

# PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik  
miłośników komunikacji

nr 16 (41)  
12 sierpnia 2003 r.

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

ISSN 1730-6388

Bydgoszcz

## Jeszcze o „Brdzie”

Dziękujemy kol. Dariuszowi Walczakowi za wnikliwą analizę artykułu pt. „50 lat linii tramwajowej «Brd»”. Chcielibyśmy jednak zwrócić uwagę, iż autorom wspomnianego artykułu nie można de facto zarzucić żadnego ewidentnego błędu przy omawianiu dostaw taboru dla Bydgoszczy. Wątek sprowadzenia wagonów nad Brdę kończą oni bowiem wyraźnie na roku 1953, w którym to sprowadzono dokładnie 13 lilipopów, co zresztą list kol. Dariusza tylko potwierdza. List zawierał jednak wiele ciekawych i naszym zdaniem istotnych faktów, w związku z czym zdecydowaliśmy się opublikować go w całości.

Redakcja

Częstochowa

## Częstochowska polemika

Niestety, nie mogę zgodzić się z opiniami mojego kolegi Konrada Pruciaka co do obsługi linii komunikacji miejskiej w Częstochowie przez przewoźników innych niż MPK. Pomijam już fakt, że w opisanej sytuacji „z życia” linii 203 nie jestem w stanie doszukać się możliwości sprawniejszego działania ze strony MPK (gdyby spółka ta w dalszym ciągu obsługiwała linię), zgodnie z MPK-owskimi procedurami. Jedynie wóz rezerwowany byłby dostępny na pętli Focha od razu (o ile właśnie nie znajdowałby się „w trasie”), podczas gdy Biesy muszą przystać rezerwę z zajezdni przy ulicy Bór, oddalonej o... 5 minut jazdy. Mój kolega zaprezentował myślenie typowe dla mieszkańców naszego miasta, którzy nigdy nie spotkali się z nowoczesnie zorganizowaną komunikacją miejską, z działającym zarządem i wielością przewoźników.

Biesy kojarzą się bowiem statystycznemu częstochowianinowi z przestarzałym taborem, choć w momencie wejścia tej firmy na rynek pasażerowie byli zachwyceni sprowadzeniem autobusów wiodących marek (mercedesów i MAN-ów), o których w Częstochowie można było jedynie marzyć. Biesy od początku słynęły z profesjonalnego podejścia do konserwacji taboru – podwojona (w stosunku do rozkładu jazdy) ilość autobusów oraz łączność radiowa z zajezdnią minimalizowały ilość niewykonanych kursów na liniach 152 i 162. Przypomina mi się w tym miejscu artykuł w lokalnej prasie z 1994 roku, w którym firma ta była stawiana za wzór wła-

śnie pod tym względem. Pisano m.in., że z usług zadowolona jest i gmina i pasażerowie, a sława Biesów dotarła aż do Gdyni. Rzekomo tamtejszy Urząd Miasta (wówczas pełniący rolę obecnego ZKM) zwracał się do Biesów z propozycją obsługi gdyńskich linii miejskich (tytuł artykułu brzmiał „Czy «Biesy» pojedą nad morze?”). Umowy na obsługę gminy Blachownia jednak nie przedłużono z innych przyczyn. Zadecydował brak wspólnego biletu miesięcznego z liniami MPK.

Sedno sprawy tkwi jednak gdzie indziej. Nikt bowiem nie twierdzi, że przy ewentualnym wygraniu przetargu Biesy użyłyby do obsługi linii miejskich taboru obecnie posiadanego. O tym zadecydowałby przecież ogłaszający przetarg zarząd. Gdy zarząd taki w Częstochowie powstawał, mówiło się, że będzie musiał podjąć decyzję pomiędzy wyborem przewoźnika taniego (np. z przestarzałym taborem) a nowoczesnego (niezorientowanym polecam przyjrzeć się taborowi przewoźników warszawskich – Connexu, Mobilisu i ITS-u oraz gdyńskich – PPKS-u Wejherowo). Co ciekawe, wspomniane przez kolegę Konrada autobusy Biesów nr 01 i 07 to przegubowe MAN-y drugiej generacji – tej samej notabene, co witane przed trzema laty z wielką pompą „nowoczesne” niskopodłogowce MPK. Przed wspomnianym 19 marca, gdy linie hipermarketowe obsługiwało MPK, o tak nowoczesnym taborze można było jedynie pomarzyć. Do obsługi linii 3 Tesco kierowano ostatnie pozostałe w eksploatacji Ikarusy 280.02 z 1982 roku. Linię tę MPK upodobało sobie jako „wykańczalnię” taboru. Na linię 204 (na której MPK używało Jelcza M11 z 1987 roku) Biesy skierowały natomiast neoplana N4014NF. Komentarz jest chyba zbyteczny. Ponadto zwycięstwo firmy Biesy w ewentualnym przetargu nie było wcale przesądzone – równie dobrze mógł zwyciężyć np. częstochowski PKS, który dość gruntownie odnowił w ostatnich latach swój tabor. Zajezdnia PKS-u, podobnie zresztą jak Biesów, mieści się bliżej śródmieścia aniżeli zajezdnia MPK, o czym warto pamiętać przy dywagacjach dotyczących kierowania na trasę rezerwy. Zresztą doświadczenia innych miast posiadających już zarządy i kilku różnych przewoźników niezbitnie dowodzą, że współpraca z małymi przewoźnikami (zwany dawniej „ajentami”) w kwestii wysyłania rezerw i autobusów zastępczych (np. w razie awarii tramwajowych) często układa się znacznie lepiej, niż ze spadkobiercami dawnych przedsiębiorstw komunalnych.

Batalia o urynkowanie miejskich przewozów w Częstochowie (przegrana, niestety, wraz z likwidacją Miejskiego Zarządu Dróg i Transportu) toczyła

się przecież wokół zupełnie innej sprawy. Nie chodziło tu o to, jakim taborem linie zostaną obsłużone i jakie możliwości uruchamiania autobusów rezerwowych ma przewoźnik. Istotne było wprowadzenie konkurencji i – co za tym idzie – likwidacja praktyk monopolistycznych obecnego MPK. Odejście od takiego modelu komunikacji przedłużyło czas, w którym spółka – jedyny pan i władca rynku – traktuje pasażera jako zło konieczne, przepuszcza przez połówkę drzwi, a na ewentualne zażalenia udziela nieeleganckich odpowiedzi.

Rafał Lamch

GOP

## Paradoksy górnośląskiej komunikacji – odc. 4

Korzystając z sezonu ogórkowego zamierzam podzielić się z Czytelnikami w kolejnym odcinku cyklu „Paradoksy...” kilkoma spostrzeżeniami z mojego regionu, zasługującymi na określenie ich mianem paradoksów. Tym razem zamierzam przyjrzeć się przygotowanej dla pasażerów informacji przystankowej. Okazuje się, że jedną z ciekawszych rozrywek dla znających rozkłady jazdy może być... znajdowanie błędów w tychże rozkładach umieszczonych na przystankach. I nie jest to bynajmniej szukanie igły w stogu siana, albowiem tak można by określić co najwyżej znajdowanie rozkładu jazdy nie posiadającego błędów. Kilkakrotnie udało mi się takowe spotkać i nie ukrywam, że byłem pod wrażeniem.

Tegorocznym hitem ma szansę zostać przystanek autobusowy Michałkowice Kościół (stanowisko w kierunku Bytkowa) w Siemianowicach Śląskich. Po dokonaniu analizy okazało się, że statystycznie na 1 linię znajdującą się na rozkładzie przypada 1,5 błędu; ponadto 2 błędy dotyczyły wyłącznie legendy. Aby nie być gołosłownym, tamtejsze rozkłady jazdy autobusów zasługują na szczególną uwagę:

- linia 119 – umieszczona została na rozkładzie dwa razy (a powinna być tylko raz), ponadto (zgodnie z tym, co zostało napisane) za każdym razem jedzie do innej pętli (oczywiście, tylko w jednym przypadku do właściwej). Linia ta słynna jest z tego, że w ciągu dnia wykonuje tylko jedną parę kursów, tymczasem na rozkładzie są dwa kursy, a jeden obsługuje przystanki, które ze względów technicznych da się obsłużyć wyłącznie jadąc... w przeciwnym kierunku;
- linie 30 i 110 – w rozkładzie jazdy nie oznaczono kursów nie wykonywanych w wakacje oraz

kursów skróconych do Katowic Dworca PKP; ponadto linia 110 ma błędnie wpisany przystanek końcowy („Giszowiec Kopalnia Staszic” zamiast „Osiedle Paderewskiego Geant”);

- linia 98 – na rozkładzie są umieszczone kursy skrócone do „Michałkowice Fabud”, które w rzeczywistości są realizowane z innego stanowiska;
- linie 663 i 664 – w spisie brakuje niektórych, losowo wybranych przystanków, ponadto linia 664 ma umieszczony przystanek, którego nie obsługuje („Chorzów Fabryka Wag”).

W tym miejscu należy się kilka słów wyjaśnienia. Rozkłady jazdy na przystankach nie są efektem gotowego wydruku z jakiegokolwiek programu komputerowego, ale tworzone są ręcznie przez podwykonawcę korzystającego z edytorów tekstu i grafiki, który na podstawie otrzymanego od KZK GOP rozkładu jazdy samodzielnie przygotowuje treść tabliczki przystankowej. Oczywiście, nie znaczy to, że rozkład jazdy, który otrzymuje podwykonawca jest bezbłędny (w takim rozkładzie mogą znajdować się poprzednie, nieaktualne już nazwy przystanków, czy też mogą być nieuwzględnione niektóre przystanki dodane bez zmiany rozkładu jazdy). Faktem jest, że autor, chcąc sporządzić poprawną tabliczkę, po przejściu otrzymanego rozkładu powinien „wychwyć” tego typu detale i przygotować dla pasażera już poprawną informację. Różnego rodzaju błędy popełnione przy przepisywaniu to osobna historia... W ten sposób otrzymujemy produkt finalny, który często daleki jest od ideału.

Przeglądając się rozkładowi umieszczonemu na przystanku należy mieć świadomość, że spis przystanków może, ale nie musi, zawierać wszystkich przystanków na trasie danej linii. Nie ma tutaj żadnych reguł ani wytycznych – jest pełna dowolność w tym temacie. Ilość pomijanych przystanków najczęściej ma związek z długością trasy – przy długich trasach wszystkie przystanki nie mieszczą się w spisie. W związku z tym metodą losową część przystanków jest pomijana. Dlatego jeśli dwie linie jadą tą samą trasą, to mogą mieć wymienione w spisie zupełnie inne, niepokrywające się przystanki. Dotyczy to również linii przyspieszonych. Jeśli przystanek nie jest wymieniony w spisie, to może znaczyć, że nie jest obsługiwany przez tę linię, ale niekoniecznie.

Przysłowie mówi, że najciemniej jest pod latarnią... I rzeczywiście. Wystarczy bowiem przyjrzeć się dokładniej będącemu użytkówką miasta, znajdującemu się w samym centrum, przystankowi Sosnowiec Dworzec PKP. Przez jakiś czas praktykowane było, iż w ramach integracji traktacji tramwajowej i autobusowej na stanowiskach dla autobusów pojawiała się informacja o odjeżdżających z tego przystanku tramwajach i odwrotnie. Takim też wzorcowym przystankiem stał się Sosnowiec Dworzec PKP. Okazuje się jednak, że i to zadanie przeszło możliwości wykonawcze KZK GOP, gdyż w krótkim czasie w tradycyjny sposób Związek wycofał się z tego pomysłu tylnymi drzwiami, czyli po prostu na przystankach autobusowych przestał wprowadzać zmiany w rozkładach jazdy tramwajów i odwrotnie. W ten oto sposób na wspomnianym powyżej przystanku rok po dokonaniu zmian nadal mogliśmy podziwiać rozkład linii tramwajowej 21 kursującej co 16 minut, czy też pierwotną wersję rozkładu jazdy nieistniejącej już linii tramwajowej 35. Problem jakości informacji na przystanku Sosnowiec Dworzec PKP został poruszony przeze mnie w lokalnej prasie. Ustosunkowując się do sy-

tuacji Marek Klimek, główny specjalista ds. informacji i promocji KZK GOP, wyjaśnił czytelnikom, iż „szczegółowe informacje o kursach komunikacji publicznej można znaleźć w internecie, ale jeszcze raz podkreśla, iż ważniejsze jest to, co można wyczytać na przystankach” („Trybuna Śląska”, 12 czerwca 2003 r.). Rzeczywiście, udało mi się wybrnąć dyplomatycznie z kłopotliwej sytuacji. Szkoda tylko, że przy okazji „pograżył” instytucję, w której jest zatrudniony. Albowiem z powyższej wypowiedzi wyraźnie wynika, że rozkłady te nie są identyczne, chociaż teoretycznie powinny być.

Jedną z przydatnych pasażerowi informacji, jaką można znaleźć na niektórych przystankach, jest wycinek schematu sieci linii autobusowych i tramwajowych dla najbliższej okolicy. Idea jak najbardziej szczytna, gdyby nie to, że w większości przypadków mapki trafiają na przystanki w momencie, gdy nie nadają się już do celów promocyjnych ze względu na zbyt duży stopień dezaktualizacji. Patrząc pod kątem ostatnich ograniczeń i obszarów, które przestały być obsługiwane przez komunikację miejską organizowaną przez KZK GOP, rodzi się pytanie: jak długo jeszcze będzie można oglądać na schematach sieci trasy zlikwidowanych i zawieszonych linii autobusowych oraz tramwajowych? Inna rzecz, że ostatnie wydanie tego schematu jest świetnym materiałem dydaktycznym dla studentów – zawiera bowiem praktycznie wszystkie możliwe błędy dotyczące formy oraz treści.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pasażerów, na przystankach umieszczana jest informacja o cenach biletów dwukrotnego kasowania obowiązujących na liniach KZK GOP. Udało mi się (albo moim znajomym) kilkakrotnie spotkać przystanki, na których, zamiast aktualnej, umieszczona była informacja o cenach obowiązujących jedną lub więcej podwyżek wstecz. Wynika to z faktu, iż często takowej zmiany informacji dokonuje się wraz z dokonaniem zmian w rozkładzie jazdy jakiejś linii przejeżdżającej przez dany przystanek. Tak więc jeśli rozkłady wszystkich linii przejeżdżających przez jakiś przystanek nie ulegały zmianie przez dłuższy okres czasu, istnieje całkiem realne prawdopodobieństwo, że...

Niekiedy zdarza się, że rozkładu jazdy po prostu nie ma. Znaczy to, że albo został zdewastowany, albo (jeśli problem dotyczy większej liczby przystanków w okolicy) szykują się jakieś zmiany w rozkładach jazdy. A jeśli rozkład jest, to i tak należy podchodzić do niego z odpowiednią rezerwą, zgodnie z panującą tutaj zasadą, że „skoro nie może być lepiej, to niech chociaż będzie inaczej”.

**Andrzej Soczówka**

**Warszawa**

## Riposta

W numerze 15. (40.) „Przystanku” opublikowaliśmy sprostowanie do notatki zamieszczonej w numerze 9. (34.) naszej gazety odnośnie techniki prowadzenia przegubowego wagonu 102Na-42 w Dniu Ziemi. Niestety, nie możemy się zgodzić z kilkoma zarzutami postawionymi w nim przez kol. Rafała Undrę. Po pierwsze, autor spornej notatki był na miejscu zdarzenia i widział wydarzenia, które w dniu 27.04. miały miejsce. Tak więc trudno jest mu zarzucać niedoinformowanie. Nie może być również mowy o „braku wiedzy technicznej u jej autora”, gdyż owy człowiek przez kilka lat wykładał przed-

mioty techniczne na jednym z wydziałów Politechniki Warszawskiej. Po drugie, faktycznie nieściśle napisaliśmy, że spaliła się podstawka przekaźnika R15, za co najmocniej zainteresowanych przepraszamy. Istotnie, chodziło o przekaźnik PSR-12. Po trzecie wreszcie, nic nam nie wiadomo na temat niechęci autora do członków SSKS. Redagując „Przystanek” staramy się przedstawiać fakty jak najbardziej obiektywnie, toteż osobiste relacje między poszczególnymi osobami i organizacjami nie są przedmiotem naszych zainteresowań i nie mają prawa wpływać na treść publikowanych informacji. Po czwarte, wedle posiadanych przez nas informacji, technika jazdy kol. Undry nie była idealna i jeśli nawet rzeczywiście nie miała wpływu na powstałe zwarcie, to i tak pozostawiała wiele do życzenia. Co prawda, w trakcie awarii na pokładzie tramwaju nie było choćby poznańskich motorniczek jeżdżących liniowo wagonami generacji 102N, to takowi znajdowali się w trakcie inauguracji poznańskiego przegubowca w stolicy, kiedy także prowadził go kol. Undra. Orzekli oni wówczas, że tramwaj był prowadzony w sposób co najmniej zadowalający (na tę ocenę miał wpływ niewielki staż motorniczego na wagonach tego typu). Największe zastrzeżenia wzbudzał sposób operowania nastawnikiem właśnie podczas hamowania. Aby sprawiedliwości stało się zadość, należy podkreślić, że linia organizowana przez SSKS miała dość znacznie skrócony czas przejazdu (ponad 5 minut mniej niż „zwykle” liniowe tramwaje na odcinku od Potockiej do Rakowieckiej) i motorowy – co zresztą słuszne – próbował trzymać się rozkładu, a było to wręcz niewykonalne, tym bardziej, że stan techniczny stodwójki nie jest idealny. Mimo wielokrotnych jazd wagonu nr 42 po mieście, dwukrotnie zjechał on do zajezdni uszkodzony. Za każdym razem prowadził go właśnie kol. Undra. Naszą tezę z 9. (34.) numeru „Przystanku” zdaje się również potwierdzać fakt, że kierownictwo zakładu R-3 Mokotów wydało kol. Undrze czasowy zakaz prowadzenia wagonów zabytkowych, w tym przegubowca o numerze 42.

**Redakcja**

**Wrocław**

## Reforma komunikacji nocnej we Wrocławiu

Zgodnie z zapowiedziami, nadciąga czas odkładanej od siedmiu lat reformy komunikacji nocnej. Przypomnijmy, że polegać ma ona na likwidacji obecnych dziesięciu nocnych linii tramwajowych i 11 autobusowych oraz zastąpieniu ich nową siecią autobusów nocnych.

Powody operacji są znane – ZDiK chce zmniejszyć koszty komunikacji nocnej przez uruchamianie mniejszej liczby wozokilometrów (wprawdzie droższą trakcją, ale koszt i tak będzie niższy) i móc prowadzić prace konserwacyjne bez konieczności wprowadzania objazdów. MPK w likwidacji nocnych tramwajów szuka doraźnego lekarstwa na dokuczliwe braki taboru tramwajowego. Przy okazji część pasażerów dostanie lepsze połączenia dzięki kilku wydłużeniom tras. Reszta pasażerów przekonywana jest do reformy rzekomym wyciszeniem komunikacji (choć wiadomo, że rozklekotane M11 jest głośniejsze od tramwaju ze statyczną przetwornicą), niemiły zaś dla nich fakt zmniejszenia pojemności taboru pomija się milczeniem.

Jak już pisaliśmy w notatkach, zreformowana

komunikacja nocna rusza od 1 września tego roku według zupełnie nowego układu tras. Nowych linii będzie 13 i pojadą one następującymi trasami:

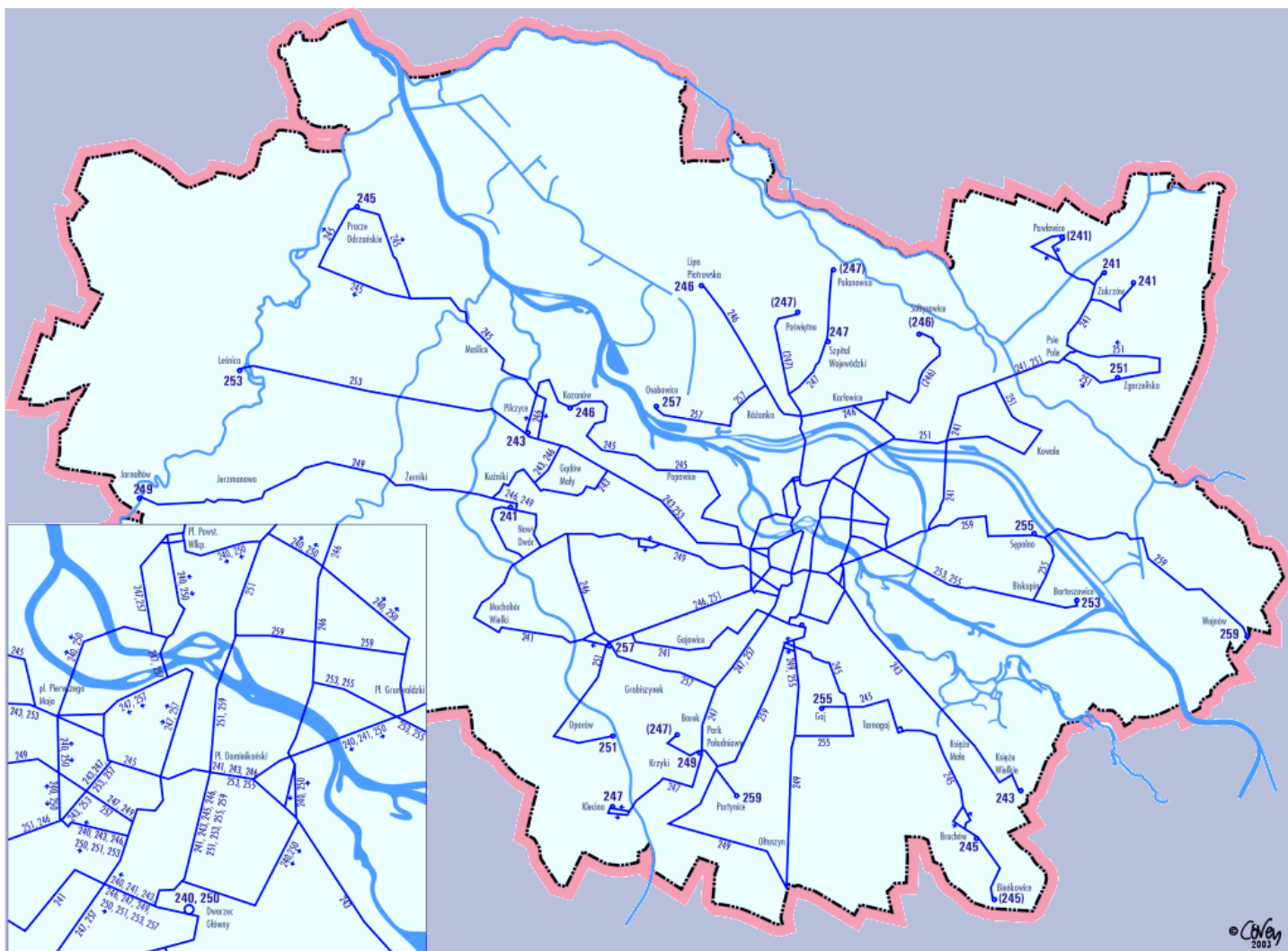
**240** (linia okólna): Sucha – Joannitów (nawrót na Dworcu PKS) – Sucha – Swobodna – Powstańców Śląskich – Świdnicka – Kościuszki – pl. Legionów – Piłsudskiego – Podwale – pl. Pierwszego Maja – Podwale – Mostowa – Jagielly – Dmowskiego – Dubois – Drobnera – Łokietka – Chrobrego – pl. Powstańców Wielkopolskich – Trzebnicka – św. Wincentego – Słowiańska – Jedności Narodowej – Nowowiejska – Piastow-

Balonowa – Horbaczewskiego – Orlińskiego – Na Ostatnim Groszu – Legnicka – pl. Pierwszego Maja – Ruska (powrót: św. Mikołaja) – Kazimierza Wielkiego – Krupnicza – Sądowa – pl. Legionów – Kościuszki – Świdnicka – Powstańców Śląskich – Sucha – Joannitów (nawrót na Dworcu PKS) – Sucha – Borowska – Peronowa – Kołłątaja – Skargi – Oławska – Traugutta – pl. Wróblewskiego – Traugutta – Krakowska – Opolska – Tyńska – Księża Wielkie;

**245:** Pracze Odrzańskie – Brodzka (powrót: Główna – Stabłowicka) – Maścicka – Pilczycka – Gwarec-

rowska – Sucha – Joannitów (nawrót na Dworcu PKS) – Sucha – Swobodna – Powstańców Śląskich – Świdnicka – Kościuszki – pl. Legionów – Grabiszyńska – Klecińska – Strzegomska – Gubińska – Chociebuska – Rogowska – Nowy Dwór – Żernicka – Kołobrzaska – Koszalińska – Bystrzycka – Bajana – Lotnicza – Gómicza (powrót: Hutnicza) – Gwarecka – Dokerska – Kozanów;

**247:** Polanowice – Kamińskiego (Szpital Wojewódzki) – Kamińskiego (część kursów: Poświętne – Poświętka – Żmigrodzka – ...) – Żmigrodzka – Trzebnicka – pl. Powstańców Wielkopolskich –



Schemat tras komunikacji nocnej po reformie. Rys. Paweł Więcek

ska – pl. Grunwaldzki – pl. Społeczny – Kujawska – pl. Wróblewskiego – Pułaskiego – Małachowskiego – Piłsudskiego – Peronowa – Borowska – Sucha;

**241:** Nowy Zakrzów – Irukca – Bora-Komorowskiego – Okulickiego – Stary Zakrzów (nawrót) – Okulickiego (niektóre kursy do Pawłowic przez Przedwiośnie i Starodębowa) – Bora-Komorowskiego – Psie Pole – Krzywoustego – Bruecknera – Kochanowskiego – pl. Grunwaldzki – pl. Społeczny – Traugutta – Oławska – Skargi – Kołłątaja – Peronowa – Borowska – SUCHA – Joannitów (nawrót na Dworcu PKS) – Sucha – Swobodna – Zielińskiego – Szcześliwa – Gajowicka – Krucza – Inżynierska – aleja Pracy – Grabiszyńska – Krzemieniecka – Stanisławowska – Mińska – Strzegomska – Gubińska – Chociebuska – Rogowska – Nowy Dwór;

**243:** Pilczyce – Lotnicza – Bajana – Bystrzycka –

ka – Dokerska – Kozanowska – Pilczycka – Popowicka – Starogroblowa – Długa – Poznańska – Zachodnia – Rybacka – pl. Pierwszego Maja – Ruska (powrót: św. Mikołaja) – Kazimierza Wielkiego – Skargi – Kołłątaja – Peronowa – Borowska – Sucha – Joannitów – Dyrekcyjna – Studzienna (powrót: Borowska) – Gliniana – Hubska – Bardzka – Armii Krajowej – Trznogajska – Gazowa – Mościckiego – Semaforowa (powrót: Birmańska) – Chińska – Brochów (część kursów do Bieńkowic);

**246:** Lipa Piotrowska – Obornicka – Broniewskiego – Kasprowicza – pl. Daniłowskiego – Berenta (niektóre kursy: Sołtysowice – Redycka – Sołtysowicka – Czajkowski – Przybyszewskiego – pl. Daniłowskiego – Kasprowicza – Boya-Żeleńskiego – ...) – Boya-Żeleńskiego – Kromera – Wyszyńskiego – pl. Społeczny – Traugutta – Oławska – Skargi – Kołłątaja – Peronowa – Bo-

pl. Staszica – Pomorska – Dubois – Drobnera – Most Uniwersytecki – Grodzka – Nowy Świat – Kazimierza Wielkiego – Krupnicza – Podwale – Ruska (powrót: Świdnicka – Bożego Ciała – Widok – Szewska – Grodzka – Most Uniwersytecki) – Świdnicka – Powstańców Śląskich – Swobodna – Sucha – Joannitów (nawrót na Dworcu PKS) – Sucha – Swobodna – Powstańców Śląskich – Karkonoska – Letnia – Krzycka – Kościelna – Wałbrzyska – Klecina (niektóre kursy: ... – Powstańców Śląskich – Krzycka – Sowa – Skarbowców – Krzyki);

**249:** Jarnołów – Jarnołowska – Jerzmanowska – Żernicka – Nowy Dwór – Rogowska – Strzegomska – Robotnicza – Fabryczna – Wagonowa – Robotnicza – pl. Orłąt Lwowskich – Podwale – Świdnicka – Powstańców Śląskich – Swobodna – Sucha – Joannitów – Dyrekcyjna – Studzienna – Gliniana (powrót: Borowska) – Borowska – Grot-

Roweckiego – Kurpiów – Strachowskiego – Zwy-  
cięska – Karkonoska – Wyciągowa – Waligór-  
skiego – Borek;

**250** (okólna): Sucha – Borowska – Peronowa – Pił-  
sudskiego – Małachowskiego – Pułaskiego – pl.  
Wróblewskiego – pl. Społeczny – pl. Grunwaldzki  
– Piastowska – Nowowiejska – Jedności Naro-  
dowej – Stowiańska – św. Wincentego – Trzeb-  
nicka – pl. Powstańców Wielkopolskich – Chro-  
brego – Łokietka – Drobnera – Dubois – Dmow-  
skiego – Jagiełły – Mostowa – Podwale – pl.  
Pierwszego Maja – Podwale – Piłsudskiego – pl.  
Legionów – Kościuszki – Świdnicka – Powstań-  
ców Śląskich – Swobodna – Sucha – Joannitów  
(nawrót na Dworcu PKS) – Sucha;

**251:** Nowe Zgorzelisko – Litewska – Żmudzka –  
Kielczowska (powrót: Gorlicka) – Psie Pole –  
Krzywoustego – Kowalska – Działdowska – Kwi-  
dzyńska – Toruńska – Kromera – Jedności Naro-  
dowej – Poniatowskiego – pl. Bema – Bema –  
św. Jadwigi – Piaskowa – św. Katarzyny – bł.  
Czesława – Skargi – Kołłątaja – Peronowa – Bo-  
rowska – Sucha – Joannitów (nawrót na Dworcu  
PKS) – Sucha – Swobodna – Powstańców Ślą-  
skich – Świdnicka – Kościuszki – pl. Legionów –  
Grabiszyńska – Solskiego – aleja Piastów – Opo-  
rów;

**253:** Leśnica – Średzka – Kosmonautów – Lotnicza  
– Legnicka – pl. Pierwszego Maja – Ruska (po-  
wrót: św. Mikołaja) – Kazimierza Wielkiego –  
Krupnicza – Sądowa – pl. Legionów – Kościuszki  
– Świdnicka – Powstańców Śląskich – Swobodna  
– Sucha – Joannitów (nawrót na Dworcu PKS) –  
Sucha – Borowska – Peronowa – Kołłątaja –  
Skargi – Oławska – Traugutta – pl. Społeczny –  
Wyszyńskiej – Szczytnicka – Skłodowskiej-  
Curie – Wróblewskiego – Olszewskiego – Barto-  
szowice;

**255:** Sępólno – Mickiewicza – Monte Cassino –  
Spółdzielcza – Olszewskiego – Wróblewskiego –  
Curie-Skłodowskiej – Szczytnicka – Wyszyńskie-  
go – pl. Społeczny – Traugutta – Oławska –  
Skargi – Kołłątaja – Peronowa – Borowska – Su-  
cha – Joannitów – Dyrekcyjna – Studzienna –  
Gliniana (powrót: Borowska) – Borowska – Świe-  
radowska – Bardzka – Armii Krajowej – Gaj;

**257:** Osobowice – Osobowicka – Łużycka – Bez-  
pieczna – Obornicka – Broniewskiego – Żmi-  
grodzka – Trzebnicka – pl. Powstańców Wielko-  
polskich – pl. Staszica – Pomorska – Dubois –  
Drobnera – Most Uniwersytecki – Grodzka – No-  
wy Świat – Kazimierza Wielkiego – Krupnicza –  
Podwale (powrót: Świdnicka – Bożego Ciała –  
Widok – Szewska – Grodzka – Most Uniwersy-  
tecki) – Świdnicka – Powstańców Śląskich –

Swobodna – Sucha – Joannitów (nawrót na  
Dworcu PKS) – Sucha – Swobodna – Powstań-  
ców Śląskich – Hallera – FAT;

**259:** Partynice – Wojszycka – Wyciągowa – Ślężna  
– Sieradzka – Borowska (powrót: Studzienna) –  
Dyrekcyjna – Joannitów – Sucha – Borowska –  
Peronowa – Kołłątaja – Skargi – bł. Czesława –  
św. Katarzyny – Piaskowa – św. Jadwigi – Bema  
– pl. Bema – Sienkiewicza – Piastowska – pl.  
Grunwaldzki – Różyckiego – Paderewskiego –  
Mickiewicza – Swojczycka – Strachocińska –  
Wojnow.

Jak widać, zbiorczy węzeł przesiadkowy został  
ulokowany (podobnie jak dla obecnych linii autobu-  
sowych) na Suchej, między Dworcem Głównym  
PKP a Dworcem Centralnym PKS.

Dla porównania dołączam (tylko w wersji inter-  
netowej „Przystanku”) schematy obecnego układu linii  
nocnych i układu, jaki był projektowany w 1996 roku  
(opisywałem go w numerze 11(36)).

Jak widać, w stosunku do obecnego układu w za-  
sadzie nikt nie traci połączeń (na odcinkach z któ-  
rych usunięto komunikację nie ma przystanków.  
Jedynymi wyjątkami są słabo zabudowany odcinek  
na południu Kowal i północy Swojczyc oraz większa  
część Kuźnik skrzywdzona przez niemożność prze-  
jechania zawalonym wiaduktem w ciągu Chociebu-  
skiej). Kto zaś zyskuje? Mieszkańcy osiedli położo-  
nych za pętlami tramwajowymi (Partynice, Klecina,  
Oporów, Poświętne, Bartoszowice, Księżę Wielkie),  
którzy dotychczas musieli podchodzić od pętli dy-  
stans nawet kilku przystanków. Zyskują też mies-  
kańcy kilku osiedli, o których nagle sobie przypo-  
mniano – Polanowic, Sołtysowic, Krzyków i połu-  
dniowej części Gaju. No i wreszcie nie zapomniano  
o pracownikach MPK, którzy dostają więcej kursów  
na Obornicką (zajezdnia autobusowa), drugą linię  
na Grabiszyńskiej (zajezdnia autobusowa) i całą li-  
nię, zamiast dwóch kursów, na Tyską (hotel pra-  
cowniczy).

W porównaniu ze starym projektem z 1996 roku,  
przetasowano nieco odcinki linii, głównie mając  
na celu maksymalnie wierne zastąpienie dotychcza-  
sowych linii tramwajowych. Dodano także 4 połówki  
linii: drugą linię na Biskupin (**255** z pętlą na Sępól-  
nie), trzecią linię na Gaju (**255** z pętlą na Armii Kra-  
jowej), trzecią linię na Różance (**257** z pętlą na  
Osobowicach) i drugą linię na Grabiszyńskiej (**246**)  
oraz kilka wydłużeń. Naprawiono także błąd polegają-  
cy na usunięciu linii z Sienkiewicza przez zmianę  
trasy linii prowadzącej na Wojnow. Kontrowersje  
budzi dobór numerów nowych linii. W założeniu  
twórców nowy zakres numerów ma zapobiegać my-  
leniu się linii z dotychczasowymi, numery zaś mają  
się kojarzyć (dość luźno z reguły) z liniami dzien-

nymi. Największe kontrowersje wywołuje oczywi-  
ście fantazyjne rozrzucone numerów pomijające  
większość liczb parzystych. Podobnie jak w starym  
projekcie, nowa numeracja zachowuje zasadę, że  
numery o tej samej najmniejszej cyfrze mają być w  
mniejszym lub większym stopniu ze sobą powiąza-  
ne.

Dla wygody Czytelników dołączam zestawienie  
pokazujące, które nowe linie zastępują stare:

nowa linia	stare linie
<b>240</b>	<b>40P</b>
<b>241</b>	<b>201, 210, 208</b> (częściowo)
<b>243</b>	<b>30, 235</b> (częściowo)
<b>245</b>	<b>205, 35</b> (częściowo), <b>207</b> (częściowo)
<b>246</b>	<b>206, 208, 34</b> (częściowo), <b>235</b> (czę- ściowo)
<b>247</b>	<b>31, 206</b> (częściowo)
<b>249</b>	<b>208</b> (częściowo), <b>202, 204</b>
<b>250</b>	<b>40L</b>
<b>251</b>	<b>34, 231, 209</b> (częściowo)
<b>253</b>	<b>33</b>
<b>255</b>	<b>35, 207</b> (częściowo)
<b>257</b>	<b>36, 206</b> (częściowo)
<b>259</b>	<b>32, 209</b>

stara linia	nowe linie
<b>30</b>	<b>243, 253</b>
<b>31</b>	<b>247</b>
<b>32</b>	<b>259</b>
<b>33</b>	<b>253</b>
<b>34</b>	<b>231, 246</b>
<b>35</b>	<b>245, 255</b>
<b>36</b>	<b>257</b>
<b>37</b>	<b>243, 247, 253</b>
<b>40L</b>	<b>250</b>
<b>40P</b>	<b>240</b>
<b>201</b>	<b>241</b>
<b>202</b>	<b>249</b>
<b>204</b>	<b>249</b>
<b>205</b>	<b>245</b>
<b>206</b>	<b>246, 247, 257</b>
<b>207</b>	<b>245, 255</b>
<b>208</b>	<b>241, 246, 249</b>
<b>209</b>	<b>241, 251, 259</b>
<b>210</b>	<b>241</b>
<b>231</b>	<b>241, 246, 251</b>
<b>235</b>	<b>243, 245, 246</b>

Premiera nowych nocek już za niecały miesiąc –  
wtedy przekonamy się, jakie otrzymają rozkłady i na  
ile reforma zda egzamin.

**Paweł Więcek**

# Z k r a j u z e ś w i a t a

## Bielsko-Biała

### Tabor

**A** Wraz z przejściem obsługi linii **AU** i **Tesco**, we  
flocie Sanbusa pojawiły dwa „nowe” autobusy – Au-  
tosan H9-21 nr rejestracyjny SB00519 pochodzący  
od prywatnego bielskiego przewoźnika (trzeba  
przynajmniej, że „klamkowy” autosan dziwnie wygląda  
na linii MZK i oznaczony MZK-owskimi tablicami)  
oraz 14-letni Jelcz L11.2 nr rejestracyjny KXL1506  
ex-PKM Czechowice-Dziedzice nr boczny 04 (auto-

bus w zupełnie niezmiennym stanie, także wyglą-  
da zaskakująco na linii MZK).

**A** W lipcu w MZK skasowano trzeciego w tym ro-  
ku miga. Tym razem padło, co jest dużym zasko-  
czeniem, na 699 – jednego z najnowszych Jelczy  
M11 w MZK. Z 48 migów dostarczonych do Bielska-  
Białej pozostała już tylko połowa (21 liniowych, 2  
techniczne i 1 szkoleniowy). Aktualnie MZK posiada  
136 autobusów (stan taki utrzymywał się od końca  
1999 roku do lipca 2002).

### Linie

**A** 01.07. wydłużona została trasa linii **3**. Autobusy  
zamiast skracać na pętlę w Komorowicach bezpo-  
średnio z ulicy Komorowickiej, jadą dalej ul. Komo-  
rowicka, następnie Daszyńskiego i wjeżdżają na  
pętlę z drugiej strony. W związku z wydłużeniem się  
czasu przejazdu częstotliwość została zmniejszona  
do 15 minut. Od 15.07. także co 15 minut, zamiast  
co 10, kursuje linia **28** (jedna z najważniejszych linii  
w mieście). Z 6 autobusów obsługujących linię zo-  
stało 5.

**A** W związku z odbywającymi się w dniach 04–

06.07. na wapienickim stadionie Mistrzostwami Polski w Lekkiej Atletyce MZK uruchomił dodatkową linię Dworzec ul. Warszawska – Wapienica Zapora. Trasa tej linii pokrywała się całkowicie z trasą linii 16.

**A** Od 04.07. Sanbus przejął od MZK obsługę kolejnej linii – tym razem Os. Langiewicza – Auchan (AU1), a tydzień później autobusy Sanbusa pojawiły się na linii Dworzec – Tesco. Tym samym Sanbus jest podwykonawcą wszystkich bezpłatnych linii MZK.

### Rozmaitości

**A** Kolejne trzy autobusy otrzymały nowe malowanie miejskie. W tym miesiącu wypadło na MAN-a NL222-079, wyremontowanego IK280.37-001 oraz IK280.26-714. Dość dziwnie pomalowano MAN-a – niebieski pas znajduje się jedynie z przodu i po bokach, natomiast tył jest cały zielony. Lepszym rozwiązaniem byłoby pomalowanie całego tyłu na niebiesko (jak w solarisach). Wyremontowany 001 otrzymał tradycyjne malowanie dla ikarusów po odbudowie – niebieski pas tylko na bokach autobusu, a przód i tył całe zielone. 714 otrzymał normalne malowanie z niebieskim pasem przebiegającym przez cały autobus. Tym samym już 19 ze 136 autobusów posiada nowe malowanie miejskie.

**A** Początkowo wyglądało na to, że jeden z kierowców próbował przewieźć, w celu zaoszczędzenia paliwa, swojego Opla Kadetta autobusem miejskim linii nr 13. Niestety, środkowe drzwi Ikarusa 415 i miejsce na dwa wózki dziecięce były zbyt ciasne i pojazd nie zmieścił się całkiem we wnętrzu 13-tki. Jak się jednak później okazało, przyczyna utraty przez autobus należący do MZK Bielsko-Biała, nr boczny 052, środkowych drzwi i uszkodzenie schodów znajdujących się przy nich, była bardziej prozaiczna. W jedną z czerwonych niedziel kierowca 13-tki podczas skrętu w lewo z ul. Warszawskiej nie zachował ostrożności i wymusił pierwszeństwo na pędzącym od strony Katowic opolu, który trafił idealnie w środkowe drzwi. Do kolizji być może by nie doszło, gdyby kierowca Kadeta nie opóźnił hamowania. Warto tu nadmienić, że prowadzący opola był właśnie zajęty... rozmową przez telefon. Ikarus 415-052 otrzymał drzwi ze skasowanego kilka miesięcy temu 072 i nawet dość szybko (zaledwie 3 tygodnie) prawie bez śladu kolizji powrócił do ruchu. Losy opola nie są znane.

**A** Niestety, mniej szczęścia miał, i prawdopodobnie dłużej postoi w oczekiwaniu na swoją naprawę, Ikarus 280 nr boczny 005, również należący do MZK Bielsko-Biała. W dniu 29.07. w godzinach rannych pojazd ten opuścił zajezdnię przy ul. Długiej i udał się na początkowy przystanek linii nr 20 na osiedlu Złote Łany. Pędząc z dość dużą prędkością ul. Partyzantów kierowca rozpoczął manewr zmiany pasa (z lewego na prawy) w celu skrętu w ul. Bora-Komorowskiego. Manewr ten dodatkowo był połączony z dość dynamicznym hamowaniem. Nagle, ku zdumieniu kierowcy, zupełnie spod kontroli wymknęła się naczepa, którą zarzuciło na prawo i następnie zaczęła mknąć w poprzek, najpierw po jezdni, a następnie po trawniku kończąc swój rajd kosząc przydrożną łąką. W autobusie, oprócz prawego boku naczepy, uszkodzeniu uległa kratownica nad tylnym mostem. Co ciekawe, ten sam autobus uległ 9 lat temu bardzo poważnemu wypadkowi i wtedy również uszkodzona została kratownica, tyle tylko, że w przedniej części autobusu.

### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>autobusy</b>			
714	BPBP	malowanie miejskie	-
001	Centrum Fiat	malowanie miejskie	-
029	Marbet	Marbet	nowa wersja
031	stare malowanie miejskie	Big Star	naklejana
032	Ekologus	PH Kard	-
037	C.H. Sarni Stok	Leader Price	-
063	BT Bielsko-Biała	BT Bielsko-Biała	nowa wersja
079	Idea	malowanie miejskie	-

### Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
<b>autobusy</b>			
001	280.37	07.2003	NC

Paweł Adamus, Zbigniew Ząbek – MIG  
(<http://miesiecznik.mig.w.interia.pl>)

## Caen

### Magazyn 995

**08.05.** Opuszczając linię B pod koniec służby kierowca niby-bimby zapomniał opuścić pantograf przechodząc na system drogowy. Wyjazd spod sieci z podniesionym pantografem skończył się połamaniem tego ostatniego oraz zerwaniem zawieszenia sieci. Jako że dowcip nie był dość efektywny, nie poinformowano centrali i następny pojazd połamał pantograf wjeżdżając pod rozciągniętą sieć. Cały następny dzień niby-bimby kursowały na północnej części linii B używając napędu dieslowskiego.

**01.06.** Gwałtowna burza nad miastem dwukrotnie trafiła w podstacje zasilające sieć linii niby-tramwajów. Naprawa trwała prawie trzy dni. Przez ten czas na północnych odcinkach linii A i B pojazdy poruszały się używając silnika diesla na przemian z trakcją elektryczną w zależności od odcinka (ze względu na małą pojemność zbiornika paliwa „wagon” mają ledwie około stukilometrową autonomię, co nie pozwala na całodzienną eksploatację).

**03.06.** Centrala NR zapomniała poinformować kierowców na linii niby-tramwajów o przejściu na jazdę awaryjną (system drogowy bez prowadzenia szyną centralną). O niczym nie wiedząc kierowca linii B udającej się na południe miasta minął zepsuty pojazd. Niestety, ten ostatni nie był dobrze zcentrowany na torowisku i oba „wagon” dość ostro się przytarły lewymi bokami na całej długości. Straty na szczęście są niewielkie (odrapana karoseria i zerwane boczne lampki). Obyło się bez rannych.

Tomasz Ałoszko

## Cieszyn

### Tabor

**A** Firma Polskie Autobusy z modelem Jelcz M1011 Salus wgrała przetarg na dostawę 10-metrowego, niskowejściowego autobusu klasy midi dla ZGK Cieszyn. Będzie to już piąty Jelcz Salus w cieszyńskim ZGK. Tym samym ZGK będzie posiadaczem największej w Polsce liczby autobusów te-

go typu.

Paweł Adamus – MIG  
(<http://miesiecznik.mig.w.interia.pl>)

## Czechowice-Dziedzice

### Tabor

**A** W połowie lipca w czechowickim PKM pojawił się autobus testowy – Kapena Tesi 65.15 Urbani-no. Autobus pochodzi z MZK Wałbrzych (nr taborowy 7). Testowego midibusa można było spotkać na linii 8.

Paweł Adamus – MIG  
(<http://miesiecznik.mig.w.interia.pl>)

## Częstochowa

### Linie

**A** W pierwszych dniach sierpnia na całej długości linii 22 zawisły nowe rozkłady jazdy. Wyraz „nowe” należałoby w zasadzie napisać w cudzysłowie, gdyż nie wprowadzają one żadnych zmian w godzinach odjazdów, a dodatkowo są opatrzone datą ważności 01.07.2002. Jedyną zmianą jest uwzględnienie w rozkładzie kursów niskopodłogowych, które de facto były obecne na tej linii już od dłuższego czasu. Nie dziwi więc 22/04 niskopodłogowe, gdyż prawie regularnie kursował tu taki autobus (w zamierzeniach kurs ten miał być obsługiwany autobusem przegubowym, lecz było tak przez niespełna miesiąc). Zdziwiający jest jednak fakt, że w rozkładzie 22/05 mamy „niskiego”, lecz tylko w porannym szczycie. Przypomnę, że po wprowadzeniu reformy ponad rok temu kurs ten również był przewidziany do obsługi przegubem i takie też rozkłady mieli kierowcy, tyle że napis »PG« zastąpiono literką „K”, lecz nie komputerowo tylko długopisem (w rozkładzie 22/04 tak samo zastąpiono »PG« zapi-sem »KN« – krótki niskopodłogowy). Na kursie tym również w pierwszym okresie jeździły przegubowce, później głównie pojawiały się Jelcze M11, choć również pojazdy niskopodłogowe. W pewnym nie aż tak długim okresie prawie regularnie. Zastanawiające jest jednak, dlaczego autobus niskopodłogowy pojawił się tylko rano. Czyżby planowano wrócić do obsługi przegubami w II szczycie? Nie wydaje się to realne chociażby we wtorki i piątki, gdy osiem autobusów krótkich na liniach 13 i 28 ma być zastąpionych przegubami (w rozkładzie wakacyjnym jest większa rezerwa wynikająca ze zmniejszonej liczby kursów tego typu autobusów m.in. na liniach 19, 24, 52, a na linii 13 i 28 potrzeba tylko sześciu wozów). Najbardziej sensowne wydaje się wycofanie przegubów z linii 16 i 18, ale tu można pozyskać tylko trzy wozy.

**A** Zamieniono kursowanie autobusów przegubowych na linii 23, tzn. ten sam rozkład szczytowy, który był obsługiwany przegubem rano, jest obsługiwany tym autobusem w drugim szczycie. Wcześniej rola „długich” była na szczytowych 23/03 i 23/04 wymienna.

**A** Dzień 05.08. był pierwszym, w którym na linii 13 i 28 wyjechały planowo autobusy przegubowe. Wiąże się to z licznymi postulatami pasażerów – w dni targowe (wtorki i piątki) na liniach tych panował niemiłosierny ścisk, a miasta nie stać obecnie na wprowadzanie dodatkowych kursów. Onegdaj kursów takich było całkiem sporo, istniała nawet specjalna linia 10. Dlatego MPK postanowiło obsługiwać linie 13 i 28 przegubowcami we wtorki i piątki. Na linii 28 jest to wprawdzie sprawa sensacyjna, lecz przegubowce obsługiwały ją już w czasie półrocznego objazdu związanego z remontem mostu w

roku 2000. Na linii **13** natomiast jest to wydarzenie epokowe. Dotąd przegubowce uznawane były za niezłomne do obsługi tej linii i zdarzały się nań raz na ćwierćwiecze jako rezerwa. W latach 80. powstała nawet linia **13bis** (relacji pl. Biegańskiego – Walcownia), która miała zapewnić dojazd autobusów przegubowych do huty przy pominięciu ciasnych uliczek Tysiąclecia. Skierowanie autobusów przegubowych na „zawodziańskie” linie zburzy całą politykę taborową. Dotychczas dążono do obsługi tych linii w maksymalnym stopniu przez tabor niskopodłogowy. Wiązało się to z dojazdem do szpitali (na Parkitce, Kucelinie, Zawodziu i Tysiącleciu), lecz było kiepsko zorganizowane – przy tak małej ilości autobusów niskopodłogowych kierowanie aż trzech na jedną linię jest przesadą, zwłaszcza że były źle rozdysponowane. Częstochowskie MPK tymczasem, kontynuując politykę traktowania pasażerów jak intruzów, pozostawiło w przystankowych rozkładach jazdy dotychczasowe oznaczenia, awansując tym samym autobus Ikarus 280 do rangi pojazdu niskopodłogowego (podobnie jak od lipca ubiegłego roku na linii **58bis**).

#### Rozmaitości

**AT** Wprowadzony ponad trzy tygodnie temu nowy system kontroli biletów w MPK Częstochowa przynosi zaskakujące wyniki. Nie dość, że kierowcy autobusów podmiejskich sprzedali zapas biletów przydzielonych im na kwartał w kilkanaście dni, to autobusy zwykle wypełnione w szczycie (np. **13**) jadą puste do tego stopnia, że można wybrać sobie wolne miejsce z lewej, z prawej, od okna czy też od przejścia, zupełnie jak w pociągu ekspresowym. Trudno dziś oceniać skalę tego zjawiska, bowiem wymierne skutki akcja przyniesie we wrześniu, gdy do podróżujących dołączą w znacznej większości uczniowie. Przyniesie lub nie, bowiem sposób zabierania pasażerów wyraźnie kłóci się z punktem Regulaminu Przewozów uchwalonym przez Radę Miasta, który mówi, że „Pasażerowie mogą wsiadać do pojazdu i wysiadać z niego wszystkimi drzwiami”. Przeróżne komentarze władz MPK i nie tylko można przeczytać na stronach internetowych „Gazety” (<http://www1.gazeta.pl/czestochowa/0,0.html>).

**T** Od 19.07. do 03.08. remontowane jest torowisko na odcinku Zajezdnia MPK – Kucelin, szczególnie w okolicach Al. Pokoju Apteka. Na odcinku od zajezdni do Kucelina są uruchomione zatramwaje w miarę dopasowane do rozkładu tramwajów, chociaż między 17 a 18 dla dwóch składów nie ma podstawionych autobusów, co najprawdopodobniej wynika ze źle skomunikowanych przerw posiłkowych. W weekendy kursy **AzaT** (zatramwaje) obsługują zwykle Jelcze M11, zaś w tygodniu Ikarus 280.

Janusz Karlikowski, Rafał Lamch

## Düsseldorf

#### Magazyn 995

**07.08.** Z powodu czołowego zderzenia się Opla Astry z Daewoo Lanos na Marlinstraße (na południu Düsseldorfu w dzielnicy Hamm przed przystankiem D-Völklinger str.) utknęło 7 tramwajów: 4 NF8, 2 GT8SU, 1 skład GT8+B4. Reszta tramwajów była kierowana na pętlę Polizeipräsidium. Wstrzymanie trwało od godziny 13:25 do 14:00.

Robert Furman

## Gdańsk

#### Magazyn 995

**17.07.** Po godzinie 13:00 na ul. Spacerowej w pobliżu Ieńniczówki Rynarzewo zapalił się silnik w Neoplanie N4016 nr 2022 jadącym jako linia **179** z Oliwy na Osowę. Kierowca na szczęście zauważył w porę płomienie wydobywające się z komory silnikowej autobusu, zatrzymał pojazd, wypuścił pasażerów i rozpoczął akcje gaszenia maszyny. Niestety, dwie gaśnice nie wystarczyły, aby stłumić pożar i dopiero wezwana na miejsce straż pożarna zdołała się z nim uporać. Kierowcy ani nikomu z pasażerów na szczęście nic się nie stało. Autobus został dość poważnie uszkodzony. Jako oficjalną przyczynę pożaru podano wyciek paliwa w komorze silnika. Zniszczeniu uległ sam silnik wraz z całym osprzętem. Jednakże wnętrze autobusu nie uległo uszkodzeniu i wóz po naprawie powróci na gdańskie drogi. Dla przypomnienia warto dodać, iż w pobliżu miejsca, gdzie zapalił się autobus nr 2022, dnia 18 grudnia 2002 roku spłonął Mercedes Citaro L nr 6141 należący do PKS Wejherowo, który obsługiwał linię **171** w ramach gdyńskiej brygady.

**05.08.** Około godziny 22:30 portowy skład 105Na 1419+1420, jadący w stronę zajezdni, zderzył się na przejeździe kolejowym na skrzyżowaniu ulic Marynarki Polskiej i Wyzwolenia z Fordem Escortem, który wymusił na tramwaju pierwszeństwo przejazdu. Uderzony samochód został ulokowany na najbliższym słupie oświetleniowym i zakleszczył się między nim a tramwajem. W konsekwencji troje ciężko rannych pasażerów auta, które zostało dosłownie zmiażdżone, pogotowie ratunkowe musiało przewieźć do szpitala.

**06.08.** Wrzeszczański skład 105Na 1300+1299 miał bliższe spotkanie trzeciego stopnia z ciężarowym starem. Na szczęście uszkodzenia tramwaju okazały się na tyle niegroźne, że skład mimo dość mocno obrysowanego boku, pomiędzy pierwszymi a drugimi drzwiami, kursuje już w codziennym ruchu liniowym. Wagony 1300+1299+1309 mają ostatnio niestety pecha, ponieważ od jakiegoś czasu trzeci wagon składu stoi odstawiony w zajezdni Wrzeszcz z powodu spalania się układu elektrycznego.

**06.08.** Tego samego dnia na skrzyżowaniu ulic Wyspiańskiego i Klinicznej otarły się o siebie dwa składy 105Na – portowy 1370+1397 oraz wrzeszczański 1377+1378. Skończyło się na szczęście tylko na poobcieranych bokach i wybitej jednej szybie.

#### Rozmaitości

**T** Od dnia 04.08. rozpoczął się trzeci etap remontu torowiska we Wrzeszczu przy Operze Bałtyckiej. W al. Zwycięstwa, na odcinku od Opery Bałtyckiej do Śródmieścia, całkowicie wstrzymano ruch tramwajów. Przywrócono natomiast kursowanie linii **15** według stałych rozkładów jazdy, jednocześnie zawieszając kursowanie linii zastępczej **35**. Linie **6** i **12** kursują objazdem przez ulice Hallera – Kliniczną – Jana z Kolna – Wały Piastowskie. Linia **11** nie kursuje w ogóle, zaś linie **2**, **13** i **63** w dalszym ciągu jeżdżą przez Wały Piastowskie – Jana z Kolna – Kliniczną. Jednocześnie w al. Zwycięstwa na odcinku od Dworca Głównego PKP do Opery Bałtyckiej kursuje zastępcza linia autobusowa **T3**. Dodatkowo, z uwagi na zmienioną organizację ruchu drogowego, przywrócono stały przystanek linii **B** i **N5** obok Naczelnego Sądu Administracyjnego.

**T** Na 20.08. zaplanowane jest zakończenie III etapu remontu torowiska we Wrzeszczu. Od tego dnia powracają na swoje stałe trasy linie **2**, **6**, **12** i **13** oraz sezonowa linia **63**. Zatramwaje na linii **T3** zostaną zawieszane. Stan ten ma potrwać kilka dni, do rozpoczęcia ostatniego etapu remontu torowiska na odcinku Opera Bałtycka – przystanek Wyspiańskiego.

**T** 105NCh nr 1309 niestety postoi sobie w zajezdni. Uszkodzeniu uległ obwód główny tramwaju, a dokładniej chopper. Szacunkowy koszt naprawy wagonu waha się w okolicach 80 tysięcy euro. Nieprędko zobaczymy go więc na gdańskich torach. Być może stanie się to dopiero w 2004 roku.

#### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>tramwaje</b>			
1253+1254	Tikkurila	barwy ZKM	-
1267+1268	7up	-	podkład po reklamie
1287+1288	C.H. Gildia	C.H. Gildia	nowa wersja
1367+1368	SKOK	stare barwy ZKM	-
1374+1376	barwy ZKM	Wystawa „Ku Wolności”	-

Lukasz Bartnik, Łukasz Kuczewski, Rafał Łaskarzewski

## Gorzów Wielkopolski

#### Tabor

**T** Gorzowskie MZK planuje sprowadzenie 6 wagonów z Niemiec. Wiadomo już że 3 z nich będą pochodziły z Kassel, a ich wiek nie będzie przekraczał 20 lat. Pierwsze wozy przyjadą już w przyszłym roku. Nieznane jest jeszcze miasto, z którego przyjadą pozostałe 3 wagony.

**T** 11.08. po raz pierwszy na linie wyjechał wagon 6EGT-265.

#### Magazyn 995

**02.08.** Około godziny 16:00 padający we Wrzeszcz deszcz spowodował zapadnięcie się torowiska na rondzie Santockim i podmycie słupów trakcyjnych. Przyczyną tego była awaria kanalizacji burzowej. Tramwaje linii **1** i **3** zostały zawieszane. Na ten czas została uruchomiona komunikacja zastępcza na trasie: Orłąt Lwowskich – Silwana. Dzień 02.08. można uznać za jeden z bardziej pechowych dni w Gorzowie Wlkp.

**02.08.** Około godziny 12:00 doszło do wykolejenia wagonu 6EGT-263. Zdarzenie miało miejsce na ulicy podmiejskiej. Ruch tramwajowy przywrócono po kilku godzinach. Na czas przerwy w kursowaniu komunikacji tramwajowej uruchomiono komunikację zastępczą na trasie: Orłąt Lwowskich – Silwana.

**06.08.** W dniu 06.08. nad Gorzowem przeszła burza z dużymi opadami atmosferycznymi, co było przyczyną zalania ulic i wstrzymania całkowicie ruchu tramwajowego w mieście. W dniach 7 i 08.08. przywrócono do ruchu jedynie linię nr **2**. Linie **1** i **3** były obsługiwane autobusami jelcz przez MZK Gorzów. W dniu 09.08. wszystko wróciło do normy.

#### Rozmaitości

**T** 05.08. z powodu naprawy torowiska w ulicy Sikorskiego została zawieszona linia tramwajowa **2**. Na czas naprawy uruchomiono komunikację zastępczą kursującą na trasie: Jagiełły – Os. Piaski. Ruch przywrócono następnego dnia.

Paweł i Piotr Kamyszkowie, Marek Pawlukowicz

## Grudziądz

### Magazyn 995

**28.07.** Potężna burza szalejąca nad Grudziądzem od około godziny 14:30 na prawie trzy godziny pozbawiła całe miasto komunikacji tramwajowej. Nie dość, że linia 2 i tak zawieszona jest w wakacje z powodu prac torowo-kanalizacyjnych na ul. Toruńskiej, to za sprawą pioruna, który uderzył w trakcję tramwajową i przepalił jeden z odcigłów sieci trakcyjnej (opuściła się ona tam dość znacznie) na skrzyżowaniu ulic Focha i al. 23 Stycznia, stanęła także linia 1. Na miejscu zdarzenia utknął wóz GT6-47. Ponieważ ruch na tej w 80% jednotorowej linii odbywa się „na rozkład”, to pozostałe trzy wozy utknęły w miejscach, gdzie powinny się wyminąć z wozem jadącym z przeciwnika, tj. na krańcu przy dworcu PKP, mijance na ul. Legionów oraz na pętli Tarpno.

Adam Waluszko

## Jarocin

### Tabor

**A** Jarocińskie Linie Autobusowe ogłosiły przetarg na dostawę dwóch nowych autobusów miejskich o pojemności do 45 pasażerów. Z tej okazji na początku sierpnia testowany był Jelcz M081M z MZK Ostrów Wielkopolski. Wspomnianym zakupem tamtejsze przedsiębiorstwo chce rozpocząć regularną wymianę taboru, który po części jest już bardzo mocno wyeksploatowany.

Dawid Krysiński

## Kalisz

### Linie

**A** Pojawiła się szansa przywrócenia nocnej komunikacji miejskiej. Od jej likwidacji minęły już blisko trzy lata. Plany ponownego uruchomienia nocnych autobusów będą omawiane w najbliższym czasie, jednak pierwszych kursów można się spodziewać nie wcześniej niż w przyszłym roku.

### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
017	Unyqip	barwy zakt.	-
045	Panorama Firm	podkład pod reklamę	-

Dawid Krysiński

## Katowice

### Tabor

**A** W dniach od 1 do 03.08. Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Katowicach testowało Jelcza M125M Vecto z PKS Rybnik (nr rejestracyjny SR22972).

Andrzej Soczówka

## Lędziny

### Linie

**A** W związku z wyłączeniem z ruchu kołowego ul. Podmiejskiej w Lędzinach, w dniach 11–13.08. zmieniona została trasa linii autobusowej nr 953. Wyłączony z obsługi został obszar od przystanku Hołdunów Targowisko do przystanku Hołdunów Randob.

Andrzej Soczówka

## Londyn

### Rozmaitości

**A** Od 23.08. w londyńskich autobusach w cen-

trum miasta trzeba będzie płacić za przejazd przed wejściem do pojazdu. Ma to na celu przyspieszenie podróży. Przystanki będą oznaczone specjalną informacją, zaś linie – żółtym tłem. Kierowca nadal będzie sprawdzał bilety, ale na przystankach będą specjalne automaty biletowe. Dodatkowo travelcardki (bilety okresowe) można kupić w wybranych sklepach i kasach biletowych na każdej stacji metra. Więcej informacji pod adresem: <http://www.tfl.gov.uk/buses/about-pay-before.shtml>.

**M** Metro londyńskie od godziny 00:00 dnia 15.06. przeszło spod kontroli Rządu pod kontrolę Kena Livingstone'a Majora Londynu i spółki Transport for London. Wraz ze zmianą powołano nowy zarząd. Dyrektorem Zarządzającym LU został Tim O'Toole. Nowy zarząd będzie przygotowywał metro do programu PPP (Public Private Partnership, czyli Partnerstwo Publiczno-Prywatne), który zakłada rozdzielenie infrastruktury metra do trzech spółek.

**M** 11.07. opublikowano raport w sprawie wykołowania się pociągu na stacji Chancery Lane na **Central line** w dniu 25.01. (o zdarzeniu informowaliśmy w artykule „Metro też się psuje” w numerze 6 (31)). Sprawą dochodzeniową kierował niezależny ekspert dr Roger Aylward. Raport zawiera szczegółowy opis zniszczeń, przebieg zdarzeń, zalecenia, opis techniczny 1992 Tube stock. Po krótko opiszemy przebieg wydarzeń tego dnia: pociąg o numerze 02 (91005+92005+92142+93142+93256+92256+9200+91001) do ruchu pasażerskiego został włączony o godzinie 5:30 na stacji White City. Ostatni kurs rozpoczął się o godzinie 13:09 ze stacji Epping. Pierwsze oznaki nieprawidłowości zostały zauważone przez maszynistę następnego pociągu i innych pracowników, którzy w tym samym momencie stali na stacji Leytonstone. To było jeszcze na otwartym odcinku. Maszynista ten zawiadomił dyspozytora ruchu o dziwnych odgłosach z czwartego wagonu. Kolejni pracownicy i pasażerowie zgłaszali, że pociąg wdaje dziwne odgłosy, a stacje są zakurzone. W tym momencie dyspozytor postanowił, że pociąg zakończy bieg na stacji Holborn i odjedzie na tory postojowe. Za stacją St. Paul's poziom dźwięku się zwiększył, a iskrzenie spod kół stało się jeszcze bardziej widoczne. Pociągiem trzęsło, pasażerowie czuli zapach spalenizny. O godzinie 13:52 przy wjeździe na stację Chancery Lane (stacja przed Holborn) wykołowały się trzy ostatnie wagony – maszynista zatrzymał skład. Wyrzwał na peron – zauważył coś, co przypominało dym. Dlatego też nadał komunikat „Mayday – pożar”, który został przypadkowo usłyszany przez pasażerów. Wzrosła panika i maszynista otworzył drzwi w pierwszych pięciu wagonach, a pasażerów z dalszych wagonów kierował przez piąty wagon. W wyniku wykołowania i zniszczenia kabli tunelowych wyłączyło się zasilanie. Przypuszcza się, że pociągiem podróżowało około 500 osób. Niektóre pociągi zostały zatrzymane w tunelach i w związku z niemożnością wjazdu na najbliższą stację, dyspozytor polecił, by pasażerowie opuścili składy w tunelu i przeszli do najbliższej stacji. 32 osoby zostały lekko ranne. Po zdarzeniu ruch pociągów wstrzymano na dwóch liniach, na których jeżdżą pociągi 1992 Tube stock: **Central i Waterloo & City**. Pociągi na linii **W&C** pojawiły się już dnia 18.02. Nie było z tym problemów, bo linia ma niecałe 3 km i dwie stacje. 14.03. przywrócono pociągi na **Central line** na odcinku od stacji Bethnal Green do Leytonstone. Ruch był bardzo ograniczony. Do ruchu stopniowo przywracano kolejne odcinki. Ruch pociągów obsługujący wszystkie 49 stacji na linii przywrócono w połowie kwietnia. W

czasie zawieszono naprawiano usterki w pozostałych pociągach, które zostały wykryte po wykołowaniu się pociągu.

Witold Urbanowicz

## Moskwa

### Rozmaitości

**M** Podczas remontu ambasady polskiej w Moskwie natrafiono na betonową konstrukcję mogącą być częścią systemu podsłuchowego. Wcześniej polscy dyplomaci podejrzewali, że są podsłuchiwanie z sąsiedniego budynku lub dziwacznej budowli, która daleko zachodziła na teren ambasady. Władze Moskwy twierdzą, że ta dziwaczna budowla to szyb wentylacyjny metra.

Witold Urbanowicz

## Nancy

### Magazyn 995

**07.06.** Wózek prowadzący przy pierwszej osi megatrolejbusu wyskoczył z szyny, a pojazd podrapał się o mur. Na szczęście odbyło się bez ofiar, jednak linia została zawieszona do odwołania. Przyczyny „incydentu” nie są znane, bo właśnie ten pojazd nie był wyposażony w czarną skrzynkę w przeciwieństwie do większości z nich.

Tomasz Aloszko

## Piła

### Tabor

**A** Skasowano kolejną piłską „peerkę”. Tym razem padło na jelicza nr 300. Tym samym w piłskim MZK pozostało już tylko 5 oryginalnych Jelczy PR110. Pomimo że Rada Miejska miasta Piła nie zgodziła się na przeznaczenie 240 tysięcy złotych dla MZK Piła na zakup nowego taboru, zarząd piłskiego przewoźnika nie poddał się i postanowił pieniądze te pozyskać w formie kredytu od jednego z banków. Jaki to bank, okaże się niebawem, kiedy to rozstrzygnie się przetarg w tej sprawie. Główne kryteria oceny ofert to: cena pozyskania kapitału (90%) oraz forma zabezpieczenia kapitału (10%).

### Linie

**A** 21.07. MZK Piła uruchomił przystanek autobusowy Park Miejski n/ż (w ciągu Al. Wojska Polskiego) w kierunku Starego Szpitala. Na przystanku tym zatrzymują się autobusy linii nr 1, 3, 4, 7, 9 i 10.

### Rozmaitości

**A** Po Solarisie U10 na tygodniowe zwiedzanie piłskich ulic przybył Jelcz M101I z MZK Bolesławiec. Kursował on po wszystkich najbardziej obciążonych liniach piłskiego MZK, czyli 1, 3 i 5. Na widok opisywanego jelicza pilanie nie kryli zdziwienia, ale czy akurat jelicz zostanie zakupiony przez piłskiego przewoźnika, okaże się najwcześniej w połowie września, gdy rozstrzygnie się przetarg na zakup nowego taboru.

Marcin Lampart

## Płock

### Tabor

**A** W numerze 15. (40.) „Przystanku” wkraść się błąd w informacji o testowanym Jelczu M101I z Bolesławca. Autobus testowano nie jak podaliśmy od 15 do 18.05., lecz dokładnie dwa miesiące później. Za pomyłkę przepraszamy.

Redakcja

## Poznań

### Tabor

**A** Firma Solaris Bus & Coach wygrała przetarg, w którego rezultacie na stan Wydziału Autobusowego

A1 poznańskiego MPK przy ul. Pustej trafi we wrześniu pięć autobusów typu Solaris Urbino 12. To ostatni przetarg w bieżącym roku. MPK weszło lub wejdzie w posiadanie łącznie 15 sztuk nowoczesnych autobusów niskopodłogowych.

**A** Na ulice wyjechał kolejny MAN NG313 – nr 1073 z tegorocznej dostawy. Posiada on także przyciemniane szyby, nową kabinę kierowcy oraz nieco inne wyświetlacze wewnętrzne, jak te m.in. w polickich NL313.

**T** Czarna seria – reaktywacja? W wyniku wypadków uszkodzone zostały trzy GT8: 672, 680 i 681 (nabawił się poważnego naruszenia konstrukcji) oraz GT6-606. O wypadkach szerzej w „Magazynie 995”. Na pociechę możemy poinformować, że na trasę wyjechał „nowy” GT8-687.

**T** GT6-608, nowy forteczny holownik, jest już zielony i nie posiada złotego pasa u dołu. Ma naklejone numerki 2608. W dodatku – przynajmniej na jego tyłku – zastosowano małą czcionkę – taką, jak w stopiątkach za kabiną.

**T** W składzie 254+253, przeniesionym z zajezdni Głogowska na Forteczna, zamontowano nowy nadajnik radiowego sterowania zwrotnic Bombardier. Włącza się go z konsoli tracka, a działa na wajchę przy AWF. Antena nadawcza znajduje się pod pierwszym pomostem na wysokości I drzwi. Pozostałe składy przekładają tę wajchę zwykłym sygnałem z tracka. Dla kontroli poprawności działania systemu nie zamontowano (jak to jest przy testowaniu czeskiej Elektrolinki) dodatkowej konsolki z lampkami, tylko sygnał dźwiękowy. Włączony track w 254 piszczy!

**T** Póki co nie przybyły kolejne 3G i GT8.

**T** Skład 105Na+105NaD 308+309 po modernizacji zadebiutował na linii 17. Z tarczami na dachu.

### Linie

**T** Od 18 do 29.08. trwać będą prace przy wymianie „zabytkowego” gazociągu na moście Przemysła I w ciągu ulicy Hetmańskiej. Spowoduje to, że zmienione zostaną trasy linii tramwajowych nr 1, 7, 11 i 17. Uruchomiona zostanie autobusowa komunikacja zastępcza T2. Linie nr 1 i 17 nie będą już liniami okrężnymi, tzn. nie będą kursować tylko w jednym kierunku. Trasy objazdowe przedstawiają się następująco:

- linia 1: Ogrody – Dąbrowskiego – Fredry – ... – Hetmańska – rondo Starołęka – Starołęka – Stomil;
- linia 7: Ogrody – ... – Hetmańska – 28 Czerwca – Górna Wilda – Królowej Jadwigi – rondo Rataje – Jana Pawła II – Podwale – Zawady;
- linia 11: Zawady – ... – rondo Starołęka – Zamenhofska – rondo Rataje – Królowej Jadwigi – Most Dworcowy – Roosevelta – Rondo Kaponiera – ... – Piątkowska;
- linia 17: Ogrody – Dąbrowskiego – Przybyszewskiego – Reymonta – Hetmańska – 28 Czerwca – Dębiec.

Dodatkowy przystanek tramwajowy Traugutta tylko dla linii 7 jadącej w stronę Ogrodów powstanie przed skrzyżowaniem ulic 28 Czerwca i Hetmańskiej. Na wyłączonym odcinku zostanie uruchomiona komunikacja zastępcza T1 (trzy brygady): rondo Starołęka – Hetmańska – 28 Czerwca – Pamiętkowa – Rolna – Hetmańska – rondo Starołęka.

### Magazyn 995

**31.07.** O godzinie 14:50 wyjeżdżająca z Dworca Rataje pszczołka nr 1266 (84/4) najechała na tył poloneza i wkomponowała go w stojące z przodu Audi A5. Rany odniosła pasażerka poloneza. Oba

samochody nie ucierpiały zbyt. W autobusie pękł przedni zderzak, a jego karoseria zyskała trochę rys. Następnie bus zjechał na Dworzec, gdzie podmieniono go na inny, sprawny.

**05.08.** Rano na przystanku przed skrzyżowaniem ulic Głogowskiej i Hetmańskiej zestaw 204+203 chciał zrobić sobie garaż z tyłu helmuta nr 680. Wagon 204+203 zjeżdżał do zajezdni Głogowska na usterkę (włączone ogrzewanie w drugim wagonie), zaś 680 miał zamiar jako 11/2 dojechać na Zawady. Na skutek wypadku ranna została pasażerka GT8, która spadła z siedzenia. Pogotowie ratunkowe przewiozło ją do szpitala. W 680 wgniótł się tył łącznie z szafką elektryczną, urwała poręcz, zbiły obie tylne szyby oraz pogięły słupki i podłoga. W 204 ucierpiały zderzaki, lekko przednia ściana oraz szyby: czołowa i znajdująca się przy niej prawa. Oba tramwaje po 12 minutkach zjechały na S1. Torowcy uprzątnęli skutki kolizji, zaś Madalina na podmianę za 680 wysłała niemca nr 612.

**05.08.** O godzinie 20:07 urwał się siłownik przy drugiej osi po lewej stronie wózka B w RT6N1-401 (12/1). Stało się to kawałek za przystankiem Most Teatralny, gdy jechała na Starołękę. W związku z tym przy pomocy podnośników Hesch uniesioną ją i wstawiono na pieska. Cała operacja trwała godzinę. Pozostałe tramwaje – z wyjątkiem trzech, które utknęły w korku – kierowano trasami zastępczymi. Następnie tatra w zółwym tempie zaczęła zjeżdżać samodzielnie do zajezdni przy ul. Głogowskiej. Dostała tam po 40 minutach.

**06.08.** Kawałek za stacją Kurpińskiego o godzinie 6:20 (w kierunku Starołęki) stanęła sobie tatra nr 404 (12/1). Stanęła i, jak to czasem bywa, nie chciała ruszyć dalej. Z brakiem rozruchu do pętli Sobieskiego zepchnęły ją siostrzyczki 208+207 kursujące jako 15/1. Tam poczekała na holownik.

**07.08.** Na przystanku Novotel pantograf połamał GT8-656 (8/4) zmierzający w stronę Górczyna. Na Gajową zepchnął go koleżka nr 675 (8/5). Wstrzymanie ruchu miało miejsce w godzinach 18:17–18:44.

**08.08.** W godzinach 7:00–8:44 policja zamknęła ul. Mragowską ze względu na akcję 4 jednostek straży pożarnej gaszących halę firmy Moto-Rex Plus. W kierunku Kaczej zablokowane zostały MAN-y nr 1004 (79/2) i 1092 (zjeżdżający na usterkę z 76/3). Oba autobusy wycofano przez os. Kopernika, zaś kolejne kierowano objazdem przez ul. Kaczą i Promienistą.

**08.08.** Wyjątkową złośliwością wykazały się przewody trakcyjne w okolicach ronda Kaponiera, obwiste z powodu wysokiej temperatury powietrza. O godzinie 10:09 zjeżdżający z ronda w kierunku Górczyna skład 108+109 (5/2) połamał sobie na nich pantograf. Doraźna naprawa tramwaju i „dru-tów” trwała do godziny 10:28. W tym czasie, rzecz jasna, pozostałe bimby jeździły objazdami. Po 5 minutach od wznowienia powtórkę z rozrywki w tym samym miejscu zaprezentował w pięknym stylu dwuskład 238+237, który jako 14/4 również jechał na Górczyn. Tym razem przymusowa przerwa trwała 25 minut i także zastosowano objazdy. Na szczęście awarię udało się usunąć na dobre i więcej utrudnień nie odnotowano.

**08.08.** Parę minut po godzinie 13 na skrzyżowaniu ulic 28 Czerwca i Hetmańskiej w jadącego na Dębiec niemca nr 672 (10/7) wytarł się prawym bokiem naczepty ukraiński tir. Na skutek kolizji pogięła się lekko burta naczepty i rozdarła jej plandeka na 1/3 długości; tramwaj stracił obie przednie szyby,

wycieraczki, reflektory i nabawił się pofałdowań oraz rozdarć przedniego poszycia. Wstrzymanko trwało przeszło kwadrans, poczym helmut został zepchnięty przez 2/4 na Dębiec, skąd został odholowany.

**09.08.** Około godziny 7:05 pod ul. Reymonta (nie-daleko Hetmańskiej) pękła jedna z ważniejszych rur wodociągowych miasta Poznania. Spowodowało to obniżenie ciśnienia wody lub jej brak w wielu kranach oraz, co gorsza, zalanie całej ul. Reymonta na odcinku 150m i znajdujących się w pobliżu ogródków działkowych. Znacznie podmyte zostało torowisko tramwajowe. Policja zamknęła więc tę ulicę od Chociszewskiego do Wypsińskiego. Następnie wycofano i skierowano na trasy tkwiące w korku tramwaje: od strony ul. Hetmańskiej 5 pociągów i od ronda Przybyszewskiego – 3 pociągi. Od godziny 7:15 uruchomiono objazdy dla bimb linii 1, 17, 6, 7 i 13 oraz autobusów 64 i 93. Z naszych informacji wynika, że tego i następnego dnia linie 1, 7 i 17 uwiły się przez ulice Głogowską i Grunwaldzką; 6 i 15 przez Grunwaldzką i Przybyszewskiego do Ogrodów, a 13 prosto ul. Głogowską do Górczyna. Od momentu, gdy tylko stał się możliwy przejazd wschodnią nitką ul. Reymonta, aż do wieczora 10.08. na trasie Głogowska/Hetmańska – Hetmańska – Reymonta – rondo Przybyszewskiego – Grunwaldzka – Matejki – Kasprzaka – Palacza – Krauthofera – Dmowskiego – Hetmańska – Głogowska/Hetmańska śmigał zatramwaj, który zatrzymywał się w nieoznakowanych miejscach naprzeciw przystanków tramwajowych. 09.08. linia 64 w kierunku os. Literackiego jeździła przez ul. Hetmańską, zaś 93 mknęło przez Jarochowskiego i Wypsińskiego. Dzień później 93 jeździło następująco: ... – rondo Przybyszewskiego – Grunwaldzka – Matejki – Kasprzaka – Chociszewskiego – Szymborska – Arciszewskiego – ... (powrót odbywał się po stałej trasie), a 64 normalnie. Tramwaje nie mogły kursować ze względu na podmyte torowisko. Wszystko wróciło do normy dopiero w poniedziałek. Jako ciekawostkę można odnotować wykorzystanie MPK-owskiego Kruppa. Otóż do haka miał podcepioną rozłożoną drabinę, na której to podtrzymał kostki krawężnika, chroniąc je tym samym przed wpadnięciem do powstałej japy.

**09.08.** Strzaśnięcie się Volkswagena Golfa i Peugeotota 206 na skrzyżowaniu ulic Głogowskiej i Hetmańskiej spowodowało po południu 15-minutowe wstrzymanie ruchu tramwajowego w stronę Górczyna.

**10.08.** Krótko przed godziną 17 wjeżdżający na pętlę Miłostowo zestaw 230+229 (6/5) przywalił w tyłek stojącego na przystanku dla wysiadających helmuta nr 681 (8/6). Napastnik miał jedynie wgnieciony przód, zaś ofiara – całą tylną ścianę, łącznie z uniesioną podłogą. Oba tramwaje zjechały do zajezdni o własnych siłach, nie powodując opóźnień. Za 8/6 wyjechała rezerwa.

**12.08.** W wjeżdżającym rano na pętlę Stomil zestawie 252+251 (5/7) wystąpiło zwarcie instalacji elektrycznej. Spowodowało ono pojawienie się w okolicach drugiego wózka drugiego wagonu ognia. Motornicy natychmiast go ugasili i, po odłączeniu drugiego wagonu oraz zabezpieczeniu przewodów przez pracowników pogotowia technicznego, zjechał tramwajem do zajezdni. Przez ponad 20 minut pozostałe piątki musiały nawracać na Starołękę.

### Rozmaitości

**T** Coś historycznego. Przy obecnym objazdowym układzie linii na przystankach od ronda Śródka do



pl. Ratajskiego zatrzymuje się w dni robocze ten sam zestaw linii, co w latach 1980–89 (4, 8, 16, 17). Gdyby 16 jeździła w niedziele, to wtedy w ten właśnie dzień mielibyśmy zestaw z lat 1988–89 (0, 4, 8, 16, 17). Tylko, że wtedy **zerówka** była jedyną stopiątkową linią na tej trasie, a pozostałe to motylki. Teraz jest cośkolwiek odwrotnie.

**T** Na remontowanej ul. Grunwaldzkiej z każdym dniem wydłuża się stalowy szlak. W zależności od zaawansowania prac torowo-sieciowych, uwijają się wozy 2041, 2042, 2043 i Matisa lub krakowska podbijarka.

**Adam Białas, Piotr Dutkiewicz, Tomasz Gieżyński, Bartosz Kaj, Adam Konieczka, Janusz Ludwiczak**

## Pszów

### Rozmaitości

**A** Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku rozstrzygnął przetarg na obsługę linii minibusowej nr 10A (Pszów Dworzec Autobusowy – Lubomia Las). Na okres 3 lat podpisano umowę z firmą Usługi Przewozowe Piotr Dybała z Rybnika.

**Andrzej Soczówka**

## Rybnik

### Linie

**A** W związku z zamknięciem ul. Lipowej od dnia 04.08. do odwołania, autobusy linii 11 i 40 nie będą obsługiwać przystanków Rybnicka Kuźnia Maksymiliana, Rybnicka Kuźnia Szkoła i Wielopole Poczta. Objazd wyznaczono następującą trasą: autobusy linii 11 pojedą od przystanku Wielopole Skrzyżowanie ulicami: Gliwicką do Podmiejskiej, Podmiejską (tak jak linia 12) do przystanku Chłodnie (pętla) i dalej zgodnie z rozkładem. Autobusy nr 40 kursować będą od przystanku Chłodnie ulicami Podmiejską (tak jak linia 41) do Gliwickiej, Gliwicką i dalej po trasie. Przystanki Rybnicka Kuźnia Elektrownia i Rybnicka Kuźnia Osiedle w kierunku Szpitala obsługuje tylko linia 11. Przystanki Rybnicka Kuźnia Osiedle i Rybnicka Kuźnia Elektrownia w kierunku Chłodni obsługuje tylko linia 40.

**Wojciech T. Mężyk**

## Skierowice

### Linie

**A** W związku z budową kanalizacji na ul. Nowobielańskiej na odcinku Armii Krajowej – Działkowa, przystanek Nowobielańska (szkoła) dla linii 8 uległ czasowej likwidacji. Tym samym autobusy tej linii nie będą musiały robić pętli w środku trasy. Teraz, zamiast jechać prosto ul. Nowobielańską, zwracają pod szkołą, następnie wracają ul. Nowobielańską i dalej skręcają w ul. Armii Krajowej oraz bezpośrednio mkną z ul. Nowobielańskiej w Armii Krajowej. Zmiany przedstawia schemat zmian w kursowaniu autobusów na os. Widok (dostępny tylko w wersji internetowej „Przystanku”). Co prawda budowa kanalizacji kosztującej 300 tys. zł się już zakończyła, ale zgodnie z informacją MZK umieszczoną w niektórych autobusach, autobusy linii 8 będą omijać ten przystanek przez cały czas trwania wakacji szkolnych.

**A** Od początku lipca zamknięto dla ruchu kołowego ul. Kozietulskiego na odcinku od skrzyżowania z ul. 1 Maja do skrzyżowania z ul. Poniatowskiego. W związku z tym autobusy linii 7 zostały wycofane z trasy wariantowej (przebiegającej z ulicami 1 Maja – Kozietulskiego – Poniatowskiego) i skierowane na trasę podstawową, czyli bezpośred-



Montaż sieci trakcyjnej na ul. Grunwaldzkiej przy wykorzystaniu wyremontowanego wagonu nr 2041. Fot. Maciej Rudzki, 12.08.2003 r.

nio przez ul. Batorego, pl. Jana Pawła II i dalej ul. Zadębie. Również autobusy PKS pojechały na trasy objazdowe – zawieszono przystanek PKS przy ul. Kozietulskiego.

**A** Omyłkowo nie napisaliśmy, że linia 10 z dniem 16.06. również zmieniła swoją trasę. A oto jej nowa trasa: Kolbego pętla – Kolbego – Domarasiewiczza – Fabryczna – Skłodowskiej – Widok – Nowobielańska – Armii Krajowej – Wyszyńskiego – Wiadukt – Sobieskiego – Lelewela – Dworcowa – Sienkiewicza – Jagiellońska – Mszczonowska – Kopernika – Rawska – Al. Niepodległości – Batorego – Pl. Jana Pawła II – Strobowska – Strobowska Cmentarz. Obowiązuje nowy przystanek Dworcowa. Tym samym po bezprzystankowym odcinku ul. Sobieskiego (pomiędzy skrzyżowaniem tej ulicy z ul. Sienkiewicza a skrzyżowaniem z ul. Lelewela i Reymonta) nie przejeżdża już żaden autobus w planowym ruchu liniowym. Skierowanie dwóch linii (3, 10) pod wyremontowany dworzec stanowi kolejny krok w synchronizacji rozkładów linii autobusowych z przyjazdami pociągów. Teraz pod dworzec podjeżdżają aż cztery linie (3, 6, 7, 10), zaś kolejna linia (1) swój przystanek ma zlokalizowany nieopodal – pod wiaduktem na ul. Mickiewicza. Obecnie Skierowice nie mają się czego wstydzić – nie bez powodu dworzec nazywany jest Dumą Skierowic i to przez duże „D”. Śmiało można mówić, że jest to jeden z najładniejszych, jeżeli nie najładniejszy dworzec w Polsce. Tak więc przypominamy, że z dniem 16.06. swoje trasy zmieniły linie: 3, 10, zaś na **szóstce** przywrócono wydłużoną trasę wariantową do Podleśnej. Za ominięcie wzmianki o zmianie trasy linii 10 przepraszamy. Nowy schemat przebiegu zamieścimy wkrótce, w opisie tej linii. Z rozkładu znikły też kursy wykonywane tylko w dni targowe (czwartek i sobota).

**A** Miejski Zakład Komunikacji poinformował, że w dniach 23.06.–14.07. w związku z budową ronda w zbiegu ulic Szarych Szeregów i Wyszyńskiego na os. Widok, autobusy będą jeździć po trasach objazdowych. Informacja pojawiła się tylko na zlikwidowanych przystankach (Wyszyńskiego, Champion, Szarych Szeregów). Wprowadzono następujące trasy objazdowe:

- linia 6: Armii Krajowej (pętla) – Armii Krajowej – Nowobielańska – Widok – Wiadukt i dalej po trasie;
- linia 8: Przemysłowa (pętla) – Przemysłowa – Czerwona – Nowobielańska – Armii Krajowej – Łowicka – Widok – Wiadukt i dalej po trasie;
- linia 10: Kolbego (pętla) – Kolbego – Domarasiewiczza – Fabryczna – Skłodowskiej – Widok – Nowobielańska – Armii Krajowej – Łowicka – Wiadukt – Wiadukt i dalej po trasie;

Tym samym autobusy zagościły na ulicach dawno nie obsługiwanych przez autobusy MZK – na odcinkach ul. Łowickiej i Widok. Na trasie postawiono przystanek zastępczy. Zmiany obrazuje zamieszczony schemat (tylko w wersji internetowej „Przystanku”). Jednak oglądając postępy przy budowie w przeddzień ostatniego dnia zmienionej organizacji ruchu, wydawało się wątpliwe, by dotrzymano zaplanowanego terminu. Dnia 14.07. pan z MZK poinformował, że objazdy zostaną utrzymane prawdopodobnie do 20.07., choć to nie jest pewne. Z kolei 18.07. w MZK poinformowano, że autobusy będą jeździć na trasach objazdowych „dopóki nie będzie zrobione rondo”. Jak się okazało, rondo u zbiegu ulic Szarych Szeregów i Wyszyńskiego otworzono dopiero w środę wieczorem 06.08. W związku z tym autobusy linii 6, 8 i 10 powróciły na swoje stałe trasy. W czasie budowy ronda autobusy PKS kursowały na trasach zastępczych przez ulice: Łowicką i Widok bądź Armii Krajowej, Nowobielańską i Wiadukt.

**A** W związku z czasową zmianą trasy linii 6 i zaistniałą możliwością skierowania nań pojazdów wielkopojemnych, na czas objazdów na tej linii można było spotkać jelcze.

### Rozmaitości

**A** Za dużo pisaliśmy o MZK w superlatywach. Teraz czas na krytykę. Na pewno nowe autobusy i zmiany świadczą pozytywnie o skierowickim MZK, zaś informacja wciąż pozostaje słabą stroną MZK. Identyfikacja autobusów MZK Skierowice jest dość trudna – nie posiadają bowiem żadnych numerów taborowych. Wiele wątpliwości budzą również oznaczenia linii. W niektórych autobusach informacja o numerze linii znajduje się tylko z przodu. W

volkswagenie takowa jest wydrukowaną kartką formatu A4 umieszczaną za przednią szybą. 15.07. na linii nr 3 kursował czerwono-biały jecz. Na tablicach przedniej i tylnej umieszczono prawidłowy numer linii, zaś na tablicy bocznej widniał numer linii 5! Wiele do życzenia pozostawiają również nieaktualne schematy kursowania autobusów MZK Skierniewice, umieszczone na przystankach i w autobusach. Mimo swojej ważności z 2001 r. zawierają błędy w oznaczeniu ulic i linii. Jak już wcześniej wspominaliśmy, zupełnym absurdem jest to, że informacja o objazdach pojawiła się tylko na przystankach zastępczych, a dzień przed planowym przywróceniem normalnego kursowania autobusów pan z informacją podał tylko prawdopodobną datę przywrócenia normalnego kursowania autobusów. Tak też informacje dla przyjezdnych o liniach MZK Skierniewice są zupełnie niejasne. Na jednym przystanku na ul. Strobowskiej wciąż można spotkać rozkłady linii 3, ale na rok 1994! Te ręcznie robione rozkłady są już nieco zniszczone przez deszcz, ale widocznie przez niemal 9 lat nikomu z MZK ten fakt nie przeszkadza. Dla niektórych opis tras w rozkładach umieszczonych na przystankach może być również niejasny. O dziwnych i mylnych wydrukach już pisaliśmy (nr 10 (35)). Na przystankach nie ma też nazw. Prawdopodobnie dlatego też jeden z mieszkańców Skierniewic postanowił, aby przystanek Zalew (dla linii 1, 5 i 7) znalazł się w Unii Europejskiej omijając wszelkie procedury wstępowania do tej struktury. Przemianował go bowiem na „Przystanek Amsterdam”. Wydaje się jednak wątpliwe, żeby Holandia była na tyle tolerancyjna, by akceptować przystanek w takim stanie. Unia Europejska też nie będzie zadowolona ze stanu informacji autobusowej w Skierniewicach.

Witold Urbanowicz

## Sosnowiec

### Tabor

**A** Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Sosnowcu planuje jeszcze w tym roku zakupić 15 sztuk autobusów – po 5 sztuk we wrześniu, październiku i grudniu.

Andrzej Soczówka

## Swarzędz

### Rozmaitości

**A** W Swarzędzu doszło do kolejnych roszad. Od 01.08. kontrole biletowe sprawuje ponownie firma Trans-Kontrol. Poprzednia jej działalność (około półroczna) została zakończona w lutym bieżącego roku. Kontrolerami stali się wówczas specjaliści pracownicy Urzędu Miasta i Gminy. Zauważalnie nawet dla zwykłego pasażera wzrosła skuteczność działania kontrolerów. Fanów kultowego egzpoznańskiego pracownika Konsolu o ksywie „Faja” (dorobił się wlepek na swój temat) zapraszamy więc do Swarzędza!

Karol Cieśla

## Szczecin

### Tabor

**T** Bulwy z Pogodna powróciły do swoich pierwotnych składów (783+784 i 787+788). Podobnie stało się z gołęcińskim składem 1057+1058, którego drugi wagon znów leczony był po kolizji.

**T** Z pewnym niepokojem szczecińscy miłośnicy oczekiwali powrotu liniowo-historycznego składu 105N 720+701 z remontu i modernizacji. Okazało się na szczęście, że zmian niezgodnych z historią

nie jest wiele, a zaliczają się do nich żółte poręcze, przetwornice statyczne oraz nowe oprawy lamp wewnętrznych. Pozostawiono malowanie kremowo-czerwone z kremowymi fartuchami, starego typu gniazda międzywagonowe oraz zabudowę kabin sprzed remontu. Z tyłu wozu 701 ponownie pojawiła się długa kasetka na tablicę liniową. Skład powrócił do służby liniowej 06.08.

### Linie

**A** 01.08. o minutę skrócono czas przejazdu autobusów na odcinku przebiegającym przez most Piłsudskiego w kierunku centrum. W zamian o tyle samo wydłużono czas przejazdu linii **A** i **B** od Basenu Górnyczego do Wyszyńskiego. Warto zauważyć, że po otwarciu w 2002 roku nitki wyjazdowej zmiana wynosiła 2 minuty.

**A** SPPK złamało tabu i zaczęło wysyłać autobusy MAN na linię 63, przebiegającą m.in. przez dzielnice znane z aktów przemocy i wandalizmu. Wcześniej swoje nowe autobusy na tę linię posyłało już SPAK.

### Rozmaitości

**T** Nieznani pracownicy ozdobili helmuty 509 i 906 herbami Düsseldorfu. Nostalgia?

### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>tramwaje</b>			
509	Pocztex	Pocztowy Dom Wysyłkowy	-
624	Neptun ND	barwy zakł.	-
666+646	TeleTon	barwy zakł.	-
720+701	kremowo-czerwony	kremowo-czerwony	po remoncie

Maciej Kubień, Magdalena Murawska, Olaf Skrzymowski, Marcin Stefanowicz, Tomasz Smykowski

## Warszawa

### Tabor

**●** Chochlik z kaczka dziennikarska działają. W poprzednim numerze w dziale „Rozmaitości” w informacji na temat obsady 2/605 jest drobny błąd: napisaliśmy bowiem „chełmski odkurzacz 7906”. Oczywiście jest on ostrobramski. Przepraszamy.

**A** W lipcu do Krainy Wiecznych Objazdów odeszły następujące autobusy: ostrobramska solówka nr 1264 oraz dwa przeguby – kleszczowy 2882 i 3151 ze Stalowej. O tym drugim informowaliśmy już w numerze 14. (39.) naszego pisma z racji faktu, że był to pierwszy automat skreślony na T-13. Warto także zauważyć, że Ikarus 280.26 nr 2882 to pierwszy zdjęty ze stanu ex-inflancki autobus.

**A** Po raz kolejny gościśmy w Warszawie autobus Volvo 7000. Testują go Miejskie Zakłady Autobusowe. Autobus trafił pod strzechy zajezdni T-7 Woronicza, skąd do końca września (tak przynajmniej przewiduje umowa między MZA a koncernem Volvo) będzie wysyłany na trasy zamiast gniotów. Zadebiutował 05.08. na 9/148. Solówka Volvo nie jest nowością. Była już u nas w 2001 i 2002 roku, również w MZA. Nowością jest za to fakt, że jest to kolejny tester koncernu. W stosunku do poprzedniego zmieniło się niewiele, np. ma klimatyzację kabiny kierowcy umieszczoną nad nią, niestety mniejszą liczbę uchylnych okienek, które w wypadku Volvo są małe. Producent jest jednak elastyczny i możliwe jest zamówienie egzemplarzy z oknami odsuwającymi. Ponadto zamontowano sie-

dzienia serii produkowanej dla Volvo przez firmę Ster. Są one twarde, ale w poprzednim testerze blaszane wytłoczki również nie grzeszyły miękkością. Z przodu autobus zyskał na przepustowości poprzez zamontowanie na nadkolach tzw. półtoraków. Jeśli chodzi o informację liniową, w wyświetlaczu Mobiteca wgrano linie z krańcami, ale obsługa nieznanego w MZA produktu sprawia drobne kłopoty. Informacja o przystankach, podobnie jak cennik, regulamin itp. została naklejona na szybę. Z wnętrza autobus wyróżnia się malowaniem – jest błękitny. Na znanych nam od kilku miesięcy żółtych kawałkach folii naklejono numery taborowe – 990. Co ciekawe, poprzedni tester nie miał na zewnątrz ani w środku żadnego numeru. Jak widać, koncern mocno zabiega, aby jego produkty trafiły do MZA. Wielokrotne testy tych samych modeli nie oznaczają jednak przełożenia na zakupy. Wystarczy przypomnieć sobie ile razy w latach 90. gościły u nas autobusy Mercedesa i ile mamy ich na stanie. Poza silnikiem w jeczku nr 7960 i osiami innych odkurzaczy, ciężko znaleźć produkty z trójramienną gwiazdą. Wracając do Volvo: już raz w historii (dokładnie dwa lata temu) firma miała szansę zadomowić się więcej niż tylko wozem (nr 7370). W przetargu na 100 przegubowców cena modelu 7000A była najniższa, ale przetarg unieważniono. Natomiast w drugim podejściu Volvo fizycznie spóźniło się ze swoją ofertą.

**A** MZA idzie z duchem czasu (oraz pieniądza) i w ostrobramskim odkurzaczu nr 7900 na tylnej klapie umieściło pierwszą w Warszawie zewnętrzną kasetę na reklamowe plakaty. Zastąpiła ona naklejane bannery. Póki co nie znalazł się chętny na jej wykorzystanie.

**A** MZA wprowadza nowe patenty w swoich wozach. A dokładniej zakład T-7 Woronicza, który z powodu braku części do neoplanów w autobusie o numerze 6720 (miał on pożar silnika w zeszłym roku) zamontował nowy rodzaj świateł przednich (podwójne zamiast potrójnych). Po więcej informacji zapraszamy na strony „Przegubowca”.

**T** Pod koniec lipca na jedyną żoliborską brygadę linii 26 powrócił, niestety, skład 105Nm 1470+1469, który przez pewien czas kursował na niej na stałe. Na szczęście na początku sierpnia sytuacja wróciła do normy i ponownie pojawiają się na tej egzotycznej dla siebie linii składy 13N.

**T** Roszady taborowe w zajezdni R-4 Żoliborz. W ostatnim dniu lipca do remontu NG II wciągnięto dwa tamtejsze wagony 13N: 582 oraz 631, które po remoncie będą stanowić stały skład. W tym samym dniu (31.07.) R-4 sformowało nowy pociąg 13N. Mianowicie połączono ze sobą wagony 680 i 736.

**T** W pierwszym tygodniu sierpnia na R-4 zaobserwowano kompletnie rozszabrowany skład 13N – 769+768. Najwyraźniej ktoś w tej zajezdni zapomniał, że w planie remontów jest tylko wagon 769 (rozbity w wypadku – patrz: „Magazyn 995”). Choć, z drugiej strony, może być to działanie celowe.

**T** Bulwa 2128+2129 jest obecnie odstawiiona, ponieważ zajezdnia R-4 nie posiada w magazynie pantografu półkolkowego firmy Stemann (typ Fb700), którym mogłoby zastąpić połamany ostatnio odbierak wagonu nr 2128. W ogóle na R-4 coś ostatnio krucho z „patykami”, ponieważ tym od odstawionego wagonu 13N-769 od razu zastąpiono połamany OTK-1 w wagonie nr 762 (patrz: „Magazyn 995”).

**T** Ostatnimi czasy na niektórych składach (głównie z zakładu R-4) zaobserwowano nowe ślizgacze

i kołyski pantografów. Przystankowe śledztwo trwa i o jego efektach Czytelników poinformujemy.

**T** Pod koniec czerwca jedyna na świecie stowarzyszona, czyli praski wagon nr 3001, przeszła małą przeróbkę. Mianowicie kiedyś wagon ten mógł jeździć bez załączonej przetwornicy – tylko na bateriach. Jednakże po serii zjazdów spowodowanych tym, że motorowi zapominali ją załączać (sic!), tramwaj został przerobiony i obecnie już tak nie pojedzie. To samo czeka wkrótce wagon 105Na-1248 z tej samej zajezdni. Dni tej innowacji też są już policzone.

**T** Jeśli już o R-2 Praga mowa, to informujemy, że rozbity kilkanaście tygodni temu (patrz: „Przystanek” nr 35) wagon 105Na-1264 w dalszym ciągu jest w trakcie naprawy. Obecnie ma już przyspawany nowy przód i zaplecze techniczne wzięło się za montowanie elektryki. Jednak na ulicach zbyt szybko go jeszcze nie ujrzemy.

**T** Zajezdnia R-3 Mokotów nie narzeka na nadmiar części do wagonów typu 116Na/1. A ostatnio są one dość pechowe (patrz chociażby: „Magazyn 995”), więc z u-boota o numerze 3025 powoli szabrowane są części potrzebne do innych wagonów. I tak np. jedna z szyb trafiła do kolegi o numerze 3028.

**T** Zmodernizowany wolski skład 2008+2009 dalej jest sukcesywnie testowany i pojawia się już na mieście niemal codziennie. Zapuszcza się także nieco dalej od R-1 – praktycznie we wszystkie zakątki warszawskiej sieci tramwajowej (kilkukrotnie widziano go m.in. na dalekiej Pradze, Bródnie czy peryferiach Żoliborza). Informujemy, że ww. wagony wyjeżdżyły już ponad połowę z zaplanowanych 5 tys. kilometrów i prawdopodobnie od września będzie im mogli podziwiać w ruchu pasażerów.

**T** Pod koniec czerwca na linii 36, podobnie jak rok temu, pojawiły się dwie wolskie bulwy i modernizacje. Po prostu zajezdni R-1 łatwiej jest zaprogramować wyświetlacze niż wymalować nowe tablice. Choć i wolskie składy 105Na pojawiają się nadal na tej linii, a jeden zdążył już nawet dość solidnie narozrabiać na samym początku (patrz: „Magazyn 995” w numerze 39. „Przystanek”).

**T** Mokotowski skład 105Na 1368+1367, mimo że posiadał napędy drzwiowe IFE już od poprzedniego remontu, przy ostatniej naprawie nie stracił „kaset” nad drzwiami (o kasetowych perypetiach pisaliśmy w jednym z poprzednich numerach „Przystanku”), tak jak większość stopiątek z nowymi maszynami drzwiowymi. Poza tym pozostawiono mu pionowe poręcze przy siedzeniach.

**T** Słów kilka o siedzeniach w żoliborskich wozach 13N. Podczas ostatnich remontów siedzenia od wozów 105N dostał wagon nr 788 (NG II – kwiecień 2003 r.), a stracił takowe na rzecz tapicerowanych wóz nr 629 (NG I w tym samym czasie). Dzięki takiej roszadzie siedzisk upodobniono wagony w poszczególnych składach. I tak 733+629 ma teraz siedzenia tapicerowane, a składy 799+788 i 793+792 – stopiątkowe (w wagonach 792, 793 i 799 nie wymieniano teraz siedzisk). Ponadto skład 805+638 także nie dostał krzesielek tapicerowanych (wagon 805 ma wysokie czerwone, natomiast 638 posiada stopiątkowe).

**T** Było o siedzeniach, będzie o listwach ozdobnych. Cieszy fakt, że „wyteplono” listwy stopiątkowe w żoliborskich wagonach 13N o numerach: 638, 788, 792, 793, 799 i 805 (a wcześniej także w: 482, 650, 698, 772, 773, 794, 809, 815, 831 i 832) oraz w mokotowskiej nauce jazdy 412+269. Generalnie

ostatnie wagony z remontu, w których pozostawiono (lub założono) listwy od 105N wyjechały w maju ubiegłego roku. Od lipca 2002 r. takie listwy są na szczęście wymieniane na trzynastkowe.

#### Linie

**A** Z uwagi na kolejny etap przebudowy układu drogowego w rejonie Dworca Zachodniego i ronda Zesłańców Syberyjskich, od dnia 25.07. od około godziny 22:00 do dnia 28.07. do około godziny 4:30 była zamknięta dla ruchu jezdni północna Al. Jerozolimskich na odcinku od skrzyżowania z ul. Grzymały-Sokołowskiego do wjazdu na Dworzec Zachodni oraz jezdni południowa Al. Jerozolimskich na skrzyżowaniu z ul. Grzymały-Sokołowskiego. Jednocześnie zachowana została możliwość dojazdu i wyjazdu z Dworca Zachodniego tylko od strony ronda Zesłańców Syberyjskich. 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** w kierunku pętli Nowe Włochy i Centrum Handlowe Reduta – od skrzyżowania Al. Jerozolimskie/Szczęśliwicka ulicami: Szczęśliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – rondem Zesłańców Syberyjskich – Al. Jerozolimskimi i dalej bez zmian;

- linie **127 i 130** w kierunku pętli Bródno-Podgórze i Powsin-Park Kultury – od skrzyżowania Al. Jerozolimskie/Grzymały-Sokołowskiego ulicami: Grzymały-Sokołowskiego – Kopińską – Grójecką – pl. Narutowicza – Grójecką – pl. Zawiszy i dalej stałymi trasami;

- linie **136 i 172** tylko w kierunku Dw. Zachodniego – od skrzyżowania Bitwy Warszawskiej 1920 r./Szczyliwicka ulicami: Bitwy Warszawskiej 1920 r. – rondem Zesłańców Syberyjskich – Al. Jerozolimskimi – jezdnią tymczasową przez pas dzielący obie jezdnie Al. Jerozolimskich – jezdnią wjazdową na teren Dworca Zachodniego;

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

- linie **187 i 517** tylko w kierunku pętli Ursus-Niedźwiadek – od skrzyżowania Grzymały-Sokołowskiego/Szczyliwicka ulicami: Szczyliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – rondem Zesłańców Syberyjskich – Al. Jerozolimskimi i dalej własnymi trasami;

- linie **508** w kierunku pętli Dw. Zachodni – od skrzyżowania Al. Jerozolimskie/Szczyliwicka ulicami: Szczyliwicką – Grzymały-Sokołowskiego – Al. Jerozolimskimi – jezdnią tymczasową przez pas dzielący obie jezdnie Al. Jerozolimskich – jezdnią wjazdową na teren Dworca Zachodniego;

- linie **508** w kierunku pętli Nowodwory – od skrzyżowania Al. Jerozolimskie/Grzymały-Sokołowskiego ulicami: Grzymały-Sokołowskiego – Kopińską – Grójecką – pl. Narutowicza – Grójecką – pl. Zawiszy i dalej własną trasą;

- linie **523** tylko kierunku pętli Stare Bemowo – od skrzyżowania Grzymały-Sokołowskiego/Szczyliwicka ulicami: Szczyliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – rondem Zesłańców Syberyjskich – al. Prymasa Tysiąclecia i dalej bez zmian;

- linie **605** tylko w kierunku pętli Ursus-Niedźwiadek – od skrzyżowania Grzymały-Sokołowskiego/Szczyliwicka ulicami: Szczyliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Grójecką i dalej stałą trasą;

- linie **717** tylko w kierunku Dw. Zachodniego – od ronda Zesłańców Syberyjskich ulicami: Al. Jerozolimskimi – jezdnią tymczasową przez pas dzielący obie jezdnie Al. Jerozolimskich – jezdnią wjazdową na teren Dworca Zachodniego.

**A** Z uwagi na remont torowiska w rejonie skrzyżowania ulic Grójecka/Wawelska/Kopińska od dnia 25.07. od około 22:00 do 28.07. do 6:00 autobusy linii: **128, 150, 167, 187, 408, 517, 523 i 605** skierowano na trasy objazdowe:

- linie **128** tylko w kierunku Mariensztatu – od skrzyżowania Szczyliwicka/Grzymały-Sokołowskiego ulicami: Szczyliwicką – Al. Jerozolimskimi – Niemcewicz – Grójecką i dalej bez zmian;

- linie **150** tylko w kierunku Mariensztatu – od skrzyżowania Białoobrzeńska/Grzymały-Sokołowskiego ulicami: Białoobrzeńską – Al. Jerozolimskimi – Niemcewicz i dalej stałą trasą;

- linie **167** tylko w kierunku pętli Nowe Bemowo – od skrzyżowania Wawelska/Żwirki i Wigury ulicami: Żwirki i Wigury – Banacha – Bitwy Warszawskiej 1920 r. i dalej własną trasą;

- linie **517, 523 i 605** tylko w kierunku Centrum – od skrzyżowania Al. Jerozolimskie/Grzymały-Sokołowskiego ulicami: Al. Jerozolimskimi – Niemcewicz – Grójecka i dalej bez zmian;

- linie **187 i 408** odpowiednio w kierunku pętli Stegny i Rembertów-AON – od ronda Zesłańców Syberyjskich ulicami: Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Grójecką – Wawelską i dalej stałymi trasami, zaś w kierunku przeciwnym, tzn. w stronę pętli Ursus-Niedźwiadek i Os. Górczewska – od skrzyżowania Wawelska/Żwirki i Wigury ulicami: Żwirki i Wigury – Banacha – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – rondem Zesłańców Syberyjskich i dalej bez zmian.

**A** W dniu 26.07. w godzinach 17:00–19:00 odbył się XIII Bieg Powstania Warszawskiego na trasie: pl. Krasińskich – Miodowa – Senatorska – pl. Teatralny – Wierzbowa – pl. Piłsudskiego – Moliera – Senatorska – Podwale – Kilińskiego – Długa – pl. Krasińskich. W tym czasie autobusy linii: **106, 111, 116, 122, 160, 174, 175, 180, 192, 195, 503 i 518** zostały skierowane w obu kierunkach na trasy zastępcze:

- linie **106** od skrzyżowania Królewska/Marszałkowska ulicami: Marszałkowską – Świętokrzyską – Emilii Plater do pętli Emilii Plater; postój na przystanku Emilii Plater 04 (razem z linią **504**);

- linie **111** od skrzyżowania Krakowskie Przedmieście/Królewska ulicami: Królewską – Marszałkowską – pl. Bankowym i dalej stałą trasą;

- linie **116, 122, 174, 175, 195, 503 i 518** od skrzyżowania Krakowskie Przedmieście/Królewska ulicami: Królewską – Marszałkowską – pl. Bankowym – Andersa – Świętojską – Bonifraterską i dalej własnymi trasami;

- linie **160** od al. „Solidarności” placem Bankowym – Marszałkowską – Królewską i dalej bez zmian;

- linie **180** od skrzyżowania Krakowskie Przedmieście/Królewska ulicami: Królewską – Marszałkowską – pl. Bankowym – Andersa – Nowolipkami – Zamenhofska – Anielewicz (powrót: Anielewicz – Andersa) i dalej stałą trasą;

- linie **192** od skrzyżowania Świętokrzyska/Marszałkowska ulicami: Marszałkowską – pl. Bankowym – al. „Solidarności” i dalej bez zmian.

Ponadto w tym dniu kursy linii **100** po godzinie 17:00 zostały zawieszane.

**A** Z powodu wprowadzenia do obsługi linii **100**

autobusu piętrowego marki MAN SD202 oraz planowanego remontu zachodniej jezdni al. Jana Pawła II (na odcinku między rondem Żołnierzy Zgrupowania AK „Radosław” a al. „Solidarności”), do którego w najbliższym czasie jednak nie dojdzie, z dniem 26.07. do odwołania została zmieniona trasa ww. linii, która od skrzyżowania Muranowska/Andersa/Stawki przebiega bezpośrednio ulicą Andersa do pl. Bankowego i dalej bez zmian w kierunku Agrykoli.

**A** Roboty torowe na skrzyżowaniu Wolska/Skierniewicka spowodowały, że od 30.07. od około godziny 0:00 do dnia 01.09. do około godziny 4:00 została zamknięta dla ruchu ulica Wolska tylko w kierunku Centrum (na odcinku od ul. Płockiej do ul. Skierniewickiej) W tym czasie autobusy linii: **106, 125, 155 i 601** kursują zmienionymi trasami:

- linia **106** w kierunku pl. Piłsudskiego – od skrzyżowania Wolska/Płocka ulicami: Płocką – Górczewską – Młynarską – Wolską – al. „Solidarności” – Karolkową – Grzybowską i dalej stałą trasą;
- linia **106** w kierunku pętli Nowe Bemowo – od skrzyżowania Siedmiogrodzka/Skierniewicka ulicami: Skierniewicką – Kasprzaka – Płocką – Wolską i dalej bez zmian;
- linie **125 i 601** tylko w kierunku pętli Międzyzlesie i Żółkiewskiego – od skrzyżowania Wolska/Płocka ulicami: Płocką – Górczewską – Młynarską – Wolską – al. „Solidarności” i dalej własnymi trasami;
- linia **155** w kierunku pętli Torwar – od skrzyżowania Górczewska/Płocka ulicami: Górczewską – Młynarską – Wolską – al. „Solidarności” – Karolkową – Grzybowską i dalej bez zmian;
- linia **155** w kierunku pętli Karolin – od skrzyżowania Siedmiogrodzka/Skierniewicka ulicami: Skierniewicką – Kasprzaka – Płocką – Górczewską i dalej stałą trasą.

Jeden z naszych reporterów w dniu 01.08. zaobserwował niecodzienną sytuację związaną z tymi objazdami. Jechał sobie rano do pracy tramwajem linii **10** i w czasie postoju przed skrzepem z ul. Wolskiej w Skierniewicką około godziny 8:35 widział jak jeden z kierowców przegubowego ikarusa linii **155** zapomniał najwyraźniej o objęździe i zamiast z ul. Siedmiogrodzkiej skręcić w lewo, skręcił w prawo i, próbując sforsować skrzyżowanie normalną trasą, wpakował się wprost w „objęcia torowców”, którzy akurat zaczęli rozkopywać skrzyżowanie. Oczywiście, wskutek działań ekipy naprawczej przejazd nie był już możliwy, więc pomysłowy kierowca zaczął przegubem cofać. Przy okazji spowodował, że **10**-tka naszego reportera wlokła się za nim do najbliższego wjazdu między bloki, gdzie wreszcie zawrócił! A trzeba przyznać, że Ikarus 280 wygląda na osiedlowy parkingu bardzo zgrabnie!

**A** Z powodu modernizacji nawierzchni ulicy Akacjiowej w Łomiankach od dnia 30.07. od godz. 12:00 prawdopodobnie przez 2 dni autobusy linii **701** jeździły w obu kierunkach ulicami Kampinoską i Wiślana.

**A** Z uwagi na likwidację „kontr-pasa” na ulicy Wybrzeże Kościuszkowskie, od dnia 30.07. od około godziny 22:00 do odwołania zmieniono przebieg tras linii: **162, 185 i 362**. I tak:

- linia **162** w kierunku krańca Targówek – od skrzyżowania Tamka/Wybrzeże Kościuszkowskie jeździe ulicami: mostem Świętokrzyskim – Wybrzeżem Szczecińskim – Okrzei – Targową – al. „Solidarności” i dalej stałą trasą;

- linia **185** w kierunku pętli Gwiaździsta – od skrzyżowania Dobra/Tamka jeździe ulicami: Dobrą – Nowym Zjazdem – Wybrzeżem Kościuszkowskim i dalej bez zmian;

- linia **362** w kierunku krańca Targówek – od skrzyżowania Tamka/Wybrzeże Kościuszkowskie jeździe ulicami: mostem Świętokrzyskim – Wybrzeżem Szczecińskim – Okrzei – Targową – 11 Li-stopada i dalej własną trasą.

Trasy ww. linii w kierunku przeciwnym nie uległy zmianie.

**A** W związku z uroczystościami z okazji 59. rocznicy wybuchu Powstania Warszawskiego w dniu 31.07. od około 19:00 do około 21:30 nieprzejezdna była ul. Miodowa (od ul. Senatorskiej do ul. Długiej) oraz pl. Krasińskich. W tym czasie autobusy poniższych linii kursowały w obu kierunkach od skrzyżowania Miodowa/Senatorska:

- linie: **116, 122, 174, 175, 195, 503 i 518** ulicami: Senatorską – pl. Teatralnym – Senatorską – pl. Bankowym – Andersa – Świętojską – Bonifraterską i dalej stałymi trasami;
- linia **180** ulicami: Senatorską – pl. Teatralnym – Senatorską – pl. Bankowym – Andersa – Nowolipkami – Zamenhofska – Anielewicz (powrót: Anielewicz – Andersa) i dalej bez zmian.

**A** Po kilku miesiącach konsultacji wreszcie wprowadzono zapowiadane zmiany w układzie przebiegu linii autobusowych na terenie dzielnicy Ursynów. Co do oceny słuszności wprowadzonych zmian, jeszcze jest za wcześnie, aby poddawać je krytyce. Chodź już pojawiają się pierwsze słowa krytyki ze strony mieszkańców stolicy. Oto szczegóły wprowadzonych od 01.08. zmian:

- wycofanie linii **107** z pętli Metro Wilanowska i skierowanie od al. Wilanowskiej ulicami: Puławską – Dolną Służewicką – al. KEN – Surowieckiego – Romera – Herbsta – Jastrzębowskiego do pętli Ursynów Płn.;
- wycofanie linii **143** z al. Wilanowskiej oraz pętli Metro Wilanowska i skierowanie od al. Sikorskiego ulicami: Dolną Służewicką – Nowoursynowską – Ciszewskiego – Rosoła – Belgradzka – Lanciego – Płaskowickiej do pętli Natolin Płn.;
- zmiana trasy linii **165**: Natolin Płn. – Płaskowickiej – Rosoła – Indiry Gandhi – Pileckiego – Płaskowickiej – Puławska – Poleczki – Wyczółki – Łączyny – Wyczółki – Poleczki – Wyczółki – Kłobucka – Bokserska – Gotarda – Rzymowskiego – al. Wilanowska – Metro Wilanowska;
- wycofanie linii **195** z pętli Ursynów Zach. i skierowanie ulicą Płaskowickiej do pętli Natolin Płn.;
- wycofanie linii **401** z ulic: al. KEN – Belgradzka – Rosoła oraz z pętli Natolin Płn. i skierowanie ul. Ciszewskiego do pętli Ursynów Płd.;
- skierowanie linii **504** od skrzyżowania Stryjeńskich/Belgradzka w obu kierunkach ulicami: Belgradzką – al. KEN – Płaskowickiej – Dereniową i dalej bez zmian;
- korekta trasy linii **505**: Os. Kabaty – al. KEN – Wąwozowa – Stryjeńskich – Belgradzka – al. KEN – Płaskowickiej – Dereniowa – Ciszewskiego – Pileckiego – Puławska – Waryńskiego – rondo Jazdy Polskiej – Waryńskiego – pl. Konstytucji – Marszałkowska – rondo Dmowskiego – Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – jezdnią północna Dw. Centralnego do pętli Dw. Centralny (powrót z Dw. Centralnego: jezdnią północną Dw. Centralnego – Emilii Plater – Al. Jerozolimskimi);
- likwidacja linii **306** (Ursynów Płn. – Natolin Płn.) oraz **312** (Ursynów Płd. – Metro Wierzbno).

**A** W związku z obchodami 59. rocznicy wybuchu Powstania Warszawskiego i zapewnieniem lepszego dojazdu do cmentarzy powązkowskich i wolskiego, w dniu 01.08 zostały uruchomione linie zwykłe: **212, 222 i 270** (obsługiwane taborem wielkopojemnym. Wyjątek stanowił jeden gniot nr taborowy 4782 na **011/270**), które kursowały na następujących trasach:

- linia **212**: Powązki-Cm. Wojskowy – parking – Powązkowska – Okopowa – al. „Solidarności” – Wolska – Fort Wola – Cm. Wolski (linia jednokierunkowa obsługiwana brygadami skierowanymi z linii **222 i 270**);

- linia **222**: Pl. Trzech Krzyży – Nowy Świat – rondo de Gaulle’a – Nowy Świat – Krakowskie Przedmieście – Miodowa – pl. Krasińskich – Bonifraterska – Muranowska – Andersa (powrót: Andersa – Słomińskiego – Bonifraterska) – Mickiewicza – pl. Inwalidów – Mickiewicza – pl. Wilsona – Krasińskiego – Powązkowska – parking – Powązki-Cm. Wojskowy;

- linia **270**: Dw. Wschodni (Kijowska) – Kijowska – Targowa – al. „Solidarności” – most Śląsko-Dąbrowski – al. „Solidarności” – Okopowa – Powązkowska – parking – Powązki-Cm. Wojskowy.

Autobusy ww. linii kursowały z częstotliwością co około 4–8 minut w godzinach:

- linie **222 i 270** – 14:30–20:30;
- linia **212** – 17:30–20:00 (choć teoretycznie miała kursować jedynie do godziny 19:00).

Poszczególne linie obsługiwane były odpowiednio przez:

- linia **212** – 4 brygady ściągnięte z linii **222 i 270** z zajezdni: Redutowa, Woronicza, Ostrobramska i Kleszczowa;
- linia **222** – 14 brygad z zajezdni: Redutowa (6), Woronicza (3) i Kleszczowa (5);
- linia **270** – 20 brygad z zajezdni: Woronicza (4), Ostrobramska (8) i Stalowa (8).

Ponadto w godzinach popołudniowych dodatkowym taborem (z zajezdni Woronicza i Chełmska) została zasilona linia **180** (Wilanów – Powązki-Cm. Wojskowy). Przy okazji warto zaznaczyć, że linie **170 i 180** kursujące ul. Powązkowską obok cmentarzy powązkowskich w tym dniu były obsługiwane tylko taborem wielkopojemnym (m.in. IK280) i to mimo obowiązującego zakazu wjazdu tego rodzaju autobusów na syjący się wiadukt na torami PKP w ul. Powązkowskiej. Dla ochrony wspomnianego wiaduktu przez cały dzień dyżurował przy nim Nadzór Ruchu MZA lub Connex, który miał za zadanie pilnować, aby w danym momencie znajdował się na nim tylko jeden autobus. Z ciekawostek należy zaznaczyć, że wszystkie autobusy (także agentów) oraz tramwaje jeździły tego dnia przyozdobione w chorągiewki. Na liniach „cmentarnych” oprócz standardowych przegubowych ikarusów pojawił się ww. gniot ze Stalowej (nr 4782) oraz ex-inflancki MAN NG313 nr 3508. Wszystkie autobusy linii **212, 222** oraz **270** były przyozdobione w plakaty z „kotwicami” Polski Walczącej (było ich 80 sztuk), które potem były sukcesywnie zdejmowane przez NR ZTM-u (choć w dniu następnym zaobserwowano jednak na mieście kilka sztuk tych plakatów). Można rzec, że już standardowo na ciasnej pętli na Powązkach, doszło do kolizji jednego z ikarusów ze słupkiem stojącym na chodniku – tym razem prawym tylnym narożem zahaczył go woroniczański ikarus nr 2060. Ponadto w czasie godziny „W” (godzina 17:00 – wybuch Powstania Warszawskiego) zawyły w mieście wszystkie syreny, a pojazdy komunikacji miej-

skiej miały się na minutę zatrzymać. I większość to zrobiła – stanęły np. tramwaje na samym środku ruchliwego ronda Dmowskiego czy na ul. Chałubińskiego. Na pl. Krasińskich (toczyły się tam zażarte walki) stanęło dosłownie wszystko. Także Zarząd Metra Warszawskiego zachował się bardzo ładnie i skrupulatnie przygotował do godziny „W”. Można by pomyśleć, że ze względu na trudności operacyjne jej zorganizowanie było najtrudniejsze. Nic bardziej mylnego! Również o godzinie 17:00 pociągi metra zostały zatrzymane na stacjach na około minutę, po czym wyjące syreny zastąpił sygnał dźwiękowy dawany przez maszynistów (jeden z naszych reporterów słyszał ponad 30-sekundowe wycie alstomowskiego składu na jednej ze stacji). Ponadto przez megafony ogłoszono specjalny komunikat informujący o rocznicy wybuchu Powstania Warszawskiego.

**AT** Z powodu prac torowych od 26.07. do godziny 0:00 do 28.07. do godziny 4:00 wyłączony był ruch tramwajowy w ciągu ulic Grójecka – aleja Krakowska (na odcinku od pl. Narutowicza do pętli Okęcie). W tym czasie tramwaje linii: **2, 7, 15, 20, 25 i 29** jeździły zmienionymi trasami:

- linie **2, 15, 20, 25 i 29** były skrócone do pętli Pl. Narutowicza;

- linia **7** od pl. Zawiszy mknęła ulicami: Towarową – rondem Daszyńskiego – Towarową – aleją „Solidarności” – Młynarską – Obozową do pętli Koło.

Linie: **2, 15, 25 i 29** kursowały według specjalnych, zaś **7 i 20** – według stałych rozkładów jazdy. Jednocześnie w dniach 26–27.07. zawieszono kursowanie linii **9** (Gocławek – Okęcie). W zamian linia **24** (Gocławek – Koło) w tym okresie była zasilona dodatkowym taborem w liczbie ośmiu brygad (zwykle kursują tylko cztery), co znalazło przełożenie w częstotliwości kursowania – co 10 minut (standardowo co 30 minut). W związku ze znacznym skróceniem tras ww. linii do ich obsługi skierowano odpowiednio mniej brygad tramwajowych. I tak:

- na **2** – osiem brygad (o jedną mniej);
- na **15** – osiem brygad (o dwie mniej);
- na **25** – siedem brygad (o trzy mniej);
- na **29** – trzy brygady (o jedną mniej).

W czasie wyłączenia ruchu tramwajów na trasie dłuższej niż zwykle, tj. Okęcie – aleja Krakowska – Grójecka – pl. Narutowicza – Grójecka – zawrotka na pl. Zawiszy – Grójecka – pl. Narutowicza (powrót bezpośrednio Grójecką), z częstotliwością 6-minutową jeździły autobusy linii zastępczej **202**. Obsługę zapewniło osiem brygad (same brygady całodziennie) – po dwie z Chełmskiej (**1, 3 i 8**), Kleszczowej (**4 i 6**) i Woronicza (**2, 5 i 7**). Jeśli chodzi o ciekawostki taborowe, jak to bywa w zwyczajnie, dominowały Ikarusy 280 w wersji z automatyczną skrzynią biegów. W sobotę były to następujące wozy: 5170, 5311, 5391, 5472, 5796 i 7502, zaś w niedzielę – 5120, 5122, 5171, 5312, 5318, 5590 i 5798. Ponadto w tych dniach pojawiły się także przegubowe Ikarusy – lewary (pierwszego dnia – 2722 i 2977, a drugiego tylko 2932).

**AT** Z uwagi na roboty torowe na skrzyżowaniu Wolska/Skierniewicka (budowa kolejnego jednotoru – po więcej informacji zapraszamy do działu „Rozmaitości”) od 02.08. do godziny 0:00 do 04.08. do godziny 4:00 był wyłączony ruch tramwajowy w ciągu ulic: Wolska – Połczyńska – Powstańców Śląskich – Górczewska (na odcinku od ul. Młynarskiej od pętli Os. Górczewska) oraz na ulicach: Prosta – Kasprzaka – Skierniewicka (od ronda ONZ do ul. Wolskiej). W tym czasie tramwaje linii: **8, 10, 26 i 27**

jeździły zmienionymi trasami:

- linia **8** od ronda Daszyńskiego ulicami: Towarową – al. „Solidarności” – Młynarską – Obozową do pętli Koło;

- linia **10** od ronda ONZ ulicami: al. Jana Pawła II – al. „Solidarności” – Młynarską – Obozową do pętli Koło;

- linia **26** od skrzyżowania al. „Solidarności”/Okopowa ulicami: Towarową – rondem Daszyńskiego – Towarową – pl. Zawiszy – Grójecką – pl. Narutowicza – Grójecką – Banacha do pętli Banacha;

- linia **27** od skrzyżowania: Wolska/Młynarska ulicami: Młynarską – Obozową do pętli Koło.

Pośród czterech ww. linii jedynie **dziesiątka** kursowała według specjalnego rozkładu jazdy, co znalazło odzwierciedlenie w zmniejszeniu o jedną (do ośmiu) liczby brygad obsługujących tę linię. W czasie wstrzymania ruchu tramwajów na trasie: Os. Górczewska – Górczewska – Powstańców Śląskich – Połczyńska – Wolska – Płocka – Górczewska – Leszno – Okopowa – al. „Solidarności” – Okopowa (powrót: Okopowa – al. „Solidarności” – Wolska) z częstotliwością co 9 minut jeździły autobusy linii zastępczej **203**. Jej obsługę zapewniło siedem brygad (same całodziennie) – wszystkie z zajezdni Redutowa.

**M** W roku 2002 Metro Warszawskie przewiozło 74 mln pasażerów, z czego 58 mln w dni powszednie. Dla przykładu, w chwili uruchomienia z metra skorzystało 19,9 mln osób, w 1996 r. już 27,0 mln osób. Metro odnotowuje ciągle napływ pasażerów. W ubiegłym roku w dni powszednie korzystało z niego 278 tysięcy osób na dobę, w tym w sobotę 170 tysięcy i 124 tysięcy w niedzielę. Szczyt komunikacyjny dla metra przypada na godzinę 7:30–8:30 i 16:00–17:30. Wówczas w obu kierunkach przejeżdża około 28 tysięcy osób na godzinę. Najbardziej obleganą stacją jest A-15 Ratusz – w ciągu doby wsiada i wysiada na niej około 85 tysięcy pasażerów, drugą stacją z kolei jest A-13 Centrum (około 75 tys. ludzi), dalej A-10 Pole Mokotowskie i A-11 Politechnika (ponad 45 tysięcy podróżnych) i A-7 Wilanowska (około 45 tysięcy ludzi). Po dokładniejsze informacje zapraszamy Państwa na stronę [www.metro.civ.pl](http://www.metro.civ.pl).

**T** Z tego samego powodu co wyżej (prace torowe na skrzyżowaniu Wolska/Skierniewicka), od 04.08. do godziny 4:00 do 01.09. do godziny 4:00 tramwaje linii **8 i 10** jeździły zmienionymi trasami:

- linia **8** od ronda Daszyńskiego ulicami: Towarową – al. „Solidarności” – Wolską i dalej bez zmian;

- linia **10** od ronda ONZ ulicami: al. Jana Pawła II – al. „Solidarności” – Wolską i dalej własną trasą.

W związku z objazdem linii **10**, przy kinie Femina od dnia 04.08. do dnia 09.08. (czyli do zmiany trasy – patrz niżej) stał stały posterunek Nadzoru Ruchu ZTM-u oraz Nadzoru Ruchu TW. Miał on na celu zabezpieczenie przejazdu tramwajów ww. linii po normalnie nie jeżdżonych w ruchu liniowym łukach w relacji Mokotów – Wola, ponieważ Zarząd Dróg Miejskich nie raczył wydzielić osobnej fazy do skrętu dla tramwajów linii **10**. Panowie nadzorcy w ramach relaksu przekładali też czasami zwrotnicę **10**-kom jadącym od strony Woli, ponieważ nie założono tam także zwrotnicy radiowej i motorowi musieli biegać z kijem w celu ręcznego przerobienia wójchy. Z drugiej strony skrzyżowania, w tym samym celu, stał pracownik Zakładu Torowo-Budowlanego T-2. Miał on nawet specjalną budkę wójchowego z ławeczką. Jednak z powodu kłopo-

tów ze skretem przy Feminie, od dnia 09.08. trasa objazdowa linii **10** została zmieniona. Teraz wygląda następująco: od skrzyżowania Nowowiejska/al. Niepodległości tramwaje tej linii jadą ulicami Nowowiejską – Krzywickiego – Filtrową – pl. Narutowicza – Grójecką – pl. Zawiszy – Towarową – rondem Daszyńskiego – Towarową – Okopową – Kercelakiem – al. „Solidarności” – Wolską i dalej własną trasą.

## Magazyn 995

**30.07.** Nasi szpiedzy mają ostatnio „szczęście” do wypadków. Dokładnie o godzinie 7:35 na skrzyżowaniu Stawek i Andersa z winy obcego pojazdu doszło do kolizji mokotowskiego u-boota nr 3013 (**010/35**) z turystycznym neoplanem firmy Translud. Stoszesnastka skręcając ze Stawek w Andersa została trafiona lusterkiem autokaru. Rzeczony autobus oczywiście je stracił, natomiast w 3013 stłukła się szyba w drugim oknie za I drzwiami (ta z wyświetlaczem). Na szczęście szyba nie wyleciała z uszczelki, mimo że popękła w drobny mak. Zatrzymanie w kierunku Centrum trwało tylko 10 minut, utknęło w nim 5 pociągów: **36** (tyrystor 2022+2023), **2** (u-boot nr 3005), **4** (105Nf 1422+1421), **18** (kolejny u-boot nr 3022) oraz **15** (105Ne 1394+1393).

**30.07.** W poprzednim numerze informowaliśmy już o rozpoczęciu prac wodociągowych na ul. Marszałkowskiej. I tak po godzinie 16:00 na tejże ulicy, między pl. Zbawiciela a pl. Konstytucji, operator koparko-ładowarki pracującej przy budowie wodociągu pod jezdnią zerwał łyżką koparki jedną z linek odciągowych sieci trakcyjnej. Konieczna była interwencja pogotowia sieciowego, które w ciągu godziny prowizorycznie naprawiło sieć. Dopiero w nocy przeprowadzono kompleksową naprawę.

**30.07.** Rano na przystanku Kazubów (ul. Powstańców Śląskich) zderzyły się dwa autobusy. W tył connexowej solarki linii **171** wjechał neoplan (linia **184**) należący do Miejskich Zakładów Autobusowych. W obu pojazdach zbiły się szyby i odpowiednio pokiereszowały nieco tył i przód.

**31.07.** Około godziny 12:45 na wjeździe na pętlę Piaski doszło do czołowego zderzenia dwóch tramwajów. Mokotowskie **5/35** (u-boot nr 3029) zatrzymało się na jadącym na Banacha żoliborskim składzie 13N 769+768 (**5/29**), którego motorowa prawdopodobnie zagapiła się. Po rozłączeniu wagonów stoszesnastka udała się na Hutę, gdzie zawróciła i pojechała do R-3, natomiast trzynastki zawrócono przez pętlę do zajezdni. Zatrzymanie trwało ponad półtorej godziny. Dodatkowo w stronę centrum przedłużyło się z powodu defektu dźwigu, który utknął na torowisku. W czasie usuwania skutków wypadku linie **19, 29, 33 i 35** były kierowane na trasy objazdowe. Uszkodzenia wagonów były średniopoważne – zbite szyby i zniszczone przody. Obecnie oba pojazdy oczekują w zajezdniach na naprawę (wagon 769 będzie się „leczył” w warsztatach T-3 podczas planowego remontu, natomiast stoszesnastka będzie robiona siłami własnymi zakładu R-3).

**31.07.** Koło godziny 14:50 na ul. Andersa na przystanku Muranów (kierunek Żerań FSO) zepsuły się drugie drzwi w pierwszym wagonie żoliborskiego składu 13N 794+650” (**2/18**). Po doraźnej interwencji pracowników Nadzoru Ruchu TW ruch wznowiono kilka minut po godzinie 15:00. W zatrzymaniu utknęło 6 składów.

**31.07.** Przed godziną 16:00 na zjeździe z ronda Żołnierzy Zgrupowania AK „Radosław” (kierunek

Piaski) zdefektował mokotowski skład 105Nb/e 1388+1389" linii 35. Spowodowało to megazatrzymanie we wszystkich czterech kierunkach (na ulicach Słomińskiego, Okopowej – tam tramwaje stały aż do ul. Kolskiej – oraz na al. Jana Pawła II – tu sznur składów ciągnął się aż za Stawki). Utknęły w nim dziesiątki składów. Na dodatek na samym rondzie zablokowane zostały auta osobowe wraz z autobusami (m.in. linii 500). Po wielu próbach „odpalenia” tramwaju w końcu się udało. Około godziny 16:35 spudłowany skład odjechał dzięki drugiemu wagonowi.

**31.07.** W okolicach godziny 15 niebo pociemniało, słońce schowało się za chmurami i po chwili nadeszła dosłownie ściana wody. Oberwanie chmury było dość krótkie (w przybliżeniu 10 minut), za to bardzo intensywne. Zaowocowało to po pewnym czasie zalaniem wielu przetwornic w tramwajach wszelakich typów. W związku z tym Centrala Ruchu TW nadała na kanale otwartym komunikat do wszystkich ekspedycji oraz zajezdni o – jak to określono – możliwości wystąpienia masowej ilości zjazdów na zalane przetwornice.

**02.08.** Ten dzień był pechowy dla tramwajów kursujących Alejami Jerozolimskimi oraz pl. Zawiszy. Ale po kolei:

- zaczęło się „z grubej rury”. Około 14:00 zatarała się jedna z osi w wolskim składzie 105Na 1048+1016 (6/9). Wszystko stało się w Al. Jerozolimskich za rondem de Gaulle'a (kierunek Praga). Konieczna była interwencja dźwigu (wstawianie uszkodzonej osi na „pieska”), jednak była ona dość utrudniona, ponieważ torowisko w tym miejscu jest podwyższone i dźwig nie mógł swobodnie operować. Przez to na jezdni posypało się trochę tłucznia, który później pracownicy pogotowia technicznego sprząkali wespół z torowcami;
- gdy już uporano się z zawalitorem pod Muzeum Narodowym, to około godziny 15:10 obsługa kursującej na brygadzie M2 linii T berlinki nr 445 stwierdziła na pętli na pl. Starynkiewicza urwaną wraz z izolatorem linkę od pantografu. Przy okazji oberwała się też jedna ze śrub mocujących górne ramię pantografu z dolnym. Po krótkiej naradzie zdecydowano się nie jechać dalej (zachodziła obawa potamania pantografu i zwijania za sobą sieci trakcyjnej), co w Al. Jerozolimskich jest wyjątkowo niewskazane, a po dalszej konsultacji z zapleczem technicznym zajezdni R-3 Mokotów postanowiono zjechać na zakład w celu usunięcia usterki. Niestety, uszkodzenie okazało się poważniejsze niż się wydawało (uszkodzony był cały gwint) i doraźna naprawa zajezdniowa nic nie dała. W związku z tym na dalsze kółka wyjechano wagonem N1-607;
- ledwo uszkodzony wagon K odjechał z pl. Starynkiewicza, a już (około godziny 15:45) na przystanku w stronę Pragi zdefektował właśnie praski u-boot nr 3003 linii 25. Zatrzymanie trwało około 40 minut. Po tym czasie udało się zepchnąć wagon na awaryjną pętlę Pl. Starynkiewicza, gdzie stał sobie razem z T-etką. W międzyczasie tramwaje kierowano na pl. Zawiszy w lewo. Jednak nie na długo...
- ... bowiem przed godziną 16:30 praska stoszestnastka nr 3009 linii 26 „przetarła” dość poważnie na rondzie Daszyńskiego (kierunek Kercelak) samochód osobowy. Auto wjechało tuż przed opuszczającym rondo tramwaj. Motorniczy nie miał szans i wyhamował pojazd dopiero za rondem

(cały wagon był już za). W zatrzymaniu w przeciągu 30 minut utknęło ponad 15 składów (stały aż do pl. Zawiszy). Niestety, objazdy przez ulice Prosta – Kasprzaka – Skierniewicką nie były możliwe z powodu prac torowych. Dlatego też kierowanie rozpoczęło właśnie na pl. Zawiszy (tym razem w stronę Centrum dopiero co udrożnionymi Al. Jerozolimskimi).

**04.08.** Około 18:30 jeden z naszych szpiegów był świadkiem wypadku, do którego doszło na rogu ulic Sobieskiego i Nałęczowskiej. Mianowicie jadący w stronę ul. Gwiaździstej autobus linii 519 (brygada 10) potarcił na przejściu dla pieszych kobietę. Sprawcą zamieszania okazał się chełmski Ikarus 280 nr 2956. Potracona kobieta nie doznała praktycznie żadnych obrażeń. Upadła tylko na jezdnię oraz rozsypały się jej zakupy. Gorzej ze zdarzenia wyszła jedna z pasażerek, która w wyniku bardzo gwałtownego hamowania rozbiła sobie łuk brwiowy uderzając o jedną z poręczy.

**07.08.** W godzinach przedpołudniowych podczas wjazdu na pętlę Piaski pantograf połamał żoliborski wagon 13N-762 (ze składu 762+642). Uszkodzeniu uległa także sieć trakcyjna.

**07.08.** Koło godziny 18 w al. Wilanowskiej (niedaleko Galerii Mokotów) Ikarus 280 nr 5310 rodem z Kleszczowej (linia 189) złapał gumę w lewym tylnym kole. Po pewnym czasie na pomoc przybył mu jeden z autobusowych pogotów.

#### Rozmaitości

● W sierpniu Connex sprawił sobie nowy radiowóz. Jest to Peugeot 206 w kolorze niebieskawym.

● Współpraca między KMKM-em a ZTM-em zaczyna coraz szersze kręgi. W poprzednim numerze informowaliśmy, że na oficjalnej stronie ZTM-u pojawiła się podstrona o linii turystycznej T. Teraz z przyjemnością zapraszamy do odwiedzenia podstrony o linii turystycznej 100 obsługiwanej autobusem piętrowym. Oto adres: <http://www.ztm.waw.pl/100.html>.

● Jeśli już o stronach internetowych mowa, to informujemy, że nowym webmasterem kulejącej ostatnio strony KMKM-u został kolega Robert Sokółowski. Wkrótce premiera nowych stron, prosimy więc Czytelników jeszcze o odrobinę cierpliwości.

✚ W dniu 04.08. miało miejsce dość smutne wydarzenie. Na Cmentarzu Północnym o godzinie 14:45 odbył się pogrzeb 29-letniej motorowej pracującej w zakładzie R-3 Mokotów. Kilkanaście dni wcześniej nie zgłosiła się ona na zmianę. Po próbach dodzwonienia się do niej (zarówno na komórkę jak i do domu), pojechał do niej mechanik z Wyścigów. Tam, niestety, zastał już stygnące ciało... Zabił ją zazdrosny mąż (pracownik zajezdni R-1 Wola), od którego chciała odejść. Kobieta osierociła trójkę dzieci. W pogrzebie uczestniczyły tłumy pracowników Tramwajów Warszawskich (do ich przewozu najęto nawet przegubowego ikarusa), w tym kierownictwo zakładu R-3 Mokotów. Cała redakcja „Przystanku” łączy się w bólu z rodziną zmarłej i na łamach naszego pisma składa jej bliskim najszczersze kondolencje.

**A** 04.08. kierowca jednej z brygad linii 515 (numeru brygady ani taborowego celowo nie podajemy) pomylił trasę i zamiast pojechać al. Stanów Zjednoczonych, skręcił w prawo w ul. Ostrobramską (linia ta od 23.09. ubiegłego roku kursuje przez rondo Wiatraczna). Co ciekawe, na przystanku Przyczółek Grochowski żaden z pasażerów nie zauważył nieoczekiwanej zmiany trasy! Dopiero interwencja jednego z miłośników komunikacji jadącego tym

autobusem przyniosła skutek. Uwagi naszego korespondenta kierowca skwitował słowami: „To fakt! Niezaprzeczalnie”, po czym... na czerwonym świetle skręcił (z prawego pasa) w lewo w ul. Grenadierów i wrócił na swoją trasę na wysokości przystanku Os. Majdańska. Przy okazji warto zauważyć, że niedoinformowanie pasażerów jest ogromne, bowiem... na rondzie Wiatraczna z autobusu wysiadło wielu pasażerów! Ciekawe co by zrobili, gdyby autobus pojechał dalej ul. Ostrobramską...

**AT** Ostatnimi czasy zarówno w Tramwajach Warszawskich jak i w Miejskich Zakładach Autobusowych zniesiono karanie za opóźnienia. Tak więc punktualność kursowania pojazdów może w najbliższym czasie drastycznie spaść.

**M** Na prośbę mieszkańców w stropach i murach kamienic przy al. Niepodległości 118 oraz 186 stojących nad linią metra Politechnika Krakowska zamontowała system monitoringu drgań tychże budynków oraz ich najbliższego otoczenia. A wszystko dlatego, że mieszkańcy tych domów prosili o szybkie rozwiązanie problemu związanego właśnie z drganiami rzekomo wywoływany przez „jąwawate” zestawy kołowe pociągów alstomowskich. Urządzenia zamontowano w kwietniu, jednak przez kilkanaście tygodni były one testowane. Obecnie, gdy poziom drgań zbliża się do wytyczonego maksymalnego progu, od razu informowany jest o tym producent kół, które są praktycznie od ręki reprofilowane i przetwarzane. Mieszkańcy jednak przyznają, że teraz słyszalny jest metaliczny pogłos już od pierwszych godzin kursowania metra. Coś za coś, jak to się mówi... Złośliwi twierdzą, że czujniki mają wywołać efekt psychologiczny. I pewnie wywołują. Zaś mieszkańcy „zwietrzyli” szansę na uzyskanie od Metra Warszawskiego pieniędzy na remonty swoich zniszczonych domów. Jedno jest pewne – producent wciąż nie znalazł przyczyny szybszego zużywania się kół. Na razie w swoich pociągach firma testuje ich dwa nowe rodzaje.

**M** Pojawiła się nowa strona internetowa Metra Warszawskiego. Uruchomiono ją w dniu 29.07. Ogólnie prezentuje się lepiej niż poprzednia. Nowością jest forum oraz podział na „Informacje prasowe” i „Serwis dla pasażerów”. Zawarto tam m.in. plany wyjść i przystanków komunikacji miejskiej wokół stacji metra (niestety, niektóre zawierają błędy). Także część zdjęć nie jest naszym zdaniem najlepszej jakości. Jednak ocenę zmian pozostawiamy Czytelnikom. I tym samym zapraszamy pod adresy: [www.metro.projectcom.pl](http://www.metro.projectcom.pl) lub [www.metro.waw.pl](http://www.metro.waw.pl).

**M** Od początku lipca zmieniła się siedziba spółki Metro Warszawskie. Nowa mieści się przy ul. Wilczy Dół 5 w rejonie Stacji Techniczno-Postojowej Kabaty (około kilometra na południe od pierwszej stacji kolejki podziemnej). Zmieniły się również numery telefonów do metra.

**T** W dniu 01.08. SSKS wraz z Tramwajami Warszawskimi zorganizował specjalną linię tramwajową W uruchomianą z okazji 59. rocznicy wybuchu Powstania Warszawskiego. Trasa linii przebiegała następująco: Dw. Wschodni (Kijowska) – Kijowska – Targowa – al. „Solidarności” – most Śląsko-Dąbrowski – tunel Trasy W-Z – pl. Bankowy – al. „Solidarności” – Wolska – Cm. Wolski. W godzinach 10:00–17:00 obsługiwał ją zabytkowy wagon Lw-541.

**T** Zgodnie z obietnicą z poprzedniego numeru „Przystanku”, publikujemy więcej informacji na temat szerokich torów znajdujących się na prześle

„starego” Mostu Poniatowskiego, które to zostało odsłonięte z odmetów Wisły z powodu bardzo niskiego stanu wody. W dniu 04.08. sekcja archeo KMKM-u dokonała dokładnych pomiarów. Oto ich wyniki. Jeśli chodzi o dawny tor w stronę Pragi, to obie szyny połączone są przez 11 trawersów. Jedna z szyn ma 25, natomiast druga 21 metrów długości. Dodatkowo jest też widoczny ślad po około 14 metrach tego toru. Zachowały się po nim jeszcze trzy pary mocowań wraz ze śrubami. Jeśli natomiast chodzi o dawny tor w kierunku Centrum, to jedna szyna ma 28, a druga 25 metrów długości. Są połączone za pomocą 9 zachowanych trawersów. Dodatkowo widoczny jest ślad po około 12 metrach tego toru, po którym została zachowana tylko jedna para mocowań. Niestety, znacznie zwiększyło się prawdopodobieństwo naszych przypuszczeń z poprzedniego numeru, że tory te po prostu zostały po wojnie ukradzione. Bowiem w dniu 09.08. jeden z miłośników komunikacji przytąpał ma gorącym uczynku złodzieja, który w biały dzień palnikiem acetylenowym odcinał kilkudziesięciometrowej długości kawałek szyny! Niezwłocznie powiadomił on odpowiednie służby i dzięki szybkiej akcji straży miejskiej jak i policji rzecznej, 35-letni złodziej został zatrzymany. Co ciekawe, swoim fiatem 125p przyjechał aż ze Śląska, jakby mało szyn miał w swoim regionie... Tak więc prawdopodobieństwo, że ozdobna przedwojenna balustrada mostu, będąca jeszcze na swoim miejscu w połowie lat 80., popłynęła razem z krą znacznie się zmniejszyło.

**T** Na rondzie Żołnierzy Zgrupowania AK „Radosław” zamontowano już radiowe zwrotnice. Okazało się, że będą one dla wszystkich kierunków, a nie tylko dla objazdowej relacji 6-ki (a w przyszłości także 11-ki). Jeśli już o zwrotnicach sterowanych radiowo mowa, to informujemy, że wkrótce takowe pojawią się także na wjeździe na pętlę na ul. Rakowieckiej. Torowcy już założyli odpowiednie czujniki położenia wagonu i „narysowali” sobie farbą na kamieniach obrys zwrotnicy do wymiany, a także miejsce instalacji odbiornika.

**T** Ostatnimi czasy miejscowy „element” zniszczył pętlę indukcyjną na ul. Broniewskiego przy al. Reymonta (tę od strony pętli Piaski), która od pewnego czasu nie była wykorzystywana. Rama została wyrwana z torowiska, natomiast rurki zrobione z masy plastycznej zostały połamane, skręcone i rzucone na pastwę losu na torowisko. Kiedyś owa pętla (jak i druga – jeszcze cała – leżąca pod tłucznem od strony ul. Aspekt) służyła do sterowania sygnalizacją dla tramwajów na skrzyżowaniu Reymonta/Broniewskiego. Prawdopodobną przyczyną takiego stanu rzeczy było niedbalstwo torowców, którzy podczas remontu torowiska praktycznie wyciągnęli pętlę na wierzch i potem nie przysypali jej dokładnie tłucznem. Teraz do niczego już się ona nie nadaje (prawdopodobnie kable zostały także wyrwane).

**T** Już jakiś czas temu zakończono wymianę torowiska (od strony wschodniej) na terenie zajezdni R-2 Praga (o rozpoczęciu tej inwestycji pisaliśmy w numerze 34. „Przystanku”). Niestety, przy okazji wymieniono także przedwojenne kocie tby, które zastąpiono... asfaltem. Delikatnie mówiąc wygląda to obecnie koszmarnie, bowiem nowiutki asfalcik „pięknie” komponuje się z zachowaną przedwojenną fasadą hali praskiej remizy. Trzeba jednak zauważyć, że przy samym wjeździe do zakładu położono granitową kostkę. Usunięto stamtąd także kawałek szyny wraz z krzyżownicą – pozostałość po dawnym układzie torowym. Co najdziwniejsze, ko-

cie tby zachowano na kawałku terenu, a dokładnie przy czterech ostatnich kanałach (numery 12–15). Czyżby publikacje w „Przystanku” poskutkowały?

**T** Jeśli już o zabytkowych kocich tbach mowa, to przenieśmy się kilkaset metrów na wschód od zajezdni R-2. Informujemy, że władze dzielnicy Pragi Północ postanowili wyremontować 350-metrowej długości fragment ul. Kawęczyńskiej od ul. Otwokiej do nasypu kolejowego (notabene nie ma na tym odcinku prawie żadnego ruchu samochodowego. Tramwaje częściej zawracają na pobliskiej pętli). I, oczywiście, planują usunąć z tego fragmentu ulicy stary bruk. A jest to już ostatni taki fragment w tej okolicy (wiele ulic ostatnio, niestety, wyasfaltowano). Nie pisalibyśmy o tym, gdyby nie fakt, że właśnie częściowo w tym bruku znajduje się ostatnia wybrukowana pętla tramwajowa – Kawęczyńska-Bazylika. Pomysłowi temu przyklasnęli lokatorzy kilku okolicznych kamienic. Wydaje nam się, że mieszkańcy Szmulek po prostu nie dorośli jeszcze do tego, by być świadomymi reliktyw przeszłości, którą próbują właśnie zniszczyć. Jako przykład zupełnie odwrotnego myślenia można podać mieszkańców al. 3 Maja, którzy sami nie tak dawno temu wystąpili do ZDM-u o zachowanie kocich tów wraz ze starymi szynami na ich ulicy (pisaliśmy o tym w „Przystanku” nr 38.). Niestety, przykład ulicy Kawęczyńskiej pokazuje, jak wiele musimy się jeszcze uczyć. Dlatego też polecamy wszystkim miłośnikom starej Warszawy porobienie zdjęć wraz z przedwojennym brukiem, póki jeszcze w ogóle jest...

**T** Jak napisaliśmy w dziale „Linie”, od dnia 04.08. mamy w Warszawie już trzeci (!) tymczasowy jednotor. W związku z remontem i przebudową torowiska na skrzyżowaniu ulic Wolskiej i Skierniewickiej (budowa sygnalizacji świetlnej, wymiana całego podtorza, odwodnienia a także luków w obie strony, poszerzenie skrajni oraz zastąpienie zwrotnic sarniczekowych radiowymi) konieczne było ułożenie około 50-metrowego odcinka jednotorowego na skrajnym pasie ul. Wolskiej (w stronę Cm. Wolskiego). Jednotor ten jest o tyle ciekawy, że trzeba było go podnieść o kilkadziesiąt centymetrów od poziomu dotychczasowych torów (w końcu teraz torowisko leży na jezdni, podczas gdy wcześniej było z nią na jednym poziomie). Do tego celu użyto zwykłych desek, kładąc odpowiednio w odstępach jedną, dwie lub trzy w celu uzyskania odpowiedniego spadku. Jednotor jest też przesunięty o jakiś metr w stosunku do pierwotnego przebiegu torowiska. Odcinek jednotorowy zabezpieczono sygnalizacją świetlną przepuszczającą w jednym kierunku maksymalnie po dwa składy. Związane jest to z tym, że trzeci po prostu nie zmieściłby się już na przystanku przy ul. Plockiej i zablokowałby ruch na mijance.

**WKD** W ostatnim czasie na skrzyżowaniu ulic Szczęśliwickiej z Bitwą Warszawską 1920 r. pod nową warstwą asfaltu zniknęły widoczne jeszcze nie tak dawno temu tory po dawnym – miejskim – przebiegu WKD. Tak więc w chwili obecnej ostatnim takim reliktem jest dość słabo przebijające spod bitumicznej masy dawne torowisko przecinające Al. Jeruzolimskie na wysokości ul. Szczęśliwickiej.

**WKD** W ostatnim czasie miasta i gminy położone wzdłuż linii kolejki WKD zaprotestowały przeciw jej prywatyzacji, do której już od kilku lat przymierza się PKP. Protest spowodowany jest obawami, że prywatny właściciel mógłby podyktować zbyt wysokie ceny biletów i ograniczyć rozkłady jazdy. Ponadto samorządowcy sądzą, że spadłby wtedy na nich zbyt duży ciężar utrzymania linii. Opowiadają się za komunalizacją WuKaDki (czyli za przekazaniem jej

właśnie samorządom), ale na to nie zezwala obecne polskie prawodawstwo. Tak więc oddała się wiza szybkiej wymiany taboru na WKD. Niemniej dalsze rozmowy będą prowadzone.

#### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>tramwaje</b>			
1064+1055	Visa	barwy zakł.	-
1132+1133	Intrate Sync Master	barwy zakł.	-
1208+1209	SPC	barwy zakł.	-
1298+1297	Visa	barwy zakł.	-
1352+1351	Tikkurila	barwy zakł.	-
2002+2001	Visa	barwy zakł.	-

#### Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
<b>autobusy</b>			
1439	260.04	05.08.	NB
6310	260.73A	21.07.	NC
<b>tramwaje</b>			
369	13N	06.08.	NG II
493	13N	06.08.	NG II
561	13N	06.08.	NG II
592	13N	06.08.	NG I
806	13N	30.07.	NG II
807	13N	30.07.	NG II
819	13N	06.08.	NG I
833	13N	06.08.	NG II
1002	105Na	28.07.	NG I
1007	105Na	28.07.	NG II
1026	105Na	05.08.	NG I
1081	105Na	05.08.	NG II

**Andrzej Chmielniak, Robert Człapiński, Robert Durlik, Przemysław Figura, Paweł Gołub, Tomasz Igielski, Tomasz Kaczmarek, Michał Kiembrowski, Piotr Kraków, Adam Krasnodębski, Tomasz Krukowicz, Krzysztof Kulesza, Krzysztof Lipnik, Rafał Malesa, Mariusz Mazek, mkm101, Krzysztof Olszak, Michał Poręcki, Mariusz Przybylski, Marcin Radwański, Robert Sokołowski, Marcin P. Stawicki, Witold Urbanowicz, Paweł Zadrozny, ztm.news**

## Włocławek

### Tabor

**A** Od drugiego tygodnia lipca na ulicach Włocławka można już spotkać pięć nowych Solarisów Urbino 12 (pierwszych w tym mieście). Autobusy są w standardowych barwach MPK Włocławek (całe żółte z czerwoną strzałką biegnącą wokół pojazdu i podcieniowane na załamaniu na zielono i niebiesko). MPK skusiło się na charakterystyczne kołpaki Solarisa (też w kolorze żółtym), żółte rurki, i klimatyzator dla kierowcy, który wyjątkowo umieszczony jest bezpośrednio nad kabiną. Na tylnej szybie brakuje też standardowo umieszczonej naklejki »EU-RO«. Autobusy otrzymały numery: 509–513. W tym roku MPK Włocławek planuje zakupić jeszcze trzy autobusy spełniające podobny standard co zakupione solarisy.

**Marcin Gierzyński, Jakub Putyra**

## Wrocław

### Tabor

**T** Uruchomienie składów wahadłowych na linii 74 było dla zajezdni Dąbie okazją do przeprowadzenia

w kilku drugich wagonach przeróbek cofających ru-  
tynowe zmiany wykonywane od lat przy remontach  
stopiątek. Polegały one na przywróceniu gniazd WS  
na tyle drugich wagonów i reflektorów na ich prze-  
dzie (2433).

**T** Z NG w Protramie wrócił skład 105Na  
2514+2513. Zgodnie z tradycją standard remontu  
jest inny od wszystkich poprzednich. Tym razem  
objął on przebudowę drugiego wagonu na doczepę  
czynną, wyposażenie obu wagonów w odbieraki  
Stemmann Fb700, przebudowę pudeł na trzy-  
drzwiowe z drzwiami odskokowo-przesuwnymi oraz  
standardowe operacje, takie jak wymiana przetwor-  
nic na statyczne czy wymiana gniazd WS.

#### Linie

**A** Na wrocławskie zatramwaje wrócił Autotram.  
Firma ta już kilka miesięcy temu obsługiwała (jako  
podwykonawca MPK) linię 706, a od niedawna  
przejęła (na tych samych zasadach) obsługę 711.  
Na trasę wysłano tradycyjne „dziesięciotysięczniki”  
(odkupione od MPK Ikarusy 280.26 oznaczone nu-  
merami taborowymi powyżej 10000). Innowacjami  
są oznaczenie dotychczasowego 10001 kolejnym  
wziętym z sufitu numerem 4 i wprowadzenie do ru-  
chu obsługującego dotychczas bezpłatne linie do  
Centrum Bielany Jelcza L11, który dostał numer 3.

**A** Projektowane od dawien dawna bezpośrednie  
połączenie autobusowe Nowego Dworu i Psiego  
Pola (przez połączenie linii dojeżdżających do pl.  
Grunwaldzkiego – 149 z 141 oraz 139 z 131) prze-  
śladuje nieodmiennie pech. Już 6 lat temu miały  
zostać wprowadzone na stałe takie zmiany tras (w  
wariantach połączenia 149 z 141, 145 z 131 i 116 z  
pozostałą częścią 145), ale w ostatniej chwili (dzięki  
protestom związkowców MPK) zmiany odwołano  
(były już gotowe rozkłady i rozesłane komunikaty o  
zmianach). W tym roku rozwiązanie miało zostać  
wykorzystane w czasie remontu nawierzchni pl.  
Grunwaldzkiego. Dzień przed rozpoczęciem prac  
zmieniona została organizacja objazdów i do połą-  
czenia nie doszło. Zdarzenia te należy uznać za  
niekorzystne, gdyż planowane połączenie linii da-  
wało funkcjonalne linie i zmniejszało tłok panujący  
na pętli na pl. Grunwaldzkim, gdzie normalnie za-  
wraca 9 linii.

**A** W ostatnim czasie MPK nęka prawdziwa plaga  
stłuczek, w których udział bierze nowy tabor. Efek-  
tem stłuczek Volvo 7000A z zajezdni Obornicka jest  
częstsze niż zwykle pojawianie się Ikarusów 280 na  
liniach, na których dominuje tabor niskopodłogowy.  
W zajezdni Grabiszyńska dla odmiany odstawione  
jest kilka Jelczy M121, a efektem braków solówek  
jest okazjonalne pojawianie się przegubowców i  
piętnastometrowców na brygadach normalnie obs-  
ługiwanych krótkimi wozami (niekiedy nawet na li-  
niach, na których przegubów nigdy nie było w roz-  
kładzie. Przykładem jest kilkukrotne pojawienie się  
ikarusów na 133).

**T** Rozpoczął się drugi etap remontu pl. Legionów,  
Piłsudskiego i Grabiszyńskiej. Podobnie jak w  
pierwszym etapie, na pl. Legionów utrzymano ruch  
tramwajowy tylko na jednym łuku – tym razem jest  
to świeżo wyremontowany łuk w relacji Grabiszyń-  
ska – pl. Orłąt Lwowskich. W związku z tym od wy-  
jazdów porannych w dniu 04.08. wprowadzono no-  
wy układ objazdów:

- **0L, 0P, 8, 21, 23, 40L, 40P** pozostają zawiesz-  
one;
- **1** została zawieszona;
- **74, 75, 34w** zostały zlikwidowane;
- **7, 9, 16, 17, 31, 32, 36** pozostają na stałych tra-  
sach;

- **14, 24** wracają na stałe trasy;
- **2, 10, 12, 35, 37, 40** pozostają na dotychczas-  
owych objazdach;
- **3, 15, 22, 30, 33** kursują od Piłsudskiego przez  
Świdnicką, Podwale do Krupniczej i dalej dotych-  
czasową trasą;
- **4** kursuje z Oporowa przez Grabiszyńską, pl. Le-  
gionów, Piłsudskiego, Podwale, Świdnicką, pl.  
Teatralny, Teatralną, Skargi i dalej dotychczas-  
owym objazdem;
- **5, 34** kursują z Oporowa i Grabiszynu przez Gra-  
biszyńską, pl. Legionów, Piłsudskiego, Podwale,  
Świdnicką do Piłsudskiego i dalej dotychczas-  
owym objazdem (**5** tak jak dotychczas **75**);
- **6** kursuje od Świdnickiej przez Piłsudskiego, Koł-  
łątają, Skargi, pl. Dominikański, św. Katarzyny,  
Piaskową, św. Jadwigi do pl. Bema i dalej do-  
tychczasowym objazdem;
- **11** kursuje z Oporowa przez Grabiszyńską, pl.  
Legionów, Piłsudskiego, Podwale, pl. Pierwszego  
Maja, Kępę Mieszczańską, Dubois, Drobnera do  
pl. Bema i dalej dotychczasowym objazdem;
- **20** w kierunku Robotniczej kursuje od Świdnickiej  
przez pl. Teatralny, Widok, Szewską, Grodzką,  
Nowy Świat do św. Mikołaja i dalej stałą trasą;
- **70** kursuje w relacji Biskupin – Poświętne; od pl.  
Grunwaldzkiego do pl. Powstańców Wielkopo-  
lskich dotychczasową trasą.

**T** W związku z rozpoczęciem drugiego etapu re-  
montu pl. Grunwaldzkiego (remont jezdni północnej  
na odcinku od Norwida do Pasteura) od wyjazdów  
porannych 07.08. zostały wprowadzone objazdy:

- **115, 139, 149, 615, 700, 740** kursują stałymi tra-  
sami;
- **116, 131, 141, 611** kursują stałymi trasami z  
obowiązkowym przejazdem odcinka od Mostu  
Szczytnickiego do Norwida po torowisku tramwa-  
jowym;
- **D, 201, 209** w kierunku Kleciny i Dworca Głów-  
nego od Mostu Szczytnickiego kursują po torowi-  
sku w pl. Grunwaldzkim i dalej przez Norwida,  
Skłodowskiej-Curie;
- **C** w kierunku Kozanowa od pętli przy pl. Grun-  
waldzkim kursują przez pl. Grunwaldzki, Grun-  
waldzką, Sienkiewicza i dalej stałą trasą.

#### Magazyn 995

**04.08.** Około godziny 13:00 na ul. Legnickiej pod  
wiaduktem kolejowym niedaleko dworca Mikołajów  
powstało zatrzymanie tramwajowe spowodowane  
zerwaniem sieci trakcyjnej przez skład 105Na  
2210+2211 linii 3 jadący w stronę Leśnicy. Wyżej  
wymieniony skład połał na „niskiej sieci” dwa  
pantografy. Spowodowało to zatrzymanie ruchu w  
obu kierunkach, ponieważ w czasie akcji napraw-  
czej konieczne było wyłączenie napięcia w sieci. Na  
miejsce zdarzenia zjechały się wszelakie służby ra-  
townicze, w tym Nadzór Ruchu MPK, sieciowcy  
oraz policja, która pilnowała porządku. Pojazdy te  
zajął jeden z pasów ruchu ul. Legnickiej. W trwają-  
cym ponad godzinę – jak relacjonował nasz repor-  
ter – zatrzymaniu utknęło 12 składów (w tym dwa w  
stronę Pilzycy). Były tam m.in. świeżo wypuszczone  
z protramowskich warsztatów na jazdę próbną wa-  
gony 2514+2513. W czasie usuwania skutków zda-  
rzenia tramwaje nadjeżdżające od strony miasta  
kierowane były na pętlę przy ulicy Robotniczej. Kur-  
sowały także autobusy zastępcze, a część pasażer-  
ów ze stojących w korku tramwajów przejęły też  
autobusy linii 122 oraz 142. Z czasem uszkodzony  
skład został zepchnięty do pętli Pilzycy przez sto-  
jące jako pierwsze w zatrzymaniu wagony  
2226+2563.

#### Rozmaitości

● Pod koniec lipca na wrocławskich wiatlach  
przystankowych pojawiły się nalepki informujące o  
tym, że są one chronione przez agencję ochrony.  
Jest to część akcji zabezpieczania wiat należących  
do AMS przed wandalami zapoczątkowanej w War-  
szawie.

**T** W dniach 19–20.07. odbywał się Festiwal Ulicy  
Świdnickiej. Wśród różnych przygotowanych atrak-  
cji znalazła się wystawa starego taboru tramwa-  
jowego przygotowana przez Fundację Otwartego  
Muzeum Techniki przy MPK. Podobnie jak w ze-  
szłym roku wystawiane były: LH Standard G034  
(służący jako składzik różnych drobniejszych eks-  
ponatów) ciągnięty przez eNkę G081, „Jaś i Małgo-  
sia” (Berolina 1+2) i kancian 102N 2110.

#### Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
<b>autobusy</b>			
8031	barwy zakł.	Siemens GSM	naklejana
8034	barwy zakł.	Siemens GSM	naklejana
8044	barwy zakł.	Siemens GSM	naklejana
<b>tramwaje</b>			
2042	Radio Kolor	barwy zakł.	-
2060	Tikkurila	barwy zakł.	-

Marcin Duszyński, Dariusz Tomeczko,  
Paweł Więcek

#### Przystanek

**WYDAWCA:** Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,  
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań

**ADRES REDAKCJI:** ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań

**E-MAIL REDAKCJI:** przystanek\_gazeta@op.pl

#### REDAKTOR NACZELNY:

Adam Konieczka, tel. 504-398-490

#### ZASTĘPCA REDAKTORA NACZELNEGO:

Jarosław Girstun

#### ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

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 Skrzyżmowski (bremen@o2.pl).

#### STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Piotr Buczkowski, Robert Człapiński, Marcin Czech,  
Krzysztof Dostatni, Grzegorz Fedoryński, Wojciech Ga-  
sior, Marcin Gierzyński, Tomasz Gieżyński, Tomasz  
Igliński, 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-  
tom, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Andrzej Soczówka,  
Sebastian Staschki, Marcin Stiasny, Tomasz Szydło-  
wski, Rafał Tamawski, Valerij Tikhonov, Piotr Tomasiak,  
Krzysztof Utracki, Paweł Więcek, Michał Wolański, Ma-  
ciej Zysko.

#### KOREKTA STYLISTYCZNA:

Ziemowit Cabanek

#### EDYCJA STRON WWW:

Piotr Buczkowski  
**SKŁAD:** Adam Konieczka  
**DRUK:** Studio-Stempel, ul. Małachowskiego 39,  
61-129 Poznań.

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