

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 17 (42)
26 sierpnia 2003 r.

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

ISSN 1730-6388

„Przystanek” przedstawia

Dortmund

Dortmund leży w Zagłębiu Ruhry, które posiada jedną wielką sieć komunikacyjną, podzieloną na mniejsze sieci w poszczególnych miastach. Całą tą siecią zarządza firma Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, mająca władzę nad wszystkimi przewoźnikami. We wszystkich środkach transportu VRR obowiązują te same bilety – również w pociągach. Są cztery różne taryfy. Pierwsza, „Kurzstrecke”, pozwala przejechać do czterech przystanków przez pół godziny od skasowania. Kolejna, „Preisstufe A”, umożliwi podróżowanie po całym mieście, w którym został skasowany bilet przez 90 minut. Na „Preisstufe B” można jechać także do sąsiedniego miasta przez 120 minut, a z „Preisstufe C” można zwiedzać całą sieć VRR przez 4 godziny. To ograniczenie czasu dotyczy oczywiście tylko biletów kasowanych, są także bilety jednodniowe, tygodniowe, wakacyjne, semestralne i wiele innych, które mają jedynie ograniczony obszar ważności.

U-Bahny

U-Bahny są czymś pomiędzy metrem a tramwajami. W centrum poruszają się pod ziemią, i tam mamy do czynienia z metrem z prawdziwego zdarzenia, ale wystarczy wsiąść do któregoś pociągu i przejechać kilka stacji, aby stwierdzić, że jedzie się po typowym torze tramwajowym. Nie wstając z fotela po kilkunastu minutach można znaleźć się na długim wiadukcie ponad domami i ulicami, niczym w Nowym Jorku, aby po chwili zauważyć, że po horyzont rozwijają się tylko pola uprawne. Pociągi te zdają się zmieniać z szybkiego metra w tramwaj, który musi stać na światłach, a potem w kolej podmiejską prowadzącą po bezdrożach.

W Zagłębiu Ruhry są cztery sieci U-Bahnów. Dortmund ma drugą co do wielkości. Jest ona dosyć prosta. Składa się z sześciu linii, w tym dwóch połączonych ze sobą. Linie **U45** i **U46** mają wspólną krańcówkę Westfalienhallen, przypominającą zwykłą stację, na którą każda z nich przybywa z innej strony. Tutaj każdy pociąg zmienia numer linii z **U45** na **U46** lub odwrotnie. Co więcej, nie jest to wcale tajemnicą i można wcale z pociągu nie wysiadać. Stacja ta różni się od innych tylko tym, że pociągi stoją na niej parę minut dłużej.

Częstotliwość każdej linii wynosi zazwyczaj 10 minut, więc pociągów nie jest dużo. Zajezdnia liczy około 60 wagonów. Na tabor składają się starsze wagony dwuczłonowe i nowsze, bardzo podobne – trójczłonowe. Wagonie te przypominają wyglądem

tramwaje, ale jednak się od nich różnią. Przed wszystkim są szybsze i mają większą pojemność. Mają też wejścia bez schodów, ale z ruchomym elementem, który pełni jednocześnie dwie funkcje: jest czujnikiem skomunikowanym z drzwiami, a oprócz tego na przystankach o niskich peronach zniża się, tworząc stopień. Pojedyncze wagony dwuczłonowe można spotkać na linii **U45/46**, a łączone w pary na **U41** i **U42**. Trójczłonowe wagony (zawsze pojedyncze) obsługują linie **U47** i **U49**, a także jedną brygadę **U45/46**. Poza tym na linii **U41** pojawiają się różne składy, ponieważ linia ta jest wykorzystywana do zjazdów i wyjazdów z zajezdni.

Sieć posiada 83 stacje, w tym 23 pod ziemią, oraz jeszcze kilka w budowie. Są tu stacje jedno- i dwuperonowe, przy czym każda jest inaczej urządzona – ma inne kafelki na ścianach, posadzki. Myślę, że każdy znalazłby tu swoją ulubioną, na której mógłby przesiedzieć pół dnia i się nie znudzić. Obecnie istnieje jedna stacja dwupoziomowa, Stadtgarten, na której zatrzymują się pociągi wszystkich linii. Poziomy te są ze sobą na tyle dobrze połączone, że stojąc w odpowiednim miejscu, można obserwować wszystkie przejeżdżające składy na górnym i dolnym poziomie.

Tramwaje

Jeśli ktoś chce zobaczyć dortmundzki tramwaj, musi się wybrać do tego miasta najpóźniej w przyszłym roku, potem bowiem może być już za późno. Kiedyś w Dortmundzie było kilka linii tramwajowych, teraz jest już tylko jedna z odnogą i kilkoma krańcówkami. Poruszają się po niej pociągi z numerami **403** i **404**. Proszę zwrócić uwagę, że numery linii tramwajowych i ubanowych dziwnie się uzupełniają. Uzupełniają się także ich trasy. Wystarczy jeszcze obejrzeć miejsca schodzenia pociągów do podziemi, aby się upewnić, że kiedyś tramwaje jeździły po tych torach, po których teraz jeżdżą U-Bahny. Linie tramwajowe sukcesywnie, jedna za drugą, są przepracowane na linie kolejki miejskiej. Teraz została już tylko jedna i tunel pod centrum dla niej jest już częściowo wykopany. Linia ta wraz z odnogą posiada osiem krańcówek, z których dwie są pętlami, przy czym jedna nie jest używana rozkładowo. Pętle te są identyczne, schowane za żywopłotami i domkami jednorodzinny. Trawa na nich jest ładnie ostrzyżona. Po pętlach poruszają się tylko tramwaje. Pośrodku wysepki, na które wstęp jest wzbroniony, także króliki.

Oto krańcówki wymieniane kolejno od zachodu: Marten (**404**), Dorstfeld (**403**; zajezdnia), Westentor (**403**) i po drugiej stronie centrum: Westfalienhutte (**404**; odnoga), Pothecke (pętla nieużywana), Brac-

kel (**403**; pętla używana), Wickede Post (**403**), Wickede (**403**). Zajezdnia tramwajowa i zajezdnia U-Bahnów to ten sam obiekt.

Tabor tramwajowy jest ujednolicony. Tworzą go trójczłonowe duwagi pojedyncze lub łączone w pary. Podwójne składy są imponująco długie. Można je spotkać na całej długości linii **403**, przy czym większość wykręca w Brackel. Częstotliwość na najbardziej ruchliwym odcinku w szczycie wynosi 5 minut na **403** i 10 na **404**, przy czym **404** jedzie zawsze w towarzystwie **403**. Ponieważ składy krótkie są wymieszane z długimi, często zdarza się, że w towarzystwie pustego jedzie zapełniony, zwłaszcza że mają różne przystanki docelowe. Częściej jednak można spotkać dwa puste tramwaje jadące razem. W pojazdach nie ma nigdy tylu ludzi, aby nie można było się swobodnie poruszać. W składach podwójnych zawsze są wolne miejsca siedzące.

Część linii jest dwutorowa, a część jednotorowa z mijankami. W większości tory znajdują się na jezdni, ale często na pasie wyłączonym z ruchu. W wagonach przy drzwiach umieszczono przyciski służące do zatrzymania tramwaju i otwierania drzwi. Widok składu przejeżdżającego obojętnie obok przystanku jest więc czymś naturalnym. Podobnie naturalne jest to, że tramwaj zatrzymuje się tylko dla jednej osoby.

Wiele wagonów tramwajowych ma reklamy, a te, które ich nie mają, są białe z czerwonymi pasami, podobnie jak dortmundzkie autobusy i U-Bahny. Jedna reklama szczególnie przypadła mi do gustu. Było na niej napisane: „Lesen Sie nicht Straßenbahnen, lesen Sie Bücher!” [co można by przetłumaczyć jako: „nie czytajcie napisów na tramwajach, czytajcie książki!” – przyp. red.]. Poza tym można jeszcze spotkać wagony w starym, kremowo-brązowym malowaniu.

Przystanki tramwajowe są różne. Większość ma niskie perony o wysokości krawężnika, lecz są i takie, jak na stacjach kolejowych. Wiele przystanków nie ma jednak żadnego podwyższenia, na przykład te, gdzie do tramwaju wsiada się z jezdni. Taka różnorodność jest możliwa dzięki trzeciemu stopniowi, który wysuwa się (lub nie) wraz z otwarciem drzwi w pojeździe.

Autobusy

Linie autobusowe w Dortmundzie są jedynie uzupełnieniem sieci ubanowej. Kilkadziesiąt linii miejskich ma numery w przedziale **410–499**. Niektóre są krótkie, niektóre bardzo długie. Część kursuje tylko w wybranych godzinach, inne przez cały dzień. Jednak wszystkie są dobrze zsynchronizowane ze swoimi sąsiadami i razem tworzą dobrze

zgrana sieć.

Standardowa częstotliwość to 30 minut. Rozkłady jazdy są bardzo proste i mają tylko jedną strefę czasową, żeby było łatwo je zapamiętać. Dłuższe linie mają co jakiś czas na większych przystankach w centrach dzielnic parominutowe postoje. Służą one zapewnieniu większej punktualności. Na przystankach tych znajdują się elektroniczne wyświetlacze odliczające czas pozostały do odjazdu. Dzięki nim kierowca nie musi nawet zaglądać w rozkład.

Około połowa autobusów Dortmundu Stadtwerke to przegubowce, głównie nowe neoplany, a także MAN-y drugiej i trzeciej generacji. Z krótszych autobusów można tu spotkać również MAN-y drugiej i trzeciej generacji, z tych ostatnich także midibusy oraz trochę starych mercedesów. Oczywiście, wszystkie mają dwie, a przegubowce trzy pary drzwi. Kierowcami są zarówno mężczyźni, jak i kobiety.

Do autobusów wsiada się przodem, a wysiada środkami i tyłem. Każdy wsiadający pokazuje bilet kierowcy. Jeśli ktoś ma rower albo wózek, wsiada środkowymi drzwiami, a następnie idzie do kierowcy. Reguły te są przestrzegane. Kiedy ktoś nieobeznany wsiądzie środkowymi drzwiami i nie pokaże biletu, kierowca zawoła go.

H-Bahny

W okolicy dortmundzkiego uniwersytetu kursuje automatyczna kolejka wisząca na jednej szynie, tak zwany H-Bahn. Ma ona dwie krótkie linie, połączone ze sobą na kształt litery „Y”. Sieć jest mała, bo ma tylko cztery stacje, ale do prawej odnogi litery „Y” jest już budowane przedłużenie. Obecnie obsługują ją dwa wagoniki, z czego jeden kursuje z lewej odnogi do stacji centralnej, a drugi z prawej do końca na południu.

S-Bahny

S-Bahny mają swoje własne torowiska, niezależne od innych pociągów i częściej rozmieszczone stacje. Sieć S-Bahnów jest jedna na cały VRR. Dortmund ma swoją linię **S4**, która przecina miasto ze wschodu na zachód i wyjeżdża poza jego granice tylko na niewielką odległość. Jej częstotliwość to 30 minut. Oprócz niej do miasta wjeżdżają także **S1**, **S2** i **S5**, które kończą bieg na dworcu głównym.

Jakub Lubaszewski

Kołobrzeg

5 do Podczela, D do Dźwirzyna

Na wczasowiczów, którzy w tym roku wybrali na miejsce wypoczynku nadmorskie miejscowości Dźwirzyno lub Ustronie Morskie, czekała niespodzianka w postaci sezonowych linii Komunikacji Miejskiej Kołobrzeg Sp. z o.o., oznaczonych literkami **D** i **U**. Komentarz do tego faktu może być krótki: nareszcie! Dotychczas zapotrzebowanie na te linie nie budziło zainteresowania miejskiego przewoźnika, który pozostawiał te trasy w gestii miejscowego PKS-u. Jedynie do roku 1997 istniała linia **0**, kursująca z Ustronia Morskiego przez Kołobrzeg do Mrzeżyna. Rolą jej był jednak dowóz i odwóz z pracy żołnierzy z jednostki wojskowej w Mrzeżynie, którzy byli zazwyczaj jedynymi pasażerami popołudniowego kursu, niesłusznie zwanej gdzieś „sezonową”, linii. Kurs poranny (o godzinie 6:00 z Ustronia Morskiego) również trudno

uznać za wymarzony dla wczasowiczów. Trasę z Ustronia Morskiego do Kołobrzegu obsługiwała też w roku 1997 słynna uestcka firma Rami (linia nosiła oznaczenie **2R**). Trasa była identyczna, co dzisiejszej linii **U**, o czym dalej. W bieżącym roku konkurencję zwiększyła firma AR-Trans.

Tegoroczna linia **U** wyrusza z tej samej pętli w Ustroniu Morskim co dawne **0** (tj. przy amfiteatrze). Następnie przejeżdża przez całe Ustronie Morskie, podążając do Sianożęt. Stamtąd wraca i po wyjeździe na szosę Koszalin – Kołobrzeg dociera do dworca PKP w Kołobrzegu. Po drodze wjeżdża jeszcze na pętelkę w Podczelu. A tu... kolejna niespodzianka. Nie dociera tu już bowiem linia **2**, która została połączona z najczęściej kursującą linią **5**. Nowa **piątka** nie dojeżdża już zatem do sanatorium Arka-Mega, gdzie całkowicie zastąpiła ją linia **4** (przez pewien czas obie linie docierały tu wspólnie, po likwidacji pętli przy ulicy Morawskiego). Linia **5** wykonuje o jeden kurs więcej do osiedla Podczele (określną trasą przez lotnisko w Bagiczu) niż dotychczasowa **2**. Nie jedzie jednak tamtędy w niedziele.

Linia **D** z kolei łączyła Kołobrzeg z Dźwirzynem – trasa jej wiedzie przez ulice Unii Lubelskiej, Mazowiecką i Grzybowo. Obie linie sezonowe obsługują coraz rzadziej spotykane w Kołobrzegu jelicze PR110 o numerach taborowych 140 i 141. Oba autobusy zostały specjalnie przygotowane do tych tras – wewnątrz nad wszystkimi czterema kołami zamontowano estetyczne skrzynie z miejscem na bagaż. Autobusy mają też zasłony w oknach – czyżby było to warunkiem uzyskania koncesji na linię wyjeżdżającą poza miasto (oznaczałoby to także wyposażenie autobusu w koło zapasowe)?

Natomiast prezesowi częstochowskiego MPK, który twierdził, że zasadę wsiadania przednimi drzwiami wprowadził jako pierwszy i jedyne, warto zadedykować fakt, że w kołobrzeskich liniach sezonowych również wprowadzono taki wymóg. Na szczególnie uczęszczanych przystankach (np. w Sianożętach) kierowca wyłącza silnik i przez kilka minut sprzedaje bilety, co upodobiło te linie do komunikacji PKS. Naklejki przy drzwiach o treści „Na liniach podmiejskich wsiadanie tylko przednimi drzwiami” sugerują, że nie jest to żadna nowość i dotyczy także pozostałych linii podmiejskich (czyli większości kursujących w Kołobrzegu).

Wiaty przystankowe na terenach objętych kursowaniem linii sezonowych zostały wyposażone w estetycznie wykonane rozkłady jazdy i naklejki z wykazem uprawnień do ulg. Niestety, pracownicy KM Kołobrzeg dołączyli do grona kolegów z całego kraju, którzy nie potrafią czytać ustawy, na którą się powołują – studentom oferują wprawdzie ulgę 50% „z mocy ustawy”, lecz jedynie do ukończenia 26 roku życia. Obok naklejek z uprawnieniami do ulg brakuje natomiast... cennika.

Rafał Lamch

Warszawa

Sześciowagonowiec na linii

Jak wiadomo, od niedawna w Metrze Warszawskim na próbę wypuszczono sześciowagonowy skład rosyjski. Na początku skład ten jeździł podczas nocnej przerwy w kursowaniu pociągów, jednak już od dwóch tygodni kursuje z pasażerami.

Przypomnijmy najpierw historię dostaw rosyjskich

składów. Pierwsze składy z serii 81 (z charakterystycznym „M” na przednim wagonie) dostarczono w ramach daru dla Polski od Związku Radzieckiego w 1990 roku. Przyjechało wtedy 10 wagonów, w tym 4 czołowe (typu 81-717) i 6 wagonów środkowych (typ 81-7143). Producentem był MVZ (Mytiszczi, ZSRR). Dostawę reszty wagonów wstrzymano, gdyż rozpadł się ZSRR (miały być już przez Polskę zakupione). By nie odkładać otwarcia I linii metra, błyskawicznie rozpisano nowy przetarg. Zgłoszono kilkanaście ofert, ale tylko rosyjski producent Wagonmasz z Sankt Petersburga gwarantował dostarczenie niezbędnych 32 wagonów na czas otwarcia pierwszej linii metra. Właśnie te wagony wybrano również ze względu na fakt, że ich cena nie była wygórowana (rząd RP odmówił dofinansowania zakupu wagonów). Tak więc w 1994 roku dostarczono kolejne 32 wagony (wagon czołowy typu 81-572, zaś środkowe typu 81-573). Wagony te odstawały technicznie od współczesnych rozwiązań taborowych, ale były w pełni sprawne i przystosowane do obsługi metra warszawskiego, które przecież było budowane na wzór radziecki. Mała ilość wagonów wymusiła na Metrze podjęcie decyzji o złączeniu 14 składów trzywagonowych, mimo że perony stacyjne były przewidziane na składy sześciowagonowe. Wraz z dostarczeniem nowych wagonów składy wydłużono do czterech wagonów. Stało się to w listopadzie 1997 roku.

Dopiero w 2003 roku podjęto decyzję o złączeniu jednego sześciowagonowego składu. Rozłożono jeden skład o numerze 14. (027+413+427+028) i włączono dwa wagony środkowe do składu o numerze 11. (021+421+424+022), tworząc nowy skład o tym samym numerze (021+410+427+413+424+022). Należy dodać, że jeden z wagonów czołowych w rozłączonym składzie w maju uległ wypadkowi. W wyniku błędu maszynisty zwrotnica na STP Kabaty nie została przestawiona, na skutek czego uszkodzeniu uległo podwozie wagonu kabinowego. Wagon został już naprawiony. Nie miało to jednak żadnego wpływu na podjęcie decyzji o złączeniu wydłużonego składu.

Generalnie nowy skład sprawuje się bardzo dobrze. Niektórzy pasażerowie odczuwają tylko lekkie szarpanie. Nabyte po nocnych przejazdach oraz w wyniku prowadzenia składów alstomowskich doświadczenie sprawiło, że maszyniści nie mają już problemu z zatrzymywaniem pociągu na stacji w odpowiednim miejscu. Skład złożony z sześciu wagonów nadal budzi duże zainteresowanie nie tylko w gronie miłośników komunikacji, ale też samych pasażerów. Niektórzy podróżni w pierwszych dniach kursowania wydłużonego składu myśleli nawet, że to złudzenie optyczne.

W składach czterowagonowych najbardziej zapelnione są pierwszy i ostatni wagon. Tak więc pasażerowie, widząc i słysząc, że wjeżdża rosyjski skład, przechodzą do przodu peronu. Po zatrzymaniu się składu szybko przebiegają do piątego wagonu. Ale mimo to dwa ostatnie wagony w wydłużonym składzie jeżdżą lekko zapelnione, gdyż nie wszyscy pasażerowie rozpoznają, kiedy wjeżdża krótszy lub dłuższy skład rosyjski. Należy dodać, że ostatni wagon wyrusza o wiele mniej zapelniony ze stacji Ratusz w kierunku Kabat, gdyż północna głowica na tej stacji jest mniej wykorzystywana, niż w przypadku południowej głowicy na stacji Kabaty, gdy pociąg jedzie w kierunku Młocin. Tak więc dwa dodatkowe wagony są wykorzystywane głównie przez pasażerów, którzy w ostatniej chwili wchodzą na stację.

Przy wydłużonych składach również maszyniści mają mniejszą swobodę w zatrzymywaniu pociągu na stacjach. W składach czterowagonowych maszyniści zatrzymywali się w różnych miejscach z przodu peronu. Zauważalny jest również fakt, że przed zatrzymaniem się składu na stacji pociąg musi wcześniej hamować. Maszynista składu nr 11, który zakończył zmianę około godziny 14 w dniu 18.08. na stacji Politechnika, zapytany o to, jak mu się prowadzi wydłużony skład, odrzekł: „Po latach praktyki naprawdę nie ma problemu, tylko jest kło-

pot z obserwacją peronu”. Zadzwoniliśmy również do Kierownika Działu Informacji i Promocji, pana Roberta Szaniewskiego. Jak zostaliśmy poinformowani, skład na razie się sprawdza i nie ma żadnych kłopotów w jego obsłudze.

Generalnie pasażerowie zgodni są co do jednego: skład powinien być jednakowej długości. Jaka jest więc szansa, że wszystkie pociągi rosyjskie będą jeździć złączone z 6 wagonów? Pan Robert Szaniewski odparł: „Metro Warszawskie zastanawia się nad zakupieniem dodatkowych wagonów”. Za-

pytany, o to, czy wagony czołowe będą włączone w środek składu, powiedział: „Wydaje się naturalne i logiczne, że dokupywane byłyby wagony środkowe”. Jak wiadomo, przejście wzdłuż składu jest wskazane w przypadku akcji ratunkowej i konieczności ewakuacji pasażerów w razie wypadku pociągu w tunelu.

Witold Urbanowicz

Informacje na temat dostaw składów pochodzą ze stron internetowych: www.metro.waw.pl oraz <http://kmmetra.republika.pl>.

Z k r a j u z e ś w i a t a

Ateny

Rozmaitości

M Na czas trwania olimpiady w Atenach pracownicy tamtejszego metra zostaną wyposażeni w 25 tysięcy sztuk masek gazowych.

Witold Urbanowicz

Berlin

Tabor

A Przetarg na 101 piętrusów dla BVG z opcją na kolejne 100 wygrała firma Neoman. Nowe trzyosio-we autobusy będą miały 13,7 metra długości, oferowały 120 miejsc, w tym 82 siedzące, i będą w pełni klimatyzowane. Prząd nowego piętrusa, przypominającego raczej turystyczny autokar, kojarzy się z modelem MAN-a NL223. Pierwszy próbny egzemplarz ma wyjechać na ulice Berlina na jesieni przyszłego roku, zaś seryjna dostawa rozpocznie się jesienią 2005 roku. Nowe piętrusy mają zastąpić najstarsze piętrowe MAN-y SD202 z lat 1987–1992. W przetargu na dostawę piętrusów startował także Solaris z modelem Doublino i Volvo. Pamiętać jednak należy, że wszystkie dotychczasowe piętrusy berlińskie pochodziły z firmy MAN i podwykonawców karoserujących pojazdy MAN-a (Büssing, Waggon Union). Nowe piętrusy mają być wypuszczane szczególnie na długie linie, w tym na ulubione przez turystów linie 100 i 200. Równocześnie rozstrzygnięto przetarg na 15 solówek i 71 przegubowców, które od końca tego roku dostarczać będzie MAN i Mercedes. Ostatnio BVG wycofało z ruchu MAN-y NL202 i Mercedesy 0405N z lat 1990–1991.

Marcin Czech

Bydgoszcz

Tabor

T Zmodernizowany skład 805NM 255+256 pomyslnie przeszedł badania homologacyjne i 14.08. pojawił się na linii 1.

Rozmaitości

■ 28.09. odbędzie się impreza z okazji 50-lecia linii „Brda”. Zbiórka uczestników o godzinie 10 w zajezdni tramwajowej przy ulicy Toruńskiej, gdzie będzie możliwość obejrzenia m.in. całej kolekcji autobusów należących do Towarzystwa Miłośników Miasta Bydgoszczy. Miłośnicy przybyli z innych miast będą mogli dojechać do zajezdni specjalnym autobusem (kremowo-czerwony Jelcz 043), który wyruszy spod dworca głównego PKP o godzinie 11. Głównym punktem programu będzie objazd linii-jubilatki tramwajami 5N+5ND 68+135 i 805NM 255+256 w godzinach od 11:30 do około 14:00. Trasa przejazdu będzie wyglądać następująco: Zajezdnia – Toruńska – Wyszyńskiego – Jagiellońska

– Bernardyńska – Babia Wieś – Toruńska – Perłowa – Wojska Polskiego – Kapuściska – Wojska Polskiego – Perłowa – Toruńska – Spadzista – Hutnicza – Łęgowo – Hutnicza – Spadzista – Toruńska – Perłowa – Szpitalna – Glinki – Szpitalna – Perłowa – Toruńska – Zajezdnia. Po powrocie planowana jest wycieczka po mieście wspomnianym jelczem ogórkim.

Jarosław Girstun

Caen

Magazyn 995

16.08. O godzinie 14:00 wjeżdżając na pętlę w Herouville Saint Clair „tramwaj” nr 516 linii B wyko-leił się pierwszym wózeckiem prowadzącym. Część tramwajów ewakuowała się do zajezdni, gdzie motorowi przeistoczyli się w kierowców na za-tramwajach (3 przegubowe heuliezy GX187). Reszta pojazdów zasilila linię A na północy miasta. Koń-cówka linii B była nieprzejezdna do 16:30, powrót do normalnego rozkładu jazdy zajął jeszcze pół go-dziny. W tym czasie objazdem kierowano linie au-tobusowe nr 4 (końcowy przystanek), 8, 9 oraz 14. Jak dotąd brak danych na temat przyczyn incyden-tu.

Tomasz Aloszko

Częstochowa

Linie

A Kolejna korekta trasowa szykuje się w Często-chowie. Tym razem nie jest to jednak wynik reformy, a oczekiwana decyzja o zapewnieniu dojazdu do nowo powstającego cmentarza komunalnego przy ulicy Białostockiej, która była nieunikniona przed 01.11. Została tam już z wielkim rozmachem przygotowana pętla autobusowa. Mając na uwadze skierowanie do cmentarza linii autobusowej, MPK pozostawiło przy życiu linię 31, nie likwidując jej zgodnie z zaleceniami reformatorów. Linia ta jednak nie miała większego sensu i pomysł projektodaw-ców mający ją połączyć z 58bis był dość udany. Stało się jednak inaczej, a dziś – po skierowaniu jej przez Zawodzie – linia 31 zyskała większe znaczenie. Pojawił się jednak pomysł połączenia jej z linią 36 (na trasie Sejmowa – Kręciwilk), który wydaje się być bardzo dobry. Skierowanie do cmentarza cało-dziennej rzadko kursującej linii nie ma większego sensu. Wiadomo, że we wczesnych godzinach po-rannych i po zmroku nikt nie będzie się do cmenta-rza wybierał. W sobotnie i niedzielne (szczególnie niedzielne) dopołudnia należy się natomiast spodziewać wzmożonego ruchu, na który nie wystarczałaby rzadko kursująca linia 31 (nie wystarczyły także dwa krótkie autobusy linii 16 przy cmentarzu Kule, czego MPK przez lata nie chciało zauważyć,

do dziś nie desygnując na tę linię w niedziele po-jazdów niskopodłogowych). Dlatego skierowanie do cmentarza wybranych kursów linii istniejącej wydaje się pomysłem idealnym i taki najprawdopodobniej wejdzie w życie, zwłaszcza że ktoś uparł się na skierowanie linii 31 przez ulicę Radomską (jeszcze nie wybudowaną) i na razie planuje się rozwiązanie tymczasowe. Na pierwszy rzut oka oczywiście wyda-je się wprowadzenie pod cmentarz podjazdów linii 12 lub 32. Pasażerowie linii 32 jadący z ulicy Wiel-koborskiej mają jednakże już teraz sporą uciążli-wość w postaci „zwiedzania” w drodze do centrum dzielnicy Parkitka, nadto rozkłady obu linii są dość napięte. Na pętli przy cmentarzu św. Rocha zawr-ca jednak linia 18 – obecnie, będąc „stowarzyszo-ną” z linią 33, stała się linią drugorzędą i wydłuże-nie wybranych jej kursów do cmentarza komunal-nego byłoby póki co najlepszym rozwiązaniem. W chwili, gdy cmentarz stanie się główną częstochow-ską nekropolią, przyjdzie czas na zwiększenie ilości kursów, a nawet linii. Lecz do tego czasu miną la-ta... Na razie warto się jedynie zastanowić nad wy-dłużeniem połowy kursów pierwszolistopadowej linii specjalnej.

Rozmaitości

■ Wsiadanie do autobusów wygląda teraz nastę-pująco: pasażerowie są przygotowani do pokazania biletów i kierują się do przednich drzwi, ale wystarc-zy, że ktoś wysiadając otworzy inne, a ludzie już się do nich wpychają. Gdyby chodziło o jedną lub dwie osoby, kierowca mógłby je zawołać i poprosić o bilet, ale jak tu upilnować całą zgraję pasażerów? Obecnie bardzo rygorystycznie do kontroli biletów podchodzą kierowcy autobusów podmiejskich. Na liniach miejskich często można zauważyć jak kie-rowcy otwierają tylko przednie drzwi, ale nie przy-wiązują większej wagi do tego, czym machają im przed nosem pasażerowie. Ostatnio w lokalnym Radiu C pojawiła się informacja, że z dniem 01.09. obowiązek kontroli będzie dotyczył również linii miejskich, ponadto w tramwajach mają pojawić się konduktorzy, a więc i tu nastąpi tzw. uszczelnianie. Można spodziewać się więc, że i w tym środku transportu znacznie się przeluzni.

■ Na rozejdzie przy pętli tramwajowej na Rako-wie zdemontowano tzw. saneczki. Odtąd motorni-czowie będą zmieniać ustawienie zwrotnicy drogą radiową.

**Janusz Karlikowski, Rafał Lamch,
Jakub Lubaszewski**

Elk

Tabor

A W ciągu ostatnich dwóch lat jedynym nowym nabytkiem MZK Elk był rodzimy wytwór serii 120.

Miejski przewoźnik ratuje więc tabor remontami i modernizacjami Jelczy M11. Najbardziej widocznym znakiem modernizacji jest face-lifting przodu i tyłu, po którym poczywi „mig” wygląda jak Jelcz 121M. Niestety, oprócz oczywistego zdefasonowania pojazdu, niezachowane zostają barwy zakładowe – zamiast kremowo-czerwonych są one żółto-bordowe jak w Warszawie. W ten sposób zmodyfikowano już 5 wozów o numerach 64, 66, 68, 75, 76. Jedno, na co nie można narzekać, to ilość reklam. Chętnych reklamodawców jest więcej niż autobusów, więc standardem stają się różne reklamy po obu bokach autobusu.

Jacek Kalicki

Gdańsk

Linie

T 21.08. skończy się 3 etap remontu torowiska we Wrzeszczu przy Operze Bałtyckiej. W związku z tym na swoje stałe trasy powracają tramwaje linii **6** oraz **12**. Linia **11** nadal nie kursuje. Linie **2**, **13** oraz **63** mają zmienione trasy. Pozostałe linie jeżdżą bez zmian:

- linia **2**: Jelitkowo – Przymorze – Zaspaspa – Wyspiańskiego – Kliniczna – Jana z Kolna – Dworzec Główny PKP – Brama Wyżynna – Centrum (powrót: Centrum – Urząd Miejski – Hucisko – Dworzec Główny PKP – Jana z Kolna – Kliniczna – Wyspiańskiego – Zaspaspa – Przymorze – Jelitkowo);

- linia **13**: Brzeźno – Hallera – Wyspiańskiego – Kliniczna – Jana z Kolna – Dworzec Główny PKP – Brama Wyżynna – Przeróbka – Stogi Pasańi/Stogi Plaża;

- linia **63**: Brzeźno Plaża – Hallera – Wyspiańskiego – Kliniczna – Jana z Kolna – Dworzec Główny PKP – Brama Wyżynna – Przeróbka – Stogi Plaża.

T Od 21.08. powraca też do życia linia **35**: Nowy Port – Brzeźno – Hallera – Wyspiańskiego – Kliniczna – Pętla Kliniczna.

Z pamiętnika lakiernika

| numer pojazdu | poprzed. reklama | obecna reklama | uwagi |
|-----------------|------------------|-----------------------|-------|
| tramwaje | | | |
| 1421+1422 | barwy zakł. | wystawa „Ku Wolności” | - |

Łukasz Bartnik

Gorzów Wielkopolski

Magazyn 995

14.08. Około godziny 8 w zajezdni przy ul. Kostrzyńskiej doszło do wykołejenia składu 105Na 123+124. W trakcie manewru zestawu przełożyła się zwrotnica pod tylnym wózkiem wagonu 124, który wjechał na sąsiedni tor. Niestety, motorniczy zauważył ten fakt za późno i nie zdążył zatrzymać wagonów, przez co wóz 124 uderzył bokiem w słup trakcyjny i w tył stojącego składu 105Na 131+126. Wagon 124 uległ poważnemu zniszczeniu i zostanie skasowany. Wagon 126 nie ma poważnych uszkodzeń i najprawdopodobniej zostanie naprawiony.

Piotr Kamyszek

Jaworzno

Linie

A 13.08. w związku z zamknięciem ul. Obrońców Poczty Gdańskiej autobusy PKM kursowały w dniach 13–14.08. objazdem nie obsługując przy-

stanków Obrońców Poczty Gdańskiej i Stojałowskiego. Objazd dotyczył linii **303**, **304**, **369**, **370** oraz linii nocnej **N**.

Bartosz Mazur

Kalisz

Tabor

A Kaliskie Linie Autobusowe ogłosiły przetarg na zakup 10 używanych autobusów. Firma zamierza je nabyć na zasadzie leasingu, a termin składania ofert upływa 18.09. Biorąc pod uwagę obecną sytuację finansową przedsiębiorstwa, decyzja wydaje się być słuszną, gdyż część kaliskiego taboru domaga się powoli wycofania z ruchu ze względu na swój wiek oraz stan techniczny. Termin realizacji przewidziano aż na 36 miesięcy, co może oznaczać powolne zastępowanie wystużonych Ikarusów 280.26.

A Kilka dni temu w kaliskiej zajezdni gościł pleszewski Autosan H9-35. Przyjechał prawdopodobnie na jakąś naprawę. Warto dodać, iż autobusy jeżdżące po Pleszewie są pomalowane w barwy KLA, choć tak naprawdę ich właścicielem jest wspomniane miasto. Nasz przewoźnik obsługuje tamtejszą komunikację na zasadzie umowy, stąd barwy autobusów.

Linie

A Podobnie jak w wielu miastach Polski, trwają przygotowania do wprowadzenia nowego rozkładu jazdy. Kilka dni przed rozpoczęciem jego obowiązywania na kaliskich przystankach pojawiła się tylko lakoniczna informacja o zwiększeniu częstotliwości kursów. Prawdopodobnie powrócą także linie **1** i **18** zawieszony na okres wakacji.

Z pamiętnika lakiernika

| numer pojazdu | poprzed. reklama | obecna reklama | uwagi |
|-----------------|------------------|---------------------|-------|
| autobusy | | | |
| 108 | barwy zakł. | podkład pod reklamę | - |

Dawid Krysiński

Kielce

Rozmaitości

● Od 01.09. w kieleckich autobusach pojawi się dwudziestu nowych kontrolerów, którzy będą również ochroniarzami. Zarząd Transportu Miejskiego (powstał 01.07. i do jego zadań należy m.in. dystrybucja biletów, a także ich sprawdzanie) zlecił sprawdzanie biletów firmie ochroniarskiej. ZTM chce w ten sposób zmienić sytuację, w której kontrolerzy nie mogli sobie dawać rady z pijanymi pasażerami czy kieszonkowcami. Każdy „kanar” przejdzie specjalne szkolenie i dostanie czasowe upoważnienie do sprawdzania biletów. Ich zadaniem będzie również uspokajanie agresywnych pasażerów. Pomysłodawcy liczą, że już sam ich wygląd będzie budził respekt. Należy jednak dodać, że ochroniarze nie będą uzbrojeni. W broń będzie za to wyposażony specjalny patrol interwencyjny, który czekać będzie na ewentualne zgłoszenia od kierowców i kontrolerów.

Michał Musiał

Kraków

Linie

● 30.08. krakowskie MPK wprowadza powakacyjne rozkłady jazdy.

A Także od 30.08. rozpoczyna kursowanie linia **136**. Nowa linia autobusowa jeździ po trasie: Prądnik Czerwony – Powstańców – Piasta Kołodziejka –

Mikołajczyka – Dunikowskiego – aleja Andersa – Dąbrowskiej – Medweckiego – Bieńczycka – rondo Czyżyńskie (powrót: aleja Jana Pawła II – Dąbrowskiego).

Michał Smajdor

Lublin

Tabor

A Z życiem pożegnały się jelcze: L11 nr 2084 i M11 nr 2107.

Linie

A Od 18.08. kursuje nowa linia autobusowa **38**. Trasa wiedzie z ul. Koncertowej przez aleję Kompozytorów Polskich, Elsnera, Szeligowskiego, aleję Smorawińskiego, Chodźki, Jaczewskiego, Prusa, aleję Tysiąclecia, Lwowską, Andersa do ulicy Turystycznej. Autobusy kursują z 30-minutową częstotliwością przez cały tydzień. Zaskakujące, że MPK nie uprzedziło pasażerów o utworzeniu nowej linii, o której można się dowiedzieć jedynie z rozkładów na przystankach. Tym bardziej dziwi, że jest to linia konkurencyjna do prywatnej **47**.

Rafał Tarnawski

Mińsk

Linie

● Od 01.09. komunikacja miejska w Mińsku przechodzi na zimowy rozkład jazdy. Częstotliwość kursowania metra w godzinach szczytu zwiększona z 3 do 2 minut na linii **1**, i z 3 do 2,5 minut na linii **2**. Oprócz tego na ulice białoruskiej stolicy wyjechało o 20 autobusów i tyleż samo trolejbusów więcej niż w okresie wakacyjnym.

● Od 01.07. obowiązują nowe ceny biletów komunikacji miejskiej. Jednorazowy przejazd metrem lub transportem naziemnym kosztuje teraz 220 rubli białoruskich (około 0,10 euro). Dwa razy droższe są tzw. autobusy ekspresowe.

Piotr Pyzel

Moskwa

Magazyn 995

10.08. W tramwaju linii **46** (wagon nr 5246) z nieznanego jeszcze powodu wybuchł balon z substancją chemiczną (NaOH). Od jej rozlewu ucierpiała poważnie 6 pasażerów. Przewieziono ich do szpitala. Balon z niebezpieczną substancją, której przewóz tramwajem jest surowo wzbroniony, wioził pewien pracownik jednego z moskiewskich instytutów naukowo-badawczych. Tenże natychmiast po wypadku został zatrzymany przez pasażerów i przekazany w ręce milicji. Strażacy zaś splukali pozostałą w pojeździe substancję.

Valeri Tikhonov

Olkusz

Tabor

A Przeprowadzono naprawę główną wozu nr 1562, połączoną z przeróbką z przegubowca na krótkiego Ikarusa 260. Był to ostatni Ikarus 280 pomalowany w tradycyjne barwy WPK Katowice. Teraz razi miłośników żółtym lakierem, osłonami na nadkola od jelcza i światłami od Fiata Ducato...

Bartosz Mazur

Opole

Linie

A Od 01.09. do życia powraca podmiejska linia **P** do Prószkowa. Miejskie autobusy dojeżdżały do tej miejscowości (już wkrótce miasta) w pierwszej połowie lat 90., następnie została zlikwidowana z powodu słabej frekwencji i braków taborowych MZK.

Ponowne jej uruchomienie związane jest z otwarciem nowych profili klas w prószkowskim zespole szkół, które są przeznaczone również dla uczniów pochodzących z Opola. Niestety, w przeciwieństwie do swego wcześniejszego wcielenia, **P** będzie typową linią szczytową – jeden autobus wykona za ledwie pięć pełnych kółek – 2 rano, 3 po południu. Również trasa uległa skróceniu – zamiast z pętli na Pużaka, **P** wystartuje spod dworca głównego, by ulicami 1 Maja, Reymonta, Żeromskiego, Sienkiewicza, Niemodlińską, Wojska Polskiego, Prószkowską i wsie Górki i Złotniki dotrzeć do celu.

A Zmian w podmiejskich ciąg dalszych. Również od 01.09. MZK wycina wszystkie, z wyjątkiem czterech, kursy **8** do Wawelna. Nie spowoduje to radykalnego pogorszenia połączenia Wawelna z Opolem, bowiem do wyboru pozostaje **16** jadąca inną, krótszą trasą. Niezadowolone mieszkańców wzbudza praktycznie likwidacja możliwości dojazdu do lokalnego centrum, jakim są Komprachcice. Dodatkowo niezadowolone powoduje wycięcie pierwszych porannych i ostatnich wieczornych kursów na **8** i **16**. Wszystkie zmiany MZK argumentuje zbyt małymi wpływami z biletów.

A Również linie miejskie czeka spora dawka zmian i cięć. Szczegóły już w najbliższym numerze.

Rozmaitości

● Po zaledwie kilku miesiącach pracy, 01.09. z opolskich autobusów znikną kontrolerzy biletów klubu Gwardia Opole. Po rozlicznych kłopotach z obcymi firmami sprawdzającymi bilety, MZK zdecydowało się na powierzenie tego zadania swoim pracownikom. Według dyrekcji przedsiębiorstwa pozwoli to na uniknięcie zwolnień pracowników. Zatrudnienie jako „kanar” znajdzie 20 osób. I tylko nasuwa się spostrzeżenie: dlaczego dopiero teraz?

A Od 09.08. pasażerów MZK spotkały kolejne utrudnienia związane z objazdami. Powodem jest fatalny stan techniczny mostu Piastowskiego i wprowadzony tam kategoriyczny zakaz poruszania się pojazdami powyżej 2,5t masy całkowitej. Ograniczenie to istnieje od lat, lecz autobusy MZK (tylko solówki) były z niego warunkowo zwolnione. Tradycyjny objazd powinien przebiegać ulicami Reymonta, Żeromskiego, Sienkiewicza, Nysy Łużyckiej. Powinien, ale... ulica Żeromskiego z powodu remontu jest zamknięta! (patrz: „Przystanek” nr 39) Na szczęście, wraz z Miejskim Zarządem Dróg, udało się znaleźć kompromisowe rozwiązanie. Przy pomocy betonowych krawężników przez środek parkingu na placu Kopernika wytyczono drogę tylko dla autobusów. Na dotychczas jednokierunkowym fragmencie ulicy Sienkiewicza również powstał odpowiedni pas. Na nową tymczasową drogę trafiły nie tylko linie przeniesione z ulicy i mostu Piastowskiego (**4, 5, 9, F, N**), ale i linie dotychczas kursujące objazdem przez ul. Grunwaldzką: **1, 3, 6, 10, 12, 13, 16, 21, A**. Katowicką i Grunwaldzką jeżdżą jeszcze tylko **2, 11, 12, 15** i **17**. Całe zamieszanie związane z remontem ul. Żeromskiego na szczęście skończy się już na początku września.

Z pamiętnika lakiernika

| numer pojazdu | poprzed. reklama | obecna reklama | uwagi |
|-----------------|------------------|----------------|-------|
| autobusy | | | |
| 414 | Teral | podkład | - |
| 631 | Idea | miejskie | - |
| 634 | Idea | miejskie | - |
| 702 | podkład | miejskie | - |

Marek Drewniak

Ostrów Wielkopolski

Linie

A 01.09. MZK wprowadza nowy rozkład jazdy. Jak to zazwyczaj po wakacjach bywa, przybędzie kilka nowych linii autobusowych (**2, 14, 8, 13, 10** i **25**), a pozostałe zmieniają częstotliwość kursowania. Linie **3, 5, 15** i **17** znikną z pętli na osiedlu Komuny Paryskiej, a **16** zostanie zlikwidowana. Niestety, MZK wycofuje się z obsługi Sulmierzyc, Raczyc i Uciechowa. W zamian autobusy będą docierały do Moszczanki oraz Sobótki. Dostyc duże zmiany, polegające chociażby na przejęciu kursów poprzez inne linie, dotkną również pozostałe miejscowości. Największą jednak ciekawostką będzie „powrót do przeszłości” w postaci zmiany nazwy linii **19E** (do Kalisza) na **M. M** kursowało od 1975 do 1994 roku. W ten sposób skończy się bałagan z biletami dwóch przewoźników na wspólną **dziewiętnastkę**.

David Krysiński

Poznań

Tabor

T 23.08. jako **4/2** zadebiutował forteczański skład 320+321. Nowością wyróżniającą ten zestaw od poprzedników jest klimatyzator dla kabiny motorniczego. Warto też dodać, że skład ten w całości składany był w Fabryce Pojazdów Szynowych, a nie jak dotychczas w ZNT.

T Nocą z 26 na 27.08. do Poznania dotarł kolejny GT8 z Düsseldorfu. Otrzyma numer 690.

Linie

AT Ciągłość prowadzenia prac remontowych poznańskiej sieci tramwajowej w sierpniu tego roku nie była zagrożona – zanim otwarto Grunwaldzką i rozpoczęto remont odcinka „Poznańska” trwał rozpoczęty 18.08. remont instalacji w odcinku ulicy Hetmańskiej. Od 01.09. w związku z ukończeniem tych prac na stałe trasy wracają tramwaje linii **1** i **7**. **Jedenastka** musi jeszcze trochę na to poczekać, ale o tym informujemy poniżej.

AT Dzień bez remontu dniem straconym! Ledwo co ruszył ruch tramwajowy na wyremontowanej ul. Grunwaldzkiej, w trosce o jakość podróży MPK rozpoczęło 23.08. remont torowiska na ul. Roosevelta na odcinku od wjazdu na PST do skrzyżowania ul. Poznańskiej i Libelta. Remont powinien zakończyć się około 14.09. Linia **11** do 01.09. zwiędzi miasto ciekawą trasą objazdową: z Zawad na rondo Starołęka, a dalej Zamenhofs, przez rondo Rataje, Królowej Jadwigi, most Dworcowy i Roosevelta na most Teatralny i dalej na Ogrody. Pozostałe linie tramwajowe, planowo kursujące po remontowanym odcinku, pojawiają się na następujących trasach zastępczych:

- linia **4**: Starołęka – Starołęka – Zamenhofs – Jana Pawła II – rondo Śródka – Wyszyńskiego – Estkowskiego – pl. Małe Garbary – pl. Wielkopolski – 23 Lutego – Mielżyńskiego – Fredry – Most Teatralny (Powrót: Most Teatralny – Roosevelta – Rondo Kaponiera – Św. Marcin – Gwarna – Mielżyńskiego – 23 Lutego – – Starołęka);
- linia **9**: Dębiec – 28 Czerwca – Górna Wilda – Królowej Jadwigi – Strzelecka – Podgórna – Marcinkowskiego – pl. Wolności – 27 Grudnia – Fredry – Most Teatralny – Trasa PST – Os. Jana III Sobieskiego (powrót: Os. Jana III Sobieskiego – Trasa PST – Roosevelta – Rondo Kaponiera – Św. Marcin – Marcinkowskiego – Podgórna – Strzelecka – ... – Dębiec);
- linia **10**: Dębiec – 28 Czerwca – Wierzbęcice – most Dworcowy – Roosevelta – Most Teatralny

(Powrót: Most Teatralny – Fredry – Gwarna – Św. Marcin – Rondo Kaponiera – Roosevelta – Most Dworcowy – ... – Dębiec).

Na pocieszenie pasażerów odciętych od komunikacji szynowej MPK uruchomiło dwie linie autobusowe **ZA TRAMWAJ**. Marnie to pocieszenie, zwłaszcza dla mieszkańców Wierzbaka i Sołacza, przez tę komunikację pominiętych (w przypadku poprzedniego remontu na trasie Piątkowskiej mieli oni taką komunikację zapewnioną). Zatrzymaj kursują następującymi trasami:

- linia **T2**: Piątkowska – Serbska – Murawa – Winogrody – Zagonowa – Słowiańska – Piątkowska – Gen. St. Maczka – Wojska Polskiego – Witosa – Serbska – Piątkowska;
- linia **T3**: Piątkowska – Serbska – Witosa – Wojska Polskiego – Gen. St. Maczka – Piątkowska – Słowiańska – Zagonowa – Winogrody – Murawa – Serbska – Piątkowska.

AT Jesień przyszła szybko w tym roku. Od razu zrobiło się chłodniej, być może dlatego, że rozkład zimowy zostaje wprowadzony tradycyjnie od 01.09. Zmarzniętym pasażerom powinno to jednak dodać otuchy, gdyż od tego dnia obowiązywać będzie „gęstszy” rozkład jazdy. Autobusy linii: **51, 63, 64, 68, 69, 74, 82, 85, 90, 91** i **93** kursować będą w godzinach szczytu co 12 minut (zamiast co 15). Tramwaje linii **1, 2, 4-10** i **12-16** kursować będą w dni robocze w godzinach od 5:00 do 18:00 co 10 minut (zamiast co 12). Aby jednak nie winić MPK za październikowe chłody, w końcu sierpnia wyjaśniamy, że debiutujący właśnie rozkład jazdy w rzeczywistości zwie się „zasadniczym”, nie „zimowym”.

T Otwarto do użytku nowe torowisko na ulicy Grunwaldzkiej. Tymczasowo, ze względów technologicznych, na wyremontowanym odcinku obowiązuje ograniczenie prędkości maksymalnej tramwajów do 30 km/h. Ponieważ trasę otwarto na zaledwie tydzień przed powrotem do rozkładu zimowego, na ten czas na przystankach zawisły jedynie pomarańczowe kartki, informujące w jakie dni, jakie linie kursują i z jaką częstotliwością.

Magazyn 995

11.08. Czy jeden tramwaj może mieć dwie kolizje tego samego dnia? Cóż, zdarza się. Ale czy mogą one być w tym samym miejscu? Jak się okazuje, tak. A przekonał się o tym motorowy **7/1** (helmut nr 653). W bok prowadzonego przez niego tramwaju o godzinie 5:25 rąbnęła taksówka marki Opel Vectra. Miało to miejsce w trakcie wjazdu na pętlę Zawady. Skończyło się na lekkich przetarciach lakieru bimby i zbitym migaczu oraz wgniecionym błotniku w samochodzie. Tramwaj, rzecz jasna, pozostał na linii. O godzinie 11:10, gdy również wjeżdżał na Zawady, trafił go Fiat Punto. Tym razem lekko ucierpiało przednie prawe naroże. Samochód zaś stracił lewy przedni narożnik oraz lewy bok. Przerwa trwała 10 minut.

13.08. Awaria zasilacza podstacji Świętojańska spowodowała zanik napięcia w okolicach skrzyżowania ulic Jana Pawła II i Majakowskiego. Miało on miejsce od godziny 17:55 do 18:20, jednak jeszcze przez dalsze 20 minut konieczne było ręczne kierowanie ruchem tramwajów.

14.08. MAN nr 1030 (**63/2**) jechał sobie w południe ul. Bukowską w kierunku Górczyna. Przed skrzyżowaniem z ul. Szamotulską drogę zajeżdżał mu Volkswagen Transporter, który zmierzając w tę samą stronę, usiłował zmienić pas z lewego na prawy. Kierowca busa, chcąc uniknąć „bomby”, zjechał do prawej strony jezdni przycierając niegroźnie MAN-a do sygnalizacji świetlnej. Niewiele to jednak

pomogło, gdyż pojazdy i tak się trzasnęły. W autobusie zbiła się przednia lewa szyba, pękł słupek i wgniotły narożne blachy, ponadto przerysowany był także prawy bok. Oczywiście, zjechał niebawem do zajezdni. Znacznie gorzej wyglądał prawy bok półciężarówki.

16.08. Punktualnie o godzinie 10:00 na ul. Dąbrowskiego (za Janickiego) oberwała się przekładnia w drugim wagonie 2/7 (skład 114+113) jadącej na Dębiec. Wstawianie wagonu na pieska zajęło Kruppowi łącznie 35 minut. Potem tramwaj zjechał samodzielnie do zajezdni Głogowska. Do tego czasu na odcinku Ogrody – Kaponiera kursował autobus zastępczy, zaś linie 1 i 2 z Ogrodów kierowano przez ul. Przybyszewskiego.

16.08. O godzinie 10:43 na pętli Miłostowo pantograf połamał holender nr 866 obsługujący 8/4. Spowodowało to zwarcie i wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej od ul. Mogileńskiej. O godzinie 11:07 ruch przywrócono, a tramwaj z zabezpieczonym pantografem pozostawiono do zholowania.

16.08. Wieczorem w dojeżdżającej od strony Kaponieri do Mostu Dworcowego tatrze nr 409 (12/1) wystąpił brak rozruchu. Po 25 minutach na S3 zepchną ją holender nr 873 (8/4). Przez dalsze 10 minut pracownicy Nadzoru Ruchu musieli ręcznie kierować ruchem.

20.08. Jadący na Piątkowską holender nr 881 (9/5) połamał sobie pantograf zaraz za skrzętem z ul. Królowej Jadwigi w Strzelecką. Spowodowało to wstrzymanie ruchu na całym skrzyżowaniu w godzinach 10:10–10:32. Po doraźnej naprawie tramwaj na Gajową zepchnęła 13/6 (skład 252+251).

20.08. W godzinach 12:49–13:05 stały tramwaje na ul. Krzywoustego za tatrą nr 405, która obsługując linię 12, wybierała się na Starolekę. Z brakiem rozruchu nie udało się uporać na torach, więc w ramiona mechaników z S3 musiała ją zepchnąć 6/5 (228+227). W korku utknęło 5 tramwajów. Ruchem musiano kierować jeszcze przez dalszy kwadrans.

20.08. Przeszło 15 minut po południu były zablokowane tramwaje na placu Wolności, gdyż jakiś inteligentny inaczej kierowca zaparkował swego Citroëna Xsarę częściowo na torach tramwajowych.

22.08. 15 minut przed godziną 9 kanciak piątka (jadący jako 4/3 na Starolekę) upolował sobie na drugie śniadanie Opla Omegę, który skręcał w lewo z ul. Pułaskiego w Przepadek. Z przetartym prawym przednim narożem po kwadransie zjechał na Gajową, by potem powrócić na linię. Wspomnijmy tylko, że lewa tylna część samochodu ucierpiała o wiele bardziej.

23.08. Wszelkie znaki na niebie i ziemi wskazują, że o godzinie 7:45 swój żywot zakończyła stodwójka nr 34. Gdy jako 4/6 ruszała z przystanku Rondo Kaponiera zlokalizowanego w ul. Św. Marcin, strasnęła się z zawracającym zaraz za wysepką ciężarowym MAN-em. Na skutek kolizji doznała znacznego wgniecenia prawego naroża. Ciężarówka natomiast miała wgniecioną skrzynię ładunkową po lewej stronie. Po 8-minutowym wstrzymaniu samodzielnie udała się w swą ostatnią podróż do zajezdni Forteczna.

24.08. Za kwadrans ósma dwuskład 314+315 (4/2) podjeżdżając na przystanek na rondzie Staroleka najechał owczarka niemieckiego. Nieroztropna właścicielka zabrała zwierzątko, który doznał uraz tylnych kończyn, do lecznicy. Obyło się bez wstrzymania.

24.08. Na przystanku Rondo Kaponiera (w kierunku os. Sobieskiego) „zdechła” tatra nr 406 (12/6). Zabrakło w niej wysokiego napięcia. Pogo-

towie techniczne dokonało pobieżnej naprawy. Następnie 14/1 (skład 192+191) zepchnęła pojazd na pętlę Sobieskiego, gdzie poczekała na forteczkański holownik. Wstrzymanie trwało niecałe pół godziny.

Rozmaitości

A Linie autobusowe obsługiwane planowo taborem niskopodłogowym, np. 64, 68, 83, wzbogaciły się o informację na ważnych od 01.09. przystankowych rozkładach jazdy, która brzmi: „Linia obsługiwana taborem niskopodłogowym z wyjątkiem sytuacji awaryjnych”. W kolejnym numerze „Przystanku” odpowiemy na nurtujące zapewne niektórych Czytelników pytanie, czy planowe podmiiany na tabor wysokopodłogowy należą do „sytuacji awaryjnych”? Tak czy owak, gratulujemy inicjatywy i życzymy 99% taboru z niską podłogą.

Adam Biały, Tomasz Gieżyński,
Adam Konieczka, Maciej Rudzki

Skierniewice

Linie

A Sprostowanie. Znaleźliśmy aż trzy poważne błędy, w tym dwa w poprzednim numerze „Przystanku”, prawdopodobnie spowodowane „sezonem ogórkowym”. W numerze 41. brak jednej literki w informacji o zmianie trasy linii 8, w związku z budową kanalizacji na ul. Nowobielarskiej, wypaczył sens notatki. Niżej przedstawiamy poprawny przebieg tej linii. Na czas trwania wakacji szkolnych autobusy tej linii zamiast jechać prosto ul. Nowobielarską, zawracając pod szkołą, następnie wracając ul. Nowobielarską i dalej skręcając w ul. Armii Krajowej, bezpośrednio mkną z ul. Nowobielarskiej w Armii Krajowej w obu kierunkach. Błędna okazała się również informacja, że tylko w związku z budową ronda u zbiegu ulic Wyszyńskiego i Szarych Szeregów oraz czasową zmianą trasy autobusów, na linię 6 wypuszczono autobusy wielkopojemne. Sporadycznie można je spotkać również teraz, choć w większości linia obsługiwana jest przez małe busiki. Informacja na temat historii zmian przebiegu linii 6, którą opisaliśmy w numerze 35., okazała się nieścisła. Autobusy linii 6 z kursów wariantowych do pętli Podleśna faktycznie wycofano wcześniej – przy okazji cząstkowej zmiany rozkładów linii 1 i 6 dnia 01.09.2002 r. Wraz z całościową zmianą rozkładów 25.11.2002 r. dokonano jedynie korekty godzin odjazdów. Za nieścisłości i błędy przepraszamy.

A Uzupełniając wiadomość z poprzedniego numeru na temat zamknięcia ruchu kołowego na ul. Kozielskiego: całkowitemu zawieszeniu uległ przystanek MZK Kozielskiego. Nie znaleźliśmy na nim żadnej informacji o zmianie trasy, bo albo ktoś ją zerwał, albo sama odleciała, albo po prostu jej nie było. Bardzo możliwa jest ta ostatnia opcja, dlatego że MZK nie umieścił nazwy tego przystanku w rozkładach zamieszczanych w gazetach lokalnych.

Rozmaitości

● Na rynku ukazała się nowa mapa Skierniewic wydawnictwa Azymut (2003 r.). Poświęcamy jej notatkę, gdyż nieczęsto ukazują się mapy Skierniewic zaznaczające linie autobusowe. Pozostawiając jednak jakość mapy i treść informacyjno-turystyczną z boku, skupimy się na liniach autobusowych. Podstawowym błędem tej mapy jest to, że nie wszystkie przystanki MZK zostały naniesione. Mapa zawiera również stare przebiegi tras autobusów z roku 2002, więc nie zaznacza, że linie 3 i 10 jadą przez ul. Dworcową. Błędy można również znaleźć w przebiegu linii 1 i 5 na Halinowie w kierunku Dąbrowic. Autorzy pominieli również fakt, że od roku 2001 linia 3 nie dociera do Bełchowa, bowiem linię

skrócono do Sierakowic Prawych. Błędnie zaznaczono również przebieg linii 6 – z mapy wynika, że linia jedzie i ul. Szarych Szeregów i ul. Widok (we wrześniu 2002 r. wycofano autobusy tej linii z ul. Widok). Jako podstawową trasę linii przyjęto Armii Krajowej – Miedniewice, mimo że od niepamiętnych czasów linia ta kończy bieg przy Amandzie, a tylko niektóre kursy jada dalej do Miedniewic bądź do ul. Podleśnej. Najwięcej błędów zawiera przebieg linii 8 na os. Widok – zaznaczono, że linia kursuje po trasie: Nowobielarska pętla – Nowobielarska – Widok – Wiadukt, podczas gdy od likwidacji linii 2 autobusy linii 8 jeżdżą po trasie: Przemysłowa pętla – Przemysłowa – Czerwona – Widok – Nowobielarska – Nowobielarska (szkoła) – Armii Krajowej – Wyszyńskiego – Wiadukt. Nie zaznaczono również, że większość kursów linii 8 kończy trasę przy pętli Makowska, a tylko część jedzie do Makowa.

Witold Urbanowicz

Szczecin

Tabor

A SPPK, przeczuwając rychły przyjazd nowych autobusów, zaczęło robić dla nich miejsce – jako pierwszą rozpoczęło egzekucję Jelcza M11-638.

T Stan zdewastowanych siedzeń w wagonach GT6 zmusił MZK do ogłoszenia przetargu na ich wymianę. Wybrano wariant zastosowany sześć lat temu w kilku wagonach – na istniejących stelażach montuje się oparcia z laminatu, natomiast siedziska są usuwane i zastępowane laminatowymi. Prace mają zostać wykonane w 2 wagonach z zajezdni Niemierzyn i 4 z zajezdni Golecin. Na razie „plastiki” zamontowano w wagonie 512.

Linie

● Od 14.08. od godziny 11 do 16.08. do godziny 18 z powodu imprezy na Wałach Chrobrego typowymi objazdami kursowały linie 6 i 506.

Rozmaitości

T 14.08. w trakcie przebudowy ul. Malczewskiego (pomiędzy al. Wyzwolenia a ul. Matejki) odsoniето kilkunastometrowy fragment nieczynnych od 30 lat torów oraz brukowej nawierzchni. W ten sam dzień wykopalisko, niestety, zostało usunięte.

Z pamiętnika lakiernika

| numer pojazdu | poprzed. reklama | obecna reklama | uwagi |
|-----------------|------------------|----------------|-------|
| autobusy | | | |
| 2052 | Samsung | barwy zakł. | - |
| 2091 | Samsung | barwy zakł. | - |
| 2095 | AscoRutiCa | barwy zakł. | - |
| tramwaje | | | |
| 628 | Bartek | barwy zakł. | - |

Jacek Kalicki, Magdalena Murawska,
Olaf Skrzymowski, Piotr Witwicki

Wałbrzych

Tabor

A MPK Wałbrzych testuje. Mieszkańcy Wałbrzycha ostatnio mają okazję zobaczyć, a nawet przejechać się, wieloma autobusami, których wcześniej nie widzieli. Dzieje się tak za sprawą Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, w którym szykują się nowe zakupy. Na razie przewoźnik jest w fazie testów różnych modeli. Wałbrzych odwiedziły dotychczas: Jelcz M125M z PKS-u Rybnik o numerze rejestracyjnym SR22972 oraz Solaris U10 302 z MPK Legnica. Aktualnie trwają testy MAN-a NL223 PZ17893 (obecny manowski tester) i Solbusa 9,5B C45953. W kolejce ustawiają się jeszcze Volvo z modelem 7000 i Scania z 94UB. Jak nasze wie-

wiórki donoszą, największe szanse na wygraną ma ostatnia marka, ale nie uprzedzajmy faktów. Miejmy tylko nadzieję, że będzie to bardziej udany zakup, niż ostatnia partia minibusów ze Słupska, której to marki liतोściwie nie będziemy wypominać.

Tomasz Szymek

Warszawa

Tabor

A 16.08. chełmski jecz nr 4399 został wynajęty do wożenia gości weselnych spod Urzędu Dzielnicy Targówek.

A Ostatnimi czasy cztery MAN-y NG313 przejechały się do macierzystej fabryki w Tarnowie Podgórnym koło Poznania. Padło na autobusy o numerach 3002, 3301, 3308 i 3703 rodem z Ostrobramskiej, Stalowej i Woronicza. Tymczasem na placu fabryki czeka już kolejna partia 5 nowiutkich wozów NL223 dla ITS-u.

A Solaris Urbino 10 firmy Mobilis, oznaczony numerem taborowym A-324, został oddelegowany do obsługi bezpłatnej wolskiej linii do centrum handlowego Reduta. Na żółto-czerwone barwy zostały naklejone stosowne reklamy (w kolorze białym) hipermarketu Carrefour. Numer taborowy pozostał jedynie we wnętrzu autobusu, a miejsce kasowników zajmują dobrze wszystkim znane „drewienka”. Trudno dociec, czy spółka zamierza pozostawić ten autobus na stałe na tej linii – planowana ilość posiadanych solarisów (51) z pewnością bowiem nie wystarczy do obsługi linii ZTM przy zachowaniu odpowiednich rezerw. Należałoby raczej zasugerować przewoźnikowi montaż kasowników i numerów taborowych w MAN-ach SL223, by zapewnić możliwość skierowania przyzwoitej rezerwy. Choć z drugiej strony, nie są to autobusy niskopodłogowe, więc na liniach ZTM-u raczej by jeździć nie mogły. Zresztą Mobilis miał w planach zakup 4 używanych autobusów 12-metrowych, które miałyby służyć właśnie jako rezerwa.

A Dnia 16.08. na zastępczej linii **204** spotkały się dwa ikarusy pozostawione dzięki KMKM-owi w historycznych malowaniach. Na dwóch kolejnych brygadach tej linii pojawiły się przeguby o numerach 2092 (brygada **8**) oraz 5254 (brygada **1**). Prawdopodobnie było to pierwsze takie spotkanie w historii. Trzeba dodać, że Ikarusem-automatem (nr 5254) powoził sam prezes KMKM-u.

A Mamy kolejne kasacje eks-inflanckich wozów. Tym razem T-10 Ostrobramska podziękowała za współpracę trzem solówkom o numerach 10, 80 i 89. Dodatkowo informujemy, że wóz nr 2882 (także były T-5) nie zostanie jednak skasowany. Nasza informacja z poprzedniego numeru była przedwczesna.

A Kilka numerów temu pisaliśmy, że Mobilis szukał pań do kierowania autobusami. No i mamy już pierwsze efekty – w dniu 12.08. pierwszych osiem kandydatek wyjechało na jazdy próbne.

A Ostatnimi czasy woroniczański MAN NG313 nr 3704 dorobił się listew (normalnie w tego typu tabo-rze nie montuje się ich). Przypominają one nieco te z ikarusów serii 57. Po więcej ciekawostek odsyłamy do „Przegubowca”.

T W dniu 13.08., na zmianie B, na **pierwszej** brygadzie linii **23** zagościł żoliborski skład 13N 781”+409.

T W dniu 11.08. na rondzie Żołnierzy Zgrupowania AK „Radosław” doszło do wykolejenia na zwrotnicy wagonu 13N-291 (drugiego ze składu 473+291). Niestety, w wyniku tego zdarzenia doszło w nim do bardzo poważnego uszkodzenia czo-

pu skreću tylnego wózka – praktycznie został on ścięty. Tak więc wagon ten jest prawdopodobnie pierwszym kandydatem do kasacji, które mogą nibawem nastąpić. Szerzej o tym wypadku piszemy w notatce w dziale „Magazyn 995”.

T Ostatnimi czasy przystankowi szpiedzy odkryli, że... u-booty nie potrafią zamykać drzwi na przystanku Grzybowska w stronę Kercelaka! Krzywizna łuku powoduje, że drzwi się nie zamykają i motorowi muszą „podciągać” na jeździe manewrowej trochę do przodu i mieć nadzieję, że drzwi w końcu zaskoczą. Podobnie jest na przystanku Królewska w stronę Centrum. Tak więc mamy kolejny przykład wspaniałości nowoczesnego produktu by Konstal.

T Żoliborskie wagony 13N 592+561 mają nadal (ozn. po remoncie) siedzenia wandaloodporne. Wkrótce napiszemy, czy takowe zachował też skład 13N 833+819, posiadający je przed remontem.

T Jeszcze odnośnie likwidowanych poręczy pionowych przy siedziskach w stopiátkach: wolski skład 1012+1009 ich nie posiada.

T Informujemy, że żoliborski skład 13N 680+736 wyjechał pierwszy raz na miasto już 31.07. Niestety, zdążyły mu się już przydarzyć dwie kradzieże aluminiowych poręczy z wagonu 736.

T A propos kradzieży: „poręczyciel” jako ostatnio mniej działa (czyżby wakacje?). Natomiast niedawno doszło do innej – dość komicznej – kradzieży: ktoś rąbnął bowiem aluminiowy stopień z IV drzwi w mokatowskim wagonie 105Nb/e-1389”. Jak widać, Polak potrafi...

T 20.08. żoliborska bulwa nr 2128 dostała na R-4 połówkowy pantograf OTK-2 z dolnym ramieniem o prostokątnym przekroju.

T Za to w dniu 22.08. na R-1 Wola skończyli klepać tyrstora nr 2016 i połączyli go z kolegą 2017. Natomiast wagony 105Na-1026 i 1081 (notabene nie dostały one po remoncie wyjść bezpieczeństwa) były już podczepione do swoich 1028 i 2005. Wozy 105N2k-2036 i 2037 stały nadal zderzone na jednym z zajezdniowych kanałów – wagon 2036 wciąż miał niewymieniony, połamany pantograf.

T Z remontu w dniu 25.08. wyjechały mokatowskie 105Na-1184 i 1185 – nie mają one ani wyjść bezpieczeństwa, ani „gołębników”. Posiadają natomiast pionowe poręcze przy siedziskach oraz zaspawane pokrywy nad drzwiami i pantografy na linki.

Linie

A Z powodu budowy ronda w ciągu ul. Mehoffera od 05.08. od godziny 23 (linie **126** i **133**) oraz od nocy 05/06.08. (linie **609** i **613**) do odwołania (prawdopodobny okres trwania prac – 3 tygodnie) zostały wycofane z ul. Mehoffera na odcinku od ul. Modlińskiej do ul. Majolikowej i skierowane na objazdy linie:

- **126** od skrzyżowania Mehoffera/Majolikowa ulicami: Majolikową – Pomorską – Milenijną – Światowida – Modlińską i dalej bez zmian;
- **133** od skrzyżowania Mehoffera/Modlińska bezpośrednio ulicą Modlińską (z pominięciem Tarchomina) i dalej własną trasą do krańca Żerań FSO;
- **609** od skrzyżowania Mehoffera/Majolikowa ulicami: Majolikową – Pomorską – Milenijną – Światowida – Modlińską i dalej stałą trasą;
- **613** – od skrzyżowania Mehoffera/Majolikowa ulicami: Majolikową – Pomorską – Milenijną – Światowida – Modlińską – Klasyków – Bohaterów – Ołówkową – Parowozową – Polnych Kwiatów – Mehoffera (bez podjazdu do pętli Choszczówka) – Modlińska – Światowida – Milenijną – Pomor-

ską – Majolikową – Mehoffera i dalej bez zmian do krańca Dw. Centralny.

A W związku z naprawą nawierzchni ul. Czerniakowskiej (na odcinku od ul. Chełmskiej do ul. Bartyckiej) i zamknięciem skreću w lewo z ul. Czerniakowskiej w Gagarina w nocy 08/09. i 09/10.08. autobusy linii **611**, jadące w kierunku Dw. Centralnego i dalej do pętli Paluch, jeździły od skrzyżowania Chełmska/Sobieskiego/Belwederska ulicami: Chełmską – zawrotka przy zajezdni autobusowej Chełmska – Chełmską – Siedlecką – Gagarina i dalej własną trasą. Trasa w kierunku przeciwnym nie zmieniła się.

A Rozpoczęcie przebudowy wodociągu na ul. Szwedzkiej spowodowało konieczność wprowadzenia jednego kierunku ruchu na wspomnianej ulicy (na odcinku od ul. Stalowej do ul. Strzeleckiej) – tylko w stronę ul. 11 Listopada na okres od 12.08. od około godziny 21:00 do odwołania (na około 11 dni). Autobusy linii: **135**, **162**, **416** i **602** poruszały się zmienionymi trasami:

- linie **135**, **162** i **416** – odpowiednio w kierunku pętli Olszynka, EC Siekierki i Ursynów Płd. – od skrzyżowania Szwedzka/Strzelecka ulicami: Strzelecką – Środkową – Wileńską – Szwedzką i dalej własnymi trasami;
- linia **602** w stronę pętli Dw. Centralny od skrzyżowania Szwedzka/Strzelecka ulicami: Strzelecką – Środkową – Stalową – Inżynierską i dalej bez zmian.

Trasy ww. linii w kierunku przeciwnym nie uległy zmianie.

A Z powodu robót drogowych, polegających na przyłączeniu tuneli w rejonie mostu Świętokrzyskiego do istniejącego układu drogowego, od 14.08. od około godziny 19:00 do odwołania zamknięty został przejazd ulicą Wybrzeże Kościuszkowskie (na odcinku od ul. Karowej do zjazdu z mostu Poniatowskiego) w relacji północ-południe. W związku z tym autobusy linii **185** i **362**, jadące w kierunku pętli Natolin Płn. i EC Siekierki, skierowano od skrzyżowania Wybrzeże Kościuszkowskie/Karowa ulicami: Karową – Dobrą – Solec – Ludną – Wioślarską i dalej bez zmian. Trasy ww. linii w kierunku przeciwnym nie zmieniły się.

A Z uwagi na ostatni etap prac na rondzie Ześlaków Syberyjskich w okresie od 14.08. od godziny 22 do 18.08. do godziny 4:30 wspomniane rondo zostało całkowicie zamknięte dla ruchu. Spowodowało to zmiany w kursowaniu wielu linii autobusowych. I tak:

- linia **127** w kierunku krańca Nowe Włochy od skrzyżowania Aleje Jerozolimskie/Szczęśliwicka jeździła ulicami: Szczęśliwicką – zawrotka na pętli Szczęśliwice – Drawską – Śmigłowca – Alejami Jerozolimskimi i dalej stałą trasą;
- linia **127** w kierunku krańca Bródno-Podgrodzie od skrzyżowania Aleje Jerozolimskie/Śmigłowca kursowała ulicami: Śmigłowca – Drawską – Szczęśliwicką – Kopińską – Grójecką – Alejami Jerozolimskimi i dalej bez zmian;
- linia **130** w stronę pętli Centrum Handlowe Reduta od skrzyżowania Aleje Jerozolimskie/Szczęśliwicka jeździła ulicami: Szczęśliwicką – zawrotka na pętli Szczęśliwice – Drawską – Śmigłowca – Mszczonowską – Opaczewską – Alejami Jerozolimskimi – postój na przystanku tymczasowym Centrum Handlowe Reduta 51 (w Alejach Jerozolimskich, między ul. Opaczewską a ul. Mszczonowską);
- linia **130** w kierunku Powsina od tymczasowego przystanku końcowego Centrum Handlowe Redu-

- ta 51 w Alejach Jerozolimskich kursowała ulicami: Alejami Jerozolimskimi – Śmigłowca – Drawską – Szczęśliwicką – Kopińską – Grójecką – Alejami Jerozolimskimi i dalej własną trasą;
- linia **136** tylko w kierunku Ursynowa Płd. kursowała z pętli Dw. Zachodni – zawrotka na wysokości ekspedycji MZA i dalej jezdnią wzdłuż przystanków Dw. Zachodni 03 i 04, a następnie pod prąd jezdnią wjazdową na pętlę – przejazdem przez pas dzielący jezdnie Alej Jerozolimskich – Alejami Jerozolimskimi – Grzymały-Sokołowskiego – Szczęśliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. i dalej własną trasą;
 - linia **154** w kierunku krańca Os. Górczewska od skrzyżowania Bitwy Warszawskiej 1920 r./Szczęśliwicka poruszała się ulicami: Szczęśliwicką – Kopińską – Grójecką – pl. Narutowicza – Grójecką – pl. Zawiszy – Towarową – rondem Daszyńskiego – Prosta – Kasprzaka – Ordoną i dalej bez zmian;
 - linia **154** w stronę pętli MDL Cargo od skrzyżowania al. Prymasa Tysiąclecia/Kasprzaka kursowała ulicami: Kasprzaka – Prosta – rondem Daszyńskiego – Towarową – pl. Zawiszy – Grójecką – pl. Narutowicza – Grójecką – Kopińską – Szczęśliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. i dalej stałą trasą;
 - linia **167** w obu kierunkach od skrzyżowania Wawelska/Grójecka jeździła ulicami: Grójecką – pl. Narutowicza – Grójecką – pl. Zawiszy – Towarową – rondem Daszyńskiego – Prosta – Kasprzaka – aleją Prymasa Tysiąclecia – Wolską i dalej bez zmian;
 - linia **172** tylko w kierunku Sadyby jeździła z pętli Dw. Zachodni – zawrotka na wysokości ekspedycji MZA i dalej jezdnią wzdłuż przystanków Dw. Zachodni 03 i 04, a następnie pod prąd jezdnią wjazdową na pętlę – przejazdem przez pas dzielący jezdnie Alej Jerozolimskich – Alejami Jerozolimskimi – Grzymały-Sokołowskiego i dalej własną trasą;
 - linia **184** od strony Huty została skrócona do przystanku Prądzynskiego 01 przy alei Prymasa Tysiąclecia, następnie zawrotka tymczasowym przejazdem dzielącym obie jezdnie alei Prymasa Tysiąclecia (na wysokości ul. Armatniej) i powrót stałą trasą do Huty;
 - linia **186** w kierunku Tarchomina od skrzyżowania Bitwy Warszawskiej 1920 r./Szczęśliwicka poruszała się ulicami: Szczęśliwicką – Kopińską – Grójecką – pl. Narutowicza – Grójecką – pl. Zawiszy – Towarową – rondem Daszyńskiego – Prosta – Kasprzaka – aleją Prymasa Tysiąclecia i dalej bez zmian;
 - linia **186** w kierunku pętli Metro Wilanowska od skrzyżowania al. Prymasa Tysiąclecia/Kasprzaka kursowała ulicami: Kasprzaka – Prosta – rondo Daszyńskiego – Towarową – pl. Zawiszy – Grójecką – pl. Narutowicza – Grójecką – Kopińską – Szczęśliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. i dalej stałą trasą;
 - linie **187** i **517** w stronę pętli Ursus-Niedźwiadek od skrzyżowania Grzymały-Sokołowskiego/Szczęśliwicka jeździły ulicami: Szczęśliwicką – zawrotka na pętli Szczęśliwice – Drawską – Śmigłowca – Alejami Jerozolimskimi i dalej bez zmian;
 - linie **187** i **517** w stronę krańców Stegny i Targówek od skrzyżowania Aleje Jerozolimskie/Śmigłowca poruszały się ulicami: Śmigłowca – Drawską – Szczęśliwicką – Kopińską i dalej własnymi trasami;
 - linia **191** w kierunku pętli Ursus-Niedźwiadek od skrzyżowania Bitwy Warszawskiej 1920 r./Szczęśliwicka kursowała ulicami: Szczęśliwicką – zawrotka na pętli Szczęśliwice – Drawską – Śmigłowca – Alejami Jerozolimskimi i dalej stałą trasą;
 - linia **191** w kierunku pl. Narutowicza od skrzyżowania Aleje Jerozolimskie/Śmigłowca poruszała się ulicami: Śmigłowca – Drawską – Szczęśliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. i dalej bez zmian;
 - linia **508** w stronę Dw. Zachodniego od skrzyżowania Aleje Jerozolimskie/Szczęśliwicka jeździła ulicami: Szczęśliwicką – Grzymały-Sokołowskiego – Alejami Jerozolimskimi – do pętli Dw. Zachodni, skąd powrót następował przez zawrotkę na wysokości ekspedycji MZA i dalej jezdnią wzdłuż przystanków Dw. Zachodni 03 i 04, a następnie pod prąd jezdnią wjazdową na pętlę – przejazdem przez pas dzielący jezdnie Alej Jerozolimskich – Alejami Jerozolimskimi i dalej własną trasą do Nowodworów;
 - linia **523** w obu kierunkach od pl. Zawiszy kursowała ulicami: Towarową – rondem Daszyńskiego – Prosta – Kasprzaka – aleją Prymasa Tysiąclecia – Górczewską i dalej stałą trasą;
 - linia **605** w kierunku krańca Ursus-Niedźwiadek jeździła z Dw. Zachodniego – zawrotka na wysokości ekspedycji MZA i dalej jezdnią wzdłuż przystanków Dw. Zachodni 03 i 04, a następnie pod prąd jezdnią wjazdową na pętlę – przejazdem przez pas dzielący jezdnie Alej Jerozolimskich – Alejami Jerozolimskimi – Grzymały-Sokołowskiego – Szczęśliwicką – Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Grójecką i dalej własną trasą;
 - linia **605** w kierunku pętli Rembertów-AON od skrzyżowania Bitwy Warszawskiej 1920 r./Szczęśliwicka kursowała ulicami: Szczęśliwicką – Grzymały-Sokołowskiego i dalej bez zmian;
 - linia **717** w stronę Dw. Zachodniego od skrzyżowania Aleje Jerozolimskie/Śmigłowca jeździła ulicami: Śmigłowca – Drawską – Szczęśliwicką – Grzymały-Sokołowskiego i dalej stałą trasą;
 - linia **717** w kierunku Piastowa jeździła z pętli Dw. Zachodni – zawrotka na wysokości ekspedycji MZA i dalej jezdnią wzdłuż przystanków Dw. Zachodni 03 i 04, a następnie pod prąd jezdnią wjazdową na pętlę – przejazdem przez pas dzielący jezdnie Alej Jerozolimskich – Alejami Jerozolimskimi – Grzymały-Sokołowskiego – Szczęśliwicką – zawrotka na pętli Szczęśliwice – Drawską – Śmigłowca – Alejami Jerozolimskimi i dalej własną trasą.
- W czasie obowiązywania ww. tras objazdowych, ze względu na prognozy zwalniające na ul. Drawskiej, linie: **127, 130, 187, 191, 517** i **717** były obsługiwane wyłącznie autobusami wysokopodłogowymi. A raczej miały być obsługiwane, bo na 1/717 pojawił się na jedno kółko (potem został podmieniony) solaris U15 nr 8516.

A W związku z obchodami Święta Wojska Polskiego w dniu 15.08. w godzinach około 10:00–11:30 były zamknięte dla ruchu ul. Belwederska, ul. Bagatela oraz Aleje Ujazdowskie między ul. Bagatela a pl. Na Rozdrożu. W tym czasie autobusy linii: **100, 116, 119, 180, 195, 503** i **513** jeździły zmienionymi trasami:

- linia **100** w kierunku Agrykoli od pl. Unii Lubelskiej: al. Szucha – Alejami Ujazdowskimi i dalej bez zmian;
- linie **116, 119, 180, 195, 503** i **513** w stronę Centrum od skrzyżowania Belwederska/Spacerowa/Gagarina ulicami: Spacerową – Goworka – Puławską – pl. Unii Lubelskiej – aleją Szucha – Alejami Ujazdowskimi i dalej stałymi trasami;

wa/Gagarina ulicami: Spacerową – Goworka – Puławską – pl. Unii Lubelskiej – aleją Szucha – Alejami Ujazdowskimi i dalej stałymi trasami;

- linie **116, 119, 180, 195, 503** i **513** w stronę ul. Belwederskiej od skrzyżowania Aleje Ujazdowskie/Piękna ulicami: Piękną – pl. Konstytucji – Waryńskiego – rondem Jazdy Polskiej – Waryńskiego – Goworka – Spacerową i dalej własnymi trasami.

A Tego samego dnia w godzinach 11–13 były nieprzejezdne ul. Królewska (na odcinku między ul. Krakowskie Przedmieście a ul. Marszałkowską) oraz ul. Moliera (na odcinku między ul. Królewską a ul. Trębacką). W związku z tym autobusy linii: **100, 106, 111** i **160** zostały skierowane na trasy objazdowe:

- linia **100** w kierunku Agrykoli od pl. Bankowego ulicami: Marszałkowską – Królewską – pl. Grzybowski i dalej stałą trasą (powrót stałą trasą);
- linia **106** od skrzyżowania Królewska/Marszałkowska ulicami: Marszałkowską – Świętokrzyską – Emilii Plater do pętli Emilii Plater (postój na przystanku końcowym linii **504**);
- linia **111** od pl. Bankowego ulicami: Senatorską – Miodową – Krakowskim Przedmieściem i dalej stałą trasą (w obu kierunkach);
- linia **160** od skrzyżowania Królewska/Marszałkowska ulicami: Marszałkowską – pl. Bankowym – aleją „Solidarność” i dalej bez zmian (w obu kierunkach).

A W dniu 15.08. z uwagi na wprowadzone objazdy piętros marki MAN SD202 wyjechał do obsługi linii **100** dopiero o godzinie 13:50.

A Z uwagi na wstrzymanie ruchu tramwajów na ul. Słomińskiego, w okresie 18–26.08. uruchomiony został dodatkowy przystanek Baseny Inflancka dla linii **103** (Huta – Dw. Wschodni), której trasa przebiega właśnie wspomnianą ulicą.

A Wymiana magistrali ciepłowniczej pod ulicami Augustówka, Statkowskiego i Gołkowską była powodowana zamknięciem od 18.08. do odwołania (planowany termin zakończenia prac – koniec września) ul. Gołkowskiej (od ul. św. Bonifacego do ul. Statkowskiego) oraz całej ul. Statkowskiej. W tej sytuacji autobusy linii **159** i **162** zostały skierowane w obu kierunkach od skrzyżowania Gołkowska/św. Bonifacego na poniższe trasy objazdowe:

- linia **159** – ulicą św. Bonifacego do pętli Stegny;
- linia **162** – ulicami: św. Bonifacego – Powsińską – Wiertniczą – Augustówka do pętli EC Siekierki.

Dla autobusów ww. linii na czas trwania objazdu wprowadzono specjalne rozkłady jazdy.

A Próbnym obciążeniem nowo wybudowanych wiaduktów nad rondem Zesłańców Syberyjskich było przyczyną zamknięcia nocami 18/19., 19/20., 20/21. i 21/22.08. w godzinach około 0:30–4:30 dla ruchu zachodniej jezdni wspomnianego ronda w relacji: aleja Prymasa Tysiąclecia – Bitwy Warszawskiej 1920 r. Autobusy linii **605** w kierunku krańca Ursus-Niedźwiadek były kierowane od Dw. Zachodniego zmienioną trasą: Alejami Jerozolimskimi – na rondzie Zesłańców Syberyjskich prosto Alejami Jerozolimskimi – Opaczewską – Mszczonowską – Bitwy Warszawskiej 1920 r. i dalej stałą trasą. Trasa w kierunku przeciwnym pozostawała bez zmian.

A Z powodu zapadnięcia się jezdni na ul. Wioślarskiej w rejonie zjazdu z mostu Poniatowskiego od dnia 19.08. do odwołania autobusy linii **509** kursowały w obu kierunkach od mostu Poniatowskiego: wiaduktem mostu Poniatowskiego – Alejami Jerozolimskimi – rondem de Gaulle’a – Nowym Światem do pl. Trzech Krzyży i dalej stałą trasą.

A Rozszerzenie zakresu prac na skrzyżowaniu Stalowa/Szwedzka spowodowało, że od dnia 20.08. od godziny 21 przez około 3 dni autobusy linii **156** jeździły zmienioną trasą. W kierunku pętli Huta od skrzyżowania Stalowa/Szwedzka ulicami: Stalową – Środkową – Wileńską – Szwedzką i dalej bez zmian, a w kierunku krańca Zajeżdźnia Stalowa – od skrzyżowania Szwedzka/Wileńska ulicami: Wileńską – Czyszową – Stalową.

AT Z uwagi na roboty torowe w rejonie pl. Starynkiewicza od dnia 09.08. od godziny 0 do dnia 18.08. do godziny 4 był wyłączony ruch tramwajowy na ciągu ulic: Aleje Jerozolimskie – rondo Dmowskiego – Aleje Jerozolimskie – rondo de Gaulle’a – Aleje Jerozolimskie – wiadukt mostu Poniatowskiego – most Poniatowskiego – aleja Poniatowskiego (na odcinku od pl. Zawiszy do ronda Waszyngtona). W tym czasie tramwaje linii: **8, 9, 12, 25** i **T** kursowały w obu kierunkach zmienionymi trasami:

- linia **8** od ul. Wolskiej ulicami: Wolską – aleją „Solidarności” – Okopową – Towarową – rondem Daszyńskiego – Towarową – pl. Zawiszy – Grójecką do pętli Pl. Narutowicza;
- linia **9** od pl. Zawiszy ulicami: Towarową – rondem Daszyńskiego – Towarową – Okopową – aleją „Solidarności” – mostem Śląsko-Dąbrowskim – aleją „Solidarności” – Targową – aleją Zieleniecką do ronda Waszyngtona i dalej bez zmian na Gocławek;
- linia **12** od pl. Zawiszy ulicami: Grójecką – pl. Narutowicza – Grójecką – aleją Krakowską do krańca Okęcie;
- linia **25** od alei Zielenieckiej – rondem Waszyngtona – Waszyngtona do pętli Wiatraczna;
- linia **T** (trasa jednokierunkowa): Dw. Wschodni (Kijowska) – Kijowska – Targowa – aleją „Solidarności” – most Śląsko-Dąbrowski – aleją „Solidarności” – Okopowa – rondo Żołnierzy Zgrupowania AK „Radosław” – Stomińskiego – most Gdański – Starzyńskiego – Jagiellońska – Ratuszowa – Targowa – Kijowska i Dw. Wschodni (Kijowska).

Ponadto zawieszono kursowanie trzech linii tramwajowych: **7** (Kawęczyńska-Bazylika – Okęcie), **22** (Huta – Wiatraczna) i **24** (Gocławek – Koło). Znaczące zmiany w przebiegu poszczególnych linii był powodem daleko idących zmian w częstotliwości kursowania oraz obsługi brygad. I tak: linię **8** obsługiwały zajezdnie Wola i Mokotów, wysyłając odpowiednio cztery brygady całodziennie i jedną szczytową w dzień powszedni oraz trzy w sobotę i święto; na linii **9** pojawiło się aż 20 brygad całodziennych i 11 szczytowych w dzień powszedni oraz 18 w dzień świąteczny (wszystkie były z R-1 i R-2); na linii **12** można było obserwować 12 brygad całodziennych w dzień powszedni i 8 w dzień świąteczny (wszystkie brygady poza dwoma, które wystawiła zajezdnia Żoliborz, pochodziły z Woli); linię **25** obsługiwało odpowiednio 10 brygad całodziennych i dwie szczytowe w dzień powszedni oraz 6 w dzień świąteczny (wszystkie z zakładu Praga). Ponadto z powodu zawieszenia linii **22** ze zwiększoną częstotliwością aż do 5 minut w dzień powszedni oraz 10 minut w sobotę i święto kursowała linia **29**. Jej obsługę, oprócz tradycyjnie Żoliborza, zapewniła zajezdnia Wola (było 21 brygad w dzień powszedni oraz 11 w weekendy). Z ciekawostek taborowych należy wymienić absolutny rarytas, czyli mokotowski skład 13N 493+369 na linii **8** (kursował w dniach 17 i 18.08.) oraz dwa żoliborskie składy 13N (wagon 804+809 oraz 574+573) na linii **12**. Zarówno na **8**-ce jak i na **12**-ce zobaczyć skład 13N to nie

lada sztuka! Dodajmy, że wszystkie trzy ww. składy były w barwach zakładowych. Ponadto po raz pierwszy w historii na linii **29** zadomowiły się bulwy (sporo ich było), które Żoliborz wysłał tam zamiast na zawieszony **22**. Warto też dodać, że w czasie kursowania **T-etki** objazdem była zgoda na „techniczne” wydłużenie trasy aleją Tysiąclecia oraz ul. Kawęczyńską do zajezdni R-2 Praga (konieczność dostępu obsługi wagonów do toalety). I obsługą obu brygad możliwość tę po razie wykorzystano. Co jak co, ale okazja do zwiedzenia zajezdni praskiej nie zdarza się zbyt często. Trzeba także zauważyć, że objazdowa trasa linii **T** wiodła przez bardzo rzadko używany skręt na Kercelaku w relacji Praga – Żoliborz. Jednocześnie w zastępstwie tramwajów na trasie: Pl. Narutowicza – Grójecka – pl. Zawiszy – Aleje Jerozolimskie – rondo Dmowskiego – Aleje Jerozolimskie – rondo de Gaulle’a – Aleje Jerozolimskie – wiadukt mostu Poniatowskiego – most Poniatowskiego – aleja Poniatowskiego – Rondo Waszyngtona jeździły autobusy linii **204**. Linię zastępczą obsługiwało w dzień powszedni 15 brygad (10 całodziennych i 5 dodatków), po 3 z zajezdni: Chelmska, Kleszczowa, Redutowa, Woronicza i Stalowa oraz 8 brygad całodziennych w dzień świąteczny, po 2 z zajezdni: Chelmska, Kleszczowa, Redutowa i Woronicza. Pozwoliło to na zapewnienie następującej częstotliwości kursowania: w dzień powszedni w godzinach szczytu – co 3–4 minuty i poza – co 5–6 minut oraz w dzień świąteczny co 6 minut. Nie można nie zauważyć faktu, że w czasie objazdów wystąpiły pewne perturbacje w kursowaniu tramwajów bardzo obciążonymi ulicami Towarową i Grójecką. Wąskimi gardłami były pl. Zawiszy oraz (głównie) Kercelak, na których to „priorytetowa” sygnalizacja dla tramwajów przepuszczała po jednym składzie na cykl. Motorowi robili co mogli (wjeżdżali na drugiego, czasem wymuszali pierwszeństwo), ale i tak przed tymi skrzyżowaniami tworzyły się gigantyczne tramwajowe korki. Pomagać próbowała także drogówka oraz NR TW i NR ZTM-u. To jednak niewiele dawało. Od pl. Zawiszy w kierunku Okęcia sznur tramwajów ciągnął się aż do pl. Narutowicza (odcinek ten jechało się prawie pół godziny – stało w nim cały czas około 15 składów). Przed Kercelakiem było jeszcze gorzej – sznur wagonów ciągnął się bowiem aż do samego pl. Zawiszy (!) i odcinek ten (trzy przystanki) można było jechać nawet godzinę. W megakorku stało tam prawie cały czas około 30–40 składów. Doliczając te stojące za pl. Zawiszy mamy jedno wielkie zatrzymanie. Niestety, taka sytuacja była do przewidzenia. Jednak inaczej objazdów poprowadzić się nie dało, zwłaszcza, że remontowane też było skrzyżowanie Wolska/Skierniewicka. Wszystkie linie kursujące przez Kercelak były popóźniane nawet ponad 100 minut (!). Niestety, przepustowość tego skrzyżowania jest tragiczna (ZDM nie zrobił nic by ją poprawić) i ze wszystkich czterech stron stały tam długie sznury składów. Dodatkowo sytuację komplikowała zmiana objazdu tramwajów linii **10** (wycofanych spod Feminy – pisaliśmy o tym w poprzednim numerze), które „bonusowo” musiały pokonywać zarówno pl. Zawiszy, jak i Kercelak. Tak więc cała ta sytuacja sprawiła, że brygady poszczególnych linii jeździły stadami (nawet po 4–5 razem).

T Z uwagi na prace przy budowie centrum handlowego Arkadia i przesunięcie torowiska w docelowe położenie (na południowe obrzeże pasa zieleni) od 18.08. od godziny 0 do 27.08. do godziny 4 wstrzymano jest ruch tramwajów na ul. Stomińskiego-

go (od ul. Międzyparkowej do ronda Żołnierzy Zgrupowania AK „Radosław”). Na czas trwania prac tramwaje linii **1** skierowano objazdem w obu kierunkach od ul. Odrowąza ulicami: 11 Listopada – Targową – aleją „Solidarności” – mostem Śląsko-Dąbrowskim – aleją „Solidarności” – Młynarską i dalej bez zmian. Kursowanie tramwajów linii **1** odbywa się na podstawie specjalnego rozkładu jazdy.

T Prace przy jednorozbie były przyczyną wstrzymania ruchu tramwajów od 16.08. od godziny 0 do 18.08. do godziny 4 w ciągu ulic Mickiewicza-Słowackiego (na odcinku od ul. Międzyparkowej do ul. Potockiej oraz do pętli Marymont). Na czas trwania robót linie **4, 6, 15** i **36** skierowano na trasy objazdowe (w obu kierunkach):

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

Wszystkie wyżej wymienione linie kursowały w czasie tego weekendu według specjalnych rozkładów jazdy, co znalazło odzwierciedlenie w liczbie obsługujących je brygad. W przypadku linii **6** było ich osiem (o jedną mniej niż zazwyczaj). Pozostałe trzy linie zachowały status quo. Tym razem nie została uruchomiona specjalna linia zastępcza za tramwaje. Taką rolę spełniały linie autobusowe stale kursujące tą trasą, z tą różnicą, że dla linii przyspieszonych uruchomione zostały dodatkowe przystanki Pl. Inwalidów 01 i 02 (linie: **409, 508, 515, 519, 520** i **524**) oraz Bohomolca 01 i 02 (linia **519**), a dla wszystkich linii tymczasowe przystanki Zajęczka 53 i 54, obowiązuje w dniach 16 i 17.08.

T Z powodu remontu toru od dnia 20.08. do odwołania (przewidywany termin trwania prac – około 1 miesiąc) w dni powszednie w godzinach 23:10–5:20 (w soboty do godziny 4:25) jest wstrzymany ruch tramwajowy na ul. 11 Listopada (na odcinku od ul. Targowej do ul. Odrowąza). W tym czasie wybrane poranne kursy wyjazdowe linii: **2, 3, 25** i **32** z zajezdni odbywają się od skrzyżowania Targowa/11 Listopada ulicami: Targową – Ratuszową – Jagiellońską – rondem Starzyńskiego – Starzyńskiego do Odrowąza i dalej stałymi trasami do pętli Annapol i Żerań Wschodni.

Magazyn 995

11.08. Koło południa na ul. Grójeckiej między Daleką a pl. Zawiszy pewien zamyślony kierowca opla z Lubelszczyzny wjechał wprost pod rozpędzony wolski skład 105N2k 2036+2037 (**10/9**). Uderzenie było bardzo silne i auto zostało ulokowane na najbliższym słupie trakcyjnym – część została zakleszczona między nim a wagonem nr 2036, który wykoł się przy okazji pierwszym wózkiem. Dodatkowo poważnemu uszkodzeniu uległa lewa strona tegoż wozu (zmasakrowane fartuchy oraz zniszczone poszycie, które zostało nawet porozrywane w kilku miejscach), a połamanie – jego odbierak. To zaowocowało także zerwaniem sieci trakcyjnej (dokładnie jej podwieszenia). Trzy osoby podróżujące samochodem zostały ciężko ranne. Pogotowie na-

tychmiast odwiozło je do szpitala. Po prawie dwóch godzinach, przed godziną 14, ruch tramwajowy został wznowiony. Feralna **dziewiątka** została zepchnięta na pl. Narutowicza przez bliźniaczy skład 2072+2073 zdjęty z linii 20.

11.08. Ten dzień możemy spokojnie nazwać „dniem jedyńki”. Ale po kolei: Przed godziną trzecią na rondzie Żołnierzy Zgrupowania AK „Radosław” na zwrótnicy od strony ul. Okopowej wyleciał z szyn pierwszy wagon (I wózek) żoliborskiego składu 13N 733+629 linii 1. Przy okazji połamał sobie pantograf. Po około godzinie został on wstawiony przez dźwig i odjechał na R-4. W czasie zatrzymania linii 1, 17, 19, 27, 29, 33 i 35 kierowano na trasy objazdowe; w kierunku Mokotowa jeździły one przez ul. Okopową, aleją „Solidarność” i skręcały pod Ferniną (35 także jechało przez aleję Jana Pawła II do ul. Nowowiejskiej, w którą skręcało do swojej podstawowej trasy), 1 w kierunku Woli skręcała za to w aleję Jana Pawła II i przez kolejny skręt pod Ferniną udawała się na zachód. Linie 1, 27 i 29 nadjeżdżające od strony Kercela początkowo niestety jechały w stronę Babki i stawały w gigantycznym korku, dopiero potem rozpoczęło się kierowanie tramwajów ww. linii przez Ferninę. Przez dłuższy czas przy feralnej zwrótnicy stali jeszcze torowcy, ale...

11.08. ...widocznie za krótko „czarowali”, skoro po nieco ponad dwóch godzinach od uprzątnięcia całego bałaganu (po godzinie 18:00) „powtórkę z rozrywki” zafundowała na tej samej zwrótnicy ta sama brygada linii 1 (znów żoliborski skład 13N 473+291, wysłany jako podmiana po wykolejonym wcześniej 733+629). Tym razem wykoleił się jednak drugi wagon składu. Niestety, przy okazji tego wykolejenia uległ on bardzo poważnemu uszkodzeniu. Więcej o tym w dziale „Tabor”.

13.08. I znów nawaliła zwrótnica. Przed godziną 18, podczas wjazdu na pętlę Okęcie, z torów wyleciał ostatni wózek praskiego u-boota nr 3023. Wykolejony wagon przejechał tak z dobre 20 metrów. Jak wiadomo, stoszesnastki to wymagające tramwaje, więc wkołowanie odbywało się za pomocą aż dwóch dźwigów. Zatrzymanie trwało około 20 minut (choć cała akcja dużo dłużej, tylko ruch odbywał się sąsiednimi torami) – na tyle właśnie wyłączono napięcie w sieci trakcyjnej. Uszkodzony wózek wstawiono na „pieska” i skład, jadąc z prędkością około 15 km/h, odjechał do R-2 Praga, blokując trochę przy okazji normalny ruch tramwajów.

16.08. Woroniczański Neoplan nr 6777 w godzinach wczesnopopołudniowych raczył spalić sobie cały silnik (na szczęście nie było uszkodzeń we wnętrzu), obsługując tego dnia jedną z brygad linii 501. Powodem wybuchu ognia było zwarcie instalacji elektrycznej w komorze silnika. Całe zdarzenie miało miejsce na ul. Kasprzaka przy Karolkowej, gdzie strażacy dość szybko uporali się z problemem. To właśnie dlatego straty był tak małe. Dodatkowo przyczyniła się do tego ofiarność kierowcy feralnego autobusu. Jednak na tylnej i bocznej ścianie zostały ślady po akcji gaśniczej, a autobus odholowano na T-7 dopiero wieczorem.

19.08. Rondo Żołnierzy Zgrupowania AK „Radosław” jest ostatnio ulubionym miejscem wykolejeń tramwajów. Około godziny 23 jeden z naszych reporterów zaobserwował na nim wkołowanie przez dźwig (operował on od czoła pierwszego wagonu, który stał przodem mniej więcej w rejonie zwrótnicy) żoliborskiego składu 105Na 1199+1161, zjeżdżającego do zajezdni z linii 23. Skutek – zablokowany przejazd dla aut w ciągu ulic Okopowa – Stomińskiego. W zatrzymaniu utknęły dwa składy, trzeci

(linia 35) właśnie do niego dojeżdżał.

21.08. Arcykomiczny przebieg miała kolizja dwóch autobusów we wczesnych godzinach rannych na warszawskiej Pradze. Początek dzikiego maratonu miał miejsce w okolicach dworca Warszawa-Wileńska, gdzie do jadących prosto ulicą Targową pojazdów usiłowało dołączyć volvo warszawskiego PKS-u, a wyraźnym sentymentem obdarzyło ostrobramskiego Ikarusa 260 o numerze taborowym 6406, kursującego w tym dniu na linii 416. Na odcinku od Ząbkowskiej do wiaduktu kolejowego nad ul. Targową oba środki lokomocji miały się wyraźnie ku sobie, jadąc tęb w tęb i porykując pieszczotliwie. Miłosne zaloty przerwał huk i gwałtowne hamowanie Ikarusa oraz karkołomna ucieczka volvo w kierunku dworca PKS Stadion. Na szczęście nikt z pasażerów nie ucierpiał, gdyż zbiti w kupkę we wnętrzu żółto-czerwonego potwora jak pingwiny solidarnie przeciwstawili się działaniu sił odśrodkowych. Nie wiadomo jakich obrażeń doznało PKS-owskie volvo, ukryte w cieniu drzew tuż za zakrętem, ale widząc zaskoczenie i gestykulację kierowcy, słynne powiedzenie o szwedzkiej jakości ma się nijak do rzeczywistości. W ikarusie zmieniło tylko położenie lusterko od strony kierowcy. Szybka interwencja policji drogowej i nadzoru ruchu ZTM skutecznie osłabiła ducha bojowego oraz ukoilią skolataną nerwy obu panów kierowców.

22.08. Podejrzanie podłożenia ładunku wybuchowego na stacji benzynowej w alei Krakowskiej było przyczyną popołudniowego wstrzymania ruchu tramwajowego od ul. Banacha do pętli Okęcie. Wstrzymany był też ruch kołowy do ul. Hynka. Spowodowało to ogromne korki. W tym czasie trasy tramwajów linii 7, 9, 15 i 25 był skrócone do pętli Banacha. Za to od strony Okęcia przy ul. Hynka w zatrzymaniu utknęło prawie 10 składów. Około godziny 16:30 przywrócono normalny ruch.

25.08. Około 15:20 z przystanku (kierunek Mokotów) na pl. Konstytucji ruszył sobie praski skład 105Ne 1410+1409 linii 2. Niestety, na przejście dla pieszych za ul. Piękną wtargnął nagle tuż przed wagon pieszy i motorowy był zmuszony gwałtownie zahamować. Czynnici tej najprawdopodobniej nie zauważył motorniczy podążającego tuż za 2 mokotowskiego składu 105Nb/e 1387”+1383” (4/36) i doszło do zderzenia wóz-wóz. W wagonie nr 1409 uszkodzeniu uległ tył (wgniecenia), pogięły się także sprzęż międzywagonowe. Z wypadku gorzej wyszedł wóz nr 1387”, w którym uszkodzeniu uległ przód (zbite szyby oraz światła, wgniecenie taran, pogięcie blach). Zatrzymanie trwało niecałe pół godziny. Ruch wznowiono około godziny 15:45. Uszkodzone składy (bez rozłączania wagonów) udały się na zeberko na pl. Narutowicza.

25.08. Nie było to jednak jedyne wóz-wóz tego dnia. Do kolejnego zderzenia doszło wieczorem na pętli Annapol na torze dla linii 25. Wolska bulwa na 5/25 (skład 2092+2093) przywaliła w praskiego u-boota nr 3011, obsługującego poprzednią brygadę. Z wypadku gorzej wyszła stoszesnastka, która dość solidnie oberwała (rozbity tył). W bulwie natomiast uszkodził się tylko sam zderzak.

25.08. Znow zaczęły rozrabiać wolskie składy na linii 36. Około godziny 17:00 na ul. Marszałkowskiej (przy Hożej) raczył zdefektować tyrystor 2062+2063 (06/36) podążający w kierunku pl. Narutowicza...

25.08. ...a praktycznie w tym samym czasie jego wolski kolega (105N2k 2072+2073), obsługujący 07/36, miał kolizję w tym samym miejscu (Marszałkowska/Hoża) w czasie jazdy w stronę Marymontu. „Wybrańcem” tyrystora został młody człowiek jadący

cy skuterkim PizzaHut, który znalazł się w nieodpowiednim miejscu o nieodpowiedniej godzinie. Na szczęście nic mu się nie stało.

25.08. Dokładnie o godzinie 20:08 jeden z naszych korespondentów zaobserwował, jak na przystanku autobusowym Fort Wola w kierunku zachodnim palił się Jelcz M181M nr 7866 z T-6 Redutą jadącą w stronę Chomiczówki (5 brygada linii 105). Kłębny czarnego, śmierdzącego tworzywem sztucznym i izolacją elektryczną dymu nie zwiastowały nic pozytywnego, a wydobywały się one obficie znad prawego koła w drugim członie. Kierowca wypuścił pasażerów i po kilku minutach „gazowania” silnikiem wyłączył go i wezwał pomoc. Nikomu nic się nie stało i wszyscy po chwili przesiadli się do autobusu linii 506, który akurat podjechał.

25.08. Około godziny 22:30 na ul. Puławskiej (prawdopodobnie gdzieś w okolicach alei Wilanowskiej) rozpędzony autobus komunikacji miejskiej najechał z dużą prędkością na kilka samochodów osobowych stojących na światłach. Niestety, dane o stratach ani o rannych nie są nam znane.

Rozmaitości

● Z powodu zmiany nazwy ulicy Chodkiewicza (na odcinku od ul. Batorego do ul. Wołoskiej) na św. Andrzeja Boboli, z dniem 18.08. zastąpiono dotychczasową nazwę zespołu przystankowego Chodkiewicza nazwą Świętego Andrzeja Boboli.

● Wbrew wcześniejszym zapowiedziom, wspólny bilet nie wróci od 01.09. Niestety, PKP PR nie potrafiło do tej pory dogadać się z ZTM-em. Kolejna próba powrotu planowana jest na początek roku 2004.

● Zgodnie z zapowiedziami z poprzedniego numeru „Przystanku”, zapraszamy już na nową stronę KMKM-u. W dalszym ciągu jest ona w rozbudowie, ale i tak prezentuje się dużo lepiej niż poprzednia. Adres: <http://www.kmkm.waw.pl>.

A W dniu 17.08. kierowca zjazdowego Neoplana nr 6755 linii 157 uratował prawdopodobnie życie starszemu człowiekowi, który przewrócił się wieczorem na chodniku w alei Krakowskiej i leżał na nim w kałuży krwi. Niestety, nikt nie raczył pomóc poszkodowanemu. Dopiero kierowca autobusu, widząc leżącego człowieka, zatrzymał się, by sprawdzić co się stało. Od razu wezwał pomoc i udzielił pierwszej pomocy poszkodowanemu. Prawdopodobnie gdyby karetka przyjechała kilka minut później, 82-letni mężczyzna wykrwawiłby się na śmierć. Jak widać, są jeszcze wśród nas ludzie, którym nie jest obojętne życie innych. Gratulujemy obywatelskiej postawy!

M Spółka Metro Warszawskie 24.06. otrzymała pozwolenie na budowę stacji Pl. Wilsona – jej budowa miała rozpocząć się z początkiem lipca. Na razie Urząd Wojewódzki wraz z Głównym Urzędem Nadzoru Budowlanego rozpatrują skargę Spółdzielni im. A. Mickiewicza, która protestuje w sprawie objazdów na ul. Mickiewicza oraz która ma pewne obawy odnośnie prowadzonych prac odwadniających teren wokół nowo budowanej stacji. Jak poinformowało Metro Warszawskie w dziale prasowym na nowej stronie internetowej, „Spółdzielnia nie jest stroną w postępowaniu o pozwolenie na budowę stacji metra, ponieważ nie występowała o taki status do władz gminy na etapie wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.” Protest złożyły też dwie inne spółdzielnie, ale te dogadaly się już z metrem, zaś protest spółdzielni im. A. Mickiewicza został ostatecznie odrzucony. Jak na razie, budowa już się „obsunęła” o trzy miesiące i rozpocznie się prawdopodobnie z początkiem

października, tuż po zamknięciu dla ruchu (w tym dla tramwajów) ul. Stowackiego, zaś sama stacja najprawdopodobniej zostanie otworzona niecałe półtora roku później, czyli zgodnie z planem.

M O tym, że metro pracuje również nocą, wiedzą wszyscy. Właśnie z powodu prac kontrolnych i modernizacyjnych nie można wprowadzić kursów nocnych pociągów metra. Na swojej stronie Metro Warszawskie zamieściło nowe tematy związane ze znanym i nieznanym życiem metra. Dla przykładu w nocy z 18/19.08. służby metra przeprowadziły następujące prace: przeglądy techniczne rozjazdów na stacji Kabaty oraz torów na odcinku od stacji Kabaty do stacji Stokłosy, prace uszczelniające tory na odcinku od stacji Ursynów do stacji Służew, kontrolę elektroniczną i regulację zestawu torów na odcinku od stacji Wilanowska do stacji Wierzbno oraz kontrolę systemu automatycznego ograniczania prędkości na odcinku od stacji Wilanowska do stacji Wierzbno.

M Statystyki odnośnie bezpieczeństwa w metrze nie są – wbrew pozorom – przerażające. W wakacje średnia liczba pasażerów korzystających z metra wynosi 150 tysięcy osób na dzień, a w roku szkolnym zwiększa się nawet do 250 tysięcy osób. Jak pokazują statystyki, jedna kradzież zdarza się raz na tydzień, podczas gdy rozbój raz na trzy tygodnie. W metrze nie ma na szczęście plagi kieszonkowców, głównie dlatego, że stacje są objęte monitoringiem, nad bezpieczeństwem czuwa 140 funkcjonariuszy, zaś pasażer może skorzystać z telefonów alarmowych, dających możliwość bezpośredniej łączności z policją. Na każdej stacji znajduje się komisariat policji, na peronach czuwają strażnicy Służby Ochrony Metra, zaś w pociągach jeżdżą nieumundurowani wywiadowcy. Do tego dochodzi jeszcze postawa pasażerów, np. w dniu 20.08. dwóch pasażerów na stacji Stokłosy zatrzymało złodzieja telefonu komórkowego. Jak wskazują badania przeprowadzone przez Metro w 2001 roku, aż 75,6% osób ocenia metro pozytywnie pod względem bezpieczeństwa. Prawdziwą plagą metra są natomiast młodociani grafficiarze. Wszelka działalność wandalii stanowi 60% wszystkich wykroczeń. Najbardziej podatne na wandalizm są stacje na poziomie antresoli oraz składy metra. Grafficiarze najczęściej zamalowują pociągi na terenie STP Kabaty. Na przykład w grudniu zamalowano kilkanaście składów, zaś w kwietniu policja udaremniała zaplanowaną akcję zamalowania wszystkich składów metra (informowaliśmy o tym w numerze 32. „Przystanku”). Wszyscy pewnie pamiętają spektakularną akcję jednostki specjalnej GROM, która podczas swoich ćwiczeń na stacji Wilanowska przyłapała czwórkę nastoletnich grafficiarzy. Później rodzice skarżyli się na brutalność policji, jeden z tatuśków nie rozumiał nawet, dlaczego chłopców potraktowano jak zwykłych przestępców. Innym problemem są masowe imprezy (koncerty, mecze), po których metrem wracają do domów grupki (często podpitej) młodzieży. W przypadku tych drugich policja eskortuje kibiców już od przystanków autobusowych na stacji Politechnika, by nie dopuścić do żadnych aktów wandalizmu. Możemy być jednak pewni jednego – metro jest i będzie czyste oraz bezpieczne.

M Jak dowiedzieliśmy się w Dziale Informacji i Promocji, w czwartek 04.09. rusza akcja „Gazety Wyborczej” i Metra Warszawskiego „Trzymaj się prawej”. Ma ona na celu – wzorem innych europejskich miast – nakłonienie trzymaniu się przez pasażerów prawej strony na schodach ruchomych.

Dzięki temu osoby spieszące się będą mogły szybciej wyostać się ze stacji metra. Pomysł usprawnienia zrodził się w ramach „Banku pomysłów” w stołecznym dodatku „Gazety Wyborczej”. Metro postawiło głównie na informację wizualną. Dlatego wkrótce pojawią się specjalne naklejki na stacjach ze schodami ruchomymi oraz duże plakaty na stacjach Centrum i Ratusz. Na razie powstało kilka projektów nalepek – autorem jest Jacek Godlewski z firmy Hippi & Yuppi. To właśnie jego dość charakterystyczne postacie zdobiją regulamin metra. Niestety, nie będzie specjalnych komunikatów. Głosy odnośnie skuteczności akcji są podzielone. Jedno jest pewne – jej powodzenie zależy od nastawienia podróżnych.

T Po ponad miesiącu zastoju na tramwajach ponownie pojawiły się nowe reklamy – po szczegóły zapraszamy do działu „Z pamiętnika lakiernika”.

T O remoncie torowiska przy pl. Starynkiewicza już informowaliśmy. Co ciekawe, Tramwaje Warszawskie powiesiły na okolicznych słupach, latarniach, a także sklepowych witrynach, ogłoszenia z przeprosinami dla mieszkańców pobliskich domów za uciążliwość prowadzonych nocą prac! Sympatyczna akcja – gratulujemy!

T Roszady z jednotorami. Sytuacja powoli zaczyna wracać do status quo, ponieważ ilość jednotorów zmniejszyła się o jeden. W dniach 23–24.08. zlikwidowano bowiem jednotor na ul. Wolskiej (zakńczył się tam już remont torowiska). Ponadto w weekend 16–17.08. torowcy przełożyli jednotor na pl. Inwalidów. Obecnie jest on lustrzanym odbiciem poprzedniego i tramwaje kursują po torze w kierunku centrum (usunięto kawałek toru w kierunku Żoliborza). Powoli zaczynają się także przygotowania do podobnej operacji w alei Krakowskiej – tam z kolei uložono już kawałek nowego toru w stronę Centrum.

T Przy wjeździe na pętlę przy ul. Rakowieckiej zamontowano już zwrotnicę sterowaną radiem. Obecnie testują ją już wszystkie przejeżdżające tamtędy tramwaje linii 10, 17 oraz 33. Czekamy więc teraz na powakacyjne odwieszenie linii 16, która to kończy tam bieg.

T Stało się to, o czym było słychać już od dawna. Od 01.09., po wielu perypetiach i przepychankach, na warszawskie ulice po 27 latach wracają solówki! Tak, tak – to nie żart. Na razie na próbę zostanie uruchomionych 5 takich brygad. Przedstawiamy Czytelnikom rozdysonowanie solówek. I tak: w dzień powszedni na ulicach zobaczymy 5 brygad jednowagonowych na: 2/47, 4/47 (obie z R-3) oraz na 1/1, 4/1 i 3/27 (te będą z R-4). Za to w święta na ulice wyjadą tylko cztery takie brygady: dwie z R-3 (1/19 oraz 2/19) i dwie z R-4 (2/1 oraz 4/1). Tak więc plan w dzień roboczy będzie wynosił 705 wagonów, natomiast w święto 376 wozów. Warto zauważyć, że solo będą puszczane tylko wagony 13N. Podyktowane jest to zarówno względami bezpieczeństwa (w końcu stopiątki „predestynowane są do jazdy ukrotnionej” i wyeksploatowane wozy mogą po prostu stracić hamowanie podczas jazdy solo), a po drugie dyrekcja TW cały czas upiera się żeby kasować starsze wagony 13N, mimo że nie są one w dużym gorszym stanie technicznym od niektórych stopiątek. Były co prawda pomysły żeby puścić solo odstawiony od jakiegoś czasu na R-3 wagon 105Nb-1381, ale jest on już dość pokaźnie rozszabrowany i bez normalnej NG raczej by się do jazd nie nadawał (a do NG brakuje mu natomiast przejechanych kilometrów). Ponadto wóz ten pod względem instalacji do kasowników jest zrobiony na drugi

wagon. Wagon nr 1382 nie doczekał się nowych kasowników, ale 1381 został uzbrojony w tę instalację. Został na chwilę sprzęgnięty (tylko elektrycznie) z wagonem 105Na-1246, żeby sprawdzić działanie instalacji do kasowników. Wracając do solotrzynastek. Znałe są już numery wagonów, które zajeżdnie wytypowały do jazd solo. I tak na R-3 przygotowano wagony 364, 436 i 465, natomiast na R-4 wozy o numerach 230, 400, 546, 690 oraz 719 (prawdopodobnie później dojdą jeszcze do nich wagony 584 i 769, które teraz trafiły do remontu). Słów jeszcze kilka o tym, dlaczego wytypowano te, a nie inne wozy. Przyszykowano je, bo akurat im wypadało OT-2, czyli rozszerzony przegląd, mający miejsce po przejechaniu około 20 tys. kilometrów (czyli co około 4–5 miesięcy). Najwięcej problemów zajeżdnie będą mieć z kasownikami. To, że trzeba je przeprogramować do eksploatacji w pojedynczym wagonie to „małe piwo”, gorzej, że układ zasilania ogrzewania kasowników jest w drugich wagonach. Kasowniki nie mogą pracować w niższych temperaturach niż +5 stopni C. Do zasilania tego ogrzewania potrzebny jest przekształtnik (24V), umieszczony w szafce z prawej strony stanowiska motorniczego w drugim wagonie (w tej, gdzie zawsze był odłącznik blokady drzwi i hebeleki od szynowych). Tak więc przygotowywanie solówek musiało zacząć się już kilka dni przed dniem zero. Dla pewności dodajmy, że solo będą jeździć tylko pierwsze wagony z obecnych składów. Wyposażenie wszystkich drugich wagonów w potrzebne elementy (Tadirany, Mesity, a nawet fotele motorniczego czy całe kabiny) byłoby w tak krótkim czasie niemożliwe. Poza tym generowałyby zbędne koszty. Wszystkich nurtuje teraz pytanie, czy solówki się sprawdzą. Okaże się to już niedługo, ale naszym zdaniem lepszym pomysłem byłoby wprowadzenie solówek na jedną linię (np. na 47), a nie rozrzucanie poszczególnych brygad po kilku. Miejmy nadzieję, że akurat te brygady nie wstrzelały się w jakąś „dziurę w rozkładzie” podczas porannego szczytu komunikacyjnego. Bo wtedy krytycy tego pomysłu będą mieli doskonały argument w kieszeni.

Z pamiętnika lakiernika

| numer pojazdu | poprzed. reklama | obecna reklama | uwagi |
|-----------------|------------------------------|-------------------------|-------|
| tramwaje | | | |
| 1005+1021 | Samsung – telefony komórkowe | Dobrawa – woda źródłana | - |
| 1180+1181 | Samsung – telefony komórkowe | Dobrawa – woda źródłana | - |

Z notatnika mechanika

| numer pojazdu | typ pojazdu | koniec napr. | rodzaj naprawy |
|-----------------|-------------|--------------|----------------|
| autobusy | | | |
| 2597 | 280.26 | 13.08. | NB |

Jacek Bojanowski, Andrzej Chmielniak, Robert Człapiński, Robert Durlik, Grzegorz W. Fedoryński, Tomasz Igielski, Michał Jankowski, Marcin Jurczak, Tomasz Kaczmarek, Michał Kiełbrowski, Adam Krasnodębski, Tomasz Krukowicz, Rafał Lamch, Krzysztof Lipnik, Mariusz Mazek, mkm101, Sławomir Moczulski, Krzysztof Olszak, Marcin Radwański, Robert Sokółowski, Marcin P. Stawicki, Adam Szymański, Witold Urbanowicz, Michał Wolański, ztm.news

Wrocław

Tabor

A Zajezdnia przy ul. Obornickiej kontynuuje porównanie oznakowania swoich autobusów. Po wymianie taśm w bocznych filmach Jelczy M121 i Volvo B10MA oraz w wewnętrznych filmach w Jelczach M121 na pokazujące kierunek jazdy, przyszła kolej na resztę oznakowania. I tak pod koniec sierpnia:

- wymieniono boczne tablice w Jelczach M11, PR110, 120M, L11 i Ikarusach 280 na kierunkowe (tylko numer linii i nazwa przystanku końcowego);
- zainstalowano wewnątrz wyżej wymienionych oraz Volvo B10MA prowadnice na wewnętrzne tablice kierunkowe z tyłu kabiny kierowcy i umieszczono w nich takowe tablice;
- zainstalowano w Jelczach M121 prowadnice na wewnętrzne tablice z „termometrami” oraz wyposażono w takie tablice wszystkie wozy, które ich do tej pory nie posiadały (czyli wszystkie poza Volvo 7000A, MAN-em NG313 i Jelczami M180). Trzeba przyznać, że nowe oznakowanie jest dużo czytelniejsze od starego. Zajezdnia przy ul. Grabuszyńskiej jak na razie pozostaje na takie innowacje odporna.

Linie

A Do sieci nowych linii nocnych (opisywaliśmy ją w poprzednim numerze) wprowadzono drobne korekty:

- część kursów linii **243** pojedzie na Leśnicę;
 - część kursów linii **246** pojedzie na Świniary.
- Ponadto ZDiK podpisał stosowną umowę z PKS-em i po kilku latach przerwy nocne linie wracają na Dworzec Centralny PKS. Na peronach 1 i 2 zatrzymywać się będą autobusy wszystkich linii poza **240** i **250** – te będą miały swój przystanek końcowy na ul. Suchej. Doprecyzowania wymaga też kilka podanych tras:
- linie **247, 249** i **257** w kierunku Kamińskiego, Jarołtowa i Osobowic (odpowiednio) pojedą przez Suchą, Borowską, Peronową, Piłsudskiego, Świdnicką;
 - linia **247** w kierunku Kamińskiego pojedzie od Wałbrzyskiej przez Przyjaźni.

A Znane też już są rozkłady jazdy nowych linii nocnych. Tak jak można było się spodziewać, wybrano najrozsądniejsze rozwiązanie polegające na wprowadzeniu równego godzinnego taktu i „sabatów” na dworcu PKS co pół godziny. Linie jadące w podobnych kierunkach są rozsunięte o pół godziny. Zasadą jest, że autobusy danej linii, jadące w przeciwnych kierunkach, odjeżdżają z półgodzinnym odstępem, przez co unika się omyłkowego wsiadania do autobusu jadącego w złym kierunku. Wyjątkami od godzinnego cyklu są jedynie: okólne linie **240** i **250** kursujące co 30 minut, linia **247**, która posiada dwa warianty trasy (Polanowice – Klecina i Poświętne – Krzyki); Na każdym z nich autobus kursuje co godzinę, a cała linia – co pół godziny. Ponadto w dni wolne na linii **259** wykonywane są kursy w skróconej relacji Dworzec PKS – Sępólno, zagęszczające rozkład do półgodzinnego. Niemalą konsekwencją takiego rozkładu są długie postoje na pętach dochodzące nawet do 51 minut! Do obsługi nowych nocek skierowano tabor solo, wyjątkiem są jedynie: linia **245** i druga brygada linii **253** (łącznie 4 wozy), które są obsługiwane autobusami przegubowymi. Łączne uruchomienie wynosi 35 brygad w dni robocze i 36 w wolne. Kolejną innowacją nowe-

go rozkładu jest zmiana godzin kursowania linii. Nocki zaczynają pracę około 23:30, a na dobre rozkręcają się dopiero około północy (dotychczas – około 23). W zamian przedłużone o około godzinę będzie kursowanie dziennych linii tramwajowych. Relacje z początków nowych nocek i z żegnania starych linii już niebawem.

■ Jednocześnie 5 z 13 nowych linii nocnych swoje życie zaczną również od objazdów:

- **240**: od Słowiańskiej pojedzie przez Roosevelta, Oleśnicką, Żeromskiego do Nowowiejskiej;
- **241**: w kierunku Nowego Dworu pojedzie od Mostu Szczytnickiego przez torowisko w ciągu Osi Grunwaldzkiej i dalej przez Norwida, Skłodowskiej-Curie do pl. Grunwaldzkiego;
- **250**: od Nowowiejskiej pojedzie przez Żeromskiego, Oleśnicką, Roosevelta do Słowiańskiej;
- **251**: w obu kierunkach pojedzie przez Oleśnicką, Żeromskiego; w kierunku Oporowa ponadto od Grabuszyńskiej przez Ostrowskiego, Krzemieniecką, Trawową, Avicenny, Wiejską do alei Piastów;
- **259**: w kierunku Partynic pojedzie od Mostu Szczytnickiego przez torowisko w ciągu Osi Grunwaldzkiej i dalej przez Norwida, Skłodowskiej-Curie, pl. Grunwaldzki, Grunwaldzką, Sienkiewicza i dalej stałą trasą.

T Od 01.09., w związku z końcem wakacji oraz zmianami zakresu remontów (zakończenie remontu Mostu Pokoju i ul. Wyszyńskiego oraz wyłączenie torowiska w Osi Grunwaldzkiej w ramach remontu nawierzchni tamże), zostaje wprowadzona nowa organizacja objazdów linii tramwajowych:

- linie **0L, OP, 1, 23**: pozostają zawieszony;
- linie **7, 9, 14, 16, 17, 24**: pozostają na stałych trasach;
- linie **15, 20, 21, 22**: wracają na stałe trasy;
- linia **2** pojedzie od Piłsudskiego dotychczasowym objazdem przez Małachowskiego, Pułaskiego, pl. Wróblewskiego, Kujawską i dalej swoją stałą trasą przez Most Pokoju, Wyszyńskiego i Szczytnicką;
- linia **3** od Krupniczej pojedzie przez Sądową, pl. Legionów, Piłsudskiego i dalej dotychczasowym objazdem przez Kościuszki;
- linia **4** pojedzie od pl. Legionów stałą trasą do pl. Dominikańskiego i dalej dotychczasowym objazdem przez pl. Bema i Szczytnicką;
- linia **5** pojedzie od pl. Legionów stałą trasą do Dworca Głównego i dalej dotychczasowym objazdem przez Kościuszki;
- linia **6** pojedzie od Świdnickiej stałą trasą do pl. Bema i dalej przez Sienkiewicza, Wyszyńskiego, Most Pokoju, Kujawską, pl. Wróblewskiego do toru postojowego na pl. Społeczny;
- linia **8** pojedzie z Tarnogaju stałą trasą do Piaskowej i dalej przez Grodzką (tu przystanek końcowy), Nowy Świat, Kazimierza Wielkiego, Krupniczą, Podwałę, Świdnicką, pl. Teatralny, Teatralną, Skargi, Kołtąją i dalej stałą trasą na Tarnogaj;
- linia **10** pozostanie na dotychczasowym objeździe przez pl. Bema;
- linia **11** pojedzie od pl. Legionów stałą trasą do pl. Bema i dalej przez Sienkiewicza, Wyszyńskiego, Most Pokoju, Kujawską, pl. Wróblewskiego do toru postojowego na pl. Społeczny;
- linia **12** pojedzie dotychczasowym objazdem z Pilczyc do Skłodowskiej-Curie i dalej prosto do

mostu Zwierzynieckiego i przez Mickiewicza na Sępólno.

Trasy będą obowiązywać do około połowy miesiąca, tj. do ukończenia remontu torowiska w ciągu Oławska – Traugutta.

Magazyn 995

13.08. Na pętli Tarnogaj nastąpiło zerwanie sieci trakcyjnej. Spadające przewody wyładowały na dachu stojącego tam składu 2500+2501, powodując dość poważne nadpalenie tramwaju. Dalsze jego losy na razie nie są ustalone.

Z pamiętnika lakiernika

| numer pojazdu | poprzed. reklama | obecna reklama | uwagi |
|-----------------|---------------------|---------------------|-----------|
| autobusy | | | |
| 8039 | zakładowe | Minolta Di-image Xt | naklejona |
| 9520 | podkład po reklamie | barwy zakł. | - |
| tramwaje | | | |
| 2031 | barwy zakł. | Bater | - |
| 2228+2229 | Praktiker | barwy zakł. | - |
| 2230+2231 | BGŻ Integrum konto | barwy zakł. | - |
| 2383+2227 | SKOK | Ferm/Proma | - |
| 2452+2451 | Fischer | barwy zakł. | - |
| 2478+2479 | Praktiker | barwy zakł. | - |
| 2514+2513 | PKT | barwy zakł. | - |
| 2525+2526 | Ardo | barwy zakł. | - |
| 2560+2559 | Idea | barwy zakł. | - |

Wojciech Gąsior, Paweł Więcek

Przystanek

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

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

E-MAIL REDAKCJI: przystanek_gazeta@op.pl

REDAKTOR NACZELNY:

Adam Konieczka, tel. 504-398-490

ZASTĘPCA REDAKTORA NACZELNEGO:

Jarosław Girstun

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

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

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Piotr Buczkowski, Robert Człapiński, Marcin Czech, Krzysztof Dostatni, Grzegorz Fedoryński, Wojciech Gąsior, Marcin Gierzyński, Tomasz Gieżyński, Tomasz Igielski, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński, Rafał Lamch, Krzysztof Łączak, Wojciech Lemański, Maciej Łoś, Mariusz Mazek, Bartosz Mazur, mkm101, Magdalena Murawska, Michał Musiał, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Paweł Paruch, Marcin Pejski, Marcin Polom, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Rafał Tamawski, Valerij Tikhonov, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki, Paweł Więcek, Michał Wolański, Maciej 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 opatrywania własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń.