

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 14 (39)
15 lipca 2003 r.

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

ISSN 1730-6388

Bydgoszcz

50 lat linii tramwajowej „Brda”

O tym, że przez Bydgoszcz płynie Brda, wie każdy bydgoszczanin. Niewielu jednak wie, że przez Bydgoszcz przebiega druga „Brda”. Tak nazwano bowiem nową linię tramwajową wybudowaną w południowo-wschodniej części miasta w latach 1952–53.

Do roku 1950 po sieci tramwajowej w Bydgoszczy, liczącej zaledwie 20 km toru pojedynczego, kursowały 43 wagony. Komunikacja w takiej postaci nie mogła w żaden sposób zaspokoić potrzeb mieszkańców dynamicznie rozwijającego się miasta, zwłaszcza powstającego nowego osiedla mieszkaniowego Kapuściska oraz nowych zakładów pracy we wschodniej części. Okoliczności te sprawiły, że 7 marca 1952 roku Miejska Rada Narodowa, ówczesny gospodarz miasta, na wniosek licznych zakładów pracy powstających we wschodniej części miasta zwołała III Sesję w świetlicy Bydgoskich Zakładów Przemysłu Gumowego. Poświęcono ją tej ważnej inwestycji. Podjęta uchwała zobowiązywała władze do natychmiastowych starań u władz nadrzędnych o zbudowanie linii komunikacyjnej. Efektem wszystkich zabiegów była październikowa uchwała Prezydium Rządu o wybudowaniu w Bydgoszczy linii tramwajowej łączącej południowo-wschodnie dzielnice ze Śródmieściem. Inwestycja ta wzbudzała tak duże zainteresowanie władz centralnych, że wpisano ją do planu sześciolletniego. Dokumentację na budowę tej linii opracowało Centralne Biuro Studiów i Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku, a głównym projektantem był inż. Eugeniusz Małkowski.

Projekt wyznaczał następujący przebieg trasy: rozpoczynała się ona od pl. Teatralnego, dalej biegła wzdłuż ulicy Jagiellońskiej (istniejącym od początku wieku odcinkiem jednotorowym, który przebudowano na dwutorowy), Bernardyńską, drewnianym mostem przez rzekę Brdę, przez Zbożowy Rynek do centralnego węzła tramwajowego, jakim była Babia Wieś. Następnie trasa biegła najdłuższą ulicą Bydgoszczy – Toruńską na Czersko Polskie, po czym ulicą Spadzistą i Hutniczą wspiwała się ostro po południowej skarpie do Łęgnowa, a kończyła obok bramy nr 1 Zakładów Chemicznych. Przed wzniesieniem do Łęgnowa na ulicy Toruńskiej znajdowała się dodatkowa pętla zwana Hutą Szkła, którą w latach sześćdziesiątych przemianowano na Stomil. Linia posiadała odgańlenie przy

ulicy Spokojnej, które umożliwiło tramwajom dotarcie ulicą Szpitalną na Glinki a kolejnym odgańleniem w alei Wojska Polskiego na osiedla Kapuściska i dalej do bramy nr 2 Zakładów Chemicznych (odgańlenie to do roku 1976 było jednotorowe z mijankami). Na końcu każdej z wymienionych tras zbudowano pętlę, co było w Bydgoszczy nowością. Wszystkie pozostałe linie kończyły się mijankami lub trójkątami.

Należy tu dodać, że w tamtych czasach wiele ulic nosiło zupełnie inne nazwy; np. tramwaj z pl. Zjednoczenia (Teatralnego) wjeżdżał na ul. Generalissimusa Stalina (Jagiellońską) i dalej ul. Juliana Marchlewskiego (Bernardyńską) podążał do Babiej Wsi. Pętla Glinki nosiła wówczas trochę nieadekwatną do jej położenia nazwę Solna, gdyż ulica Solna krzyżowała się z linią na wysokości przedostatniego przystanku.

Pierwsze prace przy budowie linii rozpoczęły się w październiku 1952 roku. Główny ciężar budowy powierzono nowo utworzonemu przedsiębiorstwu, jakim było Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych w Bydgoszczy. Ponieważ nowo powstałemu przedsiębiorstwu brakowało wielu fachowców, do Bydgoszczy własnych specjalistów musiały odelegować zakłady komunikacyjne z Warszawy, Poznania, Szczecina, Łodzi, Bielska-Białej, Wrocławia, a nawet Wałbrzycha i Jeleniej Góry. Dzięki takiemu zaangażowaniu prace przebiegały nadzwyczaj sprawnie, choć często wykonywano je przy użyciu najprostszyc narzędzi. Jakże modne wtedy współzawodnictwo pracy powodowało ciągłe przekraczanie norm, za co wielu pracowników otrzymało Srebrne i Brązowe Krzyże Zasługi. Pełne słowa uznania należą się również mieszkańcom miasta i pracownikom wielu zakładów pracy, którzy wychodzili na trasę „Brdy”, aby pracą w czynie społecznym przyczynić się do szybkiego ukończenia budowy. W krótkim czasie wybudowano także podstawę trakcyjną nr 2 przy ul. Spokojnej oraz położono kable zasilające i powrotne. Nowa podstacja wybudowana była w oparciu o typową dokumentację, jaką dysponowały tramwaje warszawskie. Posiadała moc 1440 kW, wyposażenie zaś pochodziło wyłącznie z produkcji krajowej.

Ekspresowe tempo robót pozwoliło na oddanie do użytku linii „Brda” 21 lipca 1953 roku. Zapewne data ta nie była dziełem przypadku; w czasach PRL okolicie rocznicy ogłoszenia manifestu PKWN zawsze wiązały się z przedterminowym zakończeniem wielkich inwestycji. Także w Bydgoszczy tego dnia nie było inaczej. Święto uświetniły delegacje bydgoskich zakładów pracy, a na trybunie wśród miej-

scowych władz nie zabrakło nawet przedstawiciela Rządu PRL, Ministra Gospodarki Komunalnej i innych dostojników. Po tradycyjnym dla tamtych czasów okolicznościowym przemówieniu i przecięciu wstęgi udekorowany korowód tramwajów ruszył w trasę liczącą ponad 13 km.

Po zakończeniu całości prac długość toru pojedynczego w Bydgoszczy wynosiła w sumie 46 km. Do obsługi nowych linii tramwajowych sprowadzono dzięki wsparciu ministerstwa kilkanaście używanych wagonów z innych miast. Łódź przekazała 13 wagonów silnikowych typu Lilpop I z 1928 r. oraz 13 wagonów doczepnych Herbrand VNB z 1910 roku. Kraków dostarczył 4 wąskotorowe tramwaje SW-1 z 1901 roku, a Katowice przekazały 4 wagony typu Walker. Ogólna liczba wagonów w Bydgoszczy pod koniec 1953 roku wyniosła 90 sztuk. To kompleksowe rozwiązanie sprawiło, że komunikacja w naszym mieście zaczęła działać zdecydowanie sprawniej, a bydgoszczanom zaczęło się po prostu żyć wygodniej.

Układ linii tramwajowych po 22 lipca 1953 wyglądał następująco:

- 1 Dworzec Gł. – Okole (przez Stary Rynek);
- 2 Babia Wieś – Bielawy;
- 3 Wilczak – Bartodzieje Wielkie;
- 4 Dworzec Gł. – Szpital Wojewódzki;
- 5 Dworzec Gł. – Okole (przez Babią Wieś);
- 6 Babia Wieś – Łęgnowo;
- 7 Babia Wieś – Kapuściska;
- 8 Babia Wieś – Solna;
- 9 Kapuściska – Łęgnowo.

Wrzaz z uruchomieniem „Brdy” zaprzestano eksploatacji półkilometrowego odcinka Zbożowy Rynek – Strzelnica w ulicy Toruńskiej. Podczas budowy nowej linii został odcięty od reszty sieci.

Na koniec, obrazując ogrom przedsięwzięcia, warto podać kilka liczb. Do budowy linii „Brda” zużyto:

- 52 335,3 mb szyn (2 600 ton);
- 34 000 szt. podkładów;
- 230 000 szt. wkrętów;
- 63 000 szt. podkładów pośrednich;
- 21 ton przewodu jezdnego;
- 621 szt. słupów trakcyjnych;
- 20 000 ton tłucznia;
- 15 000 ton pospółki (żwir o dużej granulacji);
- Wykonano:
- 26 167 mb toru;
- 3 326 styków ferromitowych;
- 41 zwrotnic;
- 66 krzyżaków.

Od tamtych wydarzeń minęło już 50 lat, a linia

„Brda” wciąż służy mieszkańcom, którzy jadąc tramwajem do centrum, nie muszą stać w korkach i tracić cennego czasu. Być może warto wziąć przykład sprzed 50 lat i ponownie zainwestować w tramwaj, który jest jednym z najlepszych środków lokomocji w dużych miastach.

Stanisław Sitarek, Michał Sitarek

Częstochowa

Koniec komunikacji miejskiej?

W Częstochowie zawieszono – bo trudno się spodziewać, by pozostało tak na stałe – funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Przynajmniej w tradycyjnym znaczeniu tego pojęcia. Stało się to za sprawą decyzji MPK, które po pozytywnych próbach postanowiło wprowadzić zasadę wsiadania do autobusów jedynie przednimi drzwiami i okazywania bądź kupowania u kierowcy biletu. Ma to dotyczyć wszystkich linii podmiejskich, jak działo się to w dniach testów nowego rozwiązania oraz w wybranych obszarach obsługiwanych przez linie miejskie. Nietrudno zatem zrozumieć szokujące przesłanie zawarte w pierwszym zdaniu. Zamiast klasycznej komunikacji miejskiej, gdzie każdy mógł beztrudno wsiąść do autobusu, zaistnieje bowiem coś na kształt sieci linii prywatnych bądź miejskiego wydania PKS-u, i to w najgorszym wydaniu.

Pomysłowi MPK nie można zarzucić braku skuteczności – ewentualni gapowicze nie powinni mieć szans na przejazd w taki sposób obsługiwany autobusami. O tym, że stanowią oni znaczny procent podróżujących, świadczyły dni testów, kiedy sprzedaż biletów u kierowców wielokrotnie wzrosła, a spora ilość pasażerów linii 52 pozostawała na przystankach, nie zamierzając płacić za bilet, co szefstwo MPK uznało za bezczelność. Wiadomo też, że wśród wielu negatywnych głosów, jakie obecnie się rozlegają, niemało należy do osób niechętnie biletu kasujących. Nie zmienia to jednak faktu, że wprowadzenie tegoż pomysłu spowodowało dla organizacji częstochowskiej komunikacji miejskiej zmiany bardzo daleko idące, a po całorocznym reformowaniu, które obecnie jest postrzegane w kategorii afery, będzie to kolejny bodziec zniechęcający do podróżowania miejski autobusami.

Autobusy MPK będą mieć bowiem spore spóźnienia – już w dniach testów sięgały one kilkunastu minut. O ile linie podmiejskie mają z reguły rozkłady dość luźne, to linia 16 (również została objęta testami) ma rozkład strasznie napięty – praktycznie po jednej minucie na każdy przystanek, podczas gdy 10 lat temu, gdy nie było korków, standardem w Częstochowie były dwie. Teraz rozkłady jazdy staną się fikcją. Nadto wymiana pasażerów przez jedne tylko – i to połówkowe! – drzwi ciasnego autobusu niskopodłogowego oznaczać będzie nie tylko kilkuminutowy postój na przystanku, ale i konieczność przeciskania się w tłoku, z czego akurat, w odróżnieniu od gapowiczów, znacznie ucieszą się kieszonkowcy. Pomysł zresztą testowano już na linii 28, która słyne z kradzieży na odcinku od centrum do targowiska na rynku Narutowicza. Zakończą się czasy, gdy podróżowanie komunikacją miejską w wielkim mieście miało charakter swobodnej przejażdżki dzięki sporej ilości drzwi autobusu, a na liniach zatłoczonych (czyli większości miejskich w szczycie) przewóz osób zdeorganizuje się całko-

wicie.

Wreszcie problemem stanie się wysiadanie – szefstwo MPK zakłada, że dla wysiadających zostaną otwarte wszystkie drzwi autobusu, ale dopiero, gdy na przystanku nie pozostanie żaden chętny do jazdy. Panowie z MPK najwyraźniej nie rozumieją, co mówią – jak można przetrzymywać w autobusie spieszącego się na przesiadkę do pracy pasażera? A co z osobami dobiegającymi, którym kierowca mógł otworzyć ostatnie drzwi. Dochodzi zresztą problem niechęci kierowców do otwierania przednich drzwi. Panują wśród nich bowiem zwyczaje z czasów, gdy drzwi te były oznaczone napisem »WYJŚCIE« i kierowcy nie tylko ich nie otwierają, ale wręcz zatraskują przed nosem wsiadającym, wykazując w tym względzie wyjątkową konsekwencję i takież samo chamstwo (osoba tak potraktowana idzie zazwyczaj do drzwi środkowych, po czym przeciska się przez tłok, by... kupić bilet u kierowcy).

Dlatego nowy wynalazek MPK – choć ma niezaprzeczone zalety – wydaje się nie mieć racji bytu. Komunikacja miejska w Częstochowie tak zorganizowana może zostać zbojkotowana przez pasażerów lub też stać się zupełnie innym rodzajem usług niż dotychczas.

Rafał Lamch

Częstochowa

Ma pani bilet?

Jest 9 lipca, godzina 21:30. Na przystanek III Aleja w kierunku północnym podjeżdża autobus linii 16. To Ikarus 280.26 numer 323. Kilkunastu pasażerów kieruje się do drzwi, te jednak nie otwierają się. Ludzie zauważają otwarte drzwi z przodu i powoli się przed nimi zbierają. – Ma pani bilet? – pyta kierowca. Zdziwiona kobieta szuka biletu w torebce. Każdy pasażer musi pokazać bilet albo kupić go u kierowcy, inaczej nie wsiądzie do autobusu. Kolejka przed przednimi drzwiami powoli się zmniejsza. Jedni wyjmują miesięczne, inni pokazują jednorazowe i kasują je, jeszcze inni kupują. – Co to jest, legitymacja wędkarska? – kierowca nieuprzejmie pyta jednego z pasażerów. Kiedy wreszcie wszyscy są w środku, autobus rusza. Spóźnienie wynosi 3 minuty. W autobusie słychać głosy oburzonych pasażerów.

Na następnym przystanku wsiadają niemniej zdziwieni pasażerowie. Tylko nieliczni, czytelnicy gazet, są przygotowani na taki sposób kontroli i od razu pokazują bilety. Dziewczynka szuka monet w portmonetce, zatrzymując cały autobus. Stojącą parę minut na przystanku szesnastkę omija 32.

Trzy przystanki dalej autobus jest zatrzymywany przez kobietę szukającą biletu w torebce. Jeśli ktoś chce wsiąść, musi przepchać się do pierwszych drzwi. Za kobietą wsiada grupka rozbawionej młodzieży. Skłóceni z kierowcą kupują bilety, po czym nie kasują ich, wcale tego nie ukrywając. Kierowca ignoruje ich i jedzie dalej. – Brakło mu na kondomy! – syją się komentarze z ust obrażonych młodych ludzi.

Kolejny przystanek. Zaskoczony pasażer kupuje bilet. – Kasować nie trzeba, tylko kupić – krzyczy dziewczyna. Do drzwi podbiegają młodzi mężczyźni. Po usłyszeniu słów nieuprzejmego kierowcy przez chwilę stoją zdziwieni przed drzwiami. – Spier... – krzyczy w końcu jeden z nich z uśmiechem na twarzy. Autobus z rozentuzjazzowaną

młodzieżą odjeżdża.

Minutę później dwie starsze panie komentujące poczynania kierowcy mają nadzieję, że będą mogły wsiąść środkowymi drzwiami. Kierowca jednak ich nie otwiera. Zdenerwowane przedzierają się do przodu, rzucając w stronę kierowcy słowa krytyki. – Dlaczego pan się spóźnił 10 minut? – pyta kobieta, której rozkazano pokazać bilet. – Właśnie dlatego, że sprawdza bilety! – odpowiada zdenerwowana dziewczyna.

Następny przystanek jest pusty. – Jedź, jedź! – krzyczy chłopak do niezdecydowanego kierowcy. Pojazd wjeżdża do dzielnicy Północ. Tu już nikt nie wsiada. Kierowca po raz pierwszy otwiera środkowe drzwi. W autobusie rozlegają się oklaski. Wsiadanie na kolejnych przystankach odbywa się już spokojnie. W rezultacie autobus przyjeżdża na pętlę Kukuczki z dokładnym 10-minutowym opóźnieniem. Na pętli stoją już dwa przegubowce: 24 i 25.

Rozmowa z kierowcą autobusu linii 25

Jakub Lubaszewski: Czy pan też tylko przodem wpuszcza ludzi?

Kierowca: Tak.

JL: Czy to obowiązuje tylko na wybranych liniach?

K.: Niedługo będzie na wszystkich miejskich i podmiejskich, na 100 procent.

JL: Ludzie się przez to denerwują.

K.: Denerwują się ci, którzy nie mają biletu.

JL: Ale przez to jedzie się dwa razy dłużej.

K.: Dwa razy dłużej? U mnie tylko przednie drzwi „chodziły”, a przyjechałem 3 minuty przed czasem.

JL: A tamten autobus się spóźnił. Każdy pasażer musiał szukać biletu.

K.: Ludzie się przyzwyczają. Na razie muszą szukać, a potem każdy będzie wiedział i trzymał bilet w ręce.

Jakub Lubaszewski

Poznań

II Ogólnopolski Zjazd Towarzystw Miłośników Komunikacji Miejskiej

Komisja Historyczna Związku Zawodowego Tramwajarzy MPK w Poznaniu zaprasza organizację zrzeszającą miłośników miejskiego transportu do wzięcia udziału w II Ogólnopolskim Zjeździe Towarzystw Miłośników Komunikacji Miejskiej, który odbędzie się w Poznaniu w dniach 20–21 września 2003.

Zawiadomienia o imprezie (oficjalne zaproszenia imienne do zgłoszonych klubów – w II połowie sierpnia) rozesłano do klubów i organizacji w maju 2003 r. (Uwaga! Zawiadomienia wysłano tylko do towarzystw reprezentowanych na I Zjeździe w Szczecinie w 2002 r.). Do końca czerwca udział swój potwierdziły: Gorzowski KMKM, KMKM „Vetra” Gdynia, KMPS Poznań, Tow. Miłośników M. Bydgoszczy – sekcja KM oraz Szczecińskie TMKM. Pozostałe zainteresowane organizacje prosimy o przyspieszenie swojej decyzji i nadesłanie zgłoszeń pod adres: Piotr Dutkiewicz, ul. Stablewskiego 6a/26, 60-213 Poznań lub e-mailem: kom.hist.zzt@interia.pl

Do udziału zapraszamy także kluby, które nie wzięły udziału w I Zjeździe w Szczecinie.

Prosimy też o zgłaszanie propozycji tematów do

poruszenia w trakcie obrad.

Przypominamy, że organizator ponosi koszty pobytu dwóch delegatów z każdego Towarzystwa. Składają się na nie nocleg (Dom Studencki Politechniki Poznańskiej, pokoje 2 i 3 osobowe) oraz obiady w oba dni trwania imprezy. Zapewniamy też transport na terenie miasta. Koszty pozostałych posiłków oraz dojazdu do Poznania ponoszą zainteresowani.

Obrady odbywać się będą w „Domu Tramwajarzy” w Poznaniu przy ul. Słowackiego (planowany początek – sobota 20 września, godzina 11:00. Każda organizacja otrzyma 15 minut na prezentację swojego dorobku w minionym roku), przewidziano też (na niedzielę) atrakcje w postaci zwiedzania miasta i zaplecza komunikacji miejskiej.

Zapraszamy do udziału w zjeździe.

Komisja Historyczna ZZT

Od redakcji: Pragniemy poinformować, że „Przystanek” również weźmie udział w Zjeździe.

Warszawa

Pojęcia komunikacyjne: brygada

Przy wszelkiego rodzaju opisach zdarzeń komunikacyjnych, jak również przy opisie konkretnego środka komunikacji miejskiej, spotykamy się ze słowem „brygada”. Co to jest? Brygada to po prostu pojazd wraz z jego obsługą. Pojazd oznakowany zestawem dekoracji i numerem brygady, obsługujący linię według przewidzianego dla siebie rozkładu jazdy. Brygady mogą się dzielić się na jedno-, dwu- lub trzymianowe, przy czym zmiana to zaplanowany czas pracy obsługi. Obsługa to po prostu prowadzący pojazd: motorowy lub kierowca i, ewentualnie, konduktor (konduktorzy).

Brygady oznacza się na dwa sposoby: numer brygady/numer linii lub odwrotnie. I tak w Warszawie **3/195** oznacza trzecią brygadę linii **195**, **2/1** – drugą brygadę linii **1**. W innych miastach, choćby w Poznaniu, **2/1** oznaczać będzie pierwszą brygadę linii **2**. Brygady numeruje się po kolei od 1 wzwyż.

W Warszawie numer brygady zależy również od jej charakteru. I tak:

W zależności od czasu kursowania brygady dzielą się na:

- całodziennie (tzw. całki) kursujące praktycznie przez cały dzień w godzinach 4–24 (mogą wyjeżdżać lub zjeżdżać wcześniej), oznaczone cyframi od 1 wzwyż;
- dodatki kursujące w godzinach szczytu porannego (zmiana A) lub popołudniowego (zmiana B), a najczęściej w obydwu, oznaczone liczbą poprzedzoną zerem (np. 06, 030 itp.); liczby te są nadawane po zakresie numerów brygad całodziennych, np. na linii **X** kursować mogą brygady: **1, 2, 05, 3, 4, 06**. Dodatek jest obsługiwany przez jednego kierowcę, przy czym ten sam kierowca nie musi jeździć rano i po południu na tej samej linii. Ostatnio ze względu na długość czasu kursowania (ostatnie dodatki poranne zjeżdżają około godziny 12, a popołudniowe – 21) coraz rzadziej spotyka się „dodatkowiczów”, czyli osoby jeżdżące tego samego dnia na dodatku porannym i popołudniowym (ich czas pracy w zmianie A+B powinien wynieść około 8 godzin);
- maratony kursujące w przybliżonych godzinach 7–15 pozwalają zwiększyć częstotliwość w mie-

dzyszczycie. W dni powszednie oznaczone są numerem z zakresu dodatków, poprzedzonym zamiast zerem literką „M”, np. **M16/195**. W dni świąteczne numery maratonów pochodzą z zakresu brygad całodziennych, np. na linii **X** mogą kursować brygady **1, 2, M3, 4, 5**;

- **BWL**, czyli brygady wieloliniowe, kursujące jednego dnia na dwóch liniach, oznaczone numeracją powyżej 51 (np. **63, 059** itp.).

W zależności od rodzaju pojazdu przewidzianego dla danego zadania brygada dzieli się na: pojedyncze, przegubowe (wielkopojemne), pojedyncze niskopodłogowe i przegubowe (wielkopojemne) niskopodłogowe. Planują kombinację poszczególnych typów brygad dla danej linii i danego zakładu określa maksimum przygotowane przez organizatora komunikacji miejskiej (ZTM).

Istnieje jeszcze pewien rodzaj brygady nazywany wtyczką. Wtyczka to brygada niewykazana w rozkładzie jazdy przeznaczonym dla pasażerów, ale wie o niej ekspedytor na krańcu. ZTM w porozumieniach długoterminowych z przewoźnikami określa stałą ilość wozów w ruchu, lecz w procesie niustannych zmian sieci komunikacyjnej zawsze zostaje niewielka liczba brygad, która nie ma aktualnie zatrudnienia w rozkładzie jazdy. Takie czynne rezerwy nie stoją jednak w zajezdniach, lecz wykonują normalne przewozy na różnych liniach „wtyknięte” pomiędzy planowe kursy, najczęściej w kulminacyjnym momencie szczytu komunikacyjnego. Wtyczka oznaczona jest numerem kolejnym, jeszcze za zakresem dodatków dla danej linii, poprzedzonym literką „C” (dla wtyczek całodziennych) lub „D” (dla dodatków).

Wiele wyjazdów i zjazdów do zajezdni odbywa się po trasie innej linii w formie wtyczki – taka brygada oznaczona jest wówczas jako Dxy, przy czym „y” najczęściej jest zgodny z cyfrą jedności właściwej brygady, a „x” jest uzależniony głównie od cyfry dziesiątek właściwej brygady (np. brygada **3** linii **X** zjeżdża jako brygada **D23** linii **Y**, a brygada **011** linii **X** zjeżdża jako **D31**).

W czasie weekendowych zasileń przedświątecznych (w rozkładzie świątecznym poprzedzającym np. Boże Narodzenie) wtyczki maratonowe są numerowane od 031 wzwyż. W przypadku wtyczek są to brygady, które w pierwszej kolejności odwołuje się do obsługi linii do innych zadań, np. linii zastępczej za tramwaj lub do obsługi innej linii jako brygady planowej w przypadku braku rezerw w zajezdni. W przypadku braku wozów zajezdni najpierw nie wypuszcza do ruchu wtyczek. A to dlatego, że pasażer nie odczuje braku wozu, którego nie ma w rozkładzie jazdy.

Przemysław Figura

Wrocław

Wrocławskie wakacje z objazdami

Po kilku latach niskiej aktywności remontowej, w tym roku Wrocław pokazał dobitnie, że zasłużył sobie na szczytne (albo i nie) miano Miasta Wiecznych Objazdów. Ósmego lipca bowiem do trwających remontów dołączyły kolejne: druga, najcięższa, faza remontu ulicy Jedności Narodowej i remont pl. Legionów. W efekcie tego mało która linia tramwajowa jeździ swoją stałą trasą, a na trasach niektórych objazdy stanowią zdecydowaną większość długości.

Co się remontuje?

W obecnej chwili trwają następujące remonty mające wpływ na ruch tramwajowy:

Most Pokoju i ulica Wyszyńskiego – remontowana jest tu będąca w kiepskim stanie technicznym most i przebudowywana ulica wraz z torowiskiem. W ramach przebudowy przeniesiono torowisko na środek ulicy, co bilansuje obciążenia mostu i zmniejsza kolizyjność ruchu przez usunięcie kilku dość niewdzięcznych skrzyżowań tramwajowo-samochodowych. Dobudowano także dodatkowy łuk torowy na skrzyżowaniu Wyszyńskiego i Szczytnickiej. Obecnie oddano do użytku odcinek Wyszyńskiego na północ od Szczytnickiej wraz ze skrzyżowaniem, a nowy łuk przechodzi chrzest bojowy, przenosząc liczne w tej okolicy objazdy tramwajowe. Całość remontu ma potrwać do października.

Jedności Narodowej – kapitalnemu remontowi poddawana tu jest całość mocno zrujnowanej jezdni, ze szczególnym uwzględnieniem torowiska, które zostaje wykonane w technologii płyty węgierskiej. Ponadto przebudowane ma być skrzyżowanie z Nowowiejską i Słowiańską, co obejmie budowę brakujących łuków torowych i budowę nowego, funkcjonalnego przystanku tramwajowo-autobusowego, wspólnego dla wszystkich kierunków ruchu. Obecnie realizowany jest drugi etap, czyli remont wspomnianego skrzyżowania. Prace na nim mają potrwać do końca września, po którym to terminie doczekamy się powrotu tramwajów na Kowale.

Osobowicka – trwają tu prace związane z budową Mostu Tysiąclecia. W związku z tym przebudowie uległ odcinek ulicy w rejonie budowanego mostu wraz z torowiskiem tramwajowym. Otwarcie przewidziane jest na dniach, w połowie lipca.

Oławska i Traugutta – wykonywany jest tu kapitalny remont torowiska tramwajowego na odcinku od Skargi do Krasińskiego, przesunięty z zeszłego roku z powodu unieważnienia przetargu. Prace potrwają do końca sierpnia. Oprócz tramwajów objazdy mają tu też autobusy. **114, 120, 145 i 146** kursują przez Oławską, Skargi, Kołłątają i Kościuszki, a **A, 139 i 149** objeżdżają zamknięty przejazd przez torowisko, podjeżdżając do skrzyżowania Oławskiej i Skargi, i tam nawracając.

Plac Legionów wraz z przyległymi ulicami – wykonywany jest tu remont nawierzchni placu oraz (częściowo) ulic Piłsudskiego i Grabiszyńskiej, a także wymiana torowiska, przede wszystkim rozjazdów i krzyżownic, na placu. Prace potrwają do końca sierpnia, ale prowadzone będą etapami – obecny, najciekawszy ma potrwać do końca lipca. Oprócz tramwajów objazdy mają tu też autobusy. **135 i 144** kursują w kierunku pl. Pierwszego Maja przez zachodnią jezdnię pl. Legionów, pl. Muzealny, Świebodzką (gdzie znajduje się przystanek awaryjny), Sądową, Podwale; w kierunku Zielińskiego natomiast przez Podwale, Sądową, północną jezdnię pl. Legionów (tu znajduje się przystanek awaryjny). Autobusy linii **127**, jadące w kierunku Kozanowa, zamiast przez Tęczową kursują przez Grabiszyńską i Piłsudskiego, przeciskając się przez teren robót (mają tu też przystanek awaryjny).

Obecne trasy tramwajów

Linieienne:

0L, 0P zostały zawieszony na czas remontu skrzyżowania Jedności Narodowej/Nowowiejska/Słowiańska; w zamian kursuje linia **70**;

- 1 od Piastowskiej jeździ przez Sienkiewicza, pl. Bema, Drobnera, Dubois, Pomorską, pl. Staszica do pl. Powstańców Wielkopolskich i dalej stałą trasą. Atrakcją dla miłośników jest to, że po drodze zalicza kultowe „przelotki” na skrzyżowaniu Piastowskiej i Sienkiewicza;
- 2 od Dworca Głównego jeździ przez Małachowskiego, Pułaskiego, pl. Wróblewskiego, Kujawską, pl. Społeczny, Most Grunwaldzki, pl. Grunwaldzki do Skłodowskiej-Curie i dalej stałą trasą;
- 3 od Kazimierza Wielkiego kursuje przez Krupniczą, Sądową, pl. Legionów, Piłsudskiego, Małachowskiego, Pułaskiego, Kościuszki do Krakowskiej i dalej stałą trasą;
- 4 od pl. Grunwaldzkiego jedzie przez Skłodowskiej-Curie, Szczytnicką, Wyszyńskiego, Sienkiewicza, pl. Bema, Mosty Młyńskie, św. Jadwigi, Most Piaskowy, Piaskową, św. Katarzyny, Błogostawionego Czesława, Kazimierza Wielkiego, Krupniczą, Sądową, pl. Legionów, Piłsudskiego, Świdnicką, Powstańców Śląskich, Hallera, Grabiszyńską na Oporów;
- 5 jest zawieszona na czas remontu pl. Legionów; w zamian kursuje linia **75**;
- 6 od pl. Bema kursuje przez Sienkiewicza, Wyszyńskiego, Szczytnicką, Skłodowskiej-Curie, pl. Grunwaldzki, Most Szczytnicki, Różyckiego, Paderewskiego do pętli przy Stadionie Olimpijskim;
- 7 kursuje stałą trasą;
- 8 jest zawieszona na czas wakacji;
- 9 kursuje stałą trasą;
- 10 od pl. Dominikańskiego jeździ przez Błogostawionego Czesława, św. Katarzyny, Piaskową, Most Piaskowy, św. Jadwigi, Mosty Młyńskie, pl. Bema, Sienkiewicza, Wyszyńskiego do Szczytnickiej;
- 11 kursuje w relacji Stadion Olimpijski – Mieszczkańska przez Paderewskiego, Różyckiego, Most Szczytnicki, pl. Grunwaldzki, Skłodowskiej-Curie, Szczytnicką, Wyszyńskiego, Sienkiewicza, pl. Bema, Mosty Młyńskie, św. Jadwigi, Most Piaskowy, Piaskową, św. Katarzyny, Błogostawionego Czesława, Skargi, Kołtąją, Piłsudskiego, pl. Legionów, Sądową, Krupniczą, Kazimierza Wielkiego, Nowy Świat, Mosty Pomorskie, Pomorską, Dubois, stary Most Mieszczkański. Powrót przez Jagiełły, Mostową, Most Sikorskiego, Podwale, pl. Pierwszego Maja, Podwale do Sądowej i dalej analogicznie;
- 12 od pl. Grunwaldzkiego jedzie przez Skłodowskiej-Curie, Szczytnicką, Wyszyńskiego, Sienkiewicza, pl. Bema, Mosty Młyńskie, św. Jadwigi, Most Piaskowy, Piaskową, św. Katarzyny, Błogostawionego Czesława do pl. Dominikańskiego i dalej stałą trasą. Od Legnickiej, zamiast na Robotniczą, jeździ na Pilczyce;
- 14 kursuje w relacji Grabiszynek – Zawalna w obie strony przez Hallera, Powstańców Śląskich, Świdnicką, Podwale, Krupniczą, Kazimierza Wielkiego, Nowy Świat, Mosty Pomorskie, Pomorską, pl. Staszica, pl. Powstańców Wielkopolskich, Trzebnicką, Most Trzebnicki, Żmigrodzką. Po otwarciu trasy na Osobowice będzie od pl. Staszica kursowała stałą trasą na Osobowice;
- 15 od pl. Legionów jeździ przez Sądową, Podwale do pl. Orłąt Lwowskich i dalej stałą trasą;
- 16 kursuje stałą trasą;
- 17 kursuje stałą trasą;
- 20 kursuje stałą trasą;



Reklamowy skład 2456+2306 przy dojeździe do przystanku końcowego przy pl. Legionów.
Fot. Paweł Wićcek, 08.07.2003 r.

- 21 została zawieszona na czas wakacji;
 - 22 kursuje stałą trasą;
 - 23 została zawieszona na czas remontu Jedności Narodowej;
 - 24 jest zawieszona na czas remontu pl. Legionów; w zamian kursuje linia **75**.
- Linie nocne:
- 30 od Dworca Głównego jedzie przez Małachowskiego, Pułaskiego, Kościuszki do Krakowskiej i dalej stałą trasą.
 - 31 kursuje stałą trasą;
 - 32 kursuje stałą trasą;
 - 33 od pl. Dominikańskiego jeździ przez Błogostawionego Czesława, św. Katarzyny, Piaskową, Most Piaskowy, św. Jadwigi, Mosty Młyńskie, pl. Bema, Sienkiewicza, Wyszyńskiego do Szczytnickiej;
 - 34 kursuje w relacji Sępólno – Mieszczkańska przez Mickiewicza, Paderewskiego, Różyckiego, Most Szczytnicki, pl. Grunwaldzki, Skłodowskiej-Curie, Szczytnicką, Wyszyńskiego, Sienkiewicza, pl. Bema, Mosty Młyńskie, św. Jadwigi, Most Piaskowy, Piaskową, św. Katarzyny, Błogostawionego Czesława, Skargi, Kołtąją, Piłsudskiego, pl. Legionów, Sądową, Krupniczą, Kazimierza Wielkiego, Nowy Świat, Mosty Pomorskie, Pomorską, Dubois, stary Most Mieszczkański. Powrót przez Jagiełły, Mostową, Most Sikorskiego, Podwale, pl. Pierwszego Maja, Podwale do Sądowej i dalej analogicznie;
 - 35 od pl. Dominikańskiego jeździ przez Błogostawionego Czesława, św. Katarzyny, Piaskową, Most Piaskowy, św. Jadwigi, Mosty Młyńskie, pl. Bema, Sienkiewicza, Wyszyńskiego do Szczytnickiej;
 - 36 od pl. Staszica zmierza przez pl. Powstańców Wielkopolskich, Trzebnicką, Most Trzebnicki, Żmigrodzką do pętli przy Zawalnej. Po otwarciu trasy na Osobowice wróci na stałą trasę przejazdu;
 - 37 w kierunku Borku od Kazimierza Wielkiego jeździ przez Krupniczą, Podwale, Świdnicką, pl.

- Teatralny, Teatralną, Skargi, Kołtąją do Piłsudskiego i dalej stałą trasą; w kierunku Pilczyc od Dworca Głównego przez Kołtąją, Skargi, Błogostawionego Czesława, św. Katarzyny, Piaskową, Grodzką, Nowy Świat do św. Mikołaja i dalej stałą trasą. Ponieważ trasa objazdowa jest krótsza od normalnej, wprowadzono na trasie kilkunastominutowe postoje wyrównawcze: w kierunku Borku na Teatralnej (przystanek 10052 Wierzbowa), a w kierunku Pilczyc – na Grodzkiej (przystanek 10025 Grodzka);
- 40L, 40P** są zawieszony, a w zamian kursuje linia **40** w relacji Hala Ludowa – Zawalna przez Wróblewskiego, Most Zwierzyniecki, Skłodowskiej-Curie, pl. Grunwaldzki, Most Grunwaldzki, pl. Społeczny, Kujawską, pl. Wróblewskiego, Pułaskiego, Małachowskiego, Piłsudskiego, pl. Legionów, Sądową, Podwale, pl. Pierwszego Maja, Podwale, Most Sikorskiego, Mostową, Jagiełły, Dmowskiego, Mosty Mieszczkańskie, Dubois, Łokietka, Chrobrego, pl. Powstańców Wielkopolskich, Trzebnicką, Most Trzebnicki, Żmigrodzką.
- Komunikacja zastępcza tramwajowa:
- 70 jeździ na trasie Stadion Olimpijski – Zajezdnia 2 Ołbin przez Paderewskiego, Różyckiego, Most Szczytnicki, pl. Grunwaldzki, Most Grunwaldzki, pl. Społeczny, Kujawską, pl. Wróblewskiego, Pułaskiego, Małachowskiego, Piłsudskiego, Świdnicką, Podwale, pl. Pierwszego Maja, Podwale, Most Sikorskiego, Mostową, Jagiełły, Dmowskiego, Mosty Mieszczkańskie, Dubois, Pomorską, pl. Staszica, pl. Powstańców Wielkopolskich, Słowiańską. Po otwarciu trasy na Osobowice zostanie skierowana na pętlę przy ul. Zawalnej przez Trzebnicką, Most Trzebnicki, Żmigrodzką;
 - 73 została zawieszona, gdyż przy obecnych objazdach jej trasa byłaby identyczna z trasą **12**. Należy się spodziewać jej powrotu we wrześniu; na czas między zakończeniem remontu Oławskiej a zakończeniem drugiej fazy remontu Jedności Narodowej;

74 kursuje wahadłowo wzdłuż Grabiszyńskiej. Jeden przystanek końcowy znajduje się przy pl. Legionów, gdzie zmieniane jest czoło składu, z drugiej strony połowa kursów kończy bieg na pętli na Oporowie, a połowa na pętli przy Cmentarzu Grabiszyńskim. Linia obsługiwana jest dwukierunkowymi składami o których dokładnie piszę poniżej;

75 jeździ w relacji Księżę Małe – Zawalna przez Opolską, Krakowską, Kościuszki, Pułaskiego, Małachowskiego, Piłsudskiego, pl. Legionów, Sądowną, Podwałę, pl. Pierwszego Maja, Podwałę, Most Sikorskiego, Mostową, Jagiełły, Dmowskiego, Mosty Mieszkańskie, Dubois, Pomorską, pl. Staszica, pl. Powstańców Wielkopolskich, Trzebnicką, Most Trzebnicki, Żmigrodzką. Po otwarciu trasy na Osobowice będzie od pl. Staszica kursowała na Osobowice przez Reymonta, Most Osobowicki, Osobowicką;

34w kursuje wahadłowo wzdłuż Grabiszyńskiej w relacji pl. Legionów – Oporów. Obsługiwana jest takimi samymi składami jak dzienna linia **74**.

Komunikacja zastępcza autobusowa:

700, 740 kursują w relacji pl. Grunwaldzki – Ołbińska przez Piastowską, Nowowiejską, Żeromskiego, Oleśnicką, Roosevelta, Słowiańską, pl. Powstańców Wielkopolskich;

711, 734 kursują w relacji pl. Bema – Kowale przez Bema, Poniatowskiego, Oleśnicką, Żeromskiego, Jedności Narodowej, Mosty Warszawskie, Kromera, Toruńską, Kwizdyńską;

714, 736 kursują (do czasu otwarcia Osobowickiej) w relacji pl. Staszica – Osobowice przez Reymonta, Most Osobowicki, Osobowicką.

Wahadła

Niewątpliwie największą atrakcją trwającego remontu pl. Legionów jest linia **74**. Prowadzone na placu prace (a dokładniej wymiana rozjazdu od strony Grabiszyńskiej) spowodowały odcięcie torowiska w Grabiszyńskiej od reszty sieci tramwajowej. Normalnie w takich sytuacjach kieruje się kilka linii w kierunku Oporowa i Grabiszyna okrężną trasą przez Powstańców Śląskich i Hallera, a wzdłuż Grabiszyńskiej uruchamia się zastępczą komunikację autobusową. Tym razem jednak takie rozwiązanie nie byłoby zbyt korzystne ze względu na znaczny stopień rozkopania jezdni w rejonie pl. Legionów, uniemożliwiający sensowne poprowadzenie tras zatramwajów w tej okolicy. Wobec tego postanowiono uruchomić tramwajową linię wahadłową, łączącą pl. Legionów z Oporowem (połowa kursów) i Cmentarzem Grabiszyńskim (druga połowa). W tym celu w torowisku w ul. Grabiszyńskiej, prowadzącym w kierunku pl. Legionów, wstawiono zwrotnicę sprężynową, a w torowisku w kierunku Oporowa usunięto fragment szyn z podkładami i wstawiono tam łuk torowy, łączący ten tor ze wspomnianą zwrotnicą. Na fragmencie wyłączono torowiska ułożono prowizoryczny peron przystankowy dla wsiadających.

Do obsługi linii **74** spięte zostało 17 składów złożonych z dwóch wagonów 105Na złączonych tyłami. W danej chwili czynny dla pasażerów jest tylko jeden wagon, drugi zaś jedzie pusty. Przy zmianie toru przy pl. Legionów wagony zamieniają się rolami. Łączne dzienne uruchomienie to 15 składów (w tym wyjazdy nocnego odpowiednika linii **74**, nazywanego **34w**), pozostałe dwa stoją na zajezdni jako rezerwa. Daje to szczytową częstotliwość 3 minuty. Składy zostały wystawione przez wszystkie zajezdnie „stopiątkowe”, ale dla wygody zmagazynowano je na zajezdniach Borek (większość) i Gaj (kilka). Poniższa tabela przedstawia składy kursujące 8 lipca (nie są uwzględnione składy stojące w rezerwie):

numer	zajezdnia	uwagi
2208+2556	1 Gaj	-
2228+2454	2 Ołbin	jeden wagon w reklamie Praktikera
2238+2266	2 Ołbin	reklama Samsung DigitAll
2242+2268	1 Gaj	-
2248+2224	2 Ołbin	reklama TNT
2272+2292	2 Ołbin	-
2274+2286	2 Ołbin	-
2306+2456	2 Ołbin	reklama TNT
2308+2448	2 Ołbin	-
2320+2325	6 Dąbie	stały skład
2430+2431	6 Dąbie	stały skład
2433+2434	6 Dąbie	stały skład
2486+2488	6 Dąbie	-
2530+2536	1 Gaj	-
2534+2390	6 Dąbie	-

Jak widać, zajezdnie postarały się w czasie kompletowania składów – i tak Ołbin skompletował 3 składy w jednakowych reklamach (efekt psuje skład 2228+2454, w którym reklama znajduje się tylko na jednym wagonie), Dąbie zaś na wahadła przeznaczyło wszystkie posiadane przez siebie składy z dużymi kabinami i reflektorami w drugim wagonie, odwracając tylko drugie wagony. Te 3 składy, w odróżnieniu od pozostałych, kursują z podniesionymi dwoma pantografami.

Wagony spinane w składy wahadłowe zostały do tej roli odpowiednio przystosowane – przygotowano odpowiednie kable WS, dospawano dodatkowe zaczepy na płotki zapobiegające wejściu między wagony (założone są z obu stron składu) i zamontowano odgarniacze na tyłach wagonów.

Niewątpliwa atrakcja turystyczna, jaką są te nie-

typowe wahadła, zaplanowana jest na około 3 tygodnie – tyle bowiem ma trwać pierwszy etap remontu pl. Legionów.

Paweł Więcek

Statystyka

Linie tramwajowe obsługiwane taborem historycznym w sezonie 2003

Spóźnioną inauguracją warszawskiej **tetki** rozpoczęliśmy wreszcie w pełni sezon turystyczno-historyczny 2003. W porównaniu z rokiem poprzednim (patrz: „Przystanek” 11/2002) oferta w tym sezonie jest nieco skromniejsza. Przede wszystkim zabrakło Torunia, który po dziesięciu latach kursowania zawiesił działalność swojej linii turystycznej. Wprawdzie uwijająca się tamże „zmodernizowana” eks-jeleniogórska eNka budziła wśród dużej części braci miłośniczej śmiech czy nawet politowanie, jednak przynajmniej trzeba, że w pierwszych latach kursowania cieszyła się sporą popularnością wśród mieszkańców Grodu Kopernika. W ostatnich latach frekwencja jednak systematycznie malała i, niestety, eNką już się dziś po Toruniu nie przejeździemy.

Bardzo bogata zeszłoroczna oferta Szczecina znacznie się skurczyła: z trzech kursów **zerówek** zrobiły się dwa, a jedyna w kraju linia autobusowa obsługiwana zabytkowym taborem została w tym roku po zaledwie jednym miesiącu kursowania zawieszona.

Na liście miast utrzymujących linie historyczne serdecznie witamy Kraków. Tamtejszym miłośnikom po wielu staraniach udało się wreszcie doprowadzić do uruchomienia regularnych kursów taborem zabytkowym. Mamy więc wspaniałą okazję, by zobaczyć w akcji świeżo wyremontowaną silnikową eNkę z 1956 roku. Dodatkową ciekawostką jest fakt, iż nie utworzono specjalnej linii wzorem innych miast, lecz zabytkowy skład skierowano do obsługi jednej z brygad linii **2**.

Bardzo ciekawą propozycję wysunęli w tym roku organizatorzy linii historycznych w Poznaniu, Szczecinie i Warszawie. Każdy pasażer może otrzymać u obsługi wagonu specjalny kupon, na którym po „zaliczeniu” danej linii otrzyma pieczętkę. Kupon z pieczętkami zebrany w wszystkich trzech miastach weźmie udział w losowaniu atrakcyjnych nagród, ufundowanych przez organizatorów. Szczegółowy regulamin akcji jest dostępny u konduktorów wspomnianych linii oraz w Internecie pod adresem <http://www.kmkm.waw.pl/bilet2003/>. W imieniu organizatorów serdecznie zapraszamy do udziału w konkursie.

miasto, linia (liczba brygad)	trasa	termin kursowania	odjazdy z przystan. początk.	bilety	tabor
Kraków, jedna z 3 brygad linii 2	Cmentarz Rakowicki – Rakowicka – Lubicz – Basztowa – Podwałę – Straszewskiego – Zwierzyniecka – Kościuszki – Salwator	29.06.–31.08. w niedziele i święta	Cm. Rak.: 8:49–17:49 Salwator: 9:27–17:27 co 1 h	według taryfy MPK	N+ND 20+538
Poznań, 0 (1)	Gajowa – Zwierzyniecka – Kraszewskiego – Rynek Jeżycki – Dąbrowskiego – Most Teatralny – Fredry – Gwarna – Św. Marcin – al. Marcinkowskiego – Podgórna – pl. Wiosny Ludów – Strzelecka – Królowej Jadwigi – Most Dworcowy – Głogowska – Hetmańska – 28 Czerwca – Rynek Wildecki – Górna Wilda – Królowej Jadwigi – rondo Rataje – Jana Pawła II – rondo Śródka – Wyszyńskiego – Estkowskiego – Małe Garbary – pl. Wielkopolski – 23 Lutego – pl. Ratajskiego – Mielżyńskiego – Gwarna – Św. Marcin – rondo Kaponiera – Zwierzyniecka – Gajowa	11.05.–? w niedziele	16:00 17:30	sprzedaje konduktor w wagonie: 3 zł (norm.), 2 zł (ulg.)	N+ND 602+456

Szczecin, O (1)	Brama Portowa – al. Niepodległości – pl. Żołnierza Polskiego – Matejki – pl. Rodła – al. Piłsudskiego – al. Wojska Polskiego – Wawrzyniaka – al. Bohaterów Warszawy – Jagiellońska – al. Piastów – al. Piłsudskiego – pl. Rodła – Matejki – Malczewskiego – Parkowa – Dubois – Firlika – Hutnicza – Stocznia Szczecińska (pętla) – Firlika – Łady – Jana z Kolna – Nabrzeże Wieleckie – Dworzec Główny – Kolumba – Chmielewskiego – Smolańska – Pomorzany (pętla) – Smolańska – Chmielewskiego – Kolumba – Dworzec Główny – Nabrzeże Wieleckie – Wyszyńskiego – Brama Portowa	01.06.–31.08. w niedziele	14:30 16:00 17:25*	sprzedaje konduktor w wagonie: 3 zł (norm.), 2 zł (dzieci do lat 10), dzieci do lat 4 bezpłatnie	Bremen 144, N-167, 4N-216, 4N ₁ +4ND ₁ 293'+343
Warszawa, T (2)	Plac Starynkiewicza – Al. Jerozolimskie – rondo de Gaulle'a – most Poniatowskiego – rondo Waszyngtona – al. Zieleniecka – Targowa – al. „Solidarności” – most Śląsko-Dąbrowski – al. „Solidarności” – Towarowa – rondo Daszyńskiego – Al. Jerozolimskie – Plac Starynkiewicza	05.07.–31.08. w soboty, niedziele i święta	11:00–18:00 co 30 min.	według tary- fy ZTM	K-403, K-445, N ₁ -607, N ₃ -674

* – zjazd do zajezdni Pogodno (wagony 144 i 167) trasą: al. Niepodległości – pl. Żołnierza Polskiego – Matejki – pl. Rodła – al. Piłsudskiego – al. Wojska Polskiego, lub do zajezdni Niemie-

rzyn (wagon 216) trasą: al. Niepodległości – pl. Żołnierza Polskiego – pl. Rodła – al. Wyzwolenia – Krasieńskiego – Niemierzyńska, lub do zajezdni Gołęczin (skład 293'+343) trasą: al. Nie-

podległości – pl. Żołnierza Polskiego – Matejki – Malczewskiego – Parkowa – Dubois – Firlika – Hutnicza – Lubeckiego – Ludowa.

Jarosław Girstun

Z k r a j u z e ś w i a t a

Berlin

Linie

A W dniach 03.07.–16.08., czyli w okresie wakacji szkolnych w Berlinie, obowiązuje wakacyjny rozkład jazdy BVG. Częstotliwość wielu linii autobusowych została zmniejszona, zawieszono zostały kursy szkolne, kilka linii kursuje na krótszych odcinkach.

Rozmaitości

A Z powodu niewielkiego popytu zaprzestano produkcji Mercedesa Cito – krótszej wersji Mercedesa Citaro. W sumie od 1999 roku wyprodukowano około 600 sztuk tych charakterystycznych autobusów z napędem spalinowo-elektrycznym, z czego tylko 1 egzemplarz znajduje się w Polsce – eksploatuje go PKS Zakopane.

M W dniach 05.07.–31.08. prowadzone są prace modernizacyjne na odcinku linii metra U1 przebiegającym wiaduktem nad ulicą między Nollendorfpplatz a Hallesches Tor. Przy wjeździe do tunelu metra przy Nollendorfpplatz zbudowany zostanie dodatkowy tor umożliwiający wymijanie. Między stacjami Hallesches Tor i Gleisdreieck zbudowany zostanie nowy wiadukt. Komunikację zastępczą w okresie wyłączenia metra zapewniają autobusy.

M W nieużywanym 350-metrowym tunelu metra z lat 70. przy stacji Jungfernheide zbudowany został odcinek do ćwiczeń służb ratowniczych. Dzięki oddzieleniu murem tegoż od trasy linii metra, mogą być przeprowadzane w realistycznych warunkach akcje ratownicze. Przewiduje się przeprowadzenie ćwiczeń z udziałem wszystkich berlińskich strażaków. Tunel do symulacji akcji ratunkowych ma być też udostępniany ratownikom z Niemiec i całego świata.

Marcin Czech

Bytom

Tabor

A Ostatnio miejscowy PKM zakupił trzy kolejne pojazdy. Tym razem do zajezdni na Rozbarku trafiły Ikarusy 280, użytkowane wcześniej pod Wawelem.

Rozmaitości

A Zdemontowano wyświetlacze pikselowe w autobusie MAN SL223 o numerze taborowym 7505.

Bartosz Mazur

Częstochowa

Tabor

A Wraz z początkiem lipca kolejna linia podmiejska trafia w ręce PKS-u. Tym razem jest to 50, relacji Częstochowa Focha – Kłobuck Rynek. 50 jest linią szczególną. Jej autobusy jako jedyne w MPK zatrzymywały się na terenie miasta tylko na wybranych przystankach. Na tym odcinku była to najszybsza linia miejskiego przewoźnika. W tyle zostawały inne autobusy, a nawet tramwaje. Powodem zmiany przewoźnika była rezygnacja Gminy Kłobuck z ciągłego dopłacania MPK. PKS-y są szybsze i bardziej komfortowe, ale nie mają biletów miesięcznych kompatybilnych z miejskimi. Chodzą jednak słuchcy, że we wrześniu w Kłobucku znowu pojawią się autobusy miejskie.

Linie

A Od 01.07. mamy w Częstochowie kolejną (podobno ostatnią, ale...) serię poprawek do wprowadzonej równo rok temu reformy układu komunikacyjnego. Powstała pod likwidacji 50 linia 36 relacji Kiedrzyń – Dw. PKP Stradom nie przypadła póki co do gustu pasażerom. Częstym widokiem jest autobus wiozący kilka osób, a zdarza się że autobus wiezie... tylko powietrze. Być może sytuacja ulegnie zmianie we wrześniu, bowiem trasa przebiega znacznie bliżej Liceum im. M. Kopernika i Liceum im. H. Sienkiewicza niż trasa jadącej również z Kiedrzyń 21. Jednak powstaje pytanie, czy obecnie, gdy na Dworzec Stradom przyjeżdżają praktycznie dwa pociągi całoroczne, którymi przyjeżdża znacząca ilość pasażerów, potrzeba utrzymywać pętlę pod dworcem, czy wystarczy linie przejeżdżające koło niego, czyli 23 i 69. Coraz częściej w gronie miłośników mówi się o likwidacji 36, a pozyskany autobus miałby uzupełnić 31, które nie dojeżdżałyby jednak do Grabówki, a do Kiedrzyń zapewniając dogodne połączenie ulicy Szajnowicza nie tylko z Placem Biegańskiego, ale z Placem Daszyńskiego i Zawodziem. Czas pokaże, jakie kroki podejmie Zarząd MPK, który obecnie twierdzi, że do końca roku zmian nie będzie. Kosmetyczną zmianę miała mieć linia 35, przenosząc się z pętli na ul. Hallera pod budynek Gazowni, ale z powodu opóźnienia prac z budową nowej pętli kończy trasę na Hallera, mając jednak już nowe napisy na wyświetlaczu: »GAZOWNIA« (linia obsługiwana jest wyłącznie taborem niskopodłogowym z elektronicznymi wyświetlaczami). Autobusy linii 29, mając wydłużoną trasę do Grabówki, zajeżdżają pod Szpital Wojewódzki na Parkitce w kursach w obydwie strony. Mimo że na przystankach są po dwa rozkłady, kierowcy nie

zawsze pamiętają o zmianie dodatkowych tabliczek informujących o kierunku kursu.

Janusz Karlikowski, Jakub Lubaszewski

Gorzów Wielkopolski

Tabor

T 21.06. na gorzowskie tory wyjechał wagon typu 6EGTW-264 (eks-Kassel nr 362). Na pierwsze kursy czekają jeszcze wagon 265 (eks-Kassel 358) i 266 (eks-Kassel 364). Mamy nadzieję, iż owe wagony pojawią się na liniach w lipcu.

Linie

● Od dnia 21.06. MZK wprowadziło letnie rozkłady na większości gorzowskich linii.

A Jest już znany termin wprowadzenia nowej linii autobusowej 132. Pierwsi pasażerowie pojadą 05.07. Linia będzie kursować w godzinach 10:20–18:00 z częstotliwością co godzinę.

T 13.06. z powodu przemarszu 10. Ogólnopolskiego Festiwalu Zespołów Tanecznych Dzieci i Młodzieży Szkolnej zostało wyłączone napięcie w trakcji tramwajowej. Przerwa trwała od godziny 15:30 do 16:00. Na ten czas nie została uruchomiona autobusowa komunikacja zastępcza.

Paweł Kamyszek

Karlsruhe

Tabor

A Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Karlsruhe w Niemczech sprzedały do Mińska 7 wagonów serii DWM GT8, budowanych na licencji firmy Düwag/Düsseldorf (nr 178, 179, 180, 183, 185, 190, 192).

Filip Kuncewicz

Legnica

Tabor

A Na przełomie czerwca i lipca do miasta przybyli pierwsi tutejsi reprezentanci gatunku midibusów w postaci 3 Solarisów U10. Urbinetta pomalowane są w charakterystyczne dla Legnicy biało-niebieskie kolory, posiadają pomarańczowe, diodowe wyświetlacze firmy R&G. Niestety, w przeciwieństwie do swych braci z warszawskiego Mobilisu mają uchylne okna. Nowe nabytki otrzymały numery 301–303.

Marek Drewniak

Lublin

Tabor

A Ze względów oszczędnościowych w wakacje

wszystkie Neoplany N4020 (28 szt.) i jedyny Solaris U15, należące do MPK, będą kursować tylko w weekendy.

Tr Na hali napraw bieżących stoją Jelcze 761 i 764. Rozneglizowane – ze zdjętymi blachami i zdekompletowanym wnętrzem – z niepokojem oczekują na swe dalsze losy.

Linie

A Od 30.06. MPK uruchomiło nową linię autobusową **2**. Jeden minibus Kapena Urbanino z częstotliwością 30-minutową kursuje po trasie Willowa – Wyrwasa – aleja Sikorskiego – Popieluski – aleja Długosza – Aleje Racławickie – aleja Sikorskiego – Wyrwasa – Willowa.

Rozmaitości

■ Dzień 26.06. można z pewnością nazwać Dniem Żałoby dla Pasażerów MPK. Tego dnia radni podjęli uchwałę, w której Rada Miasta zrzeka się prawa do decydowania o cenach biletów, oddając je praktycznie w ręce MPK. Przedsiębiorstwo, w zamian za wprowadzenie nowych cen biletów, nie będzie mogło liczyć w przyszłości na dofinansowane z budżetu miasta. Projekt nowego cennika opisaaliśmy w poprzednim „Przystanku”. Po likwidacji biletów na wszystkie linie, MPK chce negocjować z grupami pasażerów o ich ponownym wprowadzeniu. Tym samym o zarządzie transportu z prawdziwego zdarzenia, unowocześnieniu układu komunikacyjnego i ucywilizowaniu komunikacji miejskiej w mieście pasażerowie mogą zapomnieć. Przynajmniej do następnych wyborów.

Tr 04.07. prezes MPK urządził obchody 50-lecia trolejbusów w Lublinie. Z punktu widzenia miłośniczego pragniemy pogratulować, gdyż pierwsze trolejbusy w rzeczywistości wyjechały 21 lipca 1953 roku. No cóż, utwierdza nas to już w przekonaniu, że w MPK wszystko jest możliwe. Ale gwiazdą dnia nie była konferencja zorganizowana z tej okazji czy też rozdanie nagród, lecz pocztowy ZIU9 numer 730 (eks-725), który w przeciągu niespełna 2 lat został przebudowany na bar. Pojazd w zasadzie został całkowicie zmodernizowany i wyposażony w takie urządzenia jak WC czy też kran do piwa. Jedynym plusem całej modernizacji jest przywrócona podwójna tylna szyba, lecz o świetliku na tylny film nikt nie pamiętał... W szale „ulepszania” posunięto się do montażu dużych świateł tylnych od Jelcza czy też drzwi harmonijkowych od Ikarusa. Efekt końcowy dla miłośnika mizerny, zaś dla miłośnika złotego trunku – cudowny.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
trolejbusy			
751	Franke	Kodmos	na starym podkładzie
759	Franke	podkład	-

Lukasz Piotrowski, Rafał Tarnawski, Maciej Zysko

Olkusz

Tabor

A W numerze 34 „Przystanku” podano, że Ikarus 260 o numerze 18 w Częstochowie miał numer 209. Przepraszamy za pomyłkę – autobus ten miał u poprzedniego właściciela numer 207.

Rozmaitości

A Ciekawa forma promocji komunikacji miejskiej zagościła do autobusów kursujących na zlecenie miejscowego związku komunalnego. Z inicjatywy lokalnego desantu firmy McDonald's klienci komu-

nikacji miejskiej, nabywszy uprzednio produkty rozmaite w kwocie 6,30 zł, otrzymują dodatkowo mały napój Coca-Cola czy podobny. Aby skorzystać z promocji, trzeba oddać cztery skasowane bilety jednorazowe bądź okazać bilet okresowy. O promocji informują plakaty rozwieszone w autobusach.

Bartosz Mazur

Opole

Linie

A Od 01.07. remont niewielkiego fragmentu ulicy Zeromskiego (od Kośnego do Grunwaldzkiej) spowodował spore zamieszanie w organizacji ruchu samochodowego i zarazem komunikacji miejskiej. W kierunku od ul. Ozimskiej objazd zorganizowano analogicznie jak przy okazji festiwalu [por. „Przystanek” nr 36 – przyp. red.], czyli ulicami Katowicką i Grunwaldzką. Trasę tę zaliczają **1, 2, 3, 6, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 21, A i N**. Ciekawostką jest to, że **10** zatacza śliczne kółeczko – z Ozimskiej, zgodnie ze swoją trasą, skręca w lewo w Katowicką, następnie ulicami 3 Maja i Kołłątaja ponownie dojeżdża do Ozimskiej i jadąc z przeciwnego niż poprzednio kierunku, osiąga ponownie skrzyżowanie z Katowicką. W kierunku do Ozimskiej objazd odbywa się zachodnią i południową stroną placu Kopernika, nie powodując większych komplikacji. Niestety, trasy objazdowe w godzinach szczytu są mocno zakorkowane, co fatalnie odbija się na punktualności miejskich autobusów. A już wkrótce będzie jeszcze gorzej. Szczegóły w kolejnych numerach „Przystanku”.

Marek Drewniak

Piła

Tabor

A Wiele znaków wskazuje na to, że MZK planuje zakup nowiusieńkich autobusów (najprawdopodobniej w liczbie nie większej niż 4), a znakami tymi są:
- kasacja kolejnego Jelcza – PR110-291, który był przeznaczony na obsługę linii podmiejskiej Piła – Ujście. Tym samym w piłskim MZK pozostało już tylko 6 peerek (nie licząc tych po wizycie w KZNS), a zasadą MZK jest kasowanie autobusu tylko wtedy, gdy w jego miejsce przyjdzie nowy;
- po piłskich ulicach „teścił się” Solaris Urbino 10 w kolorze jasnoniebieskim. Być może MZK skusiło się właśnie na tego typu pojazd. Autobus ten zwiedzał Piłę głównie na linii 5.

Magazyn 955

18.06. Poza ogólnymi utrudnieniami w funkcjonowaniu komunikacji autobusowej w Boże Ciało, nie lada utrudnienie sprawił policjant kierowcy Jelcza M121MB-335 na linii **12**, kierując go z zamkniętego na czas przejścia wiernych skrzyżowania alei Wyzwolenia z ul. Śniadeckich na wąskie, a biorąc pod uwagę nieprawidłowo zaparkowane pojazdy bardzo wąskie, uliczki osiedlowe. Mało tego! Uliczki te prowadzą donikąd... Biedny kierowca po kilku minutach błędzenia zmuszony był do cofania 12-metrowym olbrzymem między samochodami i wysokimi krawężnikami. Na szczęście udało mu się o nic nie otrzeć. A policjantowi należą się wielkie brawa za spowodowanie kilkunastominutowego opóźnienia **12**, którego w sposób bardzo prosty można było uniknąć, kierując wóz ul. Śniadeckich na południową część alei Wyzwolenia. Autobus opuściłby co prawda 2 przystanki, ale czekający na **12** na tych przystankach przecież wiedzieli, że autobus nie przedrze się przez licznych wiernych idących ulicą.

Rozmaitości

■ Decyzją Rady Miejskiej nie wzrosną ceny biletów okresowych w MZK. Więcej informacji w kolejnych numerach.

Marcin Lampart

Płock

Linie

A Od 23.06. do 13.07. w wyniku remontu węzła PEC i nawierzchni ulicy, zamknięto dla ruchu ulicę Bielską od skrzyżowania z ulicą Tysiąclecia do Gwardii Ludowej. Dla autobusów linii: **1, 3, 4, 6, 7, 15, 21, 23, 24, 100 i 101** wyznaczono objazd ulicami: Tysiąclecia, Przemysłową, Gwardii Ludowej. Od 8 do 10.07. zamknięto również skrzyżowanie Bielska/Tysiąclecia, w wyniku czego autobusy linii: **2, 16, 19, 22**, jechały ulicami: Jachowicza, Kobylńskiego i Łukasiewicza. Autobusy linii: **1, 3, 4, 6, 7, 15, 24, 100, 101** skręcały z ulicy Jachowicza w Obróńców Westerplatte. Na te trzy dni wyjątkowo udostępniono autobusom przejazd ulicą Bielską. Trasa linii **5** wiodła bez zmian z Dworca KM do ulicy Mickiewicza i dalej autobus wracał do punktu startowego (ulicą Obróńców Westerplatte do Dworca KM robiąc ciekawą pętelkę), a dalej jechał trasą objazdu. Podobnie też autobusy linii **32** skręcały z Mickiewicza w Obróńców Westerplatte. Autobusy linii **3 i 24** wyjeżdżając z Obróńców Westerplatte w Jachowicza skręcały w prawo i zawracały na skrzyżowaniu z Bielską, by podjechać na przystanek przy Petropolu. W czasie, w którym obowiązywały objazdy (szczególnie 8–10.07.) całe Śródmieście zostało poważnie sparaliżowane potwornymi korkami, w których utykały spóźniające się autobusy wielu linii, nawet tych nie jeżdżących objazdami.

Rozmaitości

■ Od 01.07. kontrolę biletów w pojazdach komunikacji miejskiej w Płocku przeprowadza nowa, wyłoniona w przetargu firma CSG z Wrocławia – za dotychczasową firmę Arsen. Jednocześnie zmieniły się zasady rozliczania komunikacji z firmą kontrolującą bilety. Teraz komunikacja będzie partycypować w części uzyskanego dochodu przez firmę kontrolującą (do tej pory cały zysk był dla kontrolujących). CSG zaoferował oddanie 13% zysku (Arsen tylko 7%), kontrolę będzie prowadzić przynajmniej 40 pracowników, wykonując miesięcznie 5,8 tys. kontroli.

A Od początku lipca w autobusach pojawili się „opiekunowie autobusów”, czuwający nad bezpieczeństwem podróżnych oraz nad pracą kierowcy i kontrolerów biletów, na których były dotychczas liczne skargi. Na razie opiekunami są pracownicy KM-u, którzy czasami ujawniają się, zakładając odpowiedni strój, a czasami nie. Próba ta ma dać odpowiedź na pytanie, czy zostaną zatrudnieni tacy strażnicy na stałe.

Marcin Gierzyński

Poznań

Tabor

A Powiększenie stanu posiadania zajezdni A3 Kacza o 10 eks-testowych MAN-ów z podpoznajskiej fabryki zaowocowało przeniesieniami i kasacjami autobusów. Skasowano dwa Jelcze M11 o numerach 1127 i 1729 oraz Ikarusy serii 260 – 1157 i 1162. Na A1 Pustą przeniesiono póki o Ikarusy 280 o numerach 1171 i 1173. Ochrzczono je tam odpowiednio 1504 i 1505.

T 01.07. na **8/8** objawił się GT8-684, pierwszy helmut z tegorocznej dostawy.

Linie

A Od 05.07. linię **78** w weekendy obsługuje znów

zajeżdźnia A1 Pusta.

A Military and Air Show (Piknik Lotniczy) w dniach 5 i 06.07. na poznańskim lotnisku Ławica miał ściągnąć tłumy widzów. Jednak nie dopisała pogoda, skutkiem czego frekwencja nie była aż tak wysoka, jak się spodziewano. Mimo to MPK wzmocniło trzema brygadami (Ikarusy 280 z zajeżdźni Warszawskiej) uruchomienie linii **59**, co zapewniło jej kursowanie co około 15 minut. Ponadto uruchomiło linię **61BIS** w relacji Ogrody – Smochowice, zapewniającą dobry dojazd z drugiej strony lotniska. **61BIS** obsługiwały dwa Ikarusy 280.70 z Kaczej. Wielu ludzi korzystało też z linii **78** mającej pętlę przy lotnisku Ławica.

A Pierwszy dzień lipca przyniósł koniec trwającego ponad dwa lata garażowania szutrówki na Piątkowskiej. Na jej dotychczasowym miejscu stacjonować będzie wagon rezerowy.

A 16.06., po dłuższej przerwie, do służby powrócił GT6-606. Objawił się na mieście z nowym pantografem i w gustownym, granatowym podkładzie pod reklamę.

Magazyn 995

01.07. O godzinie 16:32 Fiat Brava jadąc ul. Staroleńską w kierunku ronda Staroleńka, podczas przejeżdżania przez torowisko tramwajowe, wpakował się wprost pod jadącą w tym samym kierunku tatrę nr 406 (**12/8**). Bombnięty wyróżzał w jeszcze jednego Fiata Bravę, a następnie wpadł na wydzielone torowisko, blokując ruch bimby w przeciwnym kierunku. Vozidło z wgniecionym i przytartym lewym bokiem, uszkodzonym przednim zderzakiem, ewakuowało się do zajeżdźni. Z pierwszego fiata, którego wyciągnął MPK-owski Star, nie zostało praktycznie nic. W 18-minutowym wstrzymaniu utknęło 8 tramwajów.

02.07. Na przejściu dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Gajowej i Bukowskiej MAN nr 1018 (**63/2**) przed południem potrafił siedemnastolatka. Rannego młodzieńca pogotowie odwiezło do szpitala. Policja zaś przez godzinę musiała kierować ruchem. Autobusem (z rozbitą prawą szybą czołową i uszkodzonym podsztybiem) zjechał do zajeżdźni Kacza inny kierowca.

04.07. O godzinie 2:40 na ul. Reymonta wykoleiła się druga oś szlifarki torowej 2070 ciągniętej przez pług nr 2034. Interweniował Krupp, zaś śmieszny skład o godzinie 3:07 poturlał się do zajeżdźni Gajowa.

06.07. W związku z wymarszem spod Katedry pielgrzymki na Jasną Górę, miały miejsce przejściowe zamknięcia ulic i, oczywiście, przerwy w kursowaniu autobusów i tramwajów. W godzinach 9:30–9:44 niemożliwy był przejazd w obu kierunkach ul. Wyszyńskiego; od 9:40 do 9:52 nie mogły wyjeżdżać autobusy z dworca na Śródcę; natomiast od godziny 10:05 przez kwadrans całkowicie zablokowane było rondo Rataje.

06.07. Przed południem policja zamknęła dla ruchu północną jezdnię al. Wielkopolskiej, gdyż zapadły się zalane krawężniki w miejscu robót gazowych. MPK skierowało autobusy linii **60** i **78** trasami objazdowymi, a na nieczynnych przystankach rozwięsiło dla pasażerów stosowną informację.

06.07. Późnym wieczorem przy skrzyżowaniu Głogowska/Limanowskiego z kamienicy (sklep Chaty Polskiej) wypadł hak mocujący sieć trakcyjną. Zaowocowało to zerwaniem linki odciągowej. Na miejsce przybyli sieciowcy, którzy w ciągu godziny umocowali ponownie hak. W tym czasie tramwaje kursowały przez Reymonta, zaś Kaponierę z Górczynem łączący 3 ztramwaje.

08.07. Jeśli wykolejenie holendra, to tylko na pętli Dębiec... Rankiem urwał się kloc hamulca szynowego przy czwartym wózku po prawej stronie w wagonie nr 856 (**9/6**). Spowodowało to wyskoczenie z szyn rzeczonożnego wózka oraz oberwanie skrzyni z akumulatorami. Dodajmy, że stało się to w trakcie podjeżdżania na przystanek początkowy ze środkowego toru. Do akcji przystąpił Krupp, który w ponad pół godziny uporał się z niegrzecznym tramwajem. Wykolejerka do zajeżdźni Madalińskiego zepchnęła **2/1** (skład 146+147). Zajęcie znalazły 3 ztramwaje, zaś linie **2**, **9** i **10** zawracały przez Madalinę.

10.07. O godzinie 9:30 na skrzyżowaniu ulic 28 Czerwca oraz Hetmańskiej pękł drut jezdny i tym samym zaczęło się całkiem pokaźne wstrzymanie. Przez pierwsze 10 minut bimby od strony Dębca jeździły w lewo do Głogowskiej, od Staroleńki – do Wierzbieć, od Kolejowej – w lewo w 28 Czerwca, a od Wierzbieć – przez Madalinę w prawo do Głogowskiej. O 9:40 sieciowcy, celem dokonania naprawy, wyłączyli prąd i skrzyżowanie stało się całkowicie nieprzejezdne. Wówczas uskuteczono objazdy zakrojone na jeszcze szerszą skalę. 6 składów utknęło w miejscu zdarzenia. Na trasach rondo Staroleńka – rondo Przybyszewskiego oraz pętla Dębiec – Pamiętkowa uwiłajało się 5 ztramwajów. O godzinie 10:06 naprawa się zakończyła i przywrócono ruch.

10.07. Wieczorem przez 21 minut tramwaje nie mogły przejechać ul. Podgórną, gdyż uniemożliwił to zaparkowany przy torowisku mercedes.

14.07. W godzinach 7:09–7:26 znów wstrzymany był ruch tramwajowy na ul. Podgórną. Sprawcą okazał się żuraw budowlany pracujący na budowie u zbiegu ul. Św. Marcin i Podgórną, z którego zerwała się stalowa linka i zawisała na sieci trakcyjnej. Na miejsce przybyło pogotowie techniczne MPK.

14.07. Ruszający z przystanku przy ul. Grunwaldzkiej (nr 332) ekolog nr 1624 (**T/7**) zahaczył swoim ślicznym tyłeczkiem o lampę uliczną. W związku z tym uszkodziła się w nim tylna ściana po prawej stronie. Obolały udał się do zajeżdźni. Latarnia okazała się być znacznie wytrzymałszą.

Rozmaitości

A T Remont Grunwaldzkiej postępuje. Na zdecydowanej większości odcinka zdjęto stare torowisko, na pierwszych – patrząc od ronda Przybyszewskiego – metrach trasy układane są już nowe tory. Na reszcie odcinka stopień zaawansowania prac jest różny – od wywozu starego tłucznia, poprzez układanie geowłókniny i usypywania nowego podtorza, do układania strunobetonowych podkładów.

T Na skutek wspólnej akcji „Gazety Wyborczej”, poznańskiego MPK i Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych właściciel działki w podpoznańskim Suchym Lesie dokonał pewnego wyboru. Chodziło bowiem o wybór miasta, do którego trafi jego tramwaj – przedwojenny eks-szczeciński Wismar, służący od pewnego czasu w jego ogrodzie jako altana. Wybrał poznańskie MPK, które w zamian za zabytkowy wóz zaoferowało mały pawilon. Tak więc witamy „nowy” zabytek!

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
240+239	Ascoritical	barwy MPK	-
306+307	Vaillant	Vaillant	odnowa
606	InfoCOM	niebieski podkład	-

tramwaje			
1077	-	barwy MPK	nowy pojazd
1078	-	barwy MPK	nowy pojazd
1408	barwy MPK	Big Star	naklejana
1504	barwy MPK	barwy MPK	ex-1171
1505	barwy MPK	barwy MPK	ex-1173

Adam Biały, Bartosz Kaj, Adam Konieczka, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Maciej Rudzki

Puławy

Linie

A Na okres wakacji MZK Puławy zawiesiło kursowanie linii **19**. Ponadto ograniczono kursy **siódemki**, która stała się linią szczytową.

Rozmaitości

A Od 01.07. do 31.08. MZK wprowadziło promocyjną cenę biletu za przejazd linią **12** na trasie Puławy – Kazimierz Dolny, wynoszącą 2,50 zł (wcześniej 3 zł). Bilety są do nabycia w pojeździe.

Rafał Tarnawski

Radlin

Linie

A Z dniem 14.07. zmienił się rozkład jazdy linii **216**. Poza zmianami godzin odjazdów skreślono kursy wariantowe przez Głozyny i Reden. W związku z tym z obsługi linii wyłączono zostały przystanki: Głozyny Piekarnia, Głozyny Skrzyżowanie, Radlin Skrzyżowanie Granica, Reden Górka, Reden, Reden Sokolnia, Biertułtowy Skrzyżowanie I.

A Również z dniem 14.07. zmieniła się trasa kursów linii **201** w kierunku Pszowa: autobusy kursują ul. Rybnicką, Mariacką do przystanku Biertułtowy Skrzyżowanie i obsługują przystanki Obszary Wiazynek oraz Radlin Boisko. W kursach powrotnych w kierunku Wodzisławia trasa pozostała bez zmian.

Wojciech T. Mężyk

Radom

Tabor

A Od 27.06. do 09.07. mieszkańcy Radomia mogli przejechać się Mercedesem Conecto O345. W celach testowych sprowadziło go MPK. Po Radomiu jeździł z logo MPK i numerem bocznym 1000. Na testach oczywiście się skończy, bo MPK nie ma pieniędzy na zakup nowych wozów o tej wielkości i pojemności. Chce jednak kupić pięć minibusów (o pojemności 30–50 pasażerów). Ogłoszenie o przetargu już się ukazało, a na oferty MPK czeka do połowy sierpnia.

A W numerze 38. „Przystanku” ukazała się notka o przywracaniu barw firmowych na autobusach MPK. Zawarta w niej była także informacja o ramach do umieszczania plasz reklamowych, zamocowanych na niektórych z MPK-owskich pojazdów. Błędnie podano, że ramki takie są także na Ikarusie 796. W rzeczywistości ramek takich na tym autobusie nie ma. Są one tylko i wyłącznie na neoplanach o numerach 801–811. Za błąd wszystkich Czytelników uprzejmie przepraszamy.

Linie

A W tym roku MZDiK dość wcześniej rozpoczął sezon letni. Już 14.06. zmieniły się rozkłady linii **C** i **J**, kursujących w kierunku zalewów w Domaniowie i Siczkach. Na linii **C** lekko skorygowane zostały kursy poranne w dni powszednie. W dni wolne od pracy kursy z pętli Radom/Dw. I. podm. o godzinach 9:00, 11:00, 12:55, 14:45, 16:41 i 18:50 są wykonywane do pętli Domaniów/Zalew (**C** nie jedzie do swojej stałej pętli przy Urzędzie Gminy). Znad za-

lewu autobusy odjeżdżają w godzinach 10:03, 12:00, 13:51, 15:45, 17:42 i 19:50. Na wydłużonej trasie linii **C** obowiązują trzy strefy taryfowe (przystankiem granicznym trzeciej strefy jest Przytyk/Pynek), więc bilet normalny kosztuje 4,50 PLN. Na linii **J** zwiększyła się częstotliwość kursowania w dni powszednie w międzyszczytce (do 40 minut) oraz w dni wolne od pracy w godzinach 10–20 (do 39 minut). Zmiany na liniach **C** i **J** obowiązują do 05.09.

A Także 14.06. MPK uruchomiło swoją własną linię do Domaniowa. Linia jest poza strukturami MZDiK-u, więc nie obowiązują na niej miejskie bilety. Każdy, kto chce skorzystać z przejazdu tą linią, musi kupić bilet za 4 złote bezpośrednio u kierowcy. Zniżek nie ma. Trasa linii jest następująca: Sycyńska, Wierzbicka, Wjazdowa, Gajowa, Południowa, Jana Pawła II, aleja Grzeczmarowskiego, Dowkonta, Poniatowskiego, plac Dworcowy, Beliny-Prażmowskiego, 25 Czerwca, Kelles-Krauzza, Wenera, Szarych Szeregów, Wenera, Mireckiego, Okulickiego, Kielecka, Wolanowska, Ślepowron, Sławno, Kacprowice, Kowalanka, Wolańów, Strzałków, Wawrzyszów, Rogowa, Konary, Domaniów. MPK postanowiło, że będzie to linia pospieszna, więc na trasie jest tylko pięć przystanków: Osiedle Południe (stanowisko linii **7**), Jana Pawła II/Sandomierska (przy kładce), Dworzec PKP (w przeciwnym kierunku Poniatowskiego/Dworzec PKP – przystanki linii **7**), Radom/Dw. I. podm. (stanowisko linii **D**) oraz Domaniów/Zalew (pętla linii **C**). Z pętli Osiedle Południe autobus odjeżdża o godzinach 9:00, 11:00, 13:00, 17:00 i 19:00, a z pętli Domaniów/Zalew o godzinach 10:00, 12:00, 16:00, 18:00 i 20:00. Uwagę zwraca dwugodzinna przerwa (przyjazd przed godziną 14, odjazd o 16:00), którą kierowca spędza na pętli przy zalewie. Przy ładnej pogodzie, to całkiem miłe. Linię obsługuje Jelcze 120M. Frekwencja na początku była raczej mizerna, ale od niedawna MPK reklamuje swoją nową linię za pomocą ogłoszeń naklejonych w każdym autobusie. Jest więc szansa, że zapelnienie wzrośnie. Skorzystają z niej pewnie ci plażowicze, którzy nie mają zniżek (różnica 50 groszy w jedną stronę), a także ci, którzy mają daleko do Dworca Linii Podmiejskich, czyli np. mieszkańcy osiedla Południe i Ustronia, przez które linia przejeżdża.

A 20.06. (piątek po Bożym Ciele) autobusy na wszystkich liniach miejskich i podmiejskich kursowały według powszednich rozkładów jazdy bez dodatkowych ograniczeń.

A Kolejne cięcia wakacyjne nastąpiły 21.06. Tego dnia MZDiK zmienił rozkłady jazdy linii **2, 3, 5, 8, 11, 13, 14, 15, 17 i 23**. Przez całe wakacje (dokładnie do 22.08.) w dni powszednie autobusy tych linii w godzinach 5–8 kursują co 20 minut, w godzinach 8–13 co 30 minut, w godzinach 13–16:30 co 20 minut, w godzinach 16:30–21 co 30 minut, a po godzinie 21 co 40 minut. Autobusy linii podmiejskiej **F** w dni powszednie pojawiają się na przystankach co 60 minut. Jakby tego było mało, to na liniach **6, 26, A i B** zawieszono kursy oznaczone na rozkładach jazdy literą »W« (jako nie wykonywane w okresie wakacji), ale w zamian na linii **6** wykonywane są kursy oznaczone literą »X« (jako wykonywane tylko w okresie wakacji).

A 25.06., jak co roku, przy pomniku Czerwca 76 odbyły się uroczystości rocznicowe związane z robotniczym protestem (msza, manifestacja, składanie kwiatów). Pomnik znajduje się przy skrzyżowaniu ulic 25 Czerwca i Żeromskiego, więc uroczystości spowodowały kilkugodzinne wyłączenie tego

fragmentu ulic z ruchu. Przez skrzyżowanie przejeżdżają autobusy kilku linii, które w godzinach 16:30–20:00 skierowane zostały na następujące trasy objazdowe:

- linie **1, 5 i 10**: Żeromskiego, Czachowskiego, Beliny-Prażmowskiego, 25 Czerwca, Sienkiewicza;
- linia **3**: Żwirki i Wigury, Struga, Zbrowskiego, Żeromskiego, Czachowskiego, Beliny-Prażmowskiego, 25 Czerwca, Sienkiewicza;
- linia **4**: Kelles-Krauzza, 25 Czerwca, Struga, Zbrowskiego, Żeromskiego, Lubelska, Średnia (w przeciwnym kierunku: Słowackiego, Górna, Kaszubska), Zagłoby;
- linie **6 i 13**: Żwirki i Wigury, Struga, Zbrowskiego, Żeromskiego, Czachowskiego, Beliny-Prażmowskiego;
- linia **18**: Struga, Zbrowskiego, Żeromskiego, Czachowskiego, Beliny-Prażmowskiego;
- linia **24**: Żwirki i Wigury, Struga, Zbrowskiego, Żeromskiego;
- linia **B**: Kelles-Krauzza, 25 Czerwca, Struga, Zbrowskiego, Żeromskiego, Lubelska, Średnia (w przeciwnym kierunku: Górna, Kaszubska), Słowackiego.

Obowiązywały wszystkie stałe przystanki oraz przystanki okresowe Zbrowskiego/Żeromskiego (w kierunku wiaduktu dla linii **4 i 24**) i Czachowskiego/Żeromskiego (w kierunku dworca PKS dla linii **1, 3, 5, 6, 10, 13 i 18**). Dla linii **B** obowiązywały tylko przystanki: Kelles-Krauzza/25 Czerwca, Zbrowskiego/Most, Zbrowskiego/Żeromskiego i Górna/Słowackiego.

A 28.06. nastąpiła ostatnia część rzezi wakacyjnej. Od tego dnia autobusy linii **1 i 4** w dni powszednie w godzinach 5–8 kursują co 20 minut, w godzinach 8–13 co 30 minut, w godzinach 13–16:30 co 20 minut, w godzinach 16:30–21 co 30 minut, a po godzinie 21 co 40 minut. Autobusy dwóch głównych linii **7 i 9** w dni powszednie w godzinach 5–6:30 kursują z częstotliwością co 20 minut, w godzinach 6:30–8 co 10 minut, w godzinach 8–13 co 15 minut, w godzinach 13–16:30 co 10 minut, w godzinach 16:30–21 co 15 minut, a po godzinie 21 co 20 minut. Linia **9** w wakacyjne dni wolne od pracy została ponadto skrócona do pętli Os. Gołębiów (szczytowe kursy do pętli Gołębiów/Zubrzyckiego I). Zmiany obowiązują do 27.08.

A Tym razem nie z powodu wakacji, a z braku porozumienia z wójtem gminy Gózd w sprawie finansowania komunikacji, MZDiK zmniejszył częstotliwość kursowania linii **27**. Od 28.06. w dni powszednie w szczycie **27** pojawia się na przystankach średnio co 50 minut, a w pozostałych godzinach oraz w dni wolne od pracy średnio co 100 minut. Z identycznego powodu skróceniu uległa trasa linii **26** na terenie gminy Zakrzew. Również od 28.06. autobusy nie docierają już do pętli w Dąbrówce Nagórnej »W«. Autobusem miejskim mieszkańcy Dąbrówki cieszyli się przez mniej więcej rok. W tym czasie do tej miejscowości docierało kilka kursów w dni powszednie. Obecnie autobusy dojeżdżają tylko do pętli w Janiszewie. Skrócenie trasy pociągnęło za sobą także likwidację przystanków: Janiszew (w kierunku Dąbrówki Nagórnej), Klwatka Szlachecka, Dąbrówka Nagórna »Budy«, Dąbrówka Nagórna I, Dąbrówka Nagórna oraz Dąbrówka Nagórna »W«.

Rozmaitości

● „Za poprzedniego ustroju” w Radomiu na osiedlu Obozisko była ulica, która nazywała się Gwardii Ludowej. Po zmianach (ustroju i władzy) nazwa przestała być słuszna, więc ulica otrzymała imię

Jacka Jerza, działacza opozycji. Po kilku latach władza w mieście znów się zmieniła, a wraz z nią ulica ponownie zmieniła nazwę na... tak! na Gwardii Ludowej. W zeszłym roku znów były wybory samorządowe, co zaowocowało znów zmianą władzy. Czy Czytelnicy już domyślają się co będzie dalej? Ulica znów zmieniła nazwę... Jednak po zenujących kłótniach na posiedzeniach Rady Miejskiej, czy zostawić Gwardię, czy przywrócić Jerza, wybrano wariant „neutralny”. Patronami ulicy została Rodzina Winczewskich. Tu Wasz korespondent ze wstydem przyznaje się do całkowitej niewiedzy, kim byli Winczewscy i czym się zasłużyli, poza tym że byli związani z Radomiem. Co uważniejsi Czytelnicy zaczynają się już pewnie zastanawiać, co to ma wspólnego z komunikacją miejską? Otóż jednak związek taki jest. Ulicą Rodziny Winczewskich kursuje linia **11**, a 21.06. zespół przystankowy Gwardii Ludowej/Malczewskiego został przemianowany na Rodziny Winczewskich.

Tomasz Szydłowski

Skierniewice

Rozmaitości

● Oficjalna strona Skierniewic wprowadziła nową usługę – internetowy rozkład jazdy autobusów. Jak zaznaczyli autorzy, jest to jedynie wersja testowa. Rozkład ten zawiera parę poważnych błędów, m.in. pominięto linię **7**. Trzeba zaznaczyć, że zamieszczony rozkład jest nieaktualny, gdyż zamieszczono starą wersję, obowiązującą od 25.11.2002 r. Miejmy nadzieję, że już wkrótce będziemy mogli korzystać za pomocą internetu z aktualnego rozkładu. W każdym bądź razie nie można teraz kierować się właśnie tym rozkładem jako rzetelnym źródłem informacji. Wszystko można zobaczyć pod adresem <http://www.skierniewice.net.pl/rozklad.html>.

Witold Urbanowicz

Swarzędz

Linie

A Trwa remont wiaduktu nad torami kolejowymi w ciągu ulicy Polnej. W związku z tym autobusy linii **S5 i S7** jeżdżą częściowo po trasie linii **S4** – przez przejazd kolejowy w ulicy Kościuszki. I grzęzną w korkach...

Karol Cieśla

Szczecin

Tabor

T Na lato połączono jeżdżące dotąd samotnie bulwy 789 i 790. Pozostałe solówki z zajezdni Pogodno odpoczywają.

Linie

● Z okazji Dni Morza od 04.07. (po godzinie 23) do 07.07. rano linie **0, 6 i 506** omijały ul. Jana z Kolna, kursując tradycyjnymi objazdami przez Małejki. W dniu 05.07. do godziny 3 wydłużono kursowanie niektórych brygad linii dziennych **3, 6, 7, 8, 56, 61, 75, 107, A, B i C**. Przez weekend wzmocnione większymi autobusami były także linie nocne obsługiwane przez SPAK i SPKK.

A 29.06. był ostatnim, przynajmniej na razie, dniem kursowania autobusowych linii turystycznych **50 i 100**. Powód zawieszenia – oczywiście finansowy...

A 01.07. zlikwidowano przystanek Kościelna dla linii **63**. Autobusy linii **58** zatrzymują się przed wjazdem w ul. Kościelną razem z linią **102**.

A 04.07. o godzinie 18 z powodu asfaltowania zamknięto ul. Kolorowych Domów. Linie **65, 77, A, 511, 514, 515, 516** nie dojeżdżały do pętli Osiedle

Bukowe, kończąc bieg na skrzyżowaniu ul. Kolorowych Domów i ul. Chłopskiej. Z racji małych wymiarów skrzyżowania na liniach **A** i **77** przegubowe volva zostały z nielicznymi wyjątkami zastąpione ikarusami. Na pozostałych liniach jeździły tylko krótkie pojazdy. Z kolei linia **513** kursowała objazdem przez ul. Pszenną. Remont miał się zakończyć po weekendzie, jednak prace się przedłużyły, co najmniej do 08.07., a ikarusy na **A** jeździły jeszcze 09.07.

A 12.07. otwarto drugą nitkę mostu Pionierów Miasta Szczecina prowadzącą do centrum. Pierwszy liniowy autobus wjechał na most o 12:49, a był nim Volvo B10MA-2863 na linii **55**. Nowym mostem, już w obie strony, kursują linie **54, 55, 65, 71, A, B, 710**. Po wakacjach dołączą do nich **D** i **E**. Wraz z otwarciem mostu w kierunku centrum, na czas przebudowy części ul. Eskadrowej (około 5 dni), skierowano na niego także linie **73, 511, 514 i 515**.

A 14.07. przywrócono poprzedni rozkład linii **58**, zakładający kursowanie także w godzinach międzyszczytowych. Natomiast na linii **52** wprowadzono dodatkowe kursy w dni powszednie.

A Przez kilka dni niepewny był los bezpłatnych linii obsługiwanych przez PKS Gryfice. Firma ta zalegała Zarządowi Dróg i Transportu Miejskiego z opłatami za korzystanie z przystanków. ZDITM wypowiedział umowę, usunął z przystanków tabliczki z rozkładami i zabronił zatrzymywania się tam „darmobusom”. PKS jeździł nadal, ale niektóre autobusy nie zatrzymywały się na wszystkich przystankach. Pojawiały się też informacje o zawieszeniu od 05.07. linii **702**. Nową umowę podpisano 07.07. i wszystko wróciło do normy.

T Linia **1**, w okresie letnim obsługiwana także przez zajezdnię Niemierzyn, długo opierała się desantowi helmutów. Dopiero pogarszająca się kondycja stodołek spowodowała, że bezczynne w dni powszednie wagony GT6 pojawiły się na jedyne. Zaczęło się 03.07. od wagonu 512. Po kilku dniach można było spotkać na tej linii nawet trzy helmuty. Dopiero po raz drugi pojawia się też okazja do przejażdżki tymi wagonami aż do pętli Głęboke.

Rozmaitości

A Białe tablice rejestracyjne w SPPK stają się coraz bardziej zaraźliwe. Ostatnio zaatakowały Ikarusy 280 o numerach 729, 741, 742 i 743. I ciekawostka: na autobusie 742 z tyłu można odczytać odcisniętą na lakierze treść starej kwadratowej tablicy w części nie przykrytej nową prostokątną.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1560	barwy zakł.	MacCoffee	-
tramwaje			
778+777	Drobimex	Drobimex	nowa wersja

Jacek Kalicki, Magdalena Murawska,
Olaf Skrzymowski

Świerklaniec

Tabor

A W połowie czerwca PKM Świerklaniec ogłosił przetarg na zakup dwóch fabrycznie nowych autobusów komunikacji miejskiej. Szczegóły nie są znane, rozwiązanie przetargu ma nastąpić na początku sierpnia.

Bartosz Mazur

Warszawa

Tabor

A Kolejne ciekawostki u nowych agentów. W ITS-ie,

począwszy od wozu nr A-411, rozpoczęto naklejanie nad drzwiami żółtych numerów taborowych, co w dość znaczny sposób polepszyło ich czytelność. Za to w mobilisowych solarisach A-316-A-323 pojawiły się nowe felgi na przednich kołach. Znajdziemy na nich tylko pięć wydłużonych otworów, zamiast okrągłych dziesięciu. Warto także zauważyć, że Urbinetto nr A-317 wyjechał od razu na ulicy z reklamą na tylnej klapie oraz lewej burcie. Ponadto w solarisach z pierwszej dostawy szara wykładzina podłogi przy drzwiach została wymieniona na żółtą.

A Na początku lipca w T-13 Stalowa pożegnaliśmy pierwszego automata. Chodzi mianowicie o Ikarusa 280.26 nr 3151 złożonego w 1993 roku w warsztatach T-4. Razem z nim zegnamy przegubki o numerach 2406 oraz 3126. Po więcej informacji zapraszamy na strony „Przegubowca”: <http://www.przegubowiec.com/>.

T W zeszłym tygodniu pewną nadgorliwością wykazali się mokatowscy lakiernicy. Przy okazji malowania składu 105Nm 1464+1463 pomalowali oni na żółto także... pomalowane już fabrycznie proszkowo poręcze. Niestety, efekt nie jest porywający – olejna farba wyraźnie rozpuściła pierwotną warstwę pokrycia poręczy. Powstała tam klejąca się do wszystkiego brudna, żółta maź.

T W żoliborskim wagonie 13N-796 (ze składu 796+797) ostatnimi czasami wymieniono większość podsufitek oraz poręczy z aluminiowych na malowane proszkowo (w kolorze białym). Zresztą więcej wagonów 13N ma wymienione poręcze na te pomalowane proszkowo – są to m.in. wozy: 193, 307, 329, 468.

T Mokatowski wagon 105Na-1373 (ze składu 1374+1373) w ostatnich tygodniach dorobił się na szybach, jak jego kolega ze składu, folii koloru niebieskiego (skład ten reklamuje folie i jego szyby są nimi pozaklejane). Dotychczas wagon ten miał folie koloru zielonego.

T Co prawda, nie jest to informacja „pierwszej świeżości”, ale pragniemy podzielić się nią z Czytelnikami. Proces wymiany gniazd w wolskich wozach 105N2k został znacznie spowolniony, bowiem od drugiej połowy lutego, gdy zajezdnia R-1 założyła nowe gniazda AvioTech w składzie 2044+2045, niewiele się zmieniło. Jedynie w marcu takowe gniazda dostały wagony 2046+2047. Z tego co nam wiadomo, kolejne składy (tzn. 2048+2049 i następne) jeżdżą wciąż ze zwykłymi gniazdami wielokrotnego sterowania.

T Od początku lipca zmieniła się obsada brygadowa poszczególnych linii (w życie weszły rozkłady wakacyjne). W ten oto sposób zajezdnia R-4 Żoliborz straciła swoją jedyną **siódmą** brygadę na linii **26**, którą bardzo często obsługiwał skład 13N. Jak mówi przysłowie, nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło, ponieważ w zamian R-4 dostało **4/26**, na którym dalej w spokoju hasają sobie wagony 13N!

T W dniach 1 i 02.07. po mieście kursował w charakterze nauki jazdy zabytkowy wagon N₃-674.

T W ostatnim czasie nastąpił prawdziwy „wysyp” żoliborskich składów 13N na linii **23**. Wszystkie zagościły na niej w popołudniowej zmianie B i połowa z nich była w barwach zakładowych. I tak dnia 30.06. na brygadzie **5** zagościł skład 13N 796+797. Dwa dni później na linii **23** były aż dwa parówkowe składy: brygadę **4** okupował 473+291, natomiast na jedynym żoliborskim **06** dodatku (od lipca R-4 ma jeden na tej linii) hasał sobie reklamowy 692+691. 03.07. na **1/23** kursował 793+792. Za to cztery dni później na jednej z brygad widziano skład 13N 688+689. Ostatnim zaobserwowanym był, jak na razie, 140+208 obsługują-

cy 10.07. brygadę **czwartą** tej linii.

T Do naprawy sporadycznej wciągnięto ostatnio dwa wagony. Są to: żoliborski 13N-526 (ze składu 526+647), w którym spaleni uległ kanał kablowy i cała aparatura elektryczna (nadaje się do wymiany), oraz mokatowski 105Nm-1467 (ze składu 1468+1467), w którym przez nieszczelny dach lała się woda deszczowa.

T W połowie kwietnia praski wagon 105Na-1307 (ze składu 1308+1307) dostał na R-2 tylne wyjście bezpieczeństwa (przed skosem), bowiem jakieś tobuzy stłukły mu je kamieniem. Cieszy więc, że zajezdnia praska wykazała się i wstawiła WB, ponieważ przez wiele lat wóz ten posiadał w tym miejscu zwykłe okno z lufcikami (obydwa fabryczne WB stracił bardzo dawno temu).

T Nie potwierdziły się informacje, że żoliborski wagon 13N-492 (ze składu 540"+492) otrzymał pantograf dwuramienny. Po kilku dniach postoju w zajezdni otrzymał bowiem nowy odbierak tego samego typu, co poprzednio, czyli półowkowy OTK-2.

T Także praski wóz 105Nf-1416 (ze składu 1416+1415) pojawił się ostatnio ze świeżym odbierakiem jednoramiennym. Wcześniej posiadał on zwykły pantograf OTK-1 ściągany sznurkiem.

Linie

A Przy okazji opisanych prac torowych na ul. Grochowskiej w rejonie ronda Wiatraczna i zamknięcia dla ruchu przejazdu przez torowisko w rejonie ww. ronda od dnia 27.06. od godziny 22 do dnia 30.06. do godziny 4 autobusy linii **188 i 523**, jadące w kierunku pętli Olszynka, przejeżdżały przez specjalnie przygotowaną zawrotną przez torowisko na ul. Grochowskiej (około 100m za zamkniętym zjazdem z ronda). Trasa w kierunku przeciwnym pozostała bez zmian. Więcej ciekawostek w dziale „Rozmaitości”.

A Roboty drogowe na ul. Partyzantów w Łomiankach spowodowały, że od dnia 27.06. do 30.06. autobusy linii **701** kursowały w obu kierunkach objazdem przebiegającym ulicami: Kampinoską i Wiślaną z pominięciem ulic: Partyzantów i Akcyjnej.

A Egzaminacje wstępne do Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego przyczyniły się do zasilenia dodatkowym taborem linii **193** (Metro Wilanowska – Ursynów Pld.). I tak w dniach 01–03.07. do obsługi tej linii skierowano pięć dodatkowych brygad szczytowych, dzięki czemu linia kursowała z maksymalną częstotliwością co 4–5 minut. Dodatki można było zobaczyć mniej więcej w godzinach 7–9 i 12–19. Jednak po godzinie 14 trzy z nich zjeżdżały już do zajezdni.

A Z powodu uroczystości kościelnych w dniu 28.06. w godzinach około 15:30–20:00 zamknięto dla ruchu kołowego ul. Przyczółkową (na odcinku między ul. Przekorną a ul. Andrutową). W tym czasie autobusy linii **139 i 724** w kierunku Ogrodu Botanicznego i Piaseczna jeździły objazdem od skrzyżowania Przyczółkowa/Przekorna ulicami: Przekorną – DREWNY i dalej bez zmian. Trasy w kierunku przeciwnym nie zmieniły się.

A Pełną parą ruszyły prace przy budowie wentylatorni szlakowej metra na pl. Inwalidów. Z tego powodu od dnia 27.06. od godziny 21:00 do odwołania (prawdopodobny termin trwania prac to około 2 miesiące) została zamknięta dla ruchu wschodnia jezdnia ul. Mickiewicza w rejonie pl. Inwalidów. W tym czasie autobusy linii: **116, 122, 157, 195, 409, 508, 515, 519, 520, 524 i 604** w kierunku pl. Wilsona jeżdżą wschodnią jezdnią boczną, przebiegającą po łuku placu.

A Prowadzona wymiana torowiska na rondzie ONZ spowodowała zamknięcie przejazdu przez to rondo w

relacji wschód-zachód. Dlatego też od 05.07. od godziny 0 do dnia 07.07. do godziny 4 autobusy linii: **105, 109, 150, 155, 174, 192, 504, 506, 507, 610 i 614** kursowały (tylko w jednym kierunku) trasami objazdowymi:

- linie **105, 109, 507, 610 i 614** – od skrzyżowania Emilii Plater/Świętokrzyska (w kierunku Bemowa) ulicami: Emilii Plater – pl. Grzybowskiem – Grzybowską – aleją Jana Pawła II – rondem ONZ – Prosta i dalej stałymi trasami;
- linie **150 i 506** – od skrzyżowania Świętokrzyska/Marszałkowska (w kierunku pętli Szczęśliwice i Os. Górczewska) ulicami: Marszałkowską – Królewską – Grzybowską – aleją Jana Pawła II – rondem ONZ – Prosta i dalej bez zmian;
- linia **155** – od skrzyżowania Świętokrzyska/Marszałkowska (w kierunku pętli Karolin) ulicami: Marszałkowską – Królewską – Grzybowską i dalej własną trasą;
- linie **174 i 192** – od skrzyżowania Świętokrzyska/Marszałkowska (w kierunku Służewca) ulicami: Marszałkowską – Królewską – Grzybowską – aleją Jana Pawła II – rondem ONZ – aleją Jana Pawła II i dalej bez zmian;
- linia **504** – od skrzyżowania Emilii Plater/Świętokrzyska (w kierunku pętli Os. Kabaty) ulicami: Emilii Plater – pl. Grzybowskiem – Grzybowską – aleją Jana Pawła II – rondem ONZ – aleją Jana Pawła II i dalej stałą trasą.

A Informujemy, że w poprzednim numerze znalazł się błąd w notatce o warszawskich zmianach wakacyjnych. Mianowicie na linii **109** już ponad pół roku jeżdżą autobusy wielkopojemne, za wyjątkiem jednej brygady wysokopodłogowej w dzień powszedni. Tak więc linia ta, jak błędnie podaliśmy, nie była obsługiwana wcześniej wyłącznie solówkami. Przepraszamy.

AT Ten sam powód, a więc budowa wentylatorni metra, a konkretnie przygotowanie jednotoru w pobliżu tej budowy, był przyczyną wstrzymania ruchu tramwajów od 28.06. od godziny 0 do 30.06. do godziny 4 na ciągu ulic Mickiewicza-Słowackiego (na odcinku od ul. Międzyzparkowej do ul. Popieluszki oraz do pętli Marymont). Na czas trwania robót linie **4, 6, 15 i 36** skierowano na trasy objazdowe (w obu kierunkach):

- linie **4 i 36** od skrzyżowania Andersa/Stawki ulicami: Stawki – aleją Jana Pawła II – rondem Zgrupowania AK „Radosław” – aleją Jana Pawła II – pl. Grunwaldzkim – Popieluszki – Słowackiego do pętli Potocka;
- linię **6** od skrzyżowania Stomińskiego/Międzyzparkowa ulicami: Stomińskiego – rondem Zgrupowania AK „Radosław” – aleją Jana Pawła II – pl. Grunwaldzkim – Popieluszki – Słowackiego – Marymoncką i dalej bez zmian;
- linię **15** – od skrzyżowania Andersa/Stawki ulicami: Stawki – aleją Jana Pawła II – rondem Zgrupowania AK „Radosław” – aleją Jana Pawła II – pl. Grunwaldzkim – Popieluszki – Słowackiego – Marymoncką i dalej stałą trasą.

Wszystkie wyżej wymienione linie kursowały w czasie tego weekendu według specjalnych rozkładów jazdy, co znalazło odzwierciedlenie w liczbie obsługujących brygad. W przypadku linii **6** było ich osiem (o jedną mniej niż zazwyczaj). Z kolei na linii **15** można było zaobserwować aż 11 brygad (o jedną więcej). Pozostałe dwie linie zachowały status quo. Tym razem nie została uruchomiona specjalna linia zastępcza za tramwaje. Taką rolę spełniały linie autobusowe stałe kursujące tą trasą. Z tą różnicą, że dla linii przyspieszonych uruchomione zostały dodatkowe przystanki

Pl. Inwalidów 01 i 02 (linie: **409, 508, 515, 519, 520 i 524**) oraz Bohomolca 01 i 02 (linia **519**), a dla wszystkich linii tymczasowe przystanki Zajęczka 53 i 54, obowiązujące w dniach 28 i 29.06. Po więcej ciekawostek związanych z robotami na pl. Inwalidów zapraszamy do działu „Rozmaitości”.

AT W ten sam weekend, tj. od 28.06. od godziny 0 do 30.06. do godziny 4, były prowadzone prace torowe na ul. Grochowskiej (w pobliżu ronda Wiatraczna). Z tego powodu został wyłączony z ruchu odcinek ul. Grochowskiej od ronda Wiatraczna do pętli Gocławek, a linie tramwajowe: **3, 6, 9 i 24** kursowały na trasach skróconych do pętli Wiatraczna (według specjalnych rozkładów jazdy). W tym okresie obowiązywała specjalna organizacja na pętli Wiatraczna. Ponadto wszystkie ww. linie jeździły w obszarze pomniejszonej o jedną brygadę. Także i tym razem nie został uruchomiony „za tramwaj”. Jedynie dla linii przyspieszonych **515 i 521** uruchomiono dodatkowe przystanki w zespole Wspólna Droga.

AT Z uwagi na prowadzone prace torowe w rejonie ronda ONZ, od dnia 05.07. od godziny 0 do 07.07. do godziny 4 nie jeździły tramwaje na ciągu ulic: aleja Jana Pawła II – rondo ONZ – aleja Jana Pawła II – Chałubińskiego – aleja Niepodległości (od ul. Stawki do ul. Nowowiejskiej) oraz na ul. Prostej (od ronda Daszyńskiego do ronda ONZ). W czasie trwania robót linie **10, 17, 19 i 33** skierowane zostały na poniższe trasy objazdowe:

- linia **10** – od ronda Daszyńskiego ulicami: Towarową – pl. Zawiszy – Grójecką – pl. Narutowicza – Filtrową – Krzywickiego – Nowowiejską – aleją Niepodległości i dalej własną trasą;
- linie **17 i 33** – od skrzyżowania aleją Jana Pawła II/Stawki ulicami: Stawki – Andersa – pl. Bankowym – Marszałkowską – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – pl. Konstytucji – Marszałkowską – pl. Zbawiciela – Nowowiejską – pl. Politechniki – Nowowiejską – aleją Niepodległości i dalej bez zmian;
- linia **19** – od skrzyżowania aleją Jana Pawła II/Stawki ulicami: Stawki – Andersa – pl. Bankowym – Marszałkowską – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – pl. Konstytucji – Marszałkowską – pl. Unii Lubelskiej – pl. Zbawiciela – Puławską i dalej stałą trasą.

Jednocześnie w dniach 05–06.07. zawieszona została linia **35** (Piaski – Metro Wilanowska). Wszystkie cztery ww. linie, kursujące zmienionymi trasami, otrzymały specjalne rozkłady jazdy. Z tego powodu na:

- linii **10** pojawiło się 10 brygad (o jedną więcej niż normalnie w weekendy);
- linii **17** jeździło 11 brygad (o dwie więcej);
- linii **19** kursowało aż 12 brygad (o osiem ponad plan) – było to spowodowane zawieszeniem **trzydziestki**, którą zastąpiła właśnie **dziewiętnastka**, pojawiająca się na przystankach co 10 minut (zwykle tylko co 30 minut);
- linii **33** można było zobaczyć 12 brygad (o dwie więcej).

W czasie wstrzymania ruchu tramwajów na trasie: Rondo Zgrupowania AK „Radosław” – aleja Jana Pawła II – rondo ONZ – aleja Jana Pawła II – Chałubińskiego – aleja Niepodległości – aleja Armii Ludowej – rondo Jazdy Polskiej – Waryńskiego – Metro Politechnika (powrót: Metro Politechnika – Waryńskiego – Nowowiejska – pl. Politechniki – Nowowiejska – aleja Niepodległości – Chałubińskiego – aleja Jana Pawła II – rondo ONZ – aleja Jana Pawła II – Rondo Zgrupowania AK „Radosław”) z częstotliwością co 8 minut jeździły autobusy linii zastępczej **206**.

Jej obsługę zapewniło sześć brygad (same brygady całodzienne) – po dwie z Woronicza (**1 i 2**), Redutowej (**3 i 4**) i Chełmskiej (**5 i 6**). Pierwszego dnia, czyli w sobotę, na tej linii „królowały” same przegubowe ikary-automaty (5723, 5571, 5763, 5462, 5390 oraz jeden eks-inflancki 5452), zaś dzień później zajezdnia Woronicza wysłała dwa przegubowe lewary (2056 i 2082). Na pozostałych czterech brygadach tak jak dzień wcześniej jeździły automaty, z tą różnicą, że zajezdnia Redutowa wysłała dwa inne wozy (5765 i 5762).

M Z dniem 01.07. dla metra wprowadzono wakacyjny rozkład jazdy.

T Od dnia 30.06. zaczęły obowiązywać wakacyjne rozkłady jazdy dla wybranych linii tramwajowych. W sumie zmiany dotyczą jedynie rozkładów dnia powszedniego i objęły następujące linie: **2, 4, 15, 18, 35, 36** (częstotliwość w szczycie – co 12, a poza – co 18 minut), **23** (co 15/20 minut) i **26** (co 8/8 minut). Warto zauważyć, że rozkłady linii **4 i 36** ułożono tak, by tramwaje pojawiały się na przystankach na zmianę w równych odstępach czasowych. Jest to przygotowanie pod planowane zamknięcie ul. Słowackiego (wtedy obie te linie będą kursowały do pętli Marymont).

T Od dnia 01.07. na dwa miesiące zawieszono kursowanie linii tramwajowych **16, 21, 44, 46 i 47**.

T Tak jak zapowiedzieliśmy w poprzednim numerze, dnia 05.07. ruszyła tramwajowa linia turystyczna **T** obsługiwana taborem zabytkowym (dwie brygady). Uroczysta inauguracja odbyła się na pl. Starynkiewicza, po czym jeden z wagonów (N₃-674) wyruszył w pierwszy kurs. Drugi (N₁-607) ruszył dokładnie 30 minut później. Trasa w tym roku jest następująca (pierwotnie planowano nieco inną): Plac Starynkiewicza – Aleje Jerolimskie – rondo de Gaulle’a – Most Poniatowskiego – rondo Waszyngtona – aleja Zielonicka – Targowa – aleja „Solidarności” – most Śląsko-Dąbrowski – tunel Trasy WZ – aleja „Solidarności” – pl. Bankowy – aleja „Solidarności” – Kercelak – Towarowa – rondo Daszyńskiego – Towarowa – pl. Zawiszy – Aleje Jerolimskie – Plac Starynkiewicza. Jednak w tym sezonie zmieniły się nieco zasady funkcjonowania linii. Jako że udało się nie montować w starych wagonach wielkich żółtych kasowników, każdy konduktor będzie wyposażony w urządzenie kontrolerskie, którym będzie mógł sprawdzić ważność Warszawskiej Karty Miejskiej. Bilety okresowe zakodowane na WKM-ach trzeba będzie aktywować w innych pojazdach. W zabytkach będzie można skasować jedynie bilety jednorazowe – posługując się tymi tradycyjnymi kasownikami z rączką, w których bolce będą ułożone na kształt litery „T”. Nad całością będzie czuwał kontroler-koordynator, który będzie rozwiązywał wszelkie problemy związane z biletami i urządzeniami kontrolerskimi. Warto zauważyć, że w tym roku pojawiła się specjalna ulotka promująca linię **T**, której współsponsorem są restauracje KFC (na ulotce znajduje się specjalny zniżkowy kupon). Ponadto każdy konduktor został zapoznany z regulaminem, którego musi przestrzegać w wagonach (np. pilnować, by starsi mogli usiąść, by bilety były poprawnie kasowane, dbać o mienie oraz wizerunek KMKM-u, TW i ZTM-u oraz posiadać odpowiednią wiedzę o historii samych wagonów jak i Warszawy).

Magazyn 995

23.06. Tuż przed południem wolski skład 105Na 1026+1028 zderzył się z ciężarowym jelczem na skrzyżowaniu ulic Wolskiej i Skierniewickiej. Uszkodzenia wozu nr 1026 były na tyle poważne, że zajezdnia wolska od razu wysłała go na remont do warsztatów T-3. Warto dodać, że w 1999 r. warsztaty także

„reanimowały” wagon po poważnym wypadku z ciężarówką.

27.06. Około godziny 16:45 na ul. Jagiellońskiej za skrzyżowaniem z Ratuszową zatarła się trzecia oś pierwszego wagonu żoliborskiego składu 13N 671+667 (2/6). W trwającym około 25 minut zatrzymaniu utknęły dwa składy (linii 6 oraz 21), które zawrócono tyłem przez awaryjną pętlę ZOO. Jedną brygadę linii 21 skierowano także prawdopodobnie ulicami 11 Listopada – Odrowąża – Budowlaną – Rembielińską do pętli Annapol. Na miejsce zdarzenia przybył praski dźwig nr 309, który wstawił na „pieska” zablokowaną oś. Po ponownym połączeniu, o godzinie 17:08, skład zjechał sterowany z pierwszego wagonu do zajezdni Żoliborz.

27.06. Po południu na przystanek tramwajowy w alei Jana Pawła II (róg Anielewicza) wjechał samochód osobowy marki Daewoo. Auto nagle skręciło w lewo, przeleciało przez wydzielone torowisko oraz wysepkę dla pasażerów, wyłamało płotki wygradzeniowe i zderzyło się czołowo z innym pojazdem tej samej marki, jadącym w przeciwną stronę. Na szczęście nikomu nic poważnego się nie stało. Zatrzymanie tramwajowego nie było, wystąpiły za to opóźnienia w kursowaniu autobusów.

30.06. O godzinie 11:26 doszło do zderzenia wóz wóz w Alejach Jeruzolimskich za rondem przy Dworcu Centralnym (kierunek Ochota). Wolski skład 105Na 1078+1062 linii 8 przywalił dość solidnie w także wolską bulwę 2078+2079, obsługującą linię 12. Ona z kolei zatrzymała się nagle z powodu nieostrożności jednego z panów koszących trawnik między torowiskiem a jezdnią. Wagony 1078 i 2079 zostały dość poważnie rozbite (odpowiednio z przodu i z tyłu). Bulwa do dziś nie pojawiła się ponownie w ruchu liniowym, za to R-1 „wyklepało” już wóz 1078, który nota bene nie tak dawno także był poważnie rozbitą z przodu po bliskim spotkaniu z żoliborskim składem 105Na 1156+1157.

30.06. W okolicach godziny 15 na pętli Huta przepalił się kawałek przewodu jezdnego. W związku z tym nastąpił zanik napięcia na połowie pętli (od strony ul. Pstrowskiego) i zaszła konieczność skrócenia wszystkich brygad linii 6, 15, 17 i 27 do zajezdni R-4 Żoliborz, przez której teren były one zawracane. Sytuacja taka trwała ponad dwie godziny.

30.06. Przed godziną 17 na ul. Grochowskiej (między rondem Wiatraczna a ul. Czapelską) na wydzielonym torowisku „wylądowała” furgonetka, która dość skutecznie zablokowała ruch w obu kierunkach na ponad 40 minut. W związku z tym tramwaje linii 3, 6, 9, 24 oraz 44 były zawracane na pętli Wiatraczna. Wypadek ten już kompletnie zaburzył rozkłady linii 6 (wystąpiły tam ogromne opóźnienia, tramwaje jeździły stadami oraz pozajeżdżały się kolejne brygady) – spowodowane to było ponad dwugodzinnym zatrzymaniem na Hucie. Dlatego też niektóre brygady zostały skrócone do awaryjnej pętli przy Dworcu Wschodnim.

03.07. Przed godziną 8:25 w Alejach Jeruzolimskich (na wysokości ul. Kruczej, kierunek Okęcie) zapaliła się izolacja w praskim wagonie 105Na-1295 (ze składu 1296+1295) obsługującym tego dnia 7/25. Mimo że swąd izolacji było czuć przynajmniej od Stacidonu Dziesięciolecia, motorowy dopiero pod „Smykiem” dojrzał do tego, żeby wyprosić ludzi i zacząć gasić elektrykę w szafce za kabiną, z której unosiły się kłęby siwo-kremowego dymku. Opuszczono pantograf i w ruch poszły dwie gaśnice. Po chwili z odsieczą przybyły dwie radiotelefony z Nadzoru Ruchu i po kilku minutach było po wszystkim. W zatrzymaniu

stanęło tylko kilka składów (stały do ronda de Gaulle’a). Uszkodzony zestaw zjechał na pl. Narutowicza, tam zawrócił i pojechał do domu.

04.07. Po godzinie 9 mokotowski skład 105Na 1122+1123 (015/10) potrafił śmiertelnie 77-letnią kobietę, która wtargnęła wprost pod nadjeżdżające wagony. Wszystko stało się na przejściu dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Powstańców Śląskich i Czumy (kierunek Służewiec). Kobieta została pociągnięta prawie 7 metrów i konieczna była interwencja dźwigu. Zatrzymanie trwało ponad godzinę. W tym czasie tramwaje linii 8, 10 oraz 26 zawracane były na pętli przy Cmentarzu Wolskim.

04.07. Przed godziną 16 na rondzie Zgrupowania AK „Radosław” (kierunek Piaski) doszło do zderzenia mokotowskiego składu 105Ne 1394+1393 linii 35 z kamazem. Wagon wbił się w ciężarówkę – zaowocowało to rozbiciem lewego skosu i przodu oraz wybięciem kilku szyb. Ciężarówka nadawała się praktycznie na złom. Ranny został motorniczy, kierowca kamaza oraz jeden z pasażerów. Na szczęście wagony nie wykołczyły się, więc zatrzymanie trwało tylko około 30 minut, choć i tak spowodowało potężne utrudnienia w ruchu kołowym w okolicy. Nadzór Ruchu zastosował wszelakie warianty kierowań, jednak i one po chwili niewiele dały (patrz: kolejna notatka).

04.07. Jeszcze nie skończono sprzątać „bałaganu” na rondzie Zgrupowania AK „Radosław”, a już doszło do kolejnego wypadku w ciągu Trasy NS. Mianowicie około godziny 16:10 jadący w stronę pętli Banacha mokotowski skład 105Na 1146+1147 (linia 2, brygada 5) na skrzyżowaniu ulic Nowowiejskiej i al. Niepodległości został podcięty przez podążające za nim wolskie 36 (skład 105Na 1069+1037, 06 dodatek). Wagon nr 1147 wykołczył się oboma wózkami (stanął w poprzek skrzyżowania, prawie całkowicie blokując ruch w godzinach popołudniowego szczytu), dodatkowo jego połamany pantograf zerwał sieć trakcyjną (dokładniej kilka podwieszonych przewodów jezdnych). Zatrzymanie we wszystkich czterech kierunkach trwało 2 godziny i 20 minut. W tym czasie tramwaje linii 2, 10, 15, 17, 19, 33, 36 zostały skierowane na wszelakie trasy objazdowe (dodatково trafiło tam część składów kierowanych już w związku z wcześniejszym wypadkiem). Wiele z nich ugrzęzło jednak w zatrzymaniu. Na miejsce przybyły dwa dźwigi, które wstawiły wagon nr 1147 na tory, po czym został on zepchnięty do zajezdni przez skład 13N 429+263, zdjęty z linii 17. Wóz nr 1146 udał się wcześniej na R-3 solo. Trzeba dodać, że skrzyżowanie to słynie z podobnych wypadków – TW już zaczęły wymianę zwrotnic prądowych na radiowe (informowaliśmy o tym w jednym z poprzednich numerów „Przystanku”).

05.07. Dokładnie o godzinie 14 na rondzie Dmowskiego z samochodem osobowym niegroźnie strasnął się connexowy solaris U15 nr A-057 (11/171) zmierzający w kierunku Torwaru. Wszystko widział policjant z drogowki, więc formalności załatwiono bardzo szybko. Uszkodzenia pojazdów były nieznaczne.

07.07. Koło godziny 11 z estakady prowadzącej z ul. Jagiellońskiej na most Grota-Roweckiego spadł TIR przewożący kilka ton paszy dla zwierząt (dokładnie srutę zrzepakową). Jego kierowca stracił panowanie nad kierownicą. Ciężarówka minęła inną estakadę i z wielkim impetem i hukiem zarzązła prawie 20 metrów niżej, wyłamując barierki ochronne. Kierowca pojazdu zginął na miejscu – siła uderzenia wyrzuciła go z szoferki przez przednią szybę. Dużo szczęścia miał kierowca osobówki, która akurat wjeżdżała na most niższą estakadą – zarył swoim

autem w paszę, która wysypała się z przechylonej ciężarówki. Przez wiele godzin wjazd na most był zablokowany, a w okolicy tworzyły się gigantyczne korki. Objazdami przez ulice Jagiellońską – rondo Starzyńskiego – Starzyńskiego i most Gdański kursowały autobusy linii 186, 508 oraz 510. Normalny ruch przywrócono po godzinie 15.

Rozmaitości

● Od niedzieli 06.07. w salach Muzeum Techniki dostępna jest dla zwiedzających wystawa makiet i dioram kolejowych „Urok Modeli Kolejowych 2003”. Wystawa będzie czynna do końca wakacji. Warto dodać, że w poprzednich latach bywały tam akcenty związane z komunikacją miejską w postaci modeli wagonów tramwajowych wykonanych w różnych skalach. Serdecznie zapraszamy, zwłaszcza że wystawiającymi są również nasi klubowi koledzy.

● W ostatnim czasie na przystankach zaczęły pojawiać się nowe mapki komunikacji miejskiej już z udziałem mostu Siekierskiego. Na razie wyglądają bardzo ładnie, mają minimalnie więcej kolorów. Zostaje nam mieć nadzieję, że mapy te pozostaną na swoim miejscu w całości jak najdłużej!

A W nocy z 27 na 28.06. z powodu prac torowych zamknięto na weekend jeden z przejazdów przez tory na rondzie Wiatraczna. W związku z tym jakieś 100 metrów dalej zbudowano przez torowisko tymczasową zawrotnię. Jednak przed jej otwarciem dla ruchu pojawiły się problemy. Drogowcy źle wyprofilowali bowiem wjazd z zawrotni – zachodziła obawa, że autobusy niskopodłogowe (zawracać miały tam linie 188 i 523) mogłyby zahaczać tyłami o podłoże podczas zjazdu. Na miejsce ściągnięto więc Solarisa U15 nr 8012 z pobliskiej zajezdni Ostrobramska. Obawy potwierdziły się, ponieważ pusty solaris „na centymetry” przeszedł nad powierzchnią betonowych płyt, z których ułożono przejazd (z ludźmi na pewno by zahaczył). Ponadto komisja miała zastrzeżenia do zbyt ostrego łuku, jaki zaproponowali drogowcy (przy pomocy ciężkiego sprzętu dołożono zatem kilka płyt aby złagodzić promień łuku) oraz do wyklejenia nowych pasów za pomocą 40tej taśmy (były one za wąskie i skręcające autobus zachodziły o dobry metr na sąsiedni pas). Ponadto zawrotnię podsypano z obu stron tłuczniem, żeby przypadkiem żaden samochód, który by wjechał na torowisko, nie zawiesił się na nim. Problemy wystąpiły również po przeniesieniu przystanku autobusowego w stronę Remberkowa o jakieś 70 metrów, ponieważ kierowcy MZA – mimo zlecenia przesłanego przez ZTM – notorycznie zatrzymywali się na „starym”, czasowo przeniesionym, przystanku zlokalizowanym koło zawrotni.

A Dnia 01.07. chełmski gniot nr 4892, wraz z sympatycznym prowadzącym, zagrał w popularnym ostatnio serialu „Na Wspólnej”. Zdjęcia do jednego z kolejnych odcinków kręcone były na ul. Madalińskiej pod Szpitalem Ginekologiczno-Położniczym, do którego kierowca autobusu podwoził rodzącą kobietę.

M Pod koniec czerwca prezydent Warszawy Lech Kaczyński zdecydował o zaniechaniu budowy drugiej linii metra (mimo prowadzonych właśnie odwiertów geologicznych). Pieniądże pierwotnie na nią przeznaczone mają zostać zainwestowane w szybki tramwaj oraz kolej miejską. Co z tego wyniknie, zobaczymy w przyszłości.

T Informujemy, że w związku z rozpoczęciem prac przy budowie wentylatorni metra na pl. Inwalidów, konieczna była przebudowa torowiska, o której informowaliśmy już częściowo w poprzednim numerze „Przystanku”. Jednotor na placu jest już gotowy (cza-

sowo zlikwidowano kawałek toru w stronę centrum), jednak jego długość jest porażająca – ma nieco ponad 10 metrów! Zlokalizowany jest na wysokości przystanku w stronę Żoliborza, który w związku z tym został przesunięty o kilkanaście metrów do przodu. Niestety, w pierwszych dniach od otwarcia część motorowych zatrzymywała swoje składy na „starym” przystanku, blokując przy okazji ruch na mijance. Obecnie wszyscy się już nauczyli. Dodajmy, że jednorotorowy jest jednak tam, gdzie torowisko znajdowało się dotychczas – nie był przesuwany w miejsce chodnika dla pieszych. Warto zauważyć, że w związku z zaistniałą sytuacją linia 15 kursuje aż po dwóch jednorotorach! (drugi jest w al. Krakowskiej z powodu remontu wiaduktu na torami linii radomskiej). Takiej sytuacji nie mieliśmy w Warszawie już od dziesięcioleci, kiedy większość jednorotorów została zlikwidowana. Linia 15 „przebiła” tym samym kultową 20, która do dzisiaj kursuje jedynym stałym warszawskim jednorotorem.

T Podczas prac kanalizacyjnych w dniu 26.06. na ul. Wileńskiej (na wysokości ul. Zaokopowej) odkopano nieduży kawałek szyny szerokiego toru 1525 mm (ostatnie eksploatowane szerokie torowisko w Warszawie), prowadzącego niegdyś w kierunku ul. Targowej. Nie jest to może jakieś spektakularne wydarzenie, ponieważ na ul. Wileńskiej szyny widać spod dziurawego asfaltu przynajmniej jeszcze w czterech miejscach, ale jako skrupulatni dziennikarze informujemy także o tym znalezisku. Warto dodać, że trzy dni później w osi ulicy odkopano więcej szyn. Co ciekawe, przy okazji na światło dzienne wyszedł przejazd międzotorowy (tzw. bezpieczny – trzeba na niego cofać), o którym dotychczas, mimo prowadzonych badań, nie było wiadomo (w tym miejscu tramwaje kończyły kiedyś bieg). Tak więc sekcja archeo KMKM-u ma na swoich koncie kolejny sukces. Razem z przelotką odkopano również kilka trawersów szyn, z których jeden wraz z około metrowym kawałkiem szyny zapadł się. Kilka dni później roboty kanalizacyjne zakończono i tory ponownie znikły pod warstwą asfaltu.

T Oprócz szyny na ul. Wileńskiej, w ostatnim czasie odkopano też inne stare torowisko. Tym razem już o normalnym rozstawie. A stało się to na ul. Marywilskiej (pomiędzy Trasą Toruńską a ul. Inowłodzką). Niestety, odkrycia tego dokonali złomiarze, którzy dość szybko „sprywatyzowali” około 60 metrów szyn wraz ze śrubami i mocowaniami (w sumie około 4,5 tony złomu!). W chwili obecnej pozostały tam tylko rozrzucone podkłady (w przeważającej ilości betonowe). Szyny te są, a raczej były, pozostałością po dawnym przebiegu torowiska tramwajowego na Bródnie (przeniesienia ruchu dokonano w 1971 roku). Warto zauważyć, że kikuty szyn z obu końców „robót” są inne: od strony Trasy Toruńskiej widać bowiem kawałek szyny kolejowej, natomiast od strony dawnej pętli na Żeraniu Wschodnim spod stery ziemi wystaje kawałek szyn rowkowych, co dobitnie świadczy o ich pochodzeniu i charakterze (zachodziły obawy, że złodzieje złomu mogli odkopać jedną z dwóch bocznic kolejowych, które niegdyś tamtędy przebiegały). Warto także dodać, że szyny musieli zwinąć „fachowcy” posiadający odpowiedni sprzęt (dźwig, spawarki, ciężarówkę), ponieważ były one wyjmowane w kilkumetrowych odcinkach razem z podkładami i dopiero z boku cięte na mniejsze kawałki.

T Dnia 27.06. na przystanku tramwajowym na ul. Marymonckiej (wiadukt nad trasą AK) kilku wyrostków malowało sprayem w biały dzień bohomyzy w kształcie fal na przejeżdżających tramwajach.

Wszystko działo się między 17:00 a 17:20. Do czasu pojawienia się Nadzoru Ruchu TW wraz z policją pobazgrali burty kilku składów. Największe graffiti znalazło się na żoliborskim składzie 13N 815+756 (linia 6), któremu dość znacznie „upiększono” lewe burty obu wagonów. Na szczęście dyżurujący na Hucie elektryk starał się czyścić wszystkie wozy zaraz po ich zameldowaniu się na tej pętli.

T Dnia 30.06. Tramwaje Warszawskie poinformowały o wyniku postępowania na płomieniowe hartowanie akcesoriów torowych, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego. Cena najtańszej oferty wyniosła 224 724 zł. Podpisano umowę z firmą Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe Cogifer Polska Sp. z o.o. z Bydgoszczy.

T Tramwaje Warszawskie przygotowują się do wymiany kolejnych zwrotnic saneczkowych. Tym razem chodzi o dwie sztuki zlokalizowane przy skrzyżowaniu ulicy Wolskiej ze Skierniewicką. Przy okazji pragniemy sprostować informację z numeru 37. „Przystanku”, w której podaliśmy, że na pętli Annapol znajdują się dwie zwrotnice prądowe. Otóż na pętli tej jest tylko jedna zwrotnica saneczkowa dla linii 25, 32 oraz 46. Druga jest natomiast ręczna. Za to sam wjazd na pętlę jest obsługiwany zwrotnicą radiową.

T W ostatnich tygodniach jak bumerang wracał pomysł, żeby Muzeum Powstania Warszawskiego miało swoją siedzibę w starej elektrowni tramwajowej na ul. Przyokopowej 28. Co prawda, lokalizacja ta „przegrywała” w sondażach z budynkiem starej gazowni na Woli (trzecią propozycją była elektrownia na Powiślu), jednak w dniu 02.07. prezydent Warszawy Lech Kaczyński zdecydował, że Muzeum Powstania Warszawskiego będzie jednak w starej elektrowni tramwajowej. Na gazownię nie zdecydowano się, ponieważ ma ona prywatnego właściciela, który użyłby budynku (wielkiej obudowy jednego ze zbiorników gazu) tylko na 50 lat. Za to elektrownia na Powiślu należy do zagranicznego koncernu energetycznego, z którym trzeba by przeprowadzić „trudne” rozmowy. Dlatego właśnie zdecydowano się na budynek przy ul. Przyokopowej (jedyne należące do miasta). Niestety, oddała to plany zbudowania w nim Muzeum Komunikacji Miejskiej, o co o wielu lat starają się warszawscy miłośnicy komunikacji. Oczywiście, prowadzone będą rozmowy (pierwsze już się odbyły) w sprawie wygospodarowania chociaż części terenu pod ekspozycję komunikacyjną. Nie można wszak zapominać, że to właśnie m.in. Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej przyczynił się znacznie do wpisania tego budynku do rejestru zabytków. W innym przypadku była elektrownia stałaby się najpewniej kolejnym bankiem lub centrum rozrywki (takie plany miały poprzednie władze Warszawy). Smaczkowi całej sprawie dodaje fakt, że lokalizacja w tym miejscu Muzeum Powstania Warszawskiego prawdopodobnie jest... tymczasowa. Powody takiej decyzji są nieznane. Z czasem powstańcze gabloty miałyby się jednak przenieść do gazowni na Wolę. Co wtedy stałoby się z budynkiem przy Przyokopowej? – nie wiadomo. Dodajmy, że zaraz po ogłoszeniu decyzji o nowej lokalizacji, członkowie Związku Powstańców Warszawskich udali się wynajętym od MZA solarisem na zwiedzanie byłej tramwajowej elektrowni. O jej dalszych losach z pewnością poinformujemy w kolejnych numerach „Przystanku”.

T Jeśli już o powstańcach mowa, informujemy, że wystąpili oni do konserwatora zabytków z prośbą o zachowanie dla potomnych m.in. zabytkowego bruku oraz szerokiego (1525 mm) torowiska na ul. Bohaterów Getta (dawnej Nalewki). Czyli po prostu chodzi o to, by nie zalać tej ulicy asfaltem, by nie straciła ona

swojego przedwojennego charakteru (znajdują się przy niej m.in. odbudowany nieco w skrajni torowiska Arsenał oraz brama Ogrodu Krasińskich z widocznymi śladami walk powstańczych). Pomysł jest szczytny, więc KMKM na pewno będzie wspierał kombatanów w ich działaniach. Zwłaszcza, że zachowane torowisko na Nalewkach jest drugim pod względem długości (około 250 metrów) ocalałym odkrytym fragmentem szerokich torów. Ruch na nich zawieszono pod koniec grudnia 1941 roku.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
7851	bawy zakł.	podkład pod reklamę	-
tramwaje			
1102+1103	Delikatesy Piotr i Paweł	Mosso	po NG
1214+1215	Ascorutical	barwy zakł.	-
1270+1269	Ascorutical	barwy zakł.	-
1282+1281	Ascorutical	barwy zakł.	-
1388+1389	Opryszczka – infolinia	barwy zakł.	-

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
tramwaje			
573	13N	04.07.	NG II
574	13N	04.07.	NG II
638	13N	26.06.	NG I
639	13N	04.07.	NG II
640	13N	04.07.	NG II
805	13N	26.06.	NG I
1353	105Na	04.07.	NG II
1354	105Na	04.07.	NG II
1367	105Na	04.07.	NG II
1368	105Na	04.07.	NG II
1441	105Nf	03.07.	NG I
1442	105Nf	03.07.	NG I
1443	105Nf	27.06.	NG I
1444	105Nf	27.06.	NG I

Grzegorz Bąk, Jacek Piotr Cegielka, Robert Człapiński, Przemysław Figura, Julek Gędek, Paweł Gołub, Tomasz Igielski, Adam Jamróz, Tomasz Kaczmarek, Piotr Kraków, Krzysztof Lipnik, Paweł Malarz, Piotr Marchel, Mariusz Mazek, Krzysztof Olszak, Mariusz Przybylski, Robert Sokółowski, mkm101, Tomasz Szydłowski, Adam Waluszko, Maciej Wojciechowski, ztm.news

Wrocław

Tabor

A Jak donoszą szpiedzy „Przystanku”, MPK zamierza kupić w tym roku 40 autobusów solowych. Dostawcą ma być Volvo. Zakup związany jest z odnową taboru i planowaną reformą komunikacji nocnej. Przypomnijmy, że do zrealizowania została jeszcze ostatnia partia (30 wozów) z poprzedniego kontraktu z Volvo, obejmującego autobusy przegubowe.

A Zajezdnia przy Obornickiej poprawia oznakowanie swoich autobusów. W Volvach B10MA i Jelczach M121 zostały wymienione taśmy w bocznych filmach (w jelczach także w wewnętrznych) – nowa wersja filmów pokazuje przystanek docelowy (w poprzedniej były pokazywane oba przystanki końcowe, bez znaczenia kierunku).

A W efekcie przetarasowań taborowych związanych

z trwającymi remontami (a zwłaszcza z przeznaczaniem 31 składów na skompletowanie obsługi dla linii 74) nastąpiły małe zmiany w obsłudze taborowej – na kilku brygadach linii 12 pojawiły się stowdówki.

Linie

A W związku z trwającym remontem torowiska w ciągu ulic Oławskiej i Traugutta, od 10.07. zamknięty został przejazd przez torowisko na wysokości Podwala. Spowodowało to zmiany tras autobusów linii **A, 114, 120, 139, 145, 146, 149.**

A 09.07. został przywrócony normalny ruch w rejonie ul. Piernikowej. W związku z tym autobusy linii **133** wróciły na stałą trasę (z dokładnością do objazdu wlotu Racławickiej, spowodowanego budową tam nowej zatoki przystankowej – ten objazd nie ma wpływu na rozkład jazdy).

A Trwają intensywne prace drogowe prowadzone w ramach programu „14,5 miliona”. Do trwającego obecnie remontu pl. Legionów i okolic dołączają: pl. Grunwaldzki (od 21.07.) i ulice Kasprowicza oraz Boya-Żeleńskiego (od 22.07.). Oba remonty prowadzone będą tak, aby w jak najmniejszym stopniu zdeorganizować komunikację zbiorową (w szczególności na Kasprowicza i Boya-Żeleńskiego utrzymany będzie ruch autobusów mimo całkowitego wyłączenia tych ulic z ruchu!). Pojawiają się jednak drobne zmiany:

- w pierwszym etapie remontu pl. Grunwaldzkiego autobusy linii **116, 131, 141 i 611** zamiast wykonywać nawrót przez Norwida i Skłodowskiej-Curie, będą zawracać na skrzyżowaniu pl. Grunwaldzkiego i Piastowskiej. W związku z tym nieczynny będzie przystanek dla wysiadających zlokalizowany przy ul. Norwida;

- autobusy linii **A** pojedą od Boya-Żeleńskiego przez Berenta, Przesmyckiego, Czajkowskiego, Przybyszewskiego, pl. Daniłowskiego, Berenta i dalej stałą trasą;

- autobusy linii **142** pojedą od pl. Daniłowskiego przez Przesmyckiego, Czajkowskiego, Przybyszewskiego, pl. Daniłowskiego, Kasprowicza i dalej stałą trasą;

- autobusy linii **105** pojedą w obie od Boya-Żeleńskiego przez Berenta, pl. Daniłowskiego i dalej stałą trasą.

AT Pracujący w maksymalnej tajemnicy zespół opracowujący tzw. reformę komunikacji nocnej zdradził nareszcie jakiegokolwiek detale planowanej operacji. Okazuje się, że istniejący od siedmiu lat projekt (opisywaliśmy go niedawno w „Przystanku”) został odrzucony i stworzono zupełnie nową sieć, w założeniu nieco bardziej przypominającą obecne trasy nocnych tramwajów. Szczegóły postaramy się podać w jednym z najbliższych numerów. Ostateczny termin zagłady nocnych tramwajów wyznaczono na 1 września.

AT Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, 16.07. zostanie przywrócony ruch tramwajowy na Osobowice. Zostaną tam skierowane tramwaje linii **14, 36** i (zastępującej **24**) **75**. Zatrzmawiaje **714** i **736** będą zlikwidowane.

AT W dniach 19–20.07. odbywa się „Festiwal ul. Świdnickiej”. W związku z tym od 23:00 18.07. do 23:00 20.07. wyłączony z ruchu został odcinek Świdnickiej od pl. Kościuszki do pl. Teatralnego. W tym czasie objazdami kursowały:

- **6, 7, 31, 36:** w kierunku Poświętnego, Osobowice i Zalesia od Świdnickiej przez Piłsudskiego, Kołłątaj, Skargi, Błogosławionego Czesława, św. Katarzyny, Piaskową, Grodzką do mostów Uniwersyteckiego i Pomorskich (odpowiednio) i dalej stałą trasą; w kierunku Borku i Grabiszynku od Krupni-

czej przez Sądową, pl. Legionów, Piłsudskiego do Świdnickiej i dalej stałą trasą;

- **14, 20, 70:** w obu kierunkach od skrzyżowania Krupniczej i Podwala przez Sądową, pl. Legionów, Piłsudskiego do Świdnickiej i dalej stałą trasą;

- **37:** w kierunku Borku od pl. Pierwszego Maja przez Podwale, Most Sikorskiego, Mostową, Jagiełły, Dmowska, Mosty Mieszczzańskie, Dubois, Pomorską, Mosty Pomorskie, Nowy Świat, Kazimierza Wielkiego, Krupniczą, Sądową, pl. Legionów, Piłsudskiego do Świdnickiej i dalej stałą trasą; w kierunku Pilzycy stałą trasą (niezorientowanym wyjaśniam, że krążenie przez Kępę Mieszczzańską ma na celu wytracenie czasu tak, aby na Powstańców Śląskich nie jechać przed czasem);

- **A, D:** w kierunku Oporowa i Kleciny od Podwala przez Czystą, Kościuszki do pl. Kościuszki i dalej stałą trasą; w kierunku przeciwnym bez zmian;

- **139, 149, 202, 406, 409:** w kierunku Nowego Dworu od Podwala przez Czystą, Kościuszki, Muzealną do Podwala i dalej stałą trasą; w kierunku przeciwnym od Podwala przez Muzealną, Kościuszki do pl. Kościuszki i dalej stałą trasą.

AT W związku z przygotowaniami do remontu pl. Legionów, w czasie nocy z 4 na 05.07. i z 7 na 08.07. wstrzymany był ruch tramwajowy w ul. Grabiszynskiej. Tramwaje linii **34** kursowały w skróconej relacji do pl. Legionów (nawrót: Sądowa – Podwale – Piłsudskiego), a na Oporów kursowały autobusy za tramwaj bez numeru linii. W czasie tych dwóch nocy wbudowywane zostały części przejazdu między torami.

T 08.07. nastąpiły znaczne zmiany w prowadzonych remontach – zakończył się remont rozjazdów w ciągu Kazimierza Wielkiego (na statek trasy w tym rejonie powróciły linie **4, 10 i 12**) i 1. etap remontu Jedności Narodowej. Rozpoczęły się natomiast remont pl. Legionów z przyległościami i 2. etap remontu Jedności Narodowej. Więcej o związanych z tymi remontami zmianach piszemy w osobnym artykule.

Rozmaitości

A Mamy nową jakość w rozkładach jazdy. Od dłuższego czasu na rozkładach zaznaczany jest typ taboru wykonującego poszczególne kursy – najpierw zaczęły się pojawiać litery „N” oznaczające kursy wykonywane taborom przystosowanym do przewozu niepełnosprawnych (obecnie – niskopodłogowym), później literą „P” zaczęto oznaczać na niektórych liniach kursy wykonywane taborem przegubowym. Na nowym rozkładzie **145** pojawiło się nowe oznaczenie – literą „J” oznaczono „kursy wykonywane autobusem Jelcz”.

T Na 20 września zaplanowana została impreza tramwajowa z okazji dziesięciolecia TMKM. Według wstępnych planów ma ona obejmować paradę tramwajową wokół Starego Miasta i objazd różnych zakątków miasta.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
5271	AscoRutiCal	barwy zakł.	-
8030	barwy zakł.	Plus GSM	naklejana
8033	barwy zakł.	Plus GSM	naklejana
8036	barwy zakł.	Plus GSM	naklejana
tramwaje			
2044	barwy zakł.	Staro-polanka	-
2238+2257	Samsung DigitAll	barwy zakł.	stały skład

2266+2267	Samsung DigitAll	barwy zakł.	stały skład
2238+2266	Samsung DigitAll	barwy zakł.	tymczasowy skład
2298+2299	Samsung DigitAll	barwy zakł.	-
2458+2459	barwy zakł.	Nordis	-

Paweł Więcek

Zielona Góra

Rozmaitości

A Od jakiegoś czasu wymieniane są we wszystkich zielonogórskich autobusach kasowniki. Instaluje się nowe firmy R&G, przy czym każdy kasownik jest pomarańczowy i ma zegar, zaś stare oddaje się na złom.

A To był trafiony pomysł! – rzec można o instalacji automatów biletowych w autobusach. Waszemu korespondentowi nie udało się trafić na nieczynny automat, a pasażerowie często z nich korzystają. Niestety, pechowo je zainstalowano, zmniejszając platformę dla wózków. Odczuwa się to szczególnie dotkliwie w gniotach.

Borys Karwan

Żory

Linie

A Z dniem 21.07. uległa likwidacji linia **Auchan** (organizowana przez MZK Jastrzębie). Prawdopodobną przyczyną – zakończenie współfinansowania tej linii przez hipermarket Auchan.

Wojciech T. Mężyk

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@kmmk.waw.pl),
 Olaf Skrzymowski (bremen@o2.pl).

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Piotr Buczkowski, Robert Człapiński, Marcin Czech, Krzysztof Dostatni, Grzegorz Fedoryński, Wojciech Gąsior, Marcin Gierzyński, Tomasz Gieżyński, Tomasz Igielski, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński, 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:

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.