

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 15 (40)
29 lipca 2003 r.

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

ISSN 1730-6388

Komunikacja miejska w literaturze pięknej

Magiczne tramwaje

Niedawno miałem okazję przeczytać tomik wierszy Kazimiera Iłakowiczówny pt. „Liście i posagi” wydany nakładem Wydawnictwa Poznańskiego w 1968 r. Ta urodzona pod koniec XIX wieku poetka w swych utworach łączyła realizm obserwacji z fantastyką. Jednak nie jej biografia, ani przegląd twórczości jest dla nas najważniejszy. Kazimiera Iłakowiczówna z Poznaniem związała się w 1947 roku i była mu wierna aż do śmierci w 1983 roku. Mieszkała i tworzyła w domu znajdującym się przy ul. Gajowej, niemalże naprzeciw bramy zajezdni tramwajowej. Przy wejściu do jej domu-pracowni znajduje się nawet niepozorna tablica pamiątkowa, która być może rzuciła się w oczy niejednemu spieszącemu do zajezdni miłośnikowi starych tramwajów.

Poetka – jak mało który poznanian – miała więc okazję codziennie obserwować wyjeżdżające i zjeżdżające „do wozowni” tramwaje. Owocem tych spostrzeżeń są zapewne wiersze „Tramwaje” i „Wagary”, opublikowane jako ostatnie we wspomnianym tomiku.

Kazimiera Iłakowiczówna

Tramwaje

Przed noclegiem

Jechał tramwaj coś porą nocną,
jechał tramwaj i dzwonił mocno:
„Ej, ustąpcie, ludzie kochane,
bo już zjeżdżam do wozowni na noc.
Wszystkie bolą na deszcz mnie kości...
Umykajcie, nie dajcie się prosić.”

Marzenie

O czym zgrzytają tramwaje,
kiedy w nocy pod oknem mi stają?
O huśtawce im śni się wysokiej,
żeby – z szyn i żeby – w obłoki;
żeby leciutko na krótko
kolor lila ze złotą obwódką
i – bez planu, bez kursu, bez celu
karuzelą nad Poznaniem, karuzelą!

Kiedy tramwajarz...

Kiedy tramwajarz kocha tramwajarkę,
to drzwi i szyby w tramwajach – otwarte,
żeby ze wszystkich widać było okien
jej oczy czarne i złociste loki.

Wagary

Na rozstaju milicjant,

na chodniku – kontroler.
„Oj, dajcie mi własny tramwaj,
a wyjadę w pole”.

Na szynach – dorosły pijak,
na jezdni – małe dzieci.
Któż by się na nie natknął,
precz od nich nie polecał.

„Zdziwi się jutro władza
rankiem słowicznym w maju,
kiedy mnie jadącego
spotka w polu tramwajem.

Na dachu – jaskółeczka
w środku – konduktoreczka,
a z wszystkich okien kwiatów
polnych bukiety sterczą.”

Wybrał i komentarzem opatrzył
Adam Konieczka

Warszawa

Sprostowanie

W numerze 9. (34.) „Przystanku”, w dziale „Z kraju i ze świata”, została zamieszczona informacja z Warszawy na temat linii zorganizowanej przez SSKS z okazji Dnia Ziemi – 27 kwietnia 2003 – obsługiwanej wagonem 102Na-42.

Autor notatki wspomina w swoim tekście o awarii, jaka wystąpiła podczas jednego z kursów, pisząc: „Niestety, w wyniku chyba nie do końca rozsądnej jazdy, podczas jednego z kursów, przy Dworcu Centralnym nastąpiło spalenie podstawki przekaźnika R-15 i wagon w asyście NR ZTM-u zjechał do zajezdni.”

Treść tego fragmentu notatki jest niestety niezupełnie zgodna z prawdą. Jest też świadectwem braku wiedzy technicznej u jej autora oraz jego niedoinformowania na temat opisywanej tu sytuacji. Może być także, niestety, wynikiem osobistej niechęci tegoż autora do niektórych członków SSKS-u.

Wszystkich zainteresowanych pragnę poinformować, że prowadził wagon 102Na-42 w Dniu Ziemi – 27.04.2003. Chciałbym w związku z tym wyjaśnić, że przyczyną tego zdarzenia było wystąpienie zwarcia przemijającego w podstawie przekaźnika PSR-12 (przekaźnik pomocniczy stycznika SR-12) typu R15, pomiędzy przewodami nr 300 (zasilanie rozrządu) i nr 0 (ziemia), podczas hamowania. Technika jazdy nie mogła mieć żadnego wpływu na możliwość wystąpienia takiego zwarcia, zwłaszcza że wyżej wymieniony przekaźnik nie jest w żaden sposób włączony w obwód główny wagonu. Zwarcie to było

przyczyną całkowitego zaniku niskiego napięcia (nie zostało ono przerwane przez wyłącznik samoczynny AWR), co doprowadziło do zaniku hamowania elektrydynamicznego oraz hamulcami szynowymi. W efekcie pozostało tylko hamowanie hamulcami szczękowymi. Na szczęście, dzięki właśnie odpowiedniej technice jazdy (wczesne rozpoczęcie hamowania) nie doszło do zderzenia z wagonem stojącym na przystanku Dw. Centralny.

Rafał Undra

Listy do redakcji

Tabor „Brdy”

Z zainteresowaniem przeczytałem artykuł o tej linii [chodzi o linię „Brda”, opisaną w artykule pt. „50 lat linii tramwajowej Brda” z 39. numeru „Przystanku” – przyp. red.], jednak jako spec od starego taboru (bo za takiego się uważam), pragnę sprostować nieścisłość, która jest przez miłośników z Bydgoszczy powielana. Otóż: Łódź przekazała do Bydgoszczy 17 wagonów silnikowych Lilpop I (według autorów 13 szt.), 1 wagon silnikowy Sanok oraz 13 wagonów doczepnych VNB.

Lilpopy wybywały z Łodzi: w maju 1953: 121, 123; w czerwcu 1953: 113, 115, 116, 119, 126, 128, 129; we wrześniu 1953: 111, 124; w grudniu 1953: 114, 117; w sierpniu 1954: 125; we wrześniu 1954: 120, 122, 130.

Sanok wybył z Łodzi w maju 1955 r. 25.

Wagony doczepne VNB wybywały z Łodzi: w maju 1953: 304, 359; w czerwcu 1953: 310, 316, 344, 347, 355, 357, 358; w grudniu 1953: 305, 306, 318, 321.

Wagony VNB były budowane około 1900 roku, a nie tak, jak podli autorzy, w 1910.

Opisane wagony Lilpop I są trudne do ustalenia, tzn. nie do końca wiadomo, jakie miały numery w Bydgoszczy. Na podstawie ludzkiej pamięci, zapisków i fotografii ustalono 17 numerów, jednak na fotografiach są numery, które po zsumowaniu dają 19 wagonów Lilpop I. Może były jakieś przenieumerowania? Któż to wie. Jedno jest pewne, tych wagonów nie było tam 13 sztuk.

Osobną historią są wagony Simmering II oraz Sanok, przekazane z Łodzi do Bielska-Białej w latach 1952–1954. Te wozy nie zostały pocięte w Bielsku-Białej na złom, lecz w drugiej połowie lat 60. załadowano je na platformy kolejowe i... tu ślad się urywa. Można przyjąć tezę, że któreś miasto zdążyło je otrzymać, może właśnie m.in. Bydgoszcz, stąd jest więcej znanych numerów niż Lilpopów...

Dariusz Walczak

Tylko pierwszymi drzwiami

Wniosek kolegi Rafała Lamcha, że wpuszczanie pasażerów pierwszymi drzwiami oznacza koniec komunikacji miejskiej – z całym szacunkiem dla jego wypowiedzi – wydaje się trochę za daleko idący. Takie rozwiązania sprawdziły się na zachodzie i w innych miastach europejskich. Jest to bowiem najlepszy środek kontroli, czy pasażerowie zapłacili za przejazd.

Przytoczę najprostszy przykład: Londyn. Tam się wsiada tylko pierwszymi drzwiami i należy pokazać kierowcy ważny bilet (travelcardkę, bilety karnetowe), a jeżeli się takowych nie ma, to opłatę za przejazd należy uiścić u kierowcy. Gdy wszyscy wsiadą do au-

tobusy, wtedy otwierane są pozostałe drzwi. Niektóre autobusy mają tylko przednie drzwi. W starszych autobusach piętrowych wsiada się tylko ostatnimi drzwiami (umożliwia to opuszczanie autobusów w każdym momencie), tam jest też konduktor, który przejmuje rolę sprawdzania i drukowania biletów. Nikt tam nie narzeka na opóźnienia – tym bardziej, że więcej osób przesiadło się do komunikacji miejskiej po wprowadzeniu jednorazowej opłaty za każdorazowy wjazd samochodu do centrum. Ostatnimi czasy, by zminimalizować czas postoju autobusów, na przystankach zamontowano specjalne maszyny drukujące bilety.

Tak więc MPK w Częstochowie słusznie postąpiło wprowadzając taką obsługę pasażerów – tym bardziej, iż okazało się, że co 5. pasażer nie płacił. Dotychczasowe środki kontroli okazywały się bezskuteczne. I zgadzam się, że ostentacyjne i aroganckie

zachowanie niektórych pasażerów wydaje się bezcelne i tylko utwierdza w przekonaniu słuszności tego systemu. Takie działanie wydaje się wręcz aktem desperacji tamtejszego MPK.

Wprowadzenie takiej organizacji wcale nie pozbawia komunikacji autobusowej w Częstochowie jej „miejskości”. Kto bowiem powiedział, że taki system może stosować tylko PKS lub przewoźnicy prywatni? Jeżeli pasażerowie MPK nie zgadzają się ze wprowadzonymi zmianami, może woleliby dalszą podwyżkę cen biletów, by zrekompensować straty na jeździe bez biletów. Wszak trzeba pamiętać, co głosi słynny napis w pojazdach MPK: „Jadący bez biletu jedzie na twój koszt!”

Miejmy nadzieję, że pasażerowie się przyzwyczają do nowego systemu i już niedługo wszystko będzie się sprawniej i szybciej odbywać.

Witold Urbanowicz

Poznań

Uruchomienie zajezdni A3 Kacza (stan na maj 2003 r.)

linia	dni robocze			soboty		święta	
	całodzienne	szczyt ranny	szczyt popoł.	rano	popoł.	rano	popoł.
56	2	1	1	2	2	2	2
59	2	-	-	1	1	1	1
61	3	1	1	3	3	3	3
63	3	-	1	2	2	2	2
64	7	1	2	5	6	5	5
68	5	1	2	4	5	4	4
69	7	2	2	5	7	5	5
75	2	1	1	2	2	2	2
76	4	-	-	3	4	3	3
77	3	-	-	2	2	2	2
78	4	-	-	2	2	2	2
79	3	-	-	2	2	2	2
80	1	1	1	1	1	1	1
82	7	1	1	5	6	5	5
86	2	-	-	1	1	1	1
91	6	2	2	4	6	4	4
93	6	2	2	4	6	4	4
95	1	1	1	1	1	1	1
A	3	-	1	1	2	1	2
P	1	-	-	1	1	1	1

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

Uruchomienie na liniach dodatkowych zajezdni A3

linia	dni robocze			soboty		święta	
	całodzienne	szczyt ranny	szczyt popoł.	rano	popoł.	rano	popoł.
Tesco 1	-	-	-	1	1	1	1

Rezerwy czynne uruchamiane przez wydział A3

miejsce postoju	dni robocze	soboty/święta
Bałtyk	1	1
Os. Kopernika	1	1
Górczyn Dworzec	1	1
Ogrody	1	1

Rezerwy techniczne uruchamiane przez wydział A3

miejsce postoju	dni robocze	soboty/święta
Górczyn Dworzec	1	1
Kacza (zajezdnia)	1	1

opracował Bartosz Jaj na podstawie materiałów MPK Poznań

Z k r a j u i z e ś w i a t a

Berlin

Tabor

S-Bahn 26.07., 4 miesiące wcześniej niż zakładano, po raz ostatni wyjechał na trasę skład S-Bahnu serii 477 z lat 30. Ostatni skład kursował na linii **S-3**, łączącej Ostbahnhof z Erkner. Wycyfrowane wagony zastępują sukcesywnie dostarczane wagony serii 481.

Rozmaitości

Od 01.08. obowiązywać będzie nowa taryfa BVG, druga od wprowadzenia euro 01.01.2002 r. Jednorazowy bilet dwugodzinny na strefy AB (obejmujące cały Berlin) kosztuje 2,20 euro (podwyżka o 10 centów), bilet na krótki odcinek (Kurzstrecke) 1,20 euro (również 10 centów więcej). Bilet całonocny w obrębie stref AB stanął z 6,10 do 5,60 euro, zaś 7-dniowy zdrożał z 22 do 23,40 euro.

10.08. zajezdnia tramwajowa Köpenick będzie

świętować swoje 100 urodziny. Z tej okazji w godzinach 10–18 zajezdnia organizuje dzień otwartych drzwi, na który dojechać można zabytkowym tramwajem kursującym co 20 minut jako linia **83E** z dworca S-Bahnu Köpenick.

Marcin Czech

Biała Podlaska

Tabor

W poprzednim wydaniu „Przystanku” błędnie podano, że w Polsce znajduje się tylko 1 egzemplarz Mercedesa Cito. Okazuje się, że oprócz PKS Zakopane, taki pojazd eksploatuje także firma Prywatna Komunikacja Miejska s.c. z Białej Podlaskiej. Już od ponad roku wóz obsługuje linię nr **100** Terebelska (szpital) – Królowej Jadwigi – Sitnicka – Kraszewskiego – Witoroska – Twarda, zaproponowaną przez przewoźnika. Linia kursuje codziennie w godzinach 6:00–20:00

(w soboty, niedziele i święta od 9:00) z częstotliwością 60-minutową. Co ciekawe, pojazd ten, w przeciwieństwie do zakopiańskiego odpowiednika, wyposażony jest w klimatyzację.

Rafał Tarnawski

Bydgoszcz

Tabor

W artykule „Cudowne dzieci Pesy”, który ukazał się w numerze 13 (38) „Przystanku”, autor popełnił poważny błąd rzeczowy pisząc, iż gdańskie tramwaje CI-TADIS 100 Ngd99 są jedynymi w Polsce wagonami posiadającymi klimatyzację w przedziale pasażerskim. W rzeczywistości były to pierwsze w Polsce tramwaje posiadające klimatyzację, ale tylko w kabinie motorniczego. Dzisiaj z podobnego dobrodziejstwa mogą korzystać również motomiczowie katowickich karlików, warszawskich i szczecińskich bulw oraz łódzkich city-

runnerów. Bydgoskie „strzały” są więc pierwszymi w Polsce wagonami posiadającymi klimatyzację w przedziale pasażerskim. Za błąd przepraszamy.

Redakcja

Rozmaitości

T 15.07. z okazji święta ulicy Gdańskiej po trasie Leśny Park Kultury i Wypoczynku – Babia Wieś kursował nowoczesny skład 805NM 255+256, zmodernizowany w zakładach Pesa. Kursy odbywały się w godzinach 16–17. Podczas pokazu każdy mógł zobaczyć, jak tramwaj wygląda w środku, a także przejechać nim całą trasę. W czasie trwania uroczystości ruch na początkowym odcinku Gdańskiej był wstrzymany i 805NM był jedynym pojazdem, który miał na nią wstęp. Jednym z punktów programu było rozstrzygnięcie konkursu na nazwę zwyczajową tramwaju, ogłoszonego przez redakcję lokalnego dodatku „Gazety Wyborczej”. Najbardziej trafną propozycją okazała się „Strzała”.

Mariusz Madej

Bytom

Tabor

A Jelcz M11 o numerze 7332, jeżdżący dotąd w firmowych barwach żółto-czerwonych, został przyozdobiony błękitną reklamą telewizji kablowej. Niestety, sitodruk pokrywa także okna.

A W PKM Bytom po wiekach nieobecności pojawiły się Ikarusy 260 (numery taborowe 7602 i 7603) po remoncie w KZNS i pomalowane w barwy biało-niebieskie, bez wyświetlaczy.

A Ikarus 415 nr 7103 wyposażono w pikselowe tablice.

Mariusz Ciunowicz, Bartosz Mazur

Częstochowa

Tabor

A Całe szczęście, że do tej pory nie rozpisuje się przetargów na obsługę linii komunikacyjnych w Częstochowie, bo oto ewentualny kontrkandydat częstochowskiego MPK, firma Biesy, nie błysnęła za ciekawą organizacją ruchu. Do hipermarketu Tesco MPK nie jeździ od 19.03. Trzy trasy przejęły właśnie Biesy. Oto na linii 203 doszło do mało śmiesznego incydentu w okolicach Tesco. Autobus, mający planowy odjazd o 18:15 (nr taborowy 07), zepsuł się pod samym marktem i nie było mowy, żeby w ogóle ruszył z miejsca, choć silnik pracował. Później pojawił się jeżdżący na następnym rozkładzie wóz nr 01, mający odjazd o 18:45. Pasażerowie wsiadli do środka i rozpoczęła się podróż. Nie trwała jednak długo. Na ul. Drogowców, około 600 metrów po wyruszeniu spod Tesco, w pchacu siadły biegi do przodu. Wóz stał na środku drogi, a wśród pasażerów dało się słyszeć, że „jakby jeździło MPK, jak dawniej, to by zaraz wystali rezerwę i byśmy mogli dalej jechać”. Po strwonionym kwadransie udało się ruszyć i dojechać do al. Jana Pawła II. Tutaj jazda definitywnie się skończyła. Wtem zza pleców nr 01 wytonił się nagle sprawny nr 07. Pasażerowie zepsutego przegubowca przesiadali się na środku ruchliwej ulicy do drugiego wozu. Całe to zamieszanie wykazało, że Biesy nie są w stanie zorganizować sprawnej rezerwy i potrafią dopuścić do sytuacji, w której z powodu awarii na trasie przez kilkadziesiąt minut nie pojawia się ani jeden sprawny autobus.

A Z kursowaniem po Częstochowie pożegnały się jelce o numerach: 39, 40, 52 i 53.

Linie

A W lipcu trwała modernizacja ul. Faradaya, co zaowocowało zamknięciem nitki w kierunku Śródmieścia. Autobusy linii 11, 13, 28 i 31 jeździły z Zawodzia przez ul. Złotą, choć nie ustawiono tam żadnych dodatko-

wych przystanków. Wiadomo, że bliższy objazd można było poprowadzić ul. Kaczorowską (tutaj wypuścić się prywatny Mazan), ale wicie się długich wozów MPK po poskręcanej ulicy nikomu by chyba nie służyło. Dział Organizacji Ruchu postąpił więc słusznie.

Magazyn 995

08.07. Rano na placu Daszyńskiego, na wjeździe w Warszawską (przy Mirowskiej) doszło do kolizji dwóch samochodów osobowych, co utrudniło ruch. Wtem korespondent „Przystanku” zobaczył, jak autobus linii 24 nr 341 z Krakowskiej skręcił w... Mirowską. Podążył za nim i spostrzegł, że sprytny kierowca ruszył przez Stary Rynek, wpakował się przegubowcem w wąską ul. Mostową i wykonał wyjątkowo trudny manewr skrętu pod kątem prostym w ul. Senatorską. Tutaj został zablokowany przez zaparkowane osobówki, ale po chwili przejazd miał już oczyszczony i po starej kostce brukowej niepokojąco szybko zmierzał ul. Ptasia wzdłuż Starego Rynku i od Mirowskiej podjechał na przystanek koło Puchatka, notując 4-minutowe opóźnienie. W międzyczasie auta biorące udział w kolizji zostały zepchnięte na wysepkę i cały manewr kierowcy z wozu 341 miał chyba tylko tę zaletę, że autobus nie zablokował skrzyżowania stojąc za uszkodzonymi pojazdami.

Konrad Pruciak

Gdańsk

Magazyn 995

18.06. Około godziny 7 rano doszło do zerwania sieci trakcyjnej we Wrzeszczu przy Operze Bałtyckiej. Powstałe z tego powodu zatrzymanie „dotknęło” zarówno składy jadące aleją Zwycięstwa, jak i ulicą Hallera: linie 2, 6, 11, 12, 13 oraz 15. Nadzór Ruchu zarządził objazd przez ul. Jana z Kolna i Węzeł Kliniczna dla linii 2, 13 i 15; zostały także uruchomione zatramwaje, kursujące m.in. aleją Zwycięstwa i ul. Grunwaldzką. Około 8:40 przywrócono normalne kursowanie linii 6, 11 i 12, jednak sieć trakcyjna nad skrzyżowaniem w ul. Hallera została naprawiona dopiero następnego dnia rano.

18.06. W chwilę po przywróceniu ruchu w alei Zwycięstwa, tj. około godziny 8:45, miał miejsce kolejny incydent na linii 2 kursującej objazdem. Mianowicie tuż za Węzłem Kliniczna doszło do wykoślenia środkowego wózka alstomowskiego wagonu NGd99-1002. Bezpośrednio za nim w zatrzymaniu utknęła techniczna stopiątką nr 9005, przewożąca „na pace” wózek od innego wagonu tego samego typu. Po godzinie dziewiętej zjechały się na miejsce zdarzenia przeróżne służby miejskie, w tym Nadzór Ruchu, drogówka, sieciowcy, no i oczywiście dźwig, który po krótkim czasie umieścił wykośleniaka z powrotem w torowisku. Stojący już stabilnie na torach wagon z napisem »Awaria« na wyświetlaczu zjechał po chwili do swojej macierzystej zajezdni Wrzeszcz.

Jan Roslaniec

Gliwice

Rozmaitości

A Nocami 5/6 i 6/7 lipca filmowcy z Wydziału Radia i Telewizji Uniwersytetu Śląskiego kręcili etiudę o studencie, który pod wpływem podróży nocnym autobusem zapragnął zostać kierowcą takiego pojazdu. W zdjęciach wziął udział pojazd DAB 12-1800B o numerze taborowym 100.

Bartosz Mazur

GOP

Linie

A Na okres od 17.07. do 31.08. uruchomiona została linia autobusowa 659, kursująca codziennie na trasie Zabrze Goethego – Maciejów Kapielisko – Zabrze Go-

ethego (okrężna przeciwbieżna), obsługiwana przez Transkom Piekary Śląskie. Linię uruchomiono, aby zapewnić możliwość dojazdu do kąpieliska miejskiego w Zabrzu.

A 01.08. zawieszono kursowanie linii autobusowej 633 na odcinku Sławków – Olkusz. W praktyce oznacza to jednak całkowite zawieszenie linii 633, gdyż kursy skrócone na trasie Będzin Zagórska – Sławków ZWM będą wykonywane z oznaczeniem istniejącej już linii 634. Taka jest zresztą geneza tej linii – skrócenie części kursów linii 633 w dni robocze poza godzinami szczytu i nadanie im nowego, osobnego numeru.

A Z dniem 01.08. trasa podstawowa linii autobusowej 28 zostaje skrócona do przystanku Maczki Kolonia Cieśle. Do Sławkowa ZPR (Zakład Przeladunku Rud) dojeżdżać będą tylko wybrane kursy: 5 par w dni robocze i 2 pary w soboty. Zmiana taka była wprowadzona już od 01.05., jednakże po 14 dniach przywrócono w równie tajemniczych okolicznościach poprzedni rozkład jazdy (wszystkie kursy na trasie Będzin Kościuszki – Sławków ZPR). Oprócz niskiego wykorzystania linii na odcinku Kolonia Cieśle – Sławków ZPR, na zmianę trasy miał wpływ zły stan nawierzchni – wyminięcie wszystkich dziur na drodze pomimo jazdy zygakiem od jednego do drugiego pobocza nie jest możliwe.

A Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach ogłosił przetarg na obsługę linii autobusowych komunikacji miejskiej: 13, 44, 48, 66, 76, 77, 130, 149, 162, 177, 266, 632, 675, 830, 931 na okres 8 lat od 01.11.

Andrzej Soczówka

Gorzów Wielkopolski

Tabor

T Planowana jest kasacja 8 wagonów 105Na. Najprawdopodobniej będą to wozy 75, 78, 89, 92, 98, 99, 103, 104. Wszystkie wagony przechodziły naprawę główną w 1992/1993 roku. Dokładna data kasacji jest na razie nieznana.

Magazyn 995

22.07. W godzinach popołudniowych wagon 6ZGTw-252 połał sobie pantograf zrywając kilka metrów sieci trakcyjnej w alei 11 Listopada. Helmut musiał zostać zepchnięty do zajezdni przez wagon 6EGTw-261. Tramwaje linii 1 i 2 skierowano na pętlę Dworzec Główny. Ruch tramwajowy został przywrócony około godziny 20. Na trasie Wieprzycze – Zakład Energetyczny kursowała komunikacja zastępcza.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
114+113	Idea Pop	barwy zakł.	-
123+124	Idea Pop	barwy zakł.	-
131+126	Samsung	barwy zakł.	-
251	HMB	HMB	nowa wersja

Paweł i Piotr Kamyszkowie

Jastrzębie Zdrój

Linie

A Od 24.07. do 08.08. ze względu na modernizację skrzyżowania alei Piłsudskiego z ul. Katowicką i Harcerską zamknięta będzie dla ruchu jezdniowa południowa aleja Piłsudskiego na odcinku od ronda do skrzyżowania z ul. Granicznej. W związku z powyższym autobusy kursować będą trasą objazdową ulicami Sybiraków i Północną, z obsługą przystanku Dworzec Główny. Z obsługi wszystkich linii wyłączony zostanie przystanek Aleja Piłsudskiego Urząd Miasta w kierunku ul. Pszczyńskiej i Granicznej.

Kaliningrad

Linie

T Lato to tradycyjnie czas remontów torowisk tramwajowych. W tym roku padło na tory w ciągu ulicy 9 Aprila, od skrzyżowania z ul. Szewczenko do przystanku Obsłanaja Balnica, czyli na odcinku około 400m. Prace prowadzone są w dwóch etapach, z których pierwszy – wymiana toru zachodniego, przy zachowanym ruchu po torze wschodnim w jednym kierunku – został już zakończony. Technologia budowy toru pozostała niezmienną: drewniane podkłady, mocowanie na gwoździe, szyny rowkowe, nawierzchnia z bruku. Obecnie wymieniany jest tor wschodni. Tramwaje linii **4, 5, 8, 10**, kursujące w kierunku północnym, jeżdżą objazdem przez ulice Szewczenko, Leninski prospekt, Czerniachowskiego. Możemy mówić co chcemy na temat stosowanych w Rosji systemów informacji pasażerskiej, a raczej o ich prawie kompletnym braku. Faktem bowiem jest, że na przystankach brakuje nawet rozkładów jazdy, więc o ogłoszeniach informujących o zmianach tras tramwajów tym bardziej można tylko pomarzyć. Zwyczajowi przygotowywania na taką okoliczność specjalnych tablic z numerem i przebiegiem linii oczywiście również się nie praktykuje. Mimo to jednak bardzo pozytywnym zaskoczeniem dla „innostranca” może być fakt, iż zaraz po wejściu do pojazdu jadącego objazdem, jest on przez głośniki informowany o tym, iż tramwaj jedzie taką, a taką trasą. Co prawda, nie wszystkie motornicze się do tego stosują, jednak są to na szczęście nieliczne wyjątki. Przyznać trzeba, że jest to jedyny znany w Rosji system „dynamicznej” informacji pasażerskiej. U nas są inne, jednak – jak widać – w pełni sprawdza się tu zasada, iż najprostsze systemy są najlepsze. Jakże błąd wypadałoby tu z naszymi „nowoczesnymi” systemami wizualnej i akustycznej informacji, które na czas objazdów, kiedy mogłyby się najbardziej przydać, są zwykle wyłączone.

Jarosław Girstun

Ostrów Wielkopolski

Tabor

A MKZ ogłosił przetarg na dostawę trzech fabrycznie nowych autobusów miejskich. Pojazdy powinny być całkowicie niskopodłogowe, a termin składania ofert upływa 20.08.

David Krysiński

Płock

Tabor

A Od 15 do 18.05. testowano jelicza M-101I Salus (z MKZ Bolesławiec – nr 154). Autobus jeździł głównie na linii **24**, jednym wieczornym kursem na linii **19** oraz na nocnej linii **101**. Obecnie nic jednak nie wiadomo na temat ewentualnego zamiaru kupna nowego taboru, tym bardziej klasy midi, do którego komunikacja przymierzała się w 1997 r. testując wówczas neoplana N4009 z MPK Poznań.

A W okresie od grudnia 2002 r. do 31.06.2003 r. odnotowano 3% spadek ilości umieszczonych reklam na autobusach. Obecnie 75% taboru jeździ w reklamach. W okresie tym reklamę straciło 8 Jelczy M120 (numery: 587 – Nowe Mazowsze, 595 – Kerakoll, 598 – Levi's, 602 – Martel, 603 – PUH, 607 – Plocman, 612 i 613 – PCH); odnowiono dwie reklamy na Jelczach PR110 (531 – Mazowiecka Spółdzielnia Mieszkaniowa, 552 – Auchan). Nowe reklamy otrzymały dwa Ikarusy 280.37 (620 i 622) i Solarisy Urbino 12 nr 639–

Rozmaitości

● Od 7 lipca komunikacja uruchomiła nową formę informacji pasażerskiej – bezpłatną infolinię (0-800-880-010). Pod tym numerem można uzyskać informacje na temat rozkładów jazdy, tras przejazdu oraz cen poszczególnych usług. Na razie infolinia czynna jest od godziny 6:00 do 18:00.

Marcin Gierzyński

Poznań

Tabor

A Pod koniec czerwca w zajezdni autobusowej przy ul. Kaczej pojawiło się 10 MAN-ów (6 sztuk NG313 i 4 sztuki NL223) zakupionych na drodze przetargu na autobusy używane. Pojazdy są dawnymi „testerami” z fabryki MAN-a z podpoznarskich Sadów. Dwunastometrowce otrzymały numery 1052–1055, przeguby natomiast 1078–1073. Ciekawym egzemplarzem jest NL223-1055, który nieco różni się od całej reszty z tejże dostawy, a mianowicie posiada przyciemniane szyby, trzecie światło stopu i szybę za kierownicą zamiast szafka. Na dzień dzisiejszy na trasy wyjechały przegubowe 1073 i 1074 oraz króciak 1052.

T Doczepka sanocka trafiła do Zakładu Naprawy Taboru. Dziękujemy!

T Witamy w Pylrandii! Pierwszy w Poznaniu wagon tramwajowy serii 3G, eksamsterdamski 615, dotarł na miejsce rozładunku: zajezdnię S1 kilka minut po północy dnia 24 lipca. Holender co prawda mi nie przyjechał, został bowiem przywieziony siedmioosiowym transporterem firmy V.D. Vlist., ale rozładunek przebiegł w szybkim tempie – tak, że już przed godziną pierwszą wagon stanął na poznańskich torach. Zanim wyjedzie na linię czekają go przeróbki takie jak usunięcie budki konduktora, bramek w drzwiach oraz przełożenie uchylnych okien z prawych stron poznańskich 1G/2G na lewą stronę 3G. Kolejne wagony ładowane będą w Amsterdamie zazwyczaj w poniedziałki, w Poznaniu „ładować” powinny nocami ze środy na czwartek.

T Dnia 15.07. wagon 4ND1 został wstawiony do hali ZNT na Gajowej w celu przygotowania do wywiezienia na złom. W najbliższym czasie to samo czeka wrak wagonu 2021 (typ N – Stocznia Gdańska).

T W zakładach Cegielskiego kończy się remont pudła wagonu 102N-1. W przyszłym tygodniu ma on być połączony i przewieziony do ZNT na Gajowej.

Linie

A Dnia 31.07. po godzinie 16 zaobserwowano Ikarusa 280-1519 jadącego jako **85/1**. Kierowca wspomnianego wozu po drodze pomylił trasę i zamiast skręcić na rondzie Serbska w prawo, pojechał prosto ulicą Serbską, po czym – uświadomiony przez pasażerów – przepięknie wykonał zawrótkę na skrzyżowaniu z ul. Połabska. Następnie wrócił na rondo i dalej pojechał swoją stałą trasą.

Magazyn 995

15.07. Około południa jadąca na os. Jana III Sobieskiego tatra nr 406 (**12/8**) wykoleiła się drugim wózkiem. Wszystko to stało się na zwrótnicy najazdowej Mostu Dworcowego. Połamał się pantograf i połałdowała blacha przy pierwszym przegubie. Na tory wykolejeńca wstawi Krupp. W związku z tym na 25 minut musiano wyłączyć prąd na całym skrzyżowaniu. Wozidło do zajezdni przy ul. Głogowskiej dotarło odholowane przez MPK-owskiego Stara. Dopiero stamtąd holownik zabrał je na S3. Pozostałe tramwaje kierowano objazdami, a ponadto uruchomiono komunikację zastępczą. Po udrożnieniu przejazdu Nadzór Ruchu przez dalsze 20 minut rozładowywał korki.

15.07. Po południu ruszająca z zewnętrznego toru

pętli tramwajowej Ogrody **2/1** (skład 200+199) zahaczyła siedzącą na barierce rozdzielającej perony kobietę. Pogotowie ratunkowe przewiozło ją do szpitala. Motornicy zdarzenia nie zauważyli i kontynuowali jazdę do pętli Dębiec. Dopiero tam tramwaj został zatrzymany, a w trasę wypuszczono rezerwę.

18.07. O godzinie 17:45 na pl. Wielkopolskim mężczyzna niosący na wysokości głowy karton wszedł wprost pod koła jadącej od strony Śródkki **17/3** (skład 286+287). Rannego odwieziono do szpitala. Tramwaj po 23 minutach zjechał do zajezdni.

24.07. Skrzyżowanie ulic Garbary i Estkowskiego było miejscem kolizji ciężarowego mercedesa, Mitsubishi Crisy i Volkswagena Sciroco. W związku z powyższym w godzinach 13:06–13:52 tramwaje tędy nie kursowały – kierowano je na trasy objazdowe. Ruchem sterowali pracownicy Nadzoru Ruchu, a strażacy zneutralizowali rozlane paliwo.

24.07. Na ul. Warszawskiej przy stacji Orlenu zbiła się szyba przedniego wyświetlacza w pszczołce nr 1251, kursującej jako **57/4**. Być może sprawcą zdarzenia był kamień, który uskokzył spod kosiarzki do trawy, eksploatowanej w pobliżu. Autobus zjechał do zajezdni.

25.07. Krótko po godzinie 8 na ul. Piłsudskiego kobieta wysiadła drugimi drzwiami z ikarusa nr 1545 linii **53**. Niestety, jej prawa noga dostała się pod środkową oś pojazdu i została przygnieciona. Z miejsca zdarzenia do szpitala zabrano ją pogotowie ratunkowe, autobus zaś zjechał do zajezdni. W drogę wyruszyła rezerwa.

25.07. O godzinie 18:28 w dojeżdżającej do ronda Śródkka od strony Katedry **8/6** (GT8-659) zasłabł starszy mężczyzna. O 18:55 lekarz pogotowia ratunkowego, które przybyło na miejsce zdarzenia, zgodził się na zjazd tramwaju z chorym na pętlę Zawady. 10 minut później mężczyzną zabrano do szpitala. Wówczas tramwaj pojechał do zajezdni Madalińskiego. W trakcie wstrzymania pozostałe bimby jeździły objazdami, a 4 stały zablokowane.

27.07. Rano kierowca autobusu **T/4** stwierdził na pętli Os. Kwiatowe brak przenośnej toalety Toi Toi. Czyżby poszła się załatwić?

28.07. O godzinie 7:35 na ul. Jana Pawła II skapitulował GT8-652, który jako **7/4** pomykał na Ogrody. Wyłamał się ślizg pantografu. Po kwadransie pechowca na Madalinę zepchnął tramwaj linii **4/5**.

28.07. Wjeżdżający na pętlę Ogrody zestaw 178+177 (**17/5**) raczył się wykoleić. Pierwszy wózek pierwszego wagonu pojechał na duże koło, a drugi na małe i wyskoczył z szyn. Z pomocą przybył Krupp. W godzinach 13:37–14:04 pętla była nieprzejezdna. Tramwaje jeździły trasami zastępczymi. Wykolejeniec zjechał do zajezdni przy ul. Głogowskiej.

28.07. Złamane drzewo przy Motelu Strzeszynek zablokowało całkowicie ruch na ul. Koszalińskiej. Częściowo usunął je kierowca ciężarówki, reszty dzieła dokonali strażacy. Cały czas ruchem kierowali pracownicy Nadzoru Ruchu. Nim na miejsce przybyły odpowiednie służby, w powstałym korku utknął na prawie 20 minut ikarus nr 1181 obsługujący **95/4**.

29.07. O godzinie 4:45 solarka nr 1339 linii **84** zasuwała do Centrum Handlowego M1. Po drodze kierowcy przydarzyło się pomylić trasę i omyłkowo skręcił w ul. Szwedzką. Zaczął więc cofać. Po przejechaniu krawężnika najechał na słup latarni, przechylając go. Jednak nie zorientował się o tym w porę i ze zbitą tylną szybą dojechał aż do Dworca Rataje. Tam pracownicy pogotowia technicznego posprzątały odłamki szkła i bus bez szyby oraz z lekko wgniecionym tyłkiem zjechał do zajezdni.

Rozmaitości

AT Na ul. Grunwaldzkiej roboty torowe idą pełną parą. Na odcinku do ulicy Jeleniogórskiej przeprowadzany jest remont bieżący – kładzione są stare szyny i podkłady (podłoże wymieniono tylko na najbardziej „wychłapniętym” odcinku), styki między szynami zostały powycinane i spawane są na nowo. Naprawa główna postępuje na odcinku od ronda Przybyszewskiego do Bułgarskiej; prawie na całym odcinku leżą już tory i stoją słupy, założono nowe wysięgniki sieci trakcyjnej. Do pracy przystąpiła podbijarka z krakowskiego Przedsiębiorstwa Robót Kolejowych. Zazwyczaj w weekendy na linii **T** – w przeciwieństwie do dni roboczych, kiedy linię obsadzają Ikarusy 280 – można spotkać SU18, N4020, NG312 i NG313. Wbrew tej regule MAN NG313-1074 z ostatniej „ekstremowej” dostawy zadebiutował właśnie tam w tygodniu.

T Władze miasta podjęły salomonową decyzję – budowa trasy RaSta, czyli Ratajskiego Szybkiego Tramwaju, zostanie podzielona na dwa odcinki, dzięki czemu rozpocznie się szybciej, niż zakładano. Przyjmijmy: na drodze do rozpoczęcia budowy staną między innymi gazociąg. I chociaż na Rataje nie ma kursować tramwaj zasilany gazem, sprawa była na tyle poważna, że z jej powodu budowa była dotychczas wstrzymana (pod leżącą przy trasie RST działką smażalnika kurczaków, pana Bąkowskiego, w trakcie budowy Kupca Poznańskiego umieszczono gazociąg; zdaniem wzmiankowanego Pana – bezprawnie). Skargą pana Bąkowskiego zajmie się NSA. Drugi problem (dotyczący wjazdu na parking Kupca Poznańskiego) także zostanie uregulowany.

Adam Białas, Jakub Gielniak, Adam Konieczka, Maciej Rudzki, Mikołaj Wydra

Strausberg

Tabor

T Komunikacja tramwajowa w Strausbergu pod Berlinem otrzymała wagon Tatra T6C5 o numerze 30 do obsługi linii **89** w okresach małego natężenia ruchu (wieczorami i w weekendy). Dwukierunkowy, czterosiowy pojedynczy wagon z parą drzwi po obu stronach posiada w środkowych drzwiach windę dla inwalidów. Wagon zbudowany w 1998 roku jako wagon demonstracyjny na rynek amerykański był krótko eksploatowany w Nowym Orleanie.

Marcin Czech

Swarzędz

Tabor

A W dniach od 27.06.–11.07. firma Wiraż Bus testowała nowego Solarisa Urbino 18, który jest własnością firmy Solaris Bus & Coach. Kursował on wyłącznie na linii **S-1**. Niektórzy kierowcy chwalili lub krytykowali model. Przeważały jednak opinie pozytywne. Bardzo możliwe jest, że zamiast nowych Volvo 7000A na ulice Swarzędza na stałe zawitają autobusy z bolechowskiej fabryki.

Mikołaj Wydra

Szczecin

Tabor

T Z remontu połączonego z modernizacją powrócił skład 105Na 1009+1008. Wagony te niewątpliwie nie powrócą w najbliższym czasie do dawnych zestawów (1007+1008 i 1009+1010) ze względu na różny typ gniazd sterowania wielokrotnego i wysokonapięciowych. Zakres modernizacji od dłuższego czasu nie zmienia się i obejmuje instalację nowych płyt drzwi wraz z napędami, nowych gniazd WN i WS po obu stronach wagonu, przetwornic statycznych, pantogra-

fów OTK-2, malowanie poręczy na żółto i likwidację zewnętrznych kłap nad drzwiami. Nowinką są natomiast naklejane, prostokątne światła odbłaskowe.

Linie

A Od 15.07. autobusy linii **59, 68, 101, 107, A i 707** omijają ul. Malczewskiego na odcinku od alei Wyzwolenia do ul. Matejki. Wszystkie linie kursują teraz przez al. Piłsudskiego i ul. Matejki, przy czym linie kończące bieg na pętli Plac Rodła (**59, 68, 101 i 107**), zamiast na pętli ulicznej, zwracają na samym placu. Zmiany spowodowane są przebudową ul. Malczewskiego.

A Po przebudowie została otwarta wschodnia jezdnia ul. Eskadrowej. 22.07. na swoje stałe trasy, przebiegające przez most Cłowy, powróciły linie **73, 511, 514 i 515**. Dla linii **56 i 73** na ul. Gdańskiej uruchomiono przystanek Księżnej Anny n.ż. w kierunku Basenu Gómiczego. Natomiast w dniu 26.07. zamknięto nitkę wyjazdową mostu Pionierów Miasta Szczecina, w związku z czym objazdem przez most Cłowy kursowały linie **54, 55, 65, 71, A, B i 710**.

Rozmaitości

● 01.07. wszedł w życie nowy regulamin przewoźnicy komunikacji miejskiej. Zmiany to m.in. wprowadzenie biletów 20- i 60-minutowych na liniach nocnych, likwidacja biletów okresowych socjalnych (zniżka 60%), wykreślenie rowerów z listy przedmiotów wyłączonych z przewozu. Szczególną „wdzięczność” szczecinian zyskał zapis o nieobowiązaniu na liniach nocnych biletów okresowych: na 1 linię zwykłą lub pospieszną oraz na wszystkie linie zwykłe, przy czym nie jest do końca jasne, czy posiadacze np. zwykłej „sieciovki” mają kasować bilety wg taryfy linii dziennych (jako dopłaty, podobnie jak na liniach pospiesznych), czy dwukrotnie droższe (lub ponaddwukrotnie – w przypadku biletu dwugodzinnego) bilety nocne. Na razie ZDiTM obstatek przy pierwszej wersji.

T Zdemontowano tory kolejowe wokół zaspawanego, ale wciąż istniejącego skrzyżowania trasy tramwajowej przebiegającej pomiędzy ul. Ludową a ul. Lubeckiej z boczniką kolejową.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
726+725	Samsung	barwy zakł.	-
911	Direct Mail (Poczta Polska)	Poczta Polska	-
1008+1009	barwy zakł.	barwy zakł.	po remoncie

Magdalena Murawska, Olaf Skrzymowski

Świerklaniec

Tabor

A Przemalowano dwa autobusy Ikarus 260 o numerach 1461 i 1462. Są to kolejne wozy w tej zajezdni lakierniane w obecnie obowiązujące barwy, czyli biało-niebiesko-granatowe. W poprzedniej szacie pojazdy reklamowały sklepy MiniMal.

Mariusz Ciunowicz, Bartosz Mazur

Toruń

Tabor

A MZK ogłosiły przetarg na dostawę 4 sztuk autobusów 12-metrowych i jednej sztuki autobusu 7-metrowego. Biorąc pod uwagę wyniki dotychczasowych przetargów i przegląd marek parkujących w zajezdni przy ul. Legionów (143 jelcze i 2 Autosany H6), nie należy się raczej spodziewać na toruńskich ulicach żadnego solarisa, neoplana, czy MAN-a. Przetarg wydaje się być tylko formalnością.

A Pracownicy MZK dokonali drobnej kosmetyki nadwozia wozu nr 408. To Jelcz 120M z serii zakupionej w roku 1994 i wyposażonej w windy do załadunku wózków inwalidzkich przednimi drzwiami. W czerwcu nad przednią szybą pojawiła się charakterystyczna metalowa wytłoczka zakrywająca film rodem z Jelcza PR110 (nadbudowana przed górną linię okien).

A Zmiany w taborze firmy MigroBus, obsługującej bezpłatne linie do hipermarketu Geant. Dotychczas przewoziła klientów czterema piętrowymi MAN-ami: trzema NL200 i jednym NL202. W maju zaczęły one coraz rzadziej wyjeżdżać na trasy, a ich miejsce zajęły dwa Jelcze M11, zresztą również nie pierwszej młodości. Zostały odkupione najprawdopodobniej z jakiegoś przedsiębiorstwa komunikacyjnego. Jeden z nich posiada we wnętrzu numer taborowy 246. Początkowo jeden z nich był w kolorze szarym z czarnym dołem, drugi zielony z ponaklejanymi fantazyjnie na bokach i szybach rysunkami warzyw! Obecnie zostały przemalowane na biało. W lipcu na hipermarketowe trasy wyjechał również Jelcz 120M w barwach pomarańczowo-biało-czarnych. W czerwcu do Geanta przez tydzień jeździło turkusowe Volvo 7000, ale był to tylko autobus testowy. A szkoda, bo podróż nowymi nabytkami z rodziny M11 przyprowadzi ból głowy.

Linie

A Remont wiaduktu Kościuszki spowodował zmiany w kursowaniu linii bezpłatnej, łączącej Geant z ul. Olimpijską. Początkowo (maj–czerwiec) zmniejszono częstotliwość kursowania w godzinach szczytu z 30 do 45 minut. W lipcu przywrócono częstotliwość co 30 minut, natomiast skrócono trasę, która biegnie teraz do skrzyżowania Szosy Lubickiej z ul. Dziewulskiego.

A Od 01.07. MZK Toruń zmienił rozkład jazdy linii **38** (zmniejszenie liczby kursów spowodowane małym zainteresowaniem pasażerów) oraz linii **18** (likwidacja kursów do Przysieka spowodowana wygaśnięciem umowy na dofinansowanie linii przez Uniwersytet Mikołaja Kopernika).

A 09.07. firma MigroBus uruchomiła linię bezpłatną do drugiego toruńskiego hipermarketu, Carrefour. Trasa prowadzi z pętli Os. Młodych ulicami Czerwona Droga, Odrodzenia, Przy Kaszowniku, Sobieskiego, Prądyńskiego, Targowa, Szosa Lubicka, Wschodnia, Rydygiera, Łyskowskiego, Dziewulskiego, Jamontta, Szosa Lubicka na ul. Olsztyńską. Linię obsługują 2 jelcze: M11 kursujący dotychczas do Geanta (pomalowany w logo Carrefour) oraz biały 120M. Autobusy jeżdżą co godzinę, a od godziny 14 do 17 co 30 min.

AT 12.05. rozpoczęła się największa od lat inwestycja drogowa Torunia – remont wiaduktu w ciągu ulicy Kościuszki. Oprócz samego wiaduktu zamknięto również spore fragmenty dróg dojazdowych, całe skrzyżowanie ulic Żółkiewskiego, Skłodowskiej-Curie i Sobieskiego (pl. Skarbka) oraz biegnący pod wiaduktem fragment ulicy Chrobrego. Zamkniętymi ulicami przebiegała jedna z trzech tras łączących centrum Torunia z największymi w mieście osiedlami Rubinkowem I i II oraz Na Skarpie. Przez wiadukt oraz pl. Skarbka biegły trasy 13 linii autobusowych MZK, 2 linii tramwajowych i jednej bezpłatnej, łączącej Osiedle Na Skarpie z hipermarketem Geant. W związku z tym wytyczono objazdy. Mimo iż prace remontowe rozpoczęto 12.05., autobusy i tramwaje wyjechały na zmienione trasy już w niedzielę 11.05., co wy tłumaczono chęcią przyzwyczajenia pasażerów do zmienionych tras przy mniejszym niedzielnym ruchu. Pasażerowie ogólnie zostali przez władze miasta i dyrekcję MZK potraktowani „po macoszemu”, gdyż trasy objazdów na czas planowanego od lat remontu podano do publicznej wiadomości dopiero na 4 dni przed ich wprowadzeniem. Trasy za-

stępcze dla poszczególnych linii:

Linie autobusowe:

- **15, 19, 20, 22, 26, 30, 31, 40, C, 01, Geant** – ul. Wschodnia (tylko **19, 20, 30, C, 01, G**) – Szosa Lubicka – Targowa – Prądzińskiego – Sobieskiego – pl. Pokoju Toruńskiego – Przy Kaszowniku (tylko **20, 26, 40, C, 01, Geant**) – Warneńczyka (tylko **20, 26, 40, C, Geant**);
- **33** – ul. Skłodowskiej-Curie – Równinna – Polna – Chrobrego;
- **24** – skrócenie trasy do Dworca Wschodniego;
- **25** – ul. Wschodnia – Skłodowskiej-Curie.

Linie tramwajowe:

- **2** – ul. Reja – Bydgoska – Chopina – al. Jana Pawła II – Wały gen. Sikorskiego – Szumana – Warszawska – Traugutta – Lubicka – Szosa Lubicka – Wschodnia;
- **4** – zawieszona.

Wprowadzono linię autobusową **ZA TRAMWAJ**: Okrężna – Gagarina – Reja – Broniewskiego – Bema – Kraszewskiego – Czerwona Droga – Odrodzenia – Przy Kaszowniku – Warneńczyka – Grudziądzka – Podgórna – Kościuszki – Dworcowa. Od dnia 12.05. zawieszono także kursowanie linii **39**. Kursowała ona od października 2002 roku przy minimalnym obciążeniu pasażerami na trasie Okrężna – Przy Kaszowniku, a więc jest raczej bez szans na powrót po remoncie wiaduktu. W związku z remontem wiaduktu zmianie uległy rozkłady jazdy linii **20 i 30** – zmniejszono częstotliwość kursowania. Po dwóch miesiącach funkcjonowania objazdów można stwierdzić, że nie urzeczywistniły się apokaliptyczne wizje paraliżu znacznej części miasta (głównie Szosy Lubickiej). Do zatorów dochodzi głównie w wyniku kolizji lub wypadków albo chwilowo w piątkowe popołudnia, gdyż Szosa Lubicka znajduje się w ciągu dróg krajowych nr 15: Ostróda – Gnieszno oraz 80 (Warszawa) Lubicz – Bydgoszcz. Czas przejazdu autobusów wzrósł o około 2–5 minut. Koniec remontu zaplanowano na przełom listopada i grudnia 2003, ale w chwili obecnej (koniec lipca) harmonogram prac jest opóźniony o około 1 miesiąc, należy więc liczyć się z tym, że objazdami będziemy jeździć nawet do wiosny 2004.

Jarosław Polaszewski

Warszawa

Tabor

A Po południu 10.07. dotarły do Warszawy dwa ostatnie midi-many dla MZA. W zajezdni T-13 Stalowa dostały numery 1314 oraz 1315. Na razie nie zanoszą się, by miasto miało dokonać kolejnych zakupów autobusów. W trzecim tygodniu lipca na ulicach pojawił się już przedostatni NM.223 (nr 1314). Obsługiwał oczywiście linię kursującą po Bródnie. Teraz czekamy na premierę ostatniego MAN-a.

A 26.07. na linii turystycznej **100**, po dość długiej nieobecności (rok), zagosił ponownie piętrus (MAN SD202), obecnie już ze Stalowej. Od dnia 14.07. trwały przygotowania i próby techniczne w zajezdni oraz na mieście. Podczas inauguracyjnego kursu piętrus minął się z **T** na moście Śląsko-Dąbrowskim. Jednak zanim wyjechał na ulice, trwała długa „batalia” o to, by ponownie warszawiacy i turyści mogli go podziwiać. Biurokracja „piętrzyła się”, ponieważ MAN ma 406 cm wysokości, podczas gdy do ruchu dopuszczone są pojazdy nieprzekraczające wysokości 4 metrów (górna granica skrajni drogowej). W związku z tym MZA każdorazowo potrzebowały specjalnej zgody Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Wystąpiły także do Ministerstwa Infrastruktury o zwolnienie z wszelkich opłat i z ubiegania się każdorazowo o pozwolenie. Nie

wiedzieć dlaczego, odpowiedź była jednak negatywna. Na szczęście łącznie opłaty nie przekroczą sumy 350 zł, więc do końca sierpnia w każdy weekend będziemy mogli podziwiać piętrusa na **setce**.

A Dostaw Urbinett do Mobilisu ciąg dalszy. W przeciągu ostatnich dwóch tygodni w zajezdni przy ul. Posag 7 Panien pojawiła się kolejna partia wozów (10 sztuk, do nr A-334). Warto zauważyć, że solarisowi nr A-325 po prawej stronie naklejono tylko jeden numer taborowy – centralnie nad środkowymi drzwiami. Reszta wozów prawdopodobnie ma numery „po staremu”.

A Na autobusach pojawiła się kolejna reklama całopojazdowa. Spotkały się z nią zarówno ikarusy (nr 5721), jak i cztery odkurzacze (numery: 7851, 7871, 7873 i 7962). Chodzi tu oczywiście o reklamę kawy MacCoffee, która – trzeba przyznać – prezentuje się znacznie lepiej, niż wszystkie poprzednie.

M Od początku lipca w normalnych godzinach kursowania metra do tuneli wypuszczono jeden 6-wagonowy skład rosyjski (zajmuje cały peron). W tym celu rozłączono skład nr 14 (jeden z jego wagonów czołowych uległ prawdopodobnie poważniejszej awarii), którego oba wagony środkowe (nr 413 i 427) zostały włączone do składu nr 11. Na razie skład ten kursuje w ramach prób i nie wiadomo jeszcze, czy w przyszłości reszta składów produkcji rosyjskiej będzie jeździła łącznie właśnie w ten sposób. Pozostaje bowiem jeden problem: przy złączeniach pociągu C-Ś-Ś-Ś-C, gdzie „C” oznacza wagon czołowy, a „Ś” środkowy, pozostaje spora część wagonów „C” bez wykorzystania. Dotychczas były używane w składach 4-wagonowych. Niemożliwe jest z kolei umieszczanie wagonów kabinowych w środku składu ze względów bezpieczeństwa (niemożność przejścia między wagonami w razie awarii).

T Po kilkutygodniowych próbach na terenie zajezdni R-1 Wola zmodernizowany skład 2008+2009 wreszcie wyjechał poza bramy zakładu. 23.07. widziano go koło samej zajezdni, a 27.07. jeden z przystankowych szpiegów obserwował go skręcającego na „Kercelaku” z ulicy Okopowej w aleję „Solidarność”. Wprawdzie nie były to jeszcze jazdy liniowe, lecz tylko „jazdy próbne”, ale całkiem prawdopodobne jest, że w niedalekiej przyszłości skład ten trafi wreszcie do ruchu pasażerskiego (najpierw musi wyjeździć 5 tys. kilometrów prób). Dzień później inny współpracownik naszej gazety widział rzeczony skład aż na Pradze, przy Teatrze Powszechnym. Trzeba zauważyć, że wagony te dostały wyświetlacze, których zakładać im nie planowano.

T Kolejny skład stracił podczas niedawnego remontu w warsztatach T-3 swoje pionowe poręcze przy siedzeniach. Tym razem padło na wolskiego 105Na 1054+1027 (podobnie zresztą, jak wcześniej dwa inne składy 105Na: żoliborski 1102+1103 i mokotowski 1140+1141). Ogólnie zjawisko to zaczyna się niepokojąco nasilać. I to nie tylko za sprawą warsztatów, ale także niestety złodziei. Ostatnimi czasy wymontowali oni takowe poręcze z żoliborskiego składu 1116+1117. Na ostodę napiszemy, że pionowe poręcze przy siedzeniach zachowały mokotowskie składy 1354+1353 i 1368+1367 oraz wolskie wagony 1002+1007, 1026 i 1081.

T Kolejny wolski skład (tym razem wagony 1012+1009) nie dostał także wyjść bezpieczeństwa podczas ostatniego remontu (mimo że był w NG II jednocześnie z 1054+1027, który WB dostał...). Informujemy także, że chochlik dziennikarski wkraść się też do poprzedniego numeru: w praskim wagonie 105Na-1307 stłuczona została zwykła szyba, a nie wyjście bezpieczeństwa, które R-2 mu ponownie założyło (fabryczne WB wagon ten stracił wiele lat temu).

T Jako nauka jazdy 29.07. na mieście objawił się praski skład 105Na 1320+1319. Normalnie do tego celu służy 1228+1227, ewentualnie 1308+1307.

T Dnia 30.07. na jednej z brygad linii **23** znów pojawił się skład 13N w barwach miejskich. Tym razem żoliborski dyspozytor jako podmiannę wysłał skład 640+639.

T Wagon 105Nm-1467 wyjechał już z Naprawy Spordycznej (dnia 18.07. zaobserwowano go na mieście na **33**). Przy okazji prostujemy karygodny błąd, jaki wkraść się do poprzedniego numeru „Przystanku”. Wagon ten jest oczywiście żoliborski (na dodatek od zawsze!), a nie jak mylnie podaliśmy – mokotowski. Przepraszamy.

T Po NG II wyjechał też żoliborski wagon 13N-574 (ze składu 574+543). Posiada on obecnie ładniejsze niż do tej pory laminaty oraz proszkowo malowane poręcze. Także jakby mniej farby olejnej jest we wnętrzu. Zresztą nie jest to odosobniony przypadek. Nowe laminaty dostają wszystkie Trzynastki opuszczające bramy warsztatów. Podobnie jest zresztą z rulkami. Także T-3 pozytywnie się zaskoczyło. Poza tym proszkowe poręcze są uzupełniane – głównie w drugich wagonach – przez same zajezdnie.

T W dniu 29.07. jeden z naszych detektywów jechał sobie spokojnie mokotowską stoszesnątką nr 3028 (linii **15**) po ul. Słowackiego. Wszystko byłoby dobrze, gdyby nie to, że w pewnym momencie wagon zaczął „szorować” przegubem po torowisku. A spowodowane to było rozkręceniem się harmonii przegubu przy dachu wozu. Oklapnięty przegub, ciągnięty po torach, powodował wybijanie kamiennego tłucznia, który z dość dużą siłą uderzał w spód wagonu. Co gorsza, niektóre kamienie lądowały wprost na szynach i były zginiatane przez koła trzeciego wózka, który aż przez to podskakiwał. Na szczęście do wykolejenia nie doszło. Po nocnej naprawie podartego przeguba, wagon nr 3028 już następnego dnia wrócił z powrotem na linię (padło na **08** dodatek na **4**).

Linie

A Z powodu sporej frekwencji w dni powszednie w autobusach linii podmiejskiej **702** od dnia 14.07. do jej obsługi skierowano wyłącznie tabor wielkopojemny. Jednocześnie z powodu braku możliwości zawracania tego typu pojazdów na pętli Wawerska w Otwocku, w dni powszednie wprowadzono identyczny przebieg trasy, jaki dotychczas obowiązywał dla tej linii w soboty, niedziele i święta. Autobus jedzie od ul. Andriollego w prawo, w ul. Powstańców Warszawy, i dalej Armii Krajowej do pętli Krucza (powrót: Kruczą – Armii Krajowej – Filipowicza – Matejki). Tym samym został zlikwidowany kraniec Wawerska.

A Prowadzenie wymiany torowiska na rondzie ONZ spowodowało zamknięcie przejazdu przez to rondo w relacji zachód-wschód. Dlatego też od 18.07. od godziny 22 do 21.07. do godziny 4 autobusy linii: **105, 109, 150, 155, 500, 506, 507, 510, 601, 604, 610 i 614** kursowały (tylko w jednym kierunku) trasami objazdowymi:

- linie **105, 109 i 507** – od ronda ONZ ulicami: aleją Jana Pawła II – Alejami Jerozolimskimi – Emilii Plater do krańca Dw. Centralny;
- linie **150, 155 i 506** – od ronda ONZ (w kierunku pętli Mariensztat, Torwar i Bródno-Podgrodzkie) ulicami: aleją Jana Pawła II – Alejami Jerozolimskimi – Emilii Plater – Świętokrzyską i dalej stałymi trasami;
- linie **500, 510 i 604** – od ronda ONZ ulicami: aleją Jana Pawła II – zawrotka na rondzie na skrzyżowaniu Alej Jerozolimskich z aleją Jana Pawła II i Chałubińskiego – aleją Jana Pawła II – jezdnią północną Dworca Centralnego do pętli Dw. Centralny;

- linie nocne **601, 610 i 614** – od ronda ONZ (w kierunku Dw. Centralnego) ulicami: aleją Jana Pawła II – zawrotka na rondzie na skrzyżowaniu Alej Jeruzolimskich z aleją Jana Pawła II i Chałubińskiego – aleją Jana Pawła II – rondem ONZ – Świętokrzyską – Emilii Plater i dalej bez zmian.

A Kolejny etap przebudowy układu drogowego w rejonie Dw. Zachodniego i ronda Zesłańców Syberyjskich spowodował, że od dnia 11.07. od godziny 22 do dnia 14.07. do godziny 4:30 zamknięto dla ruchu jezdnię północną Alej Jeruzolimskich na odcinku od skrzyżowania z ul. Grzymały-Sokołowskiego do ronda Zesłańców Syberyjskich, z możliwością dojazdu i wyjazdu z Dworca Zachodniego tylko od ul. Grzymały-Sokołowskiego. W tym czasie autobusy linii: **127, 130, 136, 154, 172, 184, 187, 508, 517, 523, 717 i 605** kursowały zmienionymi trasami:

- linie **127 i 130** – tylko w kierunku pętli Nowe Włochy i Centrum Handlowe Reduta – od skrzyżowania Aleje Jeruzolimskiej/Szczęśliwickiej ulicami: Szczęśliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – rondem Zesłańców Syberyjskich – Alejami Jeruzolimskimi i dalej bez zmian;

- linia **136** – tylko w kierunku Ursynowa Płd. – z pętli Dw. Zachodni – zawrotka na wysokości ekspedycji MZA i dalej jezdnią wzdłuż przystanków Dw. Zachodni 03 i 04, a następnie „pod prąd” jezdnią wjazdową na pętlę – przejazdem przez pas dzielący jezdnie Alej Jeruzolimskich – Alejami Jeruzolimskimi – Grzymały-Sokołowskiego – Szczęśliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. i dalej własną trasą;

- linie **154 i 184** – tylko kierunku pętli Os. Górczewska i Huta – od skrzyżowania Bitwy Warszawskiej 1920 r./Szczęśliwickiej ulicami: Bitwy Warszawskiej 1920 r. – rondem Zesłańców Syberyjskich – aleją Prymasa Tysiąclecia i dalej stałymi trasami;

- linia **172** – tylko w kierunku Sadyby – z pętli Dw. Zachodni – zawrotka na wysokości ekspedycji MZA i dalej jezdnią wzdłuż przystanków Dw. Zachodni 03 i 04, a następnie „pod prąd” jezdnią wjazdową na pętlę – przejazdem przez pas dzielący jezdnie Alej Jeruzolimskich – Alejami Jeruzolimskimi – Grzymały-Sokołowskiego i dalej bez zmian;

- linia **187 i 517** – tylko w kierunku pętli Ursus-Niedźwiadek – od skrzyżowania Grzymały-Sokołowskiego/Szczęśliwickiej ulicami: Szczęśliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – rondem Zesłańców Syberyjskich – Alejami Jeruzolimskimi i dalej własnymi trasami;

- linia **508** – w kierunku pętli Dw. Zachodni – od skrzyżowania Aleje Jeruzolimskiej/Szczęśliwickiej ulicami: Szczęśliwicką – Grzymały-Sokołowskiego – Alejami Jeruzolimskimi do pętli Dw. Zachodni;

- linia **508** – w kierunku pętli Nowodwory – z pętli Dw. Zachodni – zawrotka na wysokości ekspedycji MZA i dalej jezdnią wzdłuż przystanków Dw. Zachodni 03 i 04, a następnie „pod prąd” jezdnią wjazdową na pętlę – przejazdem przez pas dzielący jezdnie Alej Jeruzolimskich – Alejami Jeruzolimskimi i dalej bez zmian;

- linia **523** – tylko kierunku pętli Stare Bemowo – od skrzyżowania Grzymały-Sokołowskiego/Szczęśliwickiej ulicami: Szczęśliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – rondem Zesłańców Syberyjskich – aleją Prymasa Tysiąclecia i dalej własną trasą;

- linia **605** – tylko w kierunku pętli Ursus-Niedźwiadek – od skrzyżowania Grzymały-Sokołowskiego/Aleje Jeruzolimskiej Alejami Jeruzolimskimi – jezdnią wzdłuż przystanków Dw. Zachodni 06 i 07 – zawrotka na wysokości ekspedycji – jezdnią wzdłuż przy-

stanków Dw. Zachodni 03 i 04 i dalej „pod prąd” jezdnią wjazdową na pętlę – przejazdem przez pas dzielący jezdnie Alej Jeruzolimskich – Alejami Jeruzolimskimi – Grzymały-Sokołowskiego – Szczęśliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Grójcejką i dalej bez zmian;

- linia **717** – tylko w kierunku krańca Piastów (Ogińskiego) – z pętli Dw. Zachodni – jezdnią wzdłuż przystanków Dw. Zachodni 06 i 07 – zawrotka na wysokości ekspedycji – jezdnią wzdłuż przystanków Dw. Zachodni 03 i 04 i dalej „pod prąd” jezdnią wjazdową na pętlę – przejazdem przez pas dzielący jezdnie Alej Jeruzolimskich – Alejami Jeruzolimskimi – Grzymały-Sokołowskiego – Szczęśliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – rondem Zesłańców Syberyjskich – Alejami Jeruzolimskimi i dalej stałą trasą.

A Prowadzona modernizacja komór ciepłowniczych w rejonie skrzyżowania alei Niepodległości z Alejami Armii Ludowej (Trasą Łazienkowską) spowodowała wprowadzenie zakazu skrętu w lewo z alei Niepodległości w Aleje Armii Ludowej (w stronę Pragi). W związku z tym od dnia 12.07. do odwołania (planowany termin zakończenia prac: około 10.08.) autobusy linii: **523, 608 i 612** – w kierunku Pragi – od skrzyżowania aleją Niepodległości/Aleje Armii Ludowej jeżdżą prosto aleją Niepodległości do zawrotki na wysokości stacji benzynowej i dalej aleją Niepodległości, a następnie w prawo w Aleje Armii Ludowej. Ponadto w dniach 19–20.07. tą samą trasą omijały zamknięty skręt autobusy linii zastępczej **206** (szczegóły w informacji o zamknięciu trasy tramwajowej w ciągu aleją Jana Pawła II – aleją Niepodległości).

A Z dniem 12.07. sezonowo – w dni świąteczne została wzmocniona dodatkową drugą brygadą linia podmiejska **703** (Warszawa) Okęcie – Kosów, dzięki czemu autobusy tej linii kursują co około godzinę.

A Naprawa uszkodzonej nawierzchni na skrzyżowaniu Karczewska/Batorego/Matejki w Otwocku była przyczyną wprowadzenia objazdu dla linii **702**. Od dnia 16.07. od początku kursowania prawdopodobnie przez 2 dni autobusy tej linii jeździły od skrzyżowania Batorego/Okrzej ulicami: Batorego – Przeworską – Hożą – Andriollego – Powstańców Warszawy – Armii Krajowej do pętli Krucza (powrót z pętli Krucza: Armii Krajowej – Filipowicza – Andriollego – Hożą – Przeworską – Batorego i dalej bez zmian).

A Z powodu robót drogowych na ul. Andriollego w Otwocku (na odcinku od ul. Powstańców Warszawy do ul. Hożej) od 18.07. od początku kursowania przez około 2 dni autobusy linii **702** kursowały zmienioną trasą od skrzyżowania Batorego/Karczewska ulicami: Karczewską – Powstańców Warszawy – Armii Krajowej do pętli Krucza. Trasa w kierunku przeciwnym pozostała bez zmian.

A Przebudowa skrzyżowania ul. Kaliskiego z drogą wjazdową na teren WAT-u spowodowała, że od dnia 19.07. do odwołania nieprzejezdna jest ul. Kaliskiego (na odcinku między ul. Kocjana a ul. Archimedes). Z tego powodu autobusy linii: **105, 109, 310 i 601** mają zmienione trasy:

- linie **105, 109 i 601** – w stronę Starego Bemowa – jadą od skrzyżowania Kaliskiego/Kocjana ulicami: Kocjana – Kartezjusza – Archimedes – Kaliskiego i dalej stałymi trasami;

- linie **105, 109 i 601** – w stronę Śródmieścia – jadą od skrzyżowania ulic Kaliskiego/Gąsiorowskiego (dawnej: Dobrowskiego) ulicami: Gąsiorowskiego – Kartezjusza – Kocjana – Kaliskiego i dalej bez zmian;

- linia **310** – w kierunku pętli Pl. Piłsudskiego – jedzie od skrzyżowania Kocjana/Kartezjusza ulicami: Kar-

tejusza – Archimedes – Kaliskiego i dalej własną trasą;

- linia **310** – w kierunku pętli Groty – jedzie od skrzyżowania Kaliskiego/Gąsiorowskiego (dawnej: Dobrowskiego) ulicami: Gąsiorowskiego – Kartezjusza – Kocjana i dalej bez zmian.

A Z powodu prac przy zabezpieczeniu antykorozyjnym wiaduktów nad rondem Zesłańców Syberyjskich nocami 21/22, 22/23, 23/24, 24/25, 25/26 i 26/27.07. w godzinach około 0:30–4:30 nieprzejezdna była zachodnia jezdnia wyżej wymienionego ronda w relacji: aleją Prymasa Tysiąclecia – Bitwy Warszawskiej 1920 r. W czasie trwania prac autobusy linii **605**, jadące w kierunku pętli Ursus-Niedźwiadek, kursowały od Dworca Zachodniego następującą trasą: Alejami Jeruzolimskimi – Opaczewską – Mszczonowską – Bitwy Warszawskiej 1920 r. i dalej bez zmian. Trasa w kierunku przeciwnym nie uległa zmianie.

A Z powodu budowy „azyłu” na przejściu dla pieszych na ul. Korkowej przy wyjeździe z pętli Marysin autobusy linii **141 i 520**, jadące w kierunku Centrum, od dnia 22.07. do odwołania od pętli Marysin jeżdżą prosto ulicą Kościuszkowców i dalej: Bronisława Czecha – Potockich – Jana Skrzyneckiego – Kaczeńca – Łysakowską – Korkową i dalej własnymi trasami. Trasy ww. linii w kierunku przeciwnym nie uległy zmianie.

A Z uwagi na organizację jednego z etapów 46. edycji Wyścigu Kolarskiego „Idea Mazovia Tour” w dniu 23.07. od godziny 18:15 do 20:30 była zamknięta dla ruchu wschodnia jezdnia ul. Powstańców Śląskich (od ul. Połczyńskiej do ul. Górczewskiej). W tym czasie autobusy linii **106, 112, 184, 189, 501 i 506** jeździły trasami objazdowymi:

- linia **106** – w kierunku Nowego Bemowa – od skrzyżowania ulic Połczyńska/Powstańców Śląskich/Dźwigowa ulicami: Połczyńską – Szeligowską – Lazurową – Górczewską i dalej stałą trasą;

- linia **112** – w kierunku pętli Bródno-Podgrodzie – od skrzyżowania ulic Lazurowa/Człuchowska ulicami: Lazurową – Górczewską – Powstańców Śląskich i dalej własną trasą;

- linia **184** – w kierunku Huty – od skrzyżowania ulic Połczyńska/Powstańców Śląskich/Dźwigowa ulicami: Połczyńską – Szeligowską – Lazurową – Górczewską – Powstańców Śląskich i dalej bez zmian;

- linia **189** – w kierunku Os. Górczewska – od skrzyżowania ulic Połczyńska/Powstańców Śląskich/Dźwigowa ulicami: Połczyńską – Szeligowską – Lazurową – Górczewską do pętli Os. Górczewska;

- linia **501** – w kierunku pętli Stegny – od pętli Os. Górczewska ulicami: Górczewską – Płocką i dalej stałą trasą;

- linia **506** – w kierunku Os. Górczewska – od skrzyżowania ulic Połczyńska/Powstańców Śląskich/Dźwigowa ulicami: Połczyńską – Szeligowską – Lazurową – Górczewską do pętli Os. Górczewska.

Trasy ww. linii w kierunku przeciwnym nie zmieniły się.

A Prace wodociągowe były powodem zamknięcia od 23.07. od godziny 22 do odwołania (planowany termin zakończenia prac – do końca sierpnia) ul. Marszałkowskiej (od pl. Unii Lubelskiej do pl. Konstytucji). W związku z tym autobusy linii **117, 131, 607 i 611** w stronę pl. Konstytucji od skrzyżowania Puławska/Goworka skierowano ulicami: Waryńskiego – rondem Jazdy Polskiej – Waryńskiego i dalej stałymi trasami. Dodajmy, że panowie robotnicy już w pierwszym tygodniu prac dość solidnie narozrabiali, ale o tym dopiero w „Magazynie 995”, w numerze 41. „Przystanku”.

A Po raz kolejny prace przy budowie kanalizacji sanitarnej na ul. Estrady spowodowały konieczność wprowadzenia na wspomnianej ulicy (na odcinku mię-

dzy ul. Akcent a ul. Arkuszową) jednego kierunku ruchu w stronę ul. Arkuszowej. Z tego powodu od 24.07. od godziny 11 do odwołania (przewidywany czas trwania prac – 7 dni) autobusy linii **110** jeżdżą od skrzyżowania Wólczyńska/Arkuszowa ulicami: Wólczyńska – Estrady (bez podjazdów do przystanków Cm. Północny-Brama Gł. i Cm. Północny-Brama Płd.) i dalej bez zmian do pętli Cm. Północny-Brama Zachodnia. Trasa w kierunku przeciwnym pozostała niezmienną.

A Z powodu robót drogowych na ul. Andriollego w Otwocku (na odcinku od ul. Powstańców Warszawy do ul. Hożej) od 24.07. od godziny 8 do odwołania (prawdopodobny termin zakończenia prac – 25.07. wieczorem) autobusy linii **702** kursowały zmienioną trasą, od skrzyżowania Batorego/Karczewska ulicami: Karczewska – Powstańców Warszawy – Armii Krajowej do pętli Krucza. Trasa w kierunku przeciwnym pozostała bez zmian.

AT Z powodu wymiany odcinka torowiska na ul. Powstańców Śląskich, w rejonie skrzyżowania z ul. Szczękołkarską, od dnia 12.07. od godziny 0 do 14.07. do godziny 4 wstrzymano ruch tramwajów w ciągu ulic Wolska – Potczyńska – Powstańców Śląskich – Górczewska (od wjazdu na pętlę Cm. Wolski do pętli Os. Górczewska). W tym czasie tramwaje linii **8**, **10** i **26** jeździły na trasach skróconych do pętli Cm. Wolski, co spowodowało zmniejszenie liczby brygad wysyłanych na ww. linie (z wyjątkiem **ósemki**):

- linia **10** – osiem brygad (o jedną mniej). Przy okazji warto zaznaczyć, że w dniach 12–13.07. dwie brygady tej linii (**2** i **7**) wyjątkowo były obsługiwane składami z zajezdni R-1 Wola. Zagościły na nich wagony 105N2k 2044+2045 oraz 105Na 1042+1043. Te drugie obsługiwane były przez samego prezesa KMKM-u.;

- linia **26** – siedem brygad (o jedną mniej).

W zastępstwie tramwajów na trasie Os. Górczewska – Górczewska – Powstańców Śląskich – Potczyńska – Wolska – Fort Wola – Cm. Wolski co 8 minut kursowały autobusy specjalnej linii **203**. Do jej obsługi skierowano pięć brygad: jedną z zajezdni Kleszczowa (brygada 1) oraz po dwie – z Woronicza (**2** i **4**) i Redutowej (**3** i **5**). W sobotę 12.07. tabor na tej linii był bardziej zróżnicowany, gdyż zarówno Kleszczowa, jak i Woronicza wystawiły Ikarusy 280.26 (w kolejności brygad: 2722, 2153 i 2069). Jedyne zajezdnia Redutowa wysłała przegubowe ikarusy – automaty (5762 i 5263). W niedzielę 13.07. z lewarów ostał się jedynie kleszczowy 2722, zaś pozostałe brygady obsługiwały automaty – 5757 i 5122 z Woronicza oraz 5762 i 5160 z Redutowej.

AT W ten sam weekend, tj. od dnia 12.07. od godziny 0 do 14.07. do godziny 4, tramwaje nie kursowały także w ciągu ulic Nowowiejska – pl. Politechniki – Nowowiejska – Krzywickiego – Filtrowa, na odcinku od pl. Zbawiciela do pl. Narutowicza. Powodem tej sytuacji była, opisywana już na łamach „Przystanku”, wymiana zwrotnic na skrzyżowaniu Nowowiejska/aleja Niepodległości z prądowych na radiowe. W czasie trwania prac tramwaje linii **2**, **15**, **19** i **36** kursowały zmienionymi trasami (w obu kierunkach):

- linia **2** – od mostu Gdańskiego ulicami: Słomińskiego – rondem Żołnierzy Zgrupowania AK „Radosław” – Okopową – Towarową – rondem Daszyńskiego – Towarową – pl. Zawisy – Grójecką – pl. Narutowicza – Grójecką i dalej własną trasą;

- linia **15** – od pl. Zbawiciela ulicami: Marszałkowską – pl. Unii Lubelskiej – Puławską do pętli Metro Wilanowska;

- linia **19** – od skrzyżowania aleja Jana Pawła II/Stawki ulicami: Stawkami – Andersa – pl. Banko-

- wym – Marszałkowską – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – pl. Konstytucji – Marszałkowską – pl. Zbawiciela – Puławską i dalej stałą trasą;

- linia **36** – od pl. Zbawiciela ulicami: Marszałkowską – pl. Unii Lubelskiej – Puławską do pętli Wyścigi.

Ponadto w tym okresie zawieszona została linia **35** (Piaski – Metro Wilanowska). Z uwagi na wprowadzone objazdy pośród ww. linii, zwiększoną obsadę brygadową miały linie: **15** (o jedną – zwykle dziesięć brygad), **19** (aż o osiem – standardowo tylko cztery brygady) i **36** (o jedną – zazwyczaj sześć brygad). Znaczne zwiększenie obsady linii **19**, a co za tym idzie wzrost częstotliwości kursowania z 30 do 10 minut, wynikało z zawieszenia linii **35**. Oczywiście, w zamian za wycofane tramwaje na trasie: Pl. Narutowicza – Filtrowa – Krzywickiego – Nowowiejska – pl. Politechniki – Polna – Waryńskiego – zawrotka na rondzie Jazdy Polskiej – Waryńskiego – Metro Politechnika (powrót: Metro Politechnika – Waryńskiego – Nowowiejska – pl. Politechniki) z częstotliwością co kwadrans jeździły autobusy linii zastępczej **205**. Obsługiwały ją dwie brygady całodziennie z T-9 Chemska i były to odpowiednio: 12.07. – dwa „kwadraty” (4497 i 4493), a 13.07. – także „kwadraty” (4497 i 4495).

AT Z uwagi na drugi etap prac torowych w rejonie ronda ONZ (pierwszy miał miejsce w dniach 05–07.07.), od dnia 19.07. od godziny 0 do 21.07. do godziny 4 nie jeździły tramwaje w 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. Zawisy – Grójecką – pl. Narutowicza – Filtrową – Krzywickiego – Nowowiejską – aleją Niepodległości i dalej własną trasą;

- linie **17** i **33** – od skrzyżowania aleja 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 aleja Jana Pawła II/Stawki ulicami: Stawki – Andersa – pl. Bankowym – Marszałkowską – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – pl. Konstytucji – Marszałkowską – pl. Zbawiciela – Puławską i dalej stałą trasą.

Jednocześnie w dniach 19–20.07. 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 13 brygad (o dziewięć 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 „Radosława” (nazwa zespołu przystanków w rejonie ronda Żołnierzy Zgrupowania AK „Radosław”) – aleja Jana Pawła II – rondo ONZ – aleja Jana Pawła II – Chałubińskiego – aleja Niepodległości – zawrotka na wysokości stacji benzynowej – aleja Niepodległości – aleja Armii Ludowej – rondo Jazdy Polskiej – Waryńskiego – Metro Politechnika (powrót: Metro Politechni-

ka – Waryńskiego – Nowowiejska – pl. Politechniki – Nowowiejska – aleja Niepodległości – Chałubińskiego – aleja Jana Pawła II – rondo ONZ – aleja Jana Pawła II – Rondo „Radosława”) z częstotliwością co 8 minut jeździły autobusy linii zastępczej **206**. Jej obsługę zapewniło sześć brygad (same brygady całodziennie); po dwie z Woronicza (**1** i **2**), Redutowej (**3** i **4**) i Chelmskiej (**5** i **6**).

Magazyn 995

20.06. Informacja ta nie jest może pierwszej świeżości, ale podajemy ją, by uświadomić Czytelnikom, że i takie przypadki się zdarzają. W dniu 20.06. motorowa **4** brygady linii **20** została napadnięta przez dwóch pijanych opryszków z Białegostoku. Próbowali się oni dostać do kabiny motorniczego od strony przedziału pasażerskiego, a kiedy im się to nie udało, wyszli pierwszymi drzwiami i spróbowali swoich sił od zewnątrz wagonu. Zbili dolną szybę w drzwiach od kabiny i tamtędy próbowali się dostać do środka. Motornicza przez Tadirana wezwała pomoc. Opryszkowie zbiegli, ale wkrótce ich złapano i zamknięto w izbie wytrzeźwień. Cały incydent miał miejsce na przystanku POD Koło około godziny 22:15. Nadzór Ruchu sprowadził tramwaj do pętli na Boernerowie i z powrotem (w tym czasie motorowa pojechała z policją szukać sprawców), gdzie ponownie przejęła go motornicza opatrzona już przez Pogotowie Ratunkowe (zraniły ją odłamki stłuczonej szyby). Stąd kontynuowała jazdę na pętlę Banacha i potem do zajezdni.

10.07. Około godziny 8:30 na ul. Grójeckiej przed pl. Zawisy (kierunek centrum) doszło do, niegroźnego na szczęście, pożaru kabiny motorniczego w wolskim składzie 105Na 1078+1062 (**1/25**). Skład ten w ogóle jest jakiś pechowy, ponieważ dopiero co wyjechał po wyremontowaniu przodu po zderzeniu wóz-wóz z bulwą nr 2079 (pisaaliśmy o tym w numerze 39. „Przystanku”).

10.07. W okolicy godziny 12 pociągi metra kursowały na skróconej trasie Kabaty – Politechnika. Wykorzystywane były przy tym tory postojowe za stacją A-11. W tym celu pociągi dojeżdżające na tę stację po torze w kierunku Młocin musiały czekać lub zwalniać w tunelu, aż poprzedni pociąg zjedzie ze stacji na tory postojowe. Przyczyną zmian w kursowaniu pociągów – i tym samym sporego zamieszania – była awaria podstacji trakcyjnej na stacji A-15 Ratusz (w wagonach przygasły światła, odczuwalne też było ich szarpanie). W międzyczasie uruchomiono autobusową komunikację zastępczą. Godzinę później normalne kursowanie pociągów wydłużono do stacji A-13 Centrum. Dalej pociągi kursowały wahadłowo na dwóch odcinkach: Centrum – Świętokrzyska po torze w kierunku Młocin (nr 1) i Świętokrzyska – Ratusz po torze w kierunku Kabat (nr 2). Na stacji Ratusz na torze „koniec trasy” (nr 1) stał alstomowski skład wyłączony z normalnego ruchu pasażerskiego. O wszystkich zmianach na bieżąco informowano pasażerów przez megafony.

10.07. Dokładnie o godzinie 14:25 jeden z redaktorów „Przystanku” był świadkiem dość poważnego zderzenia tramwaju z samochodem na pl. Bankowym. W rolach głównych wystąpiły mokotowski skład 105Nf 1450+1449 (**7/15**) oraz ford focus należący do jednej z agencji ochroniarskich. Jego kierowca (został najbardziej poszkodowany) popisał się wyjątkowymi umiejętnościami prowadzenia pojazdu, a także znajomością przepisów, i skreślił wprost pod tramwaj dosłownie metr przed nim (wyjechał zza autobusu). Niestety, manewr skrętu w aleję „Solidarności” nie powiódł się i pojazd został „trafiony” dokładnie w drzwi kierowcy. W związku z tym autko pozbyło się całego lewego boku, w tramwaju natomiast wgniół się odgarniacz oraz nieco bla-

chy, zbił kierunkowskaz, a także porysowała trochę lewą stronę pojazdu. Po kilku minutach na miejsce na sygnalach zjechali się „wszyscy święci” (trzy straże pożarne, trzy Nadzory Ruchu, dwie policje, eRka, torowcy oraz pomoc drogowa). Zatrzymanie trwało do godziny 14:50 i z obu jego stron utknęło w nim bardzo wiele składów. Zablokowana została też po części aleja „Solidarności” (m.in. skręt dla autobusów linii 512). Po ściągnięciu wraka autka z torowiska ruch przywrócono. Pechowy skład udał się natomiast na pl. Narutowicza w celu załatwienia formalności z drogówką.

12.07. Kolo godziny 20:25 w okolicach Dworca Wileńskiego uszkodzeniu uległ II wózek 2. wagonu praskiego składu 105Na 1250+1249, obsługującego 5 brygadę linii 25. W związku z tym zaszła konieczność wstawienia go na „pieska”. Obsługa pogotowia technicznego uznała, że wagon może samodzielnie dojechać (choć w ostatnim wózku niemiłosiernie coś waliło) do pętli Czyszowa. To właśnie tam, dokładnie o godzinie 20:42, dźwig z R-2 wstawił wagon na wózek techniczny. Po chwili odjechał on na nim do zajezdni R-2.

20.07. Przed godziną 14:20 w Alejach Jerozolimskich na przystanku w centrum (kierunek Praga) zaniemógł na pewien czas praski u-boot nr 3004 linii 25. Nawaliła elektronika i wagon nie mógł odjechać w dalszą trasę („kiwał” się tylko do przodu i do tyłu). W związku z tym powstało małe zatrzymanie (na pięć składów), które jednak bardzo szybko się potem rozładowało. Co ciekawe, na trzeciego stał w nim zabytkowy wagon N₃-674, kursujący tego dnia na jednej z brygad linii T. Dzięki temu podczas tego kursu T-etka miała niesamowitą frekwencję, ponieważ z centrum aż do Dworca Wileńskiego jedzie przecież tak samo jak 25. Większość pasażerów była bardzo zadowolona z możliwości przejeżdżki tak wiekowym wagonem, bardzo spodobały im się także ulotki promujące linię.

22.07. Do tragicznego wypadku doszło po godzinie 19 na ul. Radiowej przy zwężeniu z jezdni dwupasmowej na jednopasmową. Prowadzący BMW młody człowiek próbował brawurowo wyprzedzić samochód jadący przed nim, wpadł w poślizg, obrócił się dookoła kilka razy i z wielką siłą uderzył czołowo w nadjeżdżającego z kierunku Starego Bemowa grodzkiego ikarus 260 nr A-540 linii 310 (brygada 3). Skutki wypadku były tragiczne: samochód osobowy przestał istnieć (jego kierowca poniósł śmierć na miejscu), także autobus został bardzo poważnie rozbity (szybko na miasto ponownie nie wyjedzie).

23.07. O godzinie 15:53 znów doszło do zderzenia tramwaju z ciężarówką. Wszystko stało się na skrzyżowaniu Alej Jerozolimskich i ul. Emilii Plater (kierunek Wiatraczna). Żoliborska bulwa 2122+2123 skolidowała się z volvo, które nagle pojawiło się na torowisku. W wyniku zderzenia ucierpiały prawe boki obu wagonów składu z R-4. Po pięciodniowej „rehabilitacji” skład ten wrócił do ruchu liniowego.

26.07. W wyniku ulewy o godzinie 17:00 postanowiono zamknąć niektóre wejścia na stację A-7 Wilanowska i A-4 Stokłosy. W okolicach godziny 17:30 zamknięto całą stację A-7 Wilanowska. Przez 20 minut pociągi przejeżdżały tam bez zatrzymania. Przyczyną zalewania metra jest słaba wydolność studzienek miejskich, które są niestety często pozapychane. Przy dużej intensywności opadów woda się przez nie przelewa. Na stacji Stokłosy i Imielin zalewaniu sprzyja kolejny fakt – z poziomu antresoli w południowych głowicach wychodzi się od razu na powierzchnię, a chodniki prowadzące do stacji są pochyle.

28.07. W tym dniu jeden z naszych reporterów podróżował sobie kolo godziny 12:35 reductowym MAN-em nr 3609 (linia 190). I kiedy ów pojazd skręcał sobie

na zielonym świetle na pętlę Os. Górczewska, wtem z naprzeciwka nadjechała swoim oplem vectrą pewna niewiasta, której najwyraźniej pomyliły się pedały gazu i hamulca. W pewnej chwili kobieta zauważyła swój błąd i żeby nie uderzyć w drzwi, w których stał nasz reporter, wykonała gwałtowny skręt w prawo. Niestety, niewiele już to dało i opeł pięknie wpasował się w MAN-a między prawym narożem a pierwszymi drzwiami. Nikomu nic poważnego się nie stało, ale auto osobowe nadaje się na złom, natomiast w autobusie poważnemu uszkodzeniu uległo nadkole oraz przednie drzwi.

28.07. Przed godziną 12:30 zasiał pasażer w mokatowskim składzie 105Na 1194+1195 (5/19). Wszystko stało się na przystanku przy pl. Unii Lubelskiej (kierunek Centrum). Oczekując na przybycie Pogotowia Ratownego (trwało to 7 minut) i Nadzoru Ruchu, w zatrzymaniu utknęło 6 kolejnych składów. W sumie trwało one około kwadransa po czym 19-ka „na pusto” udała się do zajezdni.

29.07. Po godzinie 13 w zachodnich i południowych częściach miasta przeszła ogromna burza, połączona z oberwaniem chmury (kolejna zresztą w przeciągu kilku dni). Przez kilkanaście minut wiatr połamał kilkanaście drzew, spadły też hektolitry wody. Było to przyczyną powstania kilku rozlewisk na warszawskich ulicach. Jedno z nich było przyczyną prawie godzinnego zatrzymania ruchu tramwajowego na skrzyżowaniu ulic Grójeckiej i Korotyńskiego. Inne „jezioro” powstało przy krzyżówce Woronicza/Samochodowa. Tam tramwaje jeździły, nie było natomiast chętnych do wysiadania na przystanku, na którym stało ponad 30 cm wody.

Rozmaitości

● Wydawałoby się, że dziurkacze zniknęły z pojazdów warszawskiej komunikacji miejskiej już dawno temu. A jednak! Dnia 14.07. nasz szpieg przyuważył takowego w woroniczańskim neoplanie nr 6720, obsługującym tego dnia linię 122. Autobus ten posiadał dziurkacz z przodu (w ostatniej fazie pozostawiano tylko ten jeden przy kierowcy, który to wówczas sprzedawał jeszcze bilety bez pasków magnetycznych). W dodatku miał bolce! Prawdopodobną przyczyną takiego stanu rzeczy było to, że w zeszłym roku neoplan ten miał pożar i potem przez kilka miesięcy przechodził rekonwalescencję na T-7 i tym samym „przetwał” okres demontażu dziurkaczy przednich.

● Z przyjemnością informujemy, że dzięki współpracy KMKM-u z ZTM-em, na oficjalnej stronie internetowej tej drugiej firmy pojawiła się podstrona o linii turystycznej T: <http://www.ztm.waw.pl/t.html>. Serdecznie zapraszamy do jej odwiedzenia.

▲ Ostatnimi czasy na liniach nocnych (dokładnie na 605) pojawiały się różne dziwne autobusy (znaczy się coś innego niż ikarus). I tak w nocy 19/20.07. na jednej z brygad tej linii zszalał chełmski odkurzacz nr 7906. Jednak to, co się stało dokładnie tydzień później, przeszło najśmielsze oczekiwania wszystkich miłośników. Nie dość, że T-10 Ostrobramska wystawiła automata (to już prawie święto!), to na dodatek jakiego – na 2/605 pojawił się MAN NG313 nr 3506 (ex-Inflant). Czyli trzy w jednym! Czytelnikom należą się jednak dwa słowa wyjaśnienia: owego MAN-a wykorzystano do przeprowadzenia badań i pomiarów wszystkich drgań oraz poziomu hałasu, na które narażony jest kierowca podczas swojej pracy. W tym celu w autobusie zainstalowano specjalną aparaturę pomiarową. Żeby było jeszcze śmieszniej, w nocy 27/28.07. na tej samej brygadzie co dzień wcześniej miał się pojawić Solaris U15. Jednak do tego nie doszło.

▲ W dniu 26.07. do ślubu w Kobylce został wynajęty MAN NG313 nr 3014 rodem z T-10 Ostrobramska.

▲ W dniu 22.07. po trasie linii 504 pomykał sobie mobilisowy Solaris U10 nr A-318 z kilkoma kierowcami

w środku. Na wyświetlaczu widniał napis »XXX Jazda Próbną«. Nietrudno się więc domyśleć, że było to poznawanie nowej trasy przez kierowców z Mobilisa, którzy to przejmują linię 504 od 01.08.

■ W 38. numerze „Przystanku” informowaliśmy o historii loga warszawskiego metra. Oczywiście, błędne logo znajdują się na wszystkich stacjach od A-1 do A-11 włącznie, o czym poinformowaliśmy w pierwotnej notatce w numerze 35. naszego pisma. Za małą nieścisłość jednak Czytelników przepraszamy.

■ W ramach akcji „Bank pomysłów”, „Gazety Wyborczej” czytelnicy zaproponowali, by nazwy stacji metra były widoczne na zewnątrz. Władze metra nie odrzucają projektu, zaznaczając, że na razie nie mają na to środków. Bardziej subtelne i jednolite wydawałoby się, by nazwy stacji umieszczono w kasetonach reklamowych – nie mogą wszak zbyt odstępować stylem od stosowanego systemu informacji wizualnej w Metrze Warszawskim. O wiele lepszym pomysłem wydaje się umieszczenie przy ruchomych schodach tabliczek: „Proszę stać po prawej stronie” (ma to ułatwić szybsze wyjście tym, którzy się akurat spieszą). Władze metra już zapowiedziały, że takowe tabliczki pojawią się na stacjach tuż po wakacjach.

■ W latach 2004–2006 na budowę I linii metra zostanie przeznaczonych z budżetu państwa 480 mln złotych. Finansami będzie dysponowało Ministerstwo Gospodarki, a nie, jak się obawiano, Ministerstwo Infrastruktury, które miało w planach przeznaczenie sporej części pieniędzy na kolej w Warszawie. Warto dodać, że duża część z tych środków będzie pochodzić z Unii Europejskiej. Komisja Europejska przyznała 179 mln euro (w tym 100 mln dla stolicy) na rozwój transportu w dwóch największych aglomeracjach polskich – warszawskiej i górnośląskiej (pisał o tym w numerze 28. „Przystanku”). Z kolei w tym roku z kontraktu wojewódzkiego na metro ma pochodzić 75 mln zł. Możliwe jest, że metro dostanie także kolejne 70 mln zł z nadwyżki wpłat ceł i podatków. Tak więc do 2007 roku mają powstać tunele i stacje aż do Młocin, połączenia stacji Centrum z Dworcem Śródmieście, stacji A-17 Dworzec Gdański z pobliską stacją PKP oraz szybki tramwaj z Bemowa do stacji A-23 Młociny.

■ W nocy 18/19.07. KMKM jeździł po mieście historycznym wagonem Lw-541. Cała sytuacja była spowodowana robieniem nocnych zdjęć do kalendarza, który w tym roku KMKM wspólnie z ZTM-em planuje wydać.

■ W dniu 26.07., z przyczyn niezależnych od obsługi wozu, doszło do awarii zabytkowego wagonu K-403, obsługującego brygadę M1 linii T. Właściwie to niewiele by zabrakło, żeby doszło, ponieważ przez nie do końca szacelny dach wprost na niedokreślony także do końca nastawnik lała się deszczowa woda. W związku z ryzykiem porażenia prądem motorowego, zdecydowano się nie realizować ostatniego kółka w tym dniu i zjechać do zajezdni w celu usunięcia usterek. Następnego dnia w trasę ruszył już wóz N₁-607.

■ Dnia 24.07. Tramwaje Warszawskie ogłosiły wyniki postępowania na wykonanie projektów czasowych zmian w organizacji ruchu prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego. Cena najtańszej oferty wyniosła (z VAT) 255 590,00 zł. Podpisano umowę z firmą Krzysztof Kubalski Usługi Projektowe Łagoda Projekt z Warszawy.

■ Dnia 19.07. do ślubu został wynajęty zabytkowy wagon tramwajowy N₁-607.

■ W Warszawie co rusz odkrywane są nowe pozostałości po tramwajach. Jednak to, co wyszło na światło dzienne ostatnio, to prawdziwa gratka dla łowców warszawskich tramwajowych relikwów. Niski poziom wody w Wiśle przyczynił się do... odkrycia kolejnych starych – i to w dodatku szeroki! – torów. Zresztą nie

tylko samych torów, ponieważ wraz z nimi woda osłoniła kawałki żelaznych konstrukcji oraz kamiennych 60-letnich bloków, na których kiedyś znajdowały się herby i płaskorzeźby guberni Królestwa Polskiego. Mianowicie pod Mostem Poniatowskiego (na plaży po stronie praskiej) leży sobie przęsło „starego” Poniatowszcza – mostu wysadzonego przez Niemców w powietrze w czasie II wojny światowej (dokładnie 13 września 1944 r.). Nie wiadomo dlaczego akurat tego jednego przęsła nie uprzętnięto podczas porządkowania terenu w 1946 r. Co najważniejsze, do dziś istnieje na nim w płycie około 25-metrowej długości odcinek toru 1525 mm wraz z mocowaniami. Dalsze około 10 metrów zostało albo wyciągnięte tuż po wojnie albo „sprywatyzowane” na złom w latach późniejszych (w końcu to już nie pierwszy raz Wisła tak nisko opada). Na dawnych podbudowach jezdnii zachowała się także smolowana dębowa kostka, z której ta nawierzchnia była wykonana. Serdecznie zapraszamy wszystkich pasjonatów historii Warszawy do odwiedzenia tego nieco odludnego miejsca (przez pewien czas na pewno pozostałości te wraz z resztkami przęsła będzie można jeszcze podziwiać). Przy okazji informujemy, że sekcja archeo KMKM-u będzie dalej prowadziła stosowne badania, o czym na pewno poinformujemy w następnych numerach naszego pisma.

WKD W numerze 38. „Przystanku” zapraszaliśmy do zwiedzenia Izby Tradycji WKD/EKD. Oto krótka relacja z wypadu. Spotkanie uczestników odbyło się o godzinie 17 dnia 11.07. na stacji WKD Warszawa Śródmieście. Po zakupieniu biletów na III strefę grupa około 40 osób udała się do Grodziska, gdzie małe muzeum mieści się zaraz przy końcowej stacji kolejki. Tam oczekiwali już na nas pracownicy, którzy oprowadzili wszystkich po wszystkich pomieszczeniach, dokładnie opisując znajdujące się w nich eksponaty, modele i zdjęcia. Później zaproszono nas na przejażdżkę (niestety, tylko po terenie lokomotywni) zabytkowym wagonem EN80-16, który w pewnym momencie zdefektował. Jednak po chwili ponownie wszystko działało jak należy i wagonik w tę i z powrotem przewoził chętnych. Na koniec wjechaliśmy też do nowej hali wagonowni, gdzie można było obejrzeć go od spodu. Zwiędzić można też było zresztą całą lokomotywnię – w hali napraw stał EN94-40, przechodzący właśnie rewizję i mały remoncik. Zlustrować można także było starą halę z 1927 r., w której kilka lat temu zawałił się dach... Na placu postojowym stało też kilkanaście kolejnych jednostek EN94, ex-PKP-owski plug zrobiony na bazie lokomotywy oraz kilka innych pojazdów technicznych. Ogólnie wycieczka była bardzo udana.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
7851	podkład pod reklamę	MacCoffe	-
7871	barwy zakł.	MacCoffe	-
7873	barwy zakł.	MacCoffe	-
7962	barwy zakł.	MacCoffe	-
tramwaje			
1025+1013	Visa	barwy zakł.	-
1033+1034	Visa	barwy zakł.	-
1108+1109	Visa	barwy zakł.	-
1130+1131	Opryszczka – infolinia	barwy zakł.	-
1152+1153	Olympus	barwy zakł.	-

1174+1175	Mieszkania przy Wyścigach	barwy zakł.	-
1182+1183	Ehinacea Ratiopharm	barwy zakł.	-
1238+1237	Opryszczka – infolinia	barwy zakł.	-
1254+1253	English For You	Businessman Magazine	-
1258+1257	Visa	barwy zakł.	-
1280+1279	Totalizator Sportowy	barwy zakł.	-
1294+1293	Visa	barwy zakł.	-
1356+1355	Visa	barwy zakł.	-
1366+1365	Visa	barwy zakł.	-
1400+1399	Visa	barwy zakł.	-
1454+1453	Visa	barwy zakł.	-
1470+1469	Opryszczka – infolinia	barwy zakł.	-

Grzegorz Bąk, Kamil Brach, Oskar Burda, Robert Człapiński, Grzegorz W. Fedoryński, Tomasz Igielski, Piotr Ingling, Tomasz Kaczmarek, Łukasz Kalbarczyk, Michał Kiembrowski, Krzysztof Lipnik, Paweł Malarz, Mariusz Mazek, mkm101, Krzysztof Olszak, Mariusz Przybylski, Robert Sokółowski, Witold Urbanowicz, Maciej Wojciechowski, Paweł Zadrożny, ztm.news

Wodzisław Śląski

Linie

A Od 16 do 31.07. podczas remontu mostu zamknięty jest odcinek ul. Chrobrego od skrzyżowania z ul. Radlińską do skrzyżowania z ul. Popiela. W związku z powyższym autobus linii **205** kursuje od przystanku Wodzisław Radlińska do przystanku Główny Skrzyżowanie Chrobrego ulicami Kominka i Rymera. Z obsługi wyłączone zostały przystanki Radlin Sklep, Radlin Chrobrego, Radlin II Szkoła, Radlin Granica i Główny Skrzyżowanie Chrobrego.

Wojciech T. Mężyk

Wrocław

Tabor

T W artykule zamieszczonym w poprzednim numerze „Przystanku” złożyli chochlik zmienić przynależność jednego ze składów – skład 2486+2488 należy oczywiście do zajezdni 1 Gaj. Gwoli uzupełnienia dodamy też, że jedno z wahadeł wystawiła także zajezdnia 4 Borek – skład 2324+2329 obsługuje pierwszą brygadę linii **34w**.

Linie

T Wbrew wcześniejszym sugestiom, linia **70** po otwarciu ul. Osobowickiej dla tramwajów nie zaczęła jeździć na pętlę przy ul. Zawalnej, tylko w dalszym ciągu nawraca w zajezdni 2 przy ul. Słowiańskiej. Mimo to wszystkie rozkłady jazdy twierdzą odwrotnie...

T Do ciekawostek obecnego rozkładu jazdy należy zaliczyć obsługę jednego kursu nocnej linii **34** składem 2x105Na.

Magazyn 995

24.07. Doszło do dość poważnego zderzenia tramwaju z autobusem. Wagon 102Na-2008 (linii **20**) miał bliskie spotkanie z bokiem Volvo 7000A 8097 jadącego na linii **142**. Całe zdarzenie miało miejsce na skrzyżowaniu Robotniczej i Śrubowej, a w jego efekcie tramwaj odniósł niewielkie obrażenia (zbita szyba, wgniecenia blachy); autobus ma poważnie uszkodzony bok, a pięciu pasażerów zostało rannych.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
2077	Halset	barwy zakł.	-
2270+2271	AscoRutiCal	barwy zakł.	-
2488+2489	Reklama w MPK	barwy zakł.	chwłowo rozpięty

Paweł Więcek

Zgorzelec/Görlitz

Rozmaitości

■ Na terenie Zgorzelca i Görlitz od wielu lat funkcjonuje wspólna komunikacja miejska. Tworzy ją m.in. transgraniczna linia **P** relacji Zgorzelec Real – Görlitz Postplatz. Od samego początku obsługiwana była przez 2 przewoźników: PKS Zgorzelec i VGG Görlitz 2 brygadami. Jednak jakiś czas temu z trasy zniknęły autobusy VGG Görlitz. Śledztwo przeprowadzone przez naszego współpracownika wykazało, że Urząd Skarbowy stwierdził, iż niemiecki przewoźnik dorabia się na terenie RP i nie odprowadza z tego tytułu żadnych podatków. Tak więc VGG musiał ustąpić i zaprzestać obsługi linii. Co ciekawe, wedle posiadanych przez nas informacji, PKS Zgorzelec nie odprowadza w Niemczech żadnych podatków! W przyszłości planowane jest odbudowanie linii tramwajowej łączącej, podobnie jak przed wojną, Zgorzelec i Görlitz. Czy po wybudowaniu torów i infrastruktury okaże się, że Niemcy chcą się dorabiać i pieniądze pójść w błoto? Czy i tym razem nasz wspaniały fiskus postawi na swoim? A mówi się, że to w UE panuje wielka biurokracja. Jak widać nie...

btw

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 WSPÓLPRACOWNICY:

Piotr Buczkowski, Robert Człapiński, Marcin Czech,

Krzysztof Dostatni, Grzegorz Fedoryński, Wojciech Ga-

sior, 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, Magdale-

na Murawska, Michał Musiał, Grzegorz Narkiewicz, Łu-

kasz Nowicki, Paweł Paruch, Marcin Pejski, Marcin Po-

łom, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Andrzej Soczówka,

Sebastian Staschok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski,

Rafał Tamawski, Valeri Tikhonov, Piotr Tomasiak,

Krzysztof Utracki, Paweł Więcek, Michał Wolański, Ma-

ciej Zyśko

KOREKTA STYLISTYCZNA: Ziemowit Cabanek

EDYCJA STRON WWW: Piotr Buczkowski

SKŁAD: Adam Konieczka

DRUK: Studio-Sterpel, 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.