy jednokierunkowych linii:

1: Ogrody – Dąbrowskiego – Most Teatralny – Fredry – Mielżyńskiego – plac Cyryla Ratajskiego – 23 Lutego – plac Wielkopolski – Małe Garbary – Estkowskiego – Wyszyńskiego – rondo Śródką – Jana Pawła II – Trasa Kórnicka – Chartowo – Żegrze – rondo Żegrze – Hetmańska – Reymonta – rondo Przybyszewskiego – Przybyszewskiego – Dąbrowskiego – Ogrody;

17: Ogrody – Dąbrowskiego – Przybyszewskiego – rondo Przybyszewskiego – Reymonta – Hetmańska – rondo Żegrze – Żegrze – Chartowo – Trasa Kórnicka – Jana Pawła II – rondo Śródką – Wyszyńskiego – Estkowskiego – Małe Garbary – plac Wielkopolski – 23 Lutego – plac Cyryla Ratajskiego – Mielżyńskiego – Fredry – Most Teatralny – Dąbrowskiego – Ogrody.

Linie 6, 13 i 15 pojadą następująco:

6: Miłostowo – Warszawska – rondo Śródką – Jana Pawła II – rondo Rataje – Krzywoustego – Królowej Jadwigi – Most Dworcowy – Roosevelta – Bukowska – Grunwaldzka – rondo Przybyszewskiego – Reymonta – Hetmańska – Głogowska – Górczyn;

13: Staroleńska – Staroleńska – rondo Staroleńska – Zamenhofa – rondo Rataje – Krzywoustego – Most Królowej Jadwigi – Strzelecka – Podgórną – Marcinkowskiego – Plac Wolności – 27 Grudnia – Most Teatralny – Roosevelta – Głogowska – Hetmańska – Reymonta – rondo Przybyszewskiego (powrót: rondo Przybyszewskiego – Grunwaldzka – Bukowska – Roosevelta – rondo Kaponiera – Św. Marcin – Marcinkowskiego – Podgórną – Strzelecka – ... – Staroleńska);

15: Os. Jana III Sobieskiego – Trasa PST – Roosevelta – Bukowska – Grunwaldzka – rondo Przybyszewskiego (powrót: rondo Przybyszewskiego – Reymonta – Hetmańska – Głogowska – Roosevelta – Trasa PST – Os. Jana III Sobieskiego).

Dla zwykłego ruchu liniowego uruchomione zostaną przystanki na ulicy Hetmańskiej przed skrzyżowaniem z ulicą Głogowską, używane normalnie tylko przez tramwaje zjeżdżające do zajezdni przy ul. Głogowskiej. Za linie 1, 6, 13 i 15 na remontowanym odcinku będzie musiała wystarczyć jedna linia T. Autobusy za tramwaj pojadą trasą: rondo Przybyszewskiego – Grunwaldzka – Os. Kwiatowe (pętla autobusu 77).

#### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>tramwaje</b>			
84+83	Granimax	Łazienki	-
108+109	BGŻ	barwy MPK	po NG
112+111	Auchan	barwy MPK	-

162+161	Auchan	barwy MPK	-
400	Rexona	barwy MPK	-
613	Koło	barwy MPK	-
666	Inter Consult	Plus GSM	-

Adam Białas, Adam Konieczka, Janusz Ludwiczak, Łukasz Nowicki, Maciej Rudzki

## Płock

### Linie

**A** Od 05 do 25.05. w wyniku budowy ronda na skrzyżowaniu ulic Dobrzyńskiej i Gałczyńskiego wyłączono z ruchu część ulicy Gałczyńskiego od ulicy Norwida do Dobrzyńskiej. Autobusy linii 8, 15, 19, 22, 26 jechały ulicami: Miodową i Mościckiego (przy Kredytowej usytuowano przystanek zastępczy). Linia 23 skręcała z Gałczyńskiego w Miodową i dalej kierowała się Mościckiego. Linia 31 nie wjeżdżała w ulicę Mościckiego lecz jechała cały czas prosto ulicą Dobrzyńską. Prace budowlane oraz uruchomienie świateł przy ulicy Mościckiego spowodowały ogromne korki i spóźnienia autobusów. Utrudnienia powstały też dla autobusów linii 8 i 15, które mają usytuowaną na ul. Dobrzyńskiej pętlę, ale bez placu manewrowego, ponieważ autobusy w tym rejonie objeżdżają osiedle dokola. Początkowo autobusy zawracały na ul. Na Skarpie lub wjeżdżały na stary przystanek Skarpa, na którym zadomowili się taksówkarze, skutecznie blokujący przejazd. Gdy drogowcy rozkopali również tę część ulicy, autobusy linii 8 i 15 zawracały na stacji benzynowej (!) u zbiegu ulic Medycznej i Dobrzyńskiej. 25.05. drogowcy wykazali się ogromną pomysłowością i pomimo wcześniejszych zapowiedzi uruchomienia ulicy Gałczyńskiego 26 maja o 9 rano, uruchomiono ją dokładnie dobę wcześniej, jednocześnie na 24 godziny zamykając wjazd w ulicę Mościckiego. Wszystkie autobusy z tej ulicy skierowano w nowo otwartą ulicę Gałczyńskiego, tyle że nie poinformowano o tym na czas służb komunikacji (uwzględniając, że była to niedziela). W wyniku tego nie przygotowano przystanków do zmiany ruchu. Część nieświadomych pasażerów bezskutecznie oczekiwała np. na przystanku Skarpa obserwując skręcające autobusy w ulicę Gałczyńskiego. 26.05. zamknięto stary pas ulicy Dobrzyńskiej, w wyniku czego linia 8 i 15 została ponownie pozbawiona pętli, którą tym razem usytuowano przy samym skrzyżowaniu z ulicy Gałczyńskiego w Norwida, stwarzając realne zagrożenie dla przechodzących tam ludzi, którzy muszą wychodzić z autobusu na ulicę!

### Rozmaitości

**A** 12.05. w sieci komunikacyjnej miasta przybył nowy przystanek: Gwardii Ludowej – Straż. Przystanek usytuowano w części zatoki parkingowej w okolicach Technikum Elektrycznego. Utworzenie tam przystanku było konsekwencją wielu skarg i prób o ułatwienie korzystania z komunikacji w tym rejonie. Od utworzenia tego przystanku uwarunkowano w 2002 roku zmianę trasy linii 22. Na przystanku położono nowy krawężnik i chodnik, tyle że drogowcy ponownie pokazali... jak nie buduje się przystanków w mieście – zamiast podnieść jego wysokość względem autobusu, chodnik obniżono zupełnie do wysokości asfaltu! Dodatkowo nie przeorganizowano ruchu wobec istniejących przystanków, w wyniku czego większość autobusów musi zatrzymać się co kilka metrów – przed i po skrzyżowaniu ulic Przemysłowej/Gwardii Ludowej, na znajdujących się tam przystankach.

Marcin Gierzyński

## Radlin

### Linie

**A** W związku z otwarciem 30.05. wiaduktu na ul. Rybnickiej w Radlinie, dnia 31.05. linia E-3 wróciła na swoją stałą trasę przez Popielów. Linia ta nie będzie już obsługiwać przystanków Bierułtowy Skrzyżowanie oraz Niedobczyce PKP.

**A** Również 31.05. nastąpiła korekta trasy linii 211 na terenie miasta Radlin, tj. linia od przystanku Obszary Dom Górnika w kierunku KWK „Ignacy” kursować będzie ul. Mariacką, jak w czasie trwania objazdu, i obsługiwać przystanki Radlin Boisko oraz Bierułtowy Skrzyżowanie, zaś w kursach powrotnych ul. Korfante-go do ul. Rybnickiej (z obsługą przystanków Bierułtowy Skrzyżowanie, Radlin Marcel Kopalnia i Obszary Wiadukt) i dalej po trasie. W związku z powyższymi zmianami:

- przywrócono do ruchu przystanek Obszary Wiadukt;
- tymczasowy przystanek w Radlinie przy ul. Mariackiej zmienił się w stały i nadano mu nazwę Radlin Boisko.

Wojciech Mężyk

## Skieriewice

### Linie

**A** MZK w gazetach opublikował wstępne propozycje zmian rozkładów jazdy. Podlegają one jeszcze dalszym konsultacjom ze szkołami, zakładami pracy oraz muszą zostać uzgodnione z Urzędem Marszałkowskim. Dlatego też ostateczne wersje projektu będą znane wraz z podaniem do wiadomości publicznej zatwierdzonych rozkładów jazdy. Dziś okazuje się, że będą to jedynie korekty kosmetyczne. Obecne zakłada się:

- modyfikację godzin odjazdów z poszczególnych przystanków wszystkich linii, a także wprowadzenie oznaczenia »W« przy kursach zawieszonych w wakacje i ferie zimowe;
- wydłużenie czasu kursowania linii 8 poprzez dodanie po jednym kursie w obie strony;
- wydłużenie czasu kursowania linii 3 poprzez dodanie dwóch kursów z pętli Strobowska kosztem linii 10. Jednak dodane autobusy pojadą na nowej, wariantowej trasie: na odcinku Strobowska – Batorego/1 Maja wspólną trasą z **dziesiątką**, dalej do ul. Sobieskiego trasą linii 10, a później do Sierakowic stałą trasą linii 3;
- skrócenie czasu kursowania linii 10 z godziny 19 na 16 poprzez odjęcie dwóch dodatkowych kursów;
- dodanie 3-4 wariantowych kursów linii 6 do pętli przy ul. Podleśnej oraz zmiana godzin odjazdów. Skrócono również czas przejazdu w dzień wolny w stosunku do dnia roboczego o 5 minut. W dzień roboczy odjęto 1-2 kursy, w zależności od kierunku jazdy.

Podane dane są orientacyjne i mogą ulec zmianie.

### Rozmaitości

**■** MZK przygotowuje się do wprowadzenia nowej usługi: montażu instalacji gazowych w samochodach osobowych. Zakład już prowadzi stację paliw i stację napełniania gazem. Teraz szuka nowych źródeł dochodu w związku z malejącą ilością pasażerów. Według szacunkowych danych wiadomo, że od 2001 roku ilość przewiezionych pasażerów spadła o 30%. Na szczęście sytuacja już się ustabilizowała i zatrzymano tendencję do spadku.

Witold Urbanowicz

## Szachty

### Rozmaitości

**■** Dość oryginalny sposób zarabiania pieniędzy wymyślił urząd transportu elektrycznego w Szachtach. Dwa lata temu w rzeźnym mieście południowej Rosji (przy granicy z Ukrainą) ostatecznie zamknięto ruch tramwajowy, ale szyny do tej pory pozostały na ulicach.

Nic dziwnego, że przedsiębiorstwo transportowe postanowiło skorzystać z tych „złoć stalowych” i sprzedać już niepotrzebne mu tory. Środki finansowe uzyskane dzięki takiej operacji prawdopodobnie pójną na wypłatę pensji należnych pracownikom transportu elektrycznego za poprzednie miesiące, a to, co pozostanie – na zakup nowych trolejbusów.

Valeri Thikonov

## Szczecin

### Tabor

**A** Oprócz MAN-ów NL223 i NG313 SPPK testowało także autobusy Solaris Urbino 18 (poznaniński 1384) i Urbino 12. W przetargu na dwa przegubowce i trzy solówki zwyciężył MAN.

**T** Po kilkuletniej przerwie rozpoczął się kurs nauki jazdy. W większości uczestniczą w nim przekwalifikowujący się pracownicy Centralnych Warsztatów. Z tej okazji wskrzeszono wagon szkoleniowy 105Na-011, poza nim na „elce” pojawiają się także 102Na-625, 105Na-1043 i różne wagony GT6.

**T** Różne awarie stały się przyczyną „zonglerki bulwami”. Najpierw utworzono skład 1057+1056, po tygodniu także 788+783 i 787+784.

### Linie

**01.06.** rozpoczął się trzeci sezon linii turystycznych. Z uwagi na frekwencję zdecydowano się na wykonywanie tylko dwóch zamiast, jak poprzednio, trzech kursów na liniach **0** i **50**. Uruchomienie linii autobusowych było niepewne do ostatniej chwili, ostatecznie linie **50** i **100** kursują ze znanym z PKP „syndromem G” – tzn. możliwością zawieszenia w razie małej frekwencji.

**01.06.** W pierwszym dniu referendum europejskiego (07.06.) komunikacja miejska kursowała według rozkładów jazdy z dni roboczych.

**T** Obowiązujący od września do czerwca rozkład jazdy nie uwzględnia zwiększonego ostatnio ruchu pasażerów dojeżdżających nad jezioro Głębokie. Ponieważ w pojedynczych wagonach **jedynki** i **dziewiątki** trudno już się pomieścić, w razie potrzeby podmienia się one na składy.

### Magazyn 995

**05.06.** Krótko po godzinie 15 na przystanku przy skrzyżowaniu alei Powstańców Wlkp. i alei Piastów wagon 102Na-622 najechał na drugą stodwojkę – numer 102. Tramwaje jadące z centrum na Pomorzany skierowano na pętlę uliczną Jagiellońska – Bohaterów Warszawy – Wawrzyniaka – Wojska Polskiego. Długo tak nie pojeżdżyły, bo na alei Wojska Polskiego bulwa 790 rozgromiła samochód skręcający w ul. Niedziałkowskiego.

### Rozmaitości

**A** Krzysztof Putiatycki zastąpił Tomasza Świątka na stanowisku prezesa SPA Klonowica, z kolei funkcję prezesa SPA Dąbie nadal pełni będzie Włodzimierz Sołtysiak. W planach jest połączenie obu spółek w jeden zakład.

### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>tramwaje</b>			
718+717	Nokia	Nokia	nowa wersja

Robert Łubiński, Magdalena Murawska, Olaf Skrzymowski

## Warszawa

### Tabor

**A** Kolejne wieści z bazy ITS-u: Na Płochocińskiej dotarły dwa kolejne MAN-y NL223 (numery A-411 i A-

412). Ponadto garażują tam: cinquecento – radiowóz Nadzoru Ruchu oraz pogotowie techniczne na bazie obciążonego Ikarusa 280. Co ciekawe, pojazd ów posiada biało-niebieskie malowanie rodem z Radomia wraz napisem »ITS A. Michalczewski RADOM OW-wa«! Poza tym w ostatnich dniach zaobserwowano tam także manowskiego testera, któremu nadano numer A-499. Pełnił on rolę rezerwy.

**A** Także dwa nowe pojazdy, oczywiście Solarisy Urbinetto 10, (numery A-312 i A-313) pojawiły się w mobilisowej zajezdni w Ursusie.

**A** Dnia 03.06. Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) przeprowadziła niezapowiedzianą kontrolę pojazdów Miejskich Zakładów Autobusowych. Badania wybranych autobusów przeprowadzono na dwóch pętlach: na pl. Hallera oraz w Międzylesiu. W pierwszym przypadku zatrzymano 5 dowodów rejestracyjnych. Powodem tych zatrzymań najczęściej były „lyse” opony, niesprawne układy kierowniczy i hamulcowy oraz znaczne przetarcia przegubów. Wykryto także brak jednego OC oraz wiele innych pomniejszych mankamentów. W drugim przypadku inspektorzy uznali, że jeden z autobusów nie nadaje się do ruchu i z pętli w Międzylesiu trzeba było odholować go do zajezdni. Według ITD około 15% taboru MZA nie nadaje się do jazdy, ponieważ jego eksploatacja mogłaby zagrozić zdrowiu pasażerów.

**A** Mobilis nakleił na części swoich 10-metrowych „knypeków” autoreklamy. Są to umiejscowione na tylnych ścianach solarisów naklejki zachęcające do reklamowania się właśnie w tej firmie. Za to wewnątrz pojazdów już pierwszego dnia kursowania uaktywniła się „bananowa młodzież”, która nie omieszczała zostawić na tyłach pojazdów swoich „podpisów”.

**A** Z początkiem obecnego miesiąca reklamy autopojazdowe dosięgły kolejne typy warszawskich autobusów. Tym razem rzecz dotyczy się jeliczy „kwadratów” (120M) oraz „gniotów” (M121M). W granatowo-błękitne barwy jednej z prywatnych szkół wyższych „przyozdobiło się” pięć jeliczy (szczegółowy w dziale „Z pamiętnika lakiernika”). Oczywiście w czerwono-żółtych barwach miejskich zostały ich ściany czołowe (taki wymóg) oraz pas nad pierwszymi drzwiami – tylko w przypadku „kwadratów”.

**A** W związku z likwidacją zajezdni Inflancka doszło też do rozszarad w taborze szkoleniowym (na T-5 stacjonowały dwa takie pojazdy – Ikarus 280.70E nr 9021 oraz Ikarus 260.04 nr 9061). Dnia 02.06. oba wozy należące do Ośrodka Szkolenia pojechały się na zawsze z tym zakładem. Przegub powędrował na T-13 Stalowa, a solówka wybyła na T-6 Redutowa, gdzie od początku bieżącego roku nie było szkoleniówki. Warto zauważyć, że „naukowiec” nr 9021 wypędził ze Stalowej na Woronicza inny wózek szkoleniowy – Ikarusa 280.26 nr 9002 posiadającego historyczne, czerwono-kremowe malowanie z pierwszej połowy lat 80., które to z kolei dostał w spadku po wozie nr 9009, urzędującym obecnie w Bydgoszczy.

**A** Jak wiemy, po likwidacji Inflanckiej nie przenieśrowano stacjonującego tam taboru. Identycznie postąpiono w przypadku dziewięciu solówek, które przewędrowały ze Stalowej na Ostrobramską. Spowodowało to już totalny bałagan w numeracji i w chwili obecnej naprawdę bardzo ciężko jest się w tym wszystkim porządzać.

**A** Wakacje nadchodzą i znów wyszły na jaw kłopoty jedyne warszawskiego piętrusa (tym razem już „stalowego”, a nie „inflanckiego”). Chodzi o to, że według przepisów pojazd jest o 6 cm (!) za wysoki i nie mieści się w skrajni drogi. Ma bowiem aż 406 cm wysokości, kiedy to w ruchu mogą uczestniczyć pojazdy o mak-

symalnej wysokości 4 metrów. Na szczęście po wielu dyskusjach i perturbacjach, dzięki osobistym staraniom dyrektora ZTM-u, Roberta Czapl, piętrowy MAN SD202 wyjedzie w wakacje na ulice Warszawy.

**T** Dnia 05.06. na linii **23** ponownie zagościł żoliborski skład typu 13N. Niestety, zmrok nie pozwolił na odczytanie numerów taborowych. W każdym bądź razie wagony były w malowaniu miejskim.

**T** Jak już informowaliśmy, berlinka nr 445 przechodzi remont w warsztatach T-3. Niestety, w jego trakcie wymieniono tylko poszycie na przedzie wagonu, pozostawiając wiele innych bardziej skorodowanych blach na burtach. Zostały one jedynie zaszplachlowane. Wagon 445 ma być gotowy do eksploatacji z chwilą uruchomienia turystycznej linii **T** w tegorocznym sezonie, czyli na 28.06.

**T** W dniach 03–04.06. dokonano wreszcie wymiany uszkodzonych po wypadku elementów czołowych wolskiego wagonu 105N2k/2000-2084. Tak więc wkrótce zobaczymy go ponownie w ruchu. Za to od ponad miesiąca jedna z wolskich modernizacji (nr 2006+2007) nie pojawia się w ruchu liniowym. Przyczyną jest niemożność wymiany przełącznika. Ponadto wagon 116N-3002 (także z R-1) od kilku dni stoi w zajezdni, ponieważ problemy stwarzają także hamulcowe.

**T** Jedyny praski „naukowiec” – 105Na 1228+1227 długo się na zajezdni nie nastął (patrz: poprzedni numer „Przystanku”). Już 04.06. wrócił on do jazdy szkoleniowych.

**T** Za to inny praski skład więcej stoi niż jeździ. Mowa tu o jedyne na świecie 105N1k 2010+2011. Cały czas są z nimi jakieś problemy.

**T** Wbrew zapowiedziom z poprzedniego numeru, zajezdnia R-4 Żoliborz nie rozpoczęła remontu poważnie rozbitego składu 13N 833+819. Wyciągnięto go z tamtejszej remontówki i odstawiono „pod plot” w oczekiwaniu na planowy remont w warsztatach T-3. Kompletnie roztrzaskany tył wozu 833 przykryto tylko plan-deką.

**T** W pierwszym tygodniu czerwca zajezdnia Wola spięła nowy skład 105Na – tym razem po naprawie NGII sprzęgnięto ze sobą wagony 1012 i 1009. Są one w barwach zakładowych i jako pierwszy będzie kursował wóz nr 1012. Poprzednio jeździły one w składach 1038+1009 oraz 1012+1065. Z kolei na Żoliborzu sfomowano dwa składy 13N – są to 590+491 oraz 781+409. Jednak zupełnie nowym składem pośród tych dwóch jest tylko 590+491. Warto zauważyć, że świeżo po remoncie (NGII) są jedyne wagony 590 i 781”. Z kolei parówka nr 491 przeszła NGII w lutym br. i dopiero teraz weszła do ruchu. Ostatni z czwórki, wagon nr 409, taki remont przeszedł dość dawno, bo w marcu 2001 roku.

**T** Przystankowi szpiedzy wytropili ostatnio, że pierwszy wagon z żoliborskiego składu 105Na 1199+1161 ma... zaspawaną uchylną kłapę w kabine motomiczego. Nie zardrościmy żoliborskim motorowym jazdy tym składem podczas letnich upałów...

**T** Wymiany słupów trakcyjnych na ul. Grójeckiej ciąg dalszy. Nowe, szare słupy postawiono już na przeważającym odcinku od pl. Narutowicza do ul. Bitwy Warszawskiej 1920 roku. W rejonie rozjazdów na pl. Narutowicza odkopano część torowiska i rozpoczęto wymianę całego, włączając w wymianę typu podkładów z drewnianych na strunobetonowe. Dlatego też na tym odcinku znacznie ograniczono i tak już zmniejszoną dopuszczalną prędkość tramwajów.

### Linie

**A** Zakończenie budowy kolektora ogólnospławnego na skrzyżowaniu Popieluski/Krasińskiego i przywró-

cenie ruchu kołowego na wschodniej jezdni ul. Popiełuszki (na odcinku od ul. Krasińskiego do ul. Sarbiewskiego) spowodowało, że stopniowo przywracano stałe trasy linii **E-1**, **510** i **606**, obowiązujące przed 20.01.:

- dla linii **510** – od 31.05. od godzin wieczornych;
- dla linii **E-1** – od 02.06. od początku kursowania;
- dla linii **606** – od nocy 05/06.06.

**A** Remont nawierzchni alei Nadwiślańskiej w Józefowie spowodował, że od 31.05. od początku kursowania do końca kursowania 01.06. autobusy linii **702** kursowały w obu kierunkach trasą zastępczą, przebiegającą od skrzyżowania Wał Miedzeszyński/Bysławska w Warszawie ulicami: Bysławska, a następnie w Józefowie: Piłsudskiego – Wyszyńskiego – aleja Nadwiślańska i dalej własną trasą w kierunku Otwocka. W tym czasie dla linii **702** obowiązywał specjalny rozkład jazdy.

**A** Z powodu prac przy kolejnym etapie budowy wiaduktów nad rondem Zesłańców Syberyjskich przez trzy kolejne weekendy, tj. od 06.06 od godziny 22 do 09.06. do godziny 4:30, od 13.06. od godziny 22 do 16.06. do godziny 4:30 oraz od 19.06. od godziny 22 do 23.06. do godziny 4:30, nieprzejezdna jest południowa jezdnia Alej Jeruzolimskich od ronda Zesłańców Syberyjskich do skrzyżowania Alej z ul. Grzymały-Sokołowskiego. W tych dniach autobusy linii: **127**, **130**, **154**, **172**, **184**, **187**, **508**, **517**, **523** i **605** są kierowane na następujące trasy objazdowe:

- linie **127**, **130** i **508** – tylko w kierunku Dworca Centralnego od ronda Zesłańców Syberyjskich ulicami: Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Grójecką – pl. Narutowicza – Grójecką – pl. Zawiszy i dalej stałymi trasami;
- linia **154** – tylko w kierunku pętli MDL Cargo od ronda Zesłańców Syberyjskich ulicami: Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Grójecką i dalej bez zmian;
- linia **172** – tylko w kierunku krańca Sadyba od ronda Zesłańców Syberyjskich ulicami: Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Banacha i dalej własną trasą;
- linia **184** – tylko w kierunku pętli Szczęśliwice od ronda Zesłańców Syberyjskich ulicami: Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Szczęśliwicką i dalej stałą trasą;
- linie **187**, **517** i **523** – tylko w kierunku ul. Grójeckiej od ronda Zesłańców Syberyjskich ulicami: Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Szczęśliwicką – Grzymały-Sokołowskiego i dalej własnymi trasami;
- linia **605** – tylko w kierunku Dworca Centralnego od ronda skrzyżowania Bitwy Warszawskiej 1920 r./Szczęśliwicka ulicami: Szczęśliwicką – Grzymały-Sokołowskiego i dalej bez zmian.

Trasy ww. linii w kierunku przeciwnym nie ulegają zmianie. Ze względu na wprowadzenie powyższej organizacji ruchu, nocami 06./07., 07./08. i 08./09.06. nie obowiązywała zapowiadana wcześniej czasowa organizacja ruchu, polegająca na całkowitym zamknięciu dla ruchu w godzinach 0:30–4:30 wlotu ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. na rondo Zesłańców Syberyjskich.

**A** Z kolei nocami 10/11–12/13.06. w godzinach 0:30–4:30 z tego samego powodu zamknięty był 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** W celu ułatwienia mieszkańcom osiedla Groty dojazdu do komisji referendalnych zlokalizowanych na Starym Bemowie w dniach przeprowadzania referendum ogólnokrajowego w sprawie przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej, tj. 07. i

08.06., została uruchomiona autobusowa linia uzupełniająca **201** kursująca co 30 minut na trasie: Stare Bemowo – Kaliskiego – Radiowa – Kaliskiego – Kocjana – Bolimowska – Spychowska – Hubala-Dobrzańskiego – Groty (powrót: Groty – Hubala-Dobrzańskiego – Bolimowska – Kocjana – Kaliskiego – Stare Bemowo). Linij obsługiwał jeden wóz (konkretnie Jelcz 120M nr A-564) z PPKS Grodzisk Mazowiecki, który w dni wolne od pracy zazwyczaj pojawia się na wycyżce na linii **171**.

**T** Prowadzone prace torowe spowodowały, że od północy dnia 07.06. do godziny 4:00 dnia 09.06. wyłączono z ruchu tory postojowe na pętli Wiatraczna (przystanki Wiatraczna 11, 12 i 13) z jednoczesnym utrzymaniem przejeżdżności zewnętrznego toru z przystankiem Wiatraczna 06 – w kierunku Gocławka. W tym czasie linie tramwajowe **8**, **21** i **26** kursowały zmienionymi trasami:

- linia **8** – od ronda Waszyngtona ulicą Waszyngtona do pętli Wiatraczna (powrót stałą trasą);
- linia **21** – od skrzyżowania Targowa/Kijowska ulicą Kijowską do pętli awaryjnej Dw. Wschodni;
- linia **26** – wydłużona od pętli Wiatraczna – ulicą Grochowską do krańca Gocławek.

Kursowanie linii **8**, **21**, **26**, a także **22** odbywało się według specjalnych rozkładów jazdy, czego następstwem było zawracanie linii **8** i **22** na pętli Wiatraczna bez postoju.

## Magazyn 995

**28.05.** Ten dzień dla warszawskich tramwajarzy był wybitnie pechowy. Ledwo uporano się ze zderzeniem na ul. Młynarskiej (więcej o tym w poprzednim numerze), a już przyszło zgłoszenie, że na tymczasowym jednorozjeździe w alei Krakowskiej „zjechały” się dwa tramwaje. Obaj motorowi tłumaczyli się, że mieli zielone... Na szczęście do zderzenia nie doszło (w końcu odcinek jednorozjeździ jest dość długi), ale i tak cała sytuacja spowodowała prawie półgodzinne zatrzymanie, ponieważ zwrotnice na mijance są sprężynowe i trzeba było je specjalnie klinować, żeby móc wycofać choć jeden skład. Sytuacja była o tyle trudniejsza, że praski skład 105Na 1300+1299 cały znalazł się na odcinku jednorozjeździ, natomiast wolski 105Na 1045+1087 stał swoim drugim wagonem nad zwrotnicą. Na szczęście z pomocą przyszedł prezes KMKM-u, który akurat obsługiwał linię **9**.

**31.05.** Około godziny 9:20 doszło do niegroźnej kolizji mokotowskiego składu 105Na 1194+1195 linii **4** z „puszką”, która nagle pojawiła się na torowisku. Wszystko miało miejsce na pl. Inwalidów (kierunek Potocka). Straty nie były wielkie i po kilkunastu minutach ruch wznowiono.

**31.05.** Przed godziną 11 w Alejach Jeruzolimskich przy Dworcu Centralnym (kierunek Okęcie) zdefektowała wolska bulwa 2088+2089 (**3/25**). Po trwającym niecałe 20 minut zatrzymaniu (utknęło w nim 6 składów) ruch udrożniono.

**02.06.** Przed godziną 16 na skrzyżowaniu ulic Puławskiej i Odyńca doszło do pierwszej kolizji mobilisowego Solarisa U10 linii **107**. Padło na autobus nr A-304. Powodem całego zamieszania była taksówka, która z dużą siłą uderzyła w lewy narożnik autobusu. Na szczęście po zajezdniowej naprawie mógł on wrócić do ruchu.

**09.06.** Około godziny 8 na skrzyżowaniu Alej Jeruzolimskich z aleją Jana Pawła II doszło do dość poważnego zderzenia tramwaju z polonezem truckiem. Skutkiem wypadku było około półgodzinne zatrzymanie we wszystkich czterech kierunkach, w którym – co chyba jasne – utknęło na tych ruchliwych arteriach bardzo wiele składów. Zatrzymanie przedłużyło się,

ponieważ rozszczelnieniu uległ zbiornik z gazem samochodu.

**09.06.** Przed godziną 19 na ul. Marszałkowskiej (róg Hożej) mokotowski skład 105Na 1350+1349 zderzył się z osobowym fordem, który znalazł się na torowisku w momencie, gdy go tam być nie powinno. Nikomu nic się nie stało, ale przerwa w kursowaniu tramwajów trwała kilkanaście minut.

**11.06.** Podczas wjazdu na przystanek Kondratowicza (w kierunku Huty) w pobliżu skrzyżowania Kondratowicza/Rembielńska Ikarus 280.26-2891 (**3/156**) uderzył w cofającą taksówkę marki Mercedes 300. Autobus ma porysowane blachy, zaś taksówka poważnie uszkodzony tylny lewy róg.

## Rozmaitości

● Sprostowanie: w poprzednim numerze został mylnie podany skład 105Na 1052+1087, który już dość dawno przeszedł do historii. Oczywiście w wykazie nowych reklam powinien figurować jako 1052+1061. Przepraszamy.

**A** Prezentujemy pierwsze z kilku (kolejne wkrótce – ale tylko w wersji internetowej „Przystanku”) zdjęć eksinflanckich autobusów, uchwyconych w różnych nietypowych miejscach. Na początek Solaris U15 nr 8502 na największej warszawskiej – i europejskiej zarazem – nekropolii, Cmentarzu Bródnowskim. Uchwycony został jako dyspozycja na głównej alei cmentarnej.

**AT** W ostatnich dniach wysłała na jaw – pisała o tym prasa codzienna – sprawa firm umieszczających reklamy na autobusach i tramwajach. Dokładniej chodzi o firmę Business Consulting, która ma praktycznie wyłączność na umieszczanie takich reklam. A już na pewno monopol na reklamy typu fullback (na tyle wozu) oraz busboard (razem z bocznymi szybami). Łącznie kontrakt objął dokładnie 1070 autobusów MZA. W związku z tymi wszystkimi wątpliwościami prezydent Warszawy, Lech Kaczyński, zarządził natychmiastową kontrolę w MZA i TW.

**T** Dnia 30.05. po mieście kursował solo wagon 4Nj-838. Wynajęli go turyści z Francji. Obsługę zapewnił społecznie KMKM.

**T** Dzień później ta sama solówka (zazwyczaj jeździ w składzie z doczepą 4ND<sub>1</sub> nr 1811) ponownie wyjechała na ulice. Tym razem wynajęła ją Agencja Promocyjno-Wydawnicza AMS, która promowała swoje produkty rolno-spożywcze typu kefir, maślanka, salami, paszety i wiele innych. W wagonie jeżdżącym po trasie Wyścigi – Puławska – pl. Unii Lubelskiej – Marszałkowska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – Mickiewicza – pl. Inwalidów – Mickiewicza – pl. Wilsona – Mickiewicza – Marymont cały czas przycyżwał zespół folklorystyczny. Hostessy częstowały za to pysznościami. Trzeba przyznać, że wagon wzbudzał dość spore zainteresowanie.

**T** W dniu 31.05. po mieście kursował także inny wagon historyczny. Był to przedwojenny wagon typu Lw-541, który promował Unię Europejską. Jeździł po trasie: pl. Narutowicza – Filtrowa – Krzywickiego – Nowowiejska – pl. Politechniki – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – Międzyparkowa – Słomińskiego – most Gdański – Starzyńskiego – Jagiellońska – Ratuszowa – Targowa – aleja Zieleniecka – rondo Waszyngtona – aleja Poniatowskiego – most i wiadukt Poniatowskiego – Aleje Jeruzolimskie – pl. Zawiszy – Grójecka – pl. Narutowicza.

**T** W dniu 01.06., jak co roku, kursowała specjalna linia **D** (jak Dzień Dziecka) obsługiwana taborem zabytkowym. Po trasie Rakowiecka-SGGW – Rakowiecka – aleja Niepodległości – Nowowiejska – pl. Politechniki –

Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – Międzyparkowa – Stomińskiego – most Gdański – Starzyńskiego – Jagiellońska – ZOO co 30 minut jeździły cztery wagony: K-403, N-607, N-674 oraz solo 4N-838. Linia ta wchodziła w skład lokalnego transportu zbiorowego (czyli podlegała pod ZTM). Jednak jej społeczną obsługę (motocyclistów i konduktorów) zapewnił MKKM. Jego członkowie rozdawali wszystkim dzieciom, które zdecydowały się na przejażdżkę, słodkie batoniki oraz czapki przeciwsłoneczne z logiem Milki. Sponsorem akcji była firma Kraft Foods Polska. Na linii **D** obowiązywały wszystkie bilety ZTM-u. Dzięki uprzejmości tej instytucji konduktorzy zostali także wyposażeni w czynniki do Warszewskich Kart Miejskich. Warto zauważyć, że na jednej z brygad miał pojawić się przegubowy wagon 102Na-42 rodem z Poznania, jednak ciągle są z nim jakieś niewielkie problemy techniczne.

**T** Na rondzie Zgrupowania AK Radostaw trwają przygotowania do poprowadzenia ruchu tramwajowego (objazd zamkniętej z powodu budowy metra ul. Stowackiego) po skrócie dawnej linii **28 bis** (relacja Praga – Żoliborz). Torowcy pospawali tam ostatnio trochę torów, rozpoczęto też prace przy wymianie starych zwoznic ręcznych na nowe, radiowe. Decyzją ta spowodowana jest nie tylko tym, że będzie dość duże natężenie ruchu w tym miejscu. Przypomnijmy, że po otwarciu stacji metra Dworzec Gdański po tym skrócie ma jeździć także nowa linia tramwajowa (Annapol – Piaski), oznaczana obecnie roboczym numerem **11**.

**T** Jeśli już o wymianach zwoznic mowa, to wspomnijmy, że rozpoczęły się również przygotowania do wymiany wszystkich czterech zwoznic „najazdowych” na skrzyżowaniu ulic Chałubińskiego i Nowowiejskiej. Wymienione zostaną trzy zwoznic prądowe (na sieci umieszczone są do nich specjalne „sanki”) oraz jedna ręczna (ta od strony Mokotowa). Do chwili obecnej zamontowano już stosowny osprzęt elektryczny (odbiorniki sygnału oraz czujniki położenia wagonów). W wakacje pożegnamy więc zapewne jedne z ostatnich warszawskich zwoznic prądowych. Jeśli już o nich mowa, to wymienimy pozostałe – znajdują się one przy skrzyżowaniu Wolskiej ze Skierniewicką (x2), przy wjazdach na pętlę Kawęczynska-Bazylika oraz na pętlę Annapol (x2), a także na ul. Prostej przed rondem Daszyńskiego (od strony ul. Karolkowej).

**T** Tramwaje Warszawskie zaczęły w ostatnim czasie oznaczać budynki swoich podstacji trakcyjnych. Montowane są do ich elewacji eleganckie tabliczki z logiem i nazwą firmy. Ponadto umieszczany jest stosowny napis, że dany obiekt jest podstacją trakcyjną TW, wraz z jej nazwą zwyczajową. Na razie taka tabliczka pojawiła się na podstacji Międzyparkowa w Parku Traugutta. Tak więc widać, że TW starają się dbać o image swoich obiektów, choć podejrzewamy, że jest to podyktowane raczej względami bezpieczeństwa, ponieważ wszystkie służby miejskie (w tym ratownicze) powinny wiedzieć, co znajduje się za drzwiami tych szarych niepozomych budynków.

**TM** Trwają przygotowania do reorganizacji ruchu na pl. Inwalidów. Już zainstalowano, choć jeszcze nie uruchomiono, sygnalizację dla tramwajów i samochodów w południowym końcu placu. Ruch samochodowy w kierunku placu Wilsona ma być skierowany jezdnią okrężną po wschodniej stronie placu. Trwają także prace zmierzające do ułożenia kolejnego w Warszawie tymczasowego jednotoru (nie mamy na razie pewności, czy jednotor ten będzie położony w miejscu dotychczasowego torowiska, czy też może w śladzie

chodnika biegnącego wzdłuż obecnych torów). Jak na razie, począwszy od końca maja, Tramwaje Warszawskie postawiły dokładnie 10 sztuk nowych rurowych słupów trakcyjnych wraz z fragmentami odcigów sieci trakcyjnej. Mają one kolor szary. Ich ustawienie może wskazywać, że jednotor, który powstanie, ułożony będzie jednak w miejscu chodnika – część postawiono na pasie zieleni między jezdniami ul. Mickiewicza, część natomiast (tych po drugiej stronie) przesunięto w głąb trawnika (nie stoją przy samym chodniku). Powstanie już drugiego tymczasowego odcinka torowego związane jest z budową wentylatorni szlakowej metra. Podobna budowa odbywała się w lecie 2001 roku na ul. Andersa i także tam mieliśmy wtedy tymczasowy jednotor.

### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>autobusy</b>			
4345	barwy zakł.	EWSPiA	-
4395	barwy zakł.	EWSPiA	-
4777	barwy zakł.	EWSPiA	-
4855	barwy zakł.	EWSPiA	-
4864	barwy zakł.	EWSPiA	-
<b>tramwaje</b>			
606+607	barwy zakł.	Mediatel	-
1001+1000	Samsung	Stolbud Warszawa	-
1106+1107	Ehinacea Ratiopharm	Artresan	-
1124+1125	Klarin	Nokia	-
1262+1261	Strefa Karty Miejskiej	Collagena	-

### Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
<b>tramwaje</b>			
324	13N	05.06.	NG II
353	13N	05.06.	NG II
590	13N	05.06.	NG II
781	13N	05.06.	NG II
792	13N	04.06.	NG I
793	13N	04.06.	NG I
1009	105Na	05.06.	NG II
1012	105Na	05.06.	NG II
1102	105Na	05.06.	NG I
1103	105Na	05.06.	NG I
1140	105Na	04.06.	NG I
1141	105Na	04.06.	NG I

**Robert Człapiński, Dariusz Dąbrowski, Grzegorz W. Fedoryński, Przemysław Figura, Tomasz Igielski, Artur Jasik, Tomasz Kaczmarek, Michał Kiemkowski, Piotr Kraków, Krzysztof Lipnik, Piotr Marbach, Mariusz Mazek, Sławomir Moczulski, Robert Sokołowski, Marcin Paweł Stawicki, Marcin Stiasny, mkm101, Witold Urbanowicz, Adam Waluszko, Michał Wolański, ztm.news**

## Wrocław

### Linie

**A** W celu ułatwienia dojazdu do lokali wyborczych w dniu 07.06. (sobota, pierwszy dzień referendum) linie **100, 103, 105, 107, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 130, 133, 139, 147, 403, 409, 610, 615 i 617** kursowały według rozkładów jazdy na dni robocze. Linia **134** kursowała według rozkładów sobotnich, ale

obsługiwana była taborem przegubowym (jak w dni robocze).

**A** W celu ułatwienia swoim klientom dojazdu do hipermarketu Tesco w Bielanych Wrocławskich jego dyrekcja podpisała umowę z Dolnośląskimi Liniami Autobusowymi. Dzięki niej klienci Tesco, którzy dokonają zakupów na kwotę co najmniej 50 zł, mają w dni wolne refundowane koszty dojazdu i powrotu do sklepu autobusem linii **502**. Linia **502** łączy Wrocław z Sobótką, obowiązuje na niej wewnętrzna taryfa DLA (nie obowiązują bilety emitowane przez ZDiK). Poza nią dojazd do Tesco zapewniają tylko trzy darmowe linie organizowane przez Centrum Bielany, w skład którego wchodzi Tesco.

### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>tramwaje</b>			
2017	Nicoll	barwy zakł.	-
2400+2425	Codipar	barwy zakł.	-
2534+2533	Codipar	barwy zakł.	-

**Wojciech Gašior, Paweł Więcek**

## Zielona Góra

### Linie

**A** W godzinie Bachusa przybyła nowa, trzecia już linia bezpłatna. Wozi ona numer **66** i łączy hipermarket Tesco z Chynowem i Jędrzychowem (wioski, które obecnie znajdują się w granicach miasta). Ciekawostką jest fakt, że linia ta kursuje tylko w piątki, soboty i niedziele.

**Sebastian Staschiok**

## 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:

Adam Białas (grozny@interia.pl),  
Ziemowit Cabanek (ziemowit0@poczta.onet.pl),  
Marcin Chrost (chrosciu@simplusnet.pl),  
Marek Drewniak (vredny@poczta.onet.pl),  
Janusz Karlikowski (januszkar@o2.pl),  
Krzysztof Lipnik (lipton@mkm.waw.pl),  
Olaf Skrzypowski (bremen@o2.pl).

### STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Piotr Buczkowski, Robert Człapiński, Marcin Czech, Krzysztof Dostatni, Marek Drewniak, Grzegorz Fedoryński, Wojciech Gašior, Marcin Gierzyński, Tomasz Gieżyński, Tomasz Igielski, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński, Janusz Karlikowski, Rafał Lamch, Krzysztof Łączak, Wojciech Lemański, Maciej Łoś, 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 Żyśko

### 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.