

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 18 (43)
9 września 2003 r.

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

ISSN 1730-6388

Kraków

Pierwszy sezon krakowskiej linii muzealnej

Krakowscy miłośnicy komunikacji miejskiej od dawna zabiegali o uruchomienie specjalnej linii tramwajowej obsługiwanej taborem zabytkowym. Stare wagony, co prawda, od czasu do czasu wyjeżdżały na ulice miasta, ale były to przejazdy nieregularne i często słabo rozreklamowane. Mimo tego zawsze cieszyły się dużym powodzeniem. MPK jednak nie mogło uruchomić linii turystycznej, tłumacząc się brakiem środków. Był także drugi ważny powód, mianowicie brak chętnych miłośników, którzy mogliby pełnić rolę obsługi takiej linii.

W tym roku w końcu udało się przewyciężyć przeszkody. Znalazły się osoby, które podjęły się obsługi zabytkowego składu, a MPK ominęło problem braku funduszy. Zabytkowy skład został skierowany na drugą brygadę linii 2, zastępując liniową 105Na. Do obsługi linii muzealnej wybrano N+ND (20+538), z tego powodu, że udało się w nim bez większych problemów zamontować kasowniki. Były one niezbędne, ponieważ skład kursował na normalnej linii, a więc obowiązywała w nim taryfa biletowa MPK SA w Krakowie.

Pierwszy raz eNki wyjechały na linię 29 czerwca. Od tego dnia w każdą kolejną niedzielę aż do 24 sierpnia (31 sierpnia wyjechał wagon 102N, o czym poniżej) przez prawie 10 godzin tramwaj woził pasażerów na trasie z Salwatora na Cmentarz Rakowicki. Za każdym razem w obu wagonach znajdowało się kilka osób, które pilnowały porządku, nadzorowały zamykanie drzwi w wagonie doczepnym oraz rozdawały ulotki promujące linię i udzielały pasażerom informacji na temat wagonów. Funkcję obsługi pełnili społecznie zarówno członkowie Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych, Koła Miłośników Krakowskiej Komunikacji Miejskiej, jak i miłośnicy niezrzeszeni.

Należy także wspomnieć, że 31 sierpnia zamiast składu N+ND na linię wyjechał wagon 102N-203. Było to spowodowane wprowadzeniem nowych, powakacyjnych rozkładów jazdy i powrotem zabytkowej brygady do zajezdni w Nowej Hucie.

Wśród większości pasażerów zabytkowy tramwaj wzbudzał pozytywne reakcje, choć zdarzyło się kilka głosów krytyki. Frekwencja była dość dobra, zdarzały się kursy napelnione ponad normę oraz wykonywane z małą ilością pasażerów (głównie w godzinach porannych). Można wnioskować, że było to po części spowodowane przebiegiem trasy linii 2, która jest dość krótka i znajduje się wzdłuż niej tylko kilka ciekawych obiektów wartych obejrzenia z okien zabytkowego

tramwaju.

Podsumowując, pierwszy sezon kursowania linii muzealnej obsługiwanej taborem zabytkowym należy uznać za udany. Nie była to co prawda linia turystyczna z prawdziwego zdarzenia, ale wiadomo, że początki zawsze są trudne. Należy mieć nadzieję, że w przyszłym roku będzie jeszcze lepiej i krakowscy miłośnicy znów będą mogli zaprosić pasażerów do przejażdżki zabytkowym tramwajem na linii muzealnej.

Paweł Paruch

Warszawa

Nowi agenci zdobywają kolejne przyczółki

Minęły trzy miesiące od momentu, gdy na ulicach Warszawy pojawiły się pierwsze autobusy nowych agentów linii autobusowych – firm Mobilis oraz ITS A. Michalczewski. Przypomnijmy, że zgodnie z założeniami przetargu, każdy z wymienionych przewoźników ma docelowo obsługiwać po 50 brygad. Jednak ze względów proceduralno-organizacyjnych dochodzenie do pełnej zdolności przewozowej następuje stopniowo. Począwszy od czerwca bieżącego roku liczba wysyłanych brygad przez każdego z dwóch agentów zwiększa się co miesiąc o 10. W 38. numerze „Przystanku” zaprezentowaliśmy rozdysonowanie autobusów obu firm w miesiącach czerwcu i lipcu 2003 roku. Teraz pora omówić zmiany późniejsze.

Z początkiem sierpnia każdy z wyżej wymienionych agentów obsługiwał po 30 brygad. Ich rozdysonowanie w zależności od dnia i jego pory przedstawia poniższa tabela.

Liczba brygad obsługiwanych przez Mobilisa i ITS w sierpniu 2003 roku

Mobilis			ITS		
dni robocze		święta	dni robocze		święta
szczyt	poza szczyt.		szczyt	poza szczyt.	
30	22	20	30	26	18

(źródło: Rozkłady jazdy ZTM; stan na dzień 1 sierpnia 2003 r.)

Przy okazji warto odnotować parę istotnych zmian w obsłudze kilku linii. Jeśli chodzi o firmę Mobilis, to przejęła ona w całości od MZA linię 163 (Wilanów – Sadyba); odpowiednio po jednej brygadzie całodziennej i szczytowej w dzień roboczy oraz jedną w dzień wolny od pracy. Ponadto w jej władaniu znalazły się aż cztery brygady całodzienne w dzień powszedni i trzy w dzień świąteczny linii 504 (Os. Kabaty – Emilii Plater). W ten

sposób w gestii zajezdni MZA Chełmska na tej linii pozostały jedynie dwie brygady w dzień powszedni (po jednej całodziennej i szczytowej) i jedna w dzień świąteczny. Z powodu wydłużenia od 1 sierpnia trasy linii 107 (Esperanto – Ursynów Pln.) powstała konieczność zwiększenia liczby obsługujących tę linię brygad (dodano odpowiednio dwie brygady całodzienne i jedną szczytową w dzień roboczy oraz jedną w dzień wolny od pracy), które przejął także Mobilis. W ten sposób linia ta w dalszym ciągu w całości jest obsługiwana przez tego przewoźnika. Poza tym przewoźnik z Mościsk objął brygady całodzienne (odpowiednio jedną w dzień powszedni i dwie w soboty, niedziele i święta) na linii 128 (Mariensztat – Instalatorów lub Szczęśliwice). W ten sposób zajezdnia MZA Chełmska utrzymała na tej linii jedynie jedną brygadę – maraton w dzień powszedni.

Z kolei ITS zawiadnęła całkowicie linią 146 (Dw. Wschodni-Kijowska – Falenica); odpowiednio cztery brygady całodzienne i dwie szczytowe w dzień roboczy oraz cztery w dzień wolny od pracy. Poza tym przewoźnik z Radomia objął brakujące brygady na linii 147 (Dw. Wschodni-Kijowska – Wiśniowa Góra) – w sumie po trzy całodzienne w dzień roboczy i świąteczny. Ostatnią zmianą było objęcie kolejnej, tylko jednej „całki” od poniedziałku do piątku na linii 513 (Os. Kabaty – Dw. Wschodni-Lubelska).

Oczywiście, po upływie kolejnego miesiąca liczba obsługiwanych przez prywatnych przewoźników brygad znowu uległa zmianie. Każdy z nich wystawił o 10 wozów więcej niż miesiąc wcześniej.

Liczba brygad obsługiwanych przez Mobilisa i ITS we wrześniu 2003 roku

Mobilis			ITS		
dni robocze		święta	dni robocze		święta
szczyt	poza szczyt.		szczyt	poza szczyt.	
40	27	24	40	33	36

(źródło: Rozkłady jazdy ZTM; stan na dzień 1 września 2003 r.)

Rzecz jasna, po raz kolejny doszło do kilku ciekawych zmian w obsłudze niektórych linii. Mobilis przejął w całości trzy linie: 164 (Sadyba – Kępa Zawadowska) – odpowiednio po jednej brygadzie całodziennej i szczytowej w dzień roboczy oraz jedną w dzień wolny od pracy; 165 (Metro Wilanowska – Natolin Pln.) – trzy brygady całodzienne i jedną szczytową w dzień powszedni oraz trzy w dzień świąteczny; i 725 (Warszawa: Metro Wilanowska – Kępa Ostrzewska: Kępa Ostrzewska-Cmentarz) – jedną brygadę całodzienną niezależnie od rodzaju dnia. Ponadto w jego władaniu

znalazły się brakujące brygady linii **504** (po jednej brygadzie całodzienną i szczytową w dzień powszedni i jednej w dni wolne od pracy) oraz jedna „całka” od poniedziałku do piątku i dwie „całki” w dzień świąteczny na linii **129** (Okęcie – Koło).

Natomiast radomski ITS otrzymał we władanie odpowiednio: dwie brygady szczytowe linii **301** (Wiatraczna – Rakowiecka-Kościół) oraz jedną brygadę szczytową linii **402** (Stara Miłosna – Wiatraczna). Ponadto objął wszystkie (czyli 5 całodziennych i dwie szczytowe) brygady w dzień powszedni oraz dwie całodziennie – w sobotę i święto na linii **115** (Aleksandrów – Dw. Wschodni-Lubelska lub Wiatraczna), a także dwie całki w dzień wolny od pracy na linii **513** (Os. Kabaty – Dw. Wschodni-Lubelska).

Tak więc nowi agenci zadomowili się na dobre w Warszawie. Powoli można zorientować się, które konkretnie linie, a zatem rejonów Warszawy, objęły we władanie nowi przewoźnicy. Oczywiście czeka nas jeszcze jedna tura zmian w październiku, po której będzie można ostatecznie podsumować cały proces.

Tomasz Kaczmarek

Źródło: rozkłady jazdy ZTM.

Wrocław

Pożegnanie nocnych tramwajów (1)

Mknąc kanciakiem przez wrocławskich ulic sto

W 2003 roku zdecydowano się przeprowadzić dawną zapowiadaną reorganizację wrocławskiej nocnej komunikacji, której głównym założeniem było zastąpienie tramwajów autobusami. Nocą z 23 na 24 sierpnia zorganizowano więc objazd większości tras, po których w ostatnim okresie kursowały nocne tramwaje. Pomyślną i głównym organizatorem imprezy był jeden z motomicznych, a zarazem sympatyk komunikacji miejskiej, Mariusz Sondel. Patronat nad przedsięwzięciem objęło Towarzystwo Miłośników Wrocławia. Koszt przejazdu ustalono na 4 zł. Organizatorzy przygotowali okolicznościowe bilety, które można było skasować w zwykłym kasowniku, wybierającym numer wagonu oraz datę. Każdy uczestnik dostał również plan imprezy oraz rys historyczny nocnej komunikacji tramwajowej. Głównym bohaterem tej nocy był jedyny wrocławski wagon typu 102N – 2110”.

Ze względu na duże nagłośnienie imprezy w lokalnych mediach, spodziewano się sporej frekwencji. Przewidywania organizatorów sprawdziły się – już po godzinie 21 wszystkie miejsca siedzące były zajęte. By móc uwiecznić na zdjęciach ostatnie chwile istnienia nocnych tramwajów we Wrocławiu, przybyli liczni hobbysty z wielu polskich miast, a nawet z Pragi. W przejeździe uczestniczyło także wielu wrocławian, chcących po prostu pożegnać nocne tramwaje. Między godziną 21:30 a 22 przewidziano czas dla przedstawicieli lokalnej prasy i telewizji.

Punktualnie o 22:00 kanciak, ozdobiony okolicznościowymi tablicami z napisem »Pożegnanie linii nocnych« wyruszył spod zajezdni IV Borek w stronę Krzyków. Ścisk panujący w przegubowym wagonie przypominał jazdę tramwajem w godzinach szczytu lub, jak kto woli, linią nocną w najpopularniejszych kierunkach: z Biskupina w okolice Rynku lub z centrum miasta w kierunku Pilczyc.

Na Krzykach zorganizowano pierwszy fotostop. Wagon otablicowano na typową dla tej pętli linię **37**. Następnie przez ul. Hallera pojechaliśmy na Oporów. Tutaj sfotografowano kanciaka (linia **34**) w towarzystwie

składu 2480+2481, a kilkanaście minut później dwóch stowdówek: 2042 (linia **20**) oraz 2038 (liniowe **34**).

Kolejnym punktem programu była ul. Teatralna, gdzie można było uwiecznić 2110” na tle gmachu Opery Dolnośląskiej. Tu jednak nie zdjęto okolicznościowych tablic. Po przepuszczeniu liniowego **31** i wycofaniu na pl. Teatralny skręciliśmy w ul. Szewska, gdzie również zatrzymano się, by sfotografować **36** przy DH Kameleon. W wykonywaniu zdjęć przeszkadzali, niestety, liczni przechodnie, którzy nie reagowali na prośby fotografów, by nie przechodzić pomiędzy tramwajem a statywami.

Po zaledwie kilku minutach ruszyliśmy więc w dalszą drogę. Przez ul. Nowy Świat i pl. 1-go Maja dotarliśmy do Leśnicy. Kanciak tym razem pozował do zdjęć z tablicami linii **30**, **33** i **37**. Była także możliwość sfotografowania wozu 2054 jako planowej brygady linii **33**. Tutaj doszło do „zgrzytu” z miejscową ludnością, niezadowoloną z powodu wykonywania zdjęć na pętli. Sytuacja została jednak szybko opanowana przez motomiczego wspomnianego **33**. 10 minut po północy ruszyliśmy z tej najbardziej wysuniętej na zachód pętli we Wrocławiu. W międzyczasie przedstawiono datę odbijaną przez kasownik – można więc było skasować bilet z innym okolicznościowym nadrukiem.

Wśród pól i panujących na zewnątrz ciemności dotarliśmy do centrum, a następnie na pętlę linii **36** – Osobowice. Po kilkunastu minutach przeznaczonych dla fotografów pojechaliśmy przez pl. Staszica (zaliczyliśmy używany wyłącznie przez tramwaje jeżdżące do zajezdni Olbin „łącznik” na pętlę Poświętne, nazywaną usilnie przez MPK i ZDiK Marino. Wśród industrialnych klimatów można było wykonać kolejne zdjęcia wozu 2110”, tym razem udającego linię **31**. Następnie odwiedziliśmy pl. Powstańców Wlkp., gdzie na tle śródmiejskich kamienic sfotografowano kanciaka z tablicami linii **40**. Po kilkunastu minutach nasz tramwaj pomknął przez ulice Pomorską, Drobnera i Sienkiewicza na Sępólno, zaliczając po drodze nieużywany liniowo łuk z ul. Pomorskiej w ul. Dubois.

Na pętli położonej na najspokojniejszym wrocławskim osiedlu stowdówce założono tablice typowej dla tej końcówki linii **32**, a następnie **34**, które jeździło tutaj objazdem. Wykonano także zdjęcia liniowego **32** (wóz numer 2021) oraz dwóch **34** stojących na sąsiednich torach – specjalnego 2110” oraz liniowego 2041”. Kolejnym punktem naszego przejazdu była pętla na Biskupinie, dokąd dojechaliśmy przez wykorzystywany tylko przez tramwaje jeżdżące do zajezdni Dąbie odcinek ul. Mickiewicza, prowadzący środkiem parku Szczytnickiego. Na końcówce przy ul. Olszewskiego spotkaliśmy wóz numer 2069 (linia **33**). Uwieczniono więc na kliszach kanciaka z tablicami linii **33** i **35** w towarzystwie liniowego tramwaju. Tutaj naszym wehikułem zainteresowali się uczestnicy zabawy odbywającej się w pobliskim nocnym klubie, tym razem jednak „tuby” byli nastawieni do nas pozytywnie.

O godzinie 2:40 wyruszyliśmy w kierunku Księży Małego. Na pl. Wróblewskiego odbył się pierwszy nieplanowany fotostop. Sfotografowano tam 2110” (linia **40**) z pięknie oświetlonym kościołem św. Maurycego w tle. Tuż po ruszeniu część pasażerów zauważyła pewną nieprawidłowość – zamiast pojechać prosto ul. Traugutta, skręciliśmy w ul. Pułaskiego, a tędy z pewnością nie da się dojechać na Księżę. Jak się okazało, trasa została częściowo zmieniona, z przyczyn znanych jedynie motorowemu. Tłumaczono się tym, że ul. Traugutta może być dla tramwajów nieprzejezdna, ponieważ od dwóch miesięcy z powodu remontu ul. Oławskiej nie ma normalnego ruchu tramwajowego. Jeżdżą tędy jednak brygady zjazdowe i wyjazdowe linii **3** do/z

zajezdni Olbin więc wyjaśnienia organizatorów nie były zasadne. Niektórym jednak zmiana kolejności odwiedzanych pętli nie przeszkadzała w prowadzeniu ożywionych rozmów na najróżniejsze tematy.

Po trasie dziennej linii **16** dojechaliśmy do parku Południowego. Po krótkim postoju udaliśmy się na Tarnogaj, korzystając z kolejnego łuku używanego wyłącznie przez tramwaje wyjeżdżające z zajezdni – z ul. Dyrekcyjnej w Borowską. Następnie przez centrum miasta pojechaliśmy na ominiętą wcześniej pętlę na Księżu Małym, do której prowadzi jeden z dwóch obecnie używanych liniowo odcinków jednotorowych. Sfotografowano tu kanciaka ozdobionego tablicami linii **30** oraz planową trzydziestkę – wóz 2040. Dzięki przepuszczeniu liniowego tramwaju możliwe było zorganizowanie kolejnego, nieplanowanego, a oczekiwanego przez część uczestników, postoju przy stacji benzynowej stojącej naprzeciwko zajezdni Dolnośląskich Linii Autobusowych przy ul. Krakowskiej. Uzupelniono tam zapasy złocistego napoju niezbędne do przetrwania kolejnych kilku godzin. Fotografowie także wywalczyli dodatkowy fotostop – na ul. Kościuski, odcinku używanym tylko w sytuacjach awaryjnych (do 07.09. z powodu remontu ul. Oławskiej wiódł tędy objazd dla linii **3** i **5**, a do 01.09. także **30**).

Kolejnym etapem naszej podróży była kameralna pętla na Grabiszynie. Do celu dotarliśmy jadąc tramwajem linii **36**. Tablice tej właśnie linii założono naszemu wagonowi, pozującemu kolejny raz do zdjęć. Z końcówki położonej przy ul. Hallera odjechaliśmy już zgodnie z planem, o godzinie 4:55, kierując się na ostatnią pętlę, jaka została nam do zaliczenia – Klecinę. Kończówka ta wyróżnia się spośród pozostałych tym, że tramwaj ustawia się na niej drzwiami do wewnątrz. Fakt ten wywołał wśród uczestników przejazdu kolejną zażartą dyskusję – debatowano, czy pętla ta jest prawo, czy lewostronna. W końcu jednak zgodnie ogłoszono jej prawostronność. Przed wjazdem na odcinek jednotorowy zaliczyliśmy kilkuminutowy postój, by nie powodować opóźnienia tramwaju linii **31**, znajdującego się w tym czasie na jego drugim końcu. Do wykonywania zdjęć o świcie zachęcał piękny kolor nieba. Nie odmówiono sobie także niecodziennego ujęcia – dwóch mijających się **31**. Na pętli wykonałmy ostatnie zdjęcia kanciaka, udającego tramwaj nocnej linii, po czym dojechaliśmy tym zabytkowym wagonem pod bramę zajezdni Borek. Tam nieco ponad dwudziestu pasażerów, którzy dotarli do końca wycieczki, musiało opuścić tramwaj. Na zakończenie uczestnicy przejazdu pozowali do pamiątkowych zdjęć na tle zabytkowej hali, ponieważ kanciasty wagon natychmiast odjechał na niedostępny dla nas teren wozowni.

W podsumowaniu nie może zabraknąć słów uznania dla Mariusza Sondela, członków Towarzystwa Miłośników Wrocławia za organizację przedsięwzięcia oraz Dyrekcji MPK Wrocław sp. z o.o. za umożliwienie odbicia przejazdu. Podziękowania należą się również pracownikom zajezdni Borek za przygotowanie nieużywanej od dłuższego czasu wagonu oraz kolegom Piotrowi Herbie, Maciejowi Szewczykowi i Bogusławowi Moleckiemu za przygotowanie okolicznościowych materiałów informacyjnych.

W tramwaju spędziliśmy ponad siedem godzin, objeżdżaliśmy większość pętli odwiedzanych wówczas przez nocne tramwaje. Nie wjechaliśmy jedynie na końcówkę Pilczyce ze względu na panujące tam ciemności. Nie odwiedziliśmy także Kowal. Tam jednak dojazd był niemożliwy ze względu na trwający remont ul. Jedności Narodowej.

Uczestnicy imprezy byli z niej zadowoleni. Pewien niedosyt budzi jednak zbyt mała ilość fotostopów,

szczególnie w centrum miasta, a także zbyt asekuracyjnie ułożony rozkład jazdy. Trzeba jednak pamiętać o tramwajach liniowych, których ruchu nie można było zakłócać. Pozostaje mieć nadzieję, że dzięki takim działaniom kierownictwo MPK będzie przychylnie nastawione do tego typu imprez, co pozwoli być może zorganizować podobne przejazdy w przyszłości.

Wojciech Gąsior

Pożegnanie nocnych tramwajów (2)

Śmierć

Nocne tramwaje wyruszyły w swe ostatnie kursy wieczorem 31 sierpnia 2003 roku. Mimo nielicznych, a także – wedle niektórych – mało czytelnych komunikatów na temat reorganizacji wrocławskiej nocnej komunikacji, rozmowy między pasażerami na temat wprowadzanych zmian nie należały do rzadkości. Wedle narodowej tradycji większość opinii była „na nie”. Narzekano także na brak rozkładów nocnych tramwajów, które przecież jeszcze kursowały! Kursowały, a więc spełniały powierzone im 56 lat temu zadanie dowożenia wrocławian do domów, do klubów, na dworzec...

Spośród „zwykłych” pasażerów wyróżniała się spora grupa sympatyków komunikacji miejskiej, którzy postanowili, tym razem już ostatecznie, pożegnać nocne tramwaje, podróżując nimi przez całą noc. Większość motorniczych była uprzedzona o ich zamiarach, chętnie zatrzymywano się więc w najróżniejszych miejscach w celu umożliwienia fotografom wykonania zdjęć. Hobbystom towarzyszyła także ekipa zaprzyjaźnionych filmowców, dokumentujących ostatnie chwile życia nocnych tramwajów.

W ciągu nocy z 31 sierpnia na 9 września zdefektowały aż trzy wagony spośród obsługujących nocne linie. Zamiast wozu 2027 kilka kursów na linii 30 wykonała rezerwa tramwajowa numer 2022, natomiast uszkodzone 2019 oraz 2041” zastąpiła na liniach 32 i 33 rezerwa autobusowa Jelcz M11-6103. Pełną obsługę brygad całonocnych przedstawiono w tabeli.

linia	wagon	uwagi
30	2017	podmiana za zdefektowany 2027
30	2027	zdefektował
30	2022	rezerwa
30	2068	-
31	2033	-
31	2048	-
32/34	2019	zdefektował
32/34	2069	-

32/34	2070	-
32/34	2041”	-
32/34	2042	podmiana za zdefektowany 2019
33/35	2016	-
33/35	2024	-
33/35	(?)	zdefektował
33/35	2054	podmiana za zdefektowany (?)
36	2077	-
37	2065	-
40	2052	-
40	2021	-
40	2003	-
40	2034	-

Ostatni nocny tramwaj we Wrocławiu minął bramę zajezdni Borek 1 września 2003 o godzinie 5:42. Był to zjazd linii 32 z Parku Południowego obsługiwany wagonem 102Na-2069.

Wojciech Gąsior

Z półki bibliofila

„Atlas tramwajowy byłego ZSRR” („Tramway Atlas of the former Soviet Union”)

To berlińskie wydawnictwo (Blickpunkt Strassenbahn e.V. 2003), specjalizujące się w literaturze o tematyce komunikacyjnej, rodzimym czytelnikom znane jest przede wszystkim z atlasów tramwajowych. Dotychczas wydało ono atlasy Niemiec, Szwajcarii i Austrii. Najciekawszym chyba jednak, z uwagi na obszar i wielość dość egzotycznych sieci tramwajowych, wydaje się być atlas tramwajowy krajów byłego ZSRR.

Od dłuższego czasu wydawnictwo to jednak milczało, wymienione pozycje pochodzą z początku lub przełomu lat 90. Nadmienić trzeba, że wspomniany atlas byłego ZSRR ukazał się w 1996 roku. Wydawałoby się, że Blickpunktowi nie wiedzie się najlepiej, czego dowodem mógłby być fakt, że zapowiadany od dłuższego czasu atlas Czech i Słowacji ukazał się nie nakładem niemieckiego wydawnictwa, a czeskiego Wolfa (pozycja omawiana była w Przystanku nr 5/2002). Tymczasem Blickpunkt, jakby chciał pokazać, że żyje i ma się dobrze, uraczył nas tegoroczną reedycją swojego największego hitu wydawniczego, za jaki można z pewnością uważać atlas tramwajowy dawnego ZSRR.

Układ graficzny publikacji jest charakterystyczny dla wydawnictw spod szyldu Blickpunkta. Znajdziemy tu

sporo zestawień, np. zestawienie typów tramwajów występujących w byłym ZSRR; zestawienie zlikwidowanych sieci tramwajowych; listę miast, w których występowały tramwaje konne, parowe; czy też zestawienie wszystkich sieci trolejbusowych. Podobnie jak w pierwszym wydaniu, każde miasto jest omówione osobno. Dla każdej sieci podana jest jej krótka charakterystyka, otrzymujemy też zestawienie typów tramwajów wraz z numerami bocznymi, a także, co jest chyba najważniejsze, poglądową mapkę każdej sieci (z uwzględnieniem metra, jeśli występuje).

Drugie wydanie jednak nieco różni się od pierwszego. Zasadniczą różnicą są fotografie, których w poprzedniej edycji nie było. Tutaj przy każdym mieście otrzymujemy po jednym bądź po kilka ciekawych zdjęć tramwajów. Innym zasadniczym szczegółem pominiętym w poprzednim wydaniu jest zamieszczenie wykazu typów trolejbusów występujących obecnie bądź w przeszłości w miastach byłego ZSRR (uwzględniono nawet polskie Trollino!). Dodatkowo zamieszczono po jednym zdjęciu najbardziej charakterystycznych trolejbusów.

Okres dzielący obie edycje jest dość długi, dlatego też, porównując wydanie tegoroczne z tym z 1996 roku, znajdziemy sporo zmian w układzie poszczególnych sieci. Na przykład w miastach takich jak Baku, Tbilisi czy Erewan obserwujemy redukcję tramwajów do zaledwie jednej czy dwóch linii. Likwidacjom odcinków nie oparły się również dość spore sieci w Kijowie czy Sankt Petersburgu. W porównaniu ze stanem z 1996 roku, z „mapy tramwajowej” w ogóle znikły takie miasta, jak Karaganda, Grozny czy Szachty. Ciekawym zjawiskiem może być np. Taszkient, gdzie sieć na przestrzeni tego okresu nie tylko się nie skurczyła, ale ulega rozbudowie (zarówno tramwaje jak i metra).

Podsumowując, wydawnictwo to jest niezwykle ciekawe, jest źródłem obszernej i unikalnej wiedzy na temat rozwoju i stanu obecnego komunikacji szynowej miast byłego ZSRR. Z uwagi na spore zmiany w sieciach i układach linii, jakie miały miejsce na przestrzeni tych kilku lat, jeśli ktoś posiada pierwsze wydanie atlasu z 1996 roku, powinien zaopatrzyć się w jego tegoroczną reedycję. Z nabyciem wydawnictwa nie powinno być większych problemów. Zainteresowani powinni udać się do Berlina do księgarni specjalizującej się w wydawnictwach o transporcie, również miejskim, która mieści się przy Stressemann str. (metro U2, należy wysiąść na stacji Potsdamer Platz). Koszt pozycji – 24,80 euro.

Sebastian Staschiok

Z k r a j u i z e ś w i a t a

Berlin

Tabor

M Rada Nadzorcza berlińskiego metra zdecydowała o zakupie 21 pociągów po cztery wagony serii HK firmy Bombardier Transportation (w sumie 84 wagony) do obsługi małoprofilowych linii U1–U4. Kontrakt ma opiewać na 100 milionów euro. Równie wysokie koszty ponoszone na modernizację nawet 40-letnich wagonów przestają się opłacać.

Linie

M Na okres od 13.09. do 14.12. zamknięty zostanie odcinek wschodnioberskiej linii metra U5, między

stacjami Alexanderplatz a Frankfurter Allee. W tym czasie prowadzone są prace modernizacyjne sześciu stacji oraz szyn, co umożliwi zwiększenie prędkości pociągów z 60 do 70 km/h. Komunikację zastępczą zapewniają 23 autobusy przegubowe.

Marcin Czech

Bydgoszcz

Linie

A 01.09., po pięciu miesiącach od zawieszenia, przywrócono kursowanie linii pospiesznej 91 o trasie Plac Kościeleckich – Fordon Rynek. Dwunastometrowe volvo z zajezdni przy ul. Szajnochy wykonuje jed-

nak tylko sześć par kursów w dzień roboczy (po trzy w szczycie porannym i popołudniowym) i po jednym kursie zjazdowym. Najstarsza bydgoska linia pospieszna stała się więc najrzadziej kursującą linią w Grodzie nad Brdą, pokonując długoletniego lidera tej klasyfikacji, linię 63.

Rozmaitości

█ Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy zaprasza na III Bydgoskie Spotkanie Miłośników Komunikacji Miejskiej pod hasłem „50 lat linii tramwajowej «Brdą» 1953–2003”, które odbędzie się 28 września 2003. Plan spotkania przewiduje:

9:00 Spotkanie uczestników przy Dworcu PKS i prze-

jazd Jelczem RTO na trasie: Dworzec PKS – Fordon Rynek (9:35–9:45) – Witebska (10:10–10:15) – Dworzec PKP (10:45);

10:50 Odjazd z placu przed Dworcem PKP; autobus będzie oczekiwał na pociągi z Warszawy (przyjazd 10:45), Krakowa i Łodzi (10:27), Poznania i Wrocławia (10:37) oraz Gdyni (10:40);

11:15 Oficjalne powitanie i otwarcie. Spotkania w zależności od trasy: spotkanie przy ul. Toruńskiej połączone ze zwiedzaniem placu postojowego, na którym zgromadzone są historyczne autobusy TMMB;

12:00 Wyjazd tramwajów na trasę: Zajezdnia – rondo Jagiellonów – Babia Wieś (12:30–12:45) – Glińki (13:05–13:15) – Łęgnowo (13:40–13:55) – Kapuściska (14:20);

14:30 Ponowny przejazd Jelczem, tym razem po trasie: Kapuściska – Chemiczna (14:40–14:45) – Ugory (15:00–15:05) – Świętej Trójcy – Pomorska – Bartodziej (15:45–15:55) – Dworzec PKP (16:15) – Zygmunta Augusta (16:20);

16:30 Zakończenie – spotkanie przy dawnej zajezdni tramwajowej przy ulicy Zygmunta Augusta.

Jarosław Girstun; Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy

Bytom

Rozmaitości

■ Ukazał się kolejny numer „Gazetki autobusowej PKM Bytom”. Nie byłoby to nic nadzwyczajnego, gdyż nawet dość regularnie w autobusach tego przewoźnika można się zapoznać z jego opiniami, jednak numer 9. różni się znacząco od poprzednich – jest pierwszym, w którym nie ma materiału umieszczonego na zlecenie KZK GOP.

■ W tym roku szkolnym dzieci z gminy Zbrostawice będą wożone nie przez kogo innego, jak przez PKM Bytom. Najprawdopodobniej używany do tego będzie pomarańczowy gimbus, będący własnością gminy. Takiego bowiem zaobserwowano na trasie. Mimo braku potwierdzonych informacji w rzeczonej sprawie, gimbus z dużą naklejką »PKM Bytom SA« był widziany na trasie w Wieszowej.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
7218 (PKM Bytom)		szkoła językowa Level	naklejki na barwach zakł.

Bartosz Mazur

Caen

Linie

■ 05.09. na trasę wyjechało zaledwie 12 wagonów, zamiast 21. Zgodnie z zasadą, że poniżej 14 TVR-ów kursuje tylko linia A, na B pojawiły się tramwaje. Aż 8 przegubowych Heulizeów GX187.2 (371–373, 375–379) w starych kolorach firmowych jeździło wzdłuż linii B. Linia B jedzie tak na północy, jak na południu miasta wzdłuż ulicy, co pozwala na łatwą podmiannę typu lokomoty. W dodatku nie ma na tych odcinkach przystanków niedostępnych dla autobusów. Linia A używa natomiast osobnej platformy, niedostępnej dla autobusów. Od północy za B kursowały od Herouville Saint Clair do centrum (Saint Pierre) lub do przystanku Copernic, na którym obie linie zlewają się w jedną. Na południu bus-tramy jeździły od Grace de Dieu do dworca kolejowego, znajdującego się również na wspólnym dla obu linii odcinku. Tam pasażerowie przesiadali się do A lub do regularnych linii autobusowych. Również

linie 4 i 5 odczuły większe obciążenie na odcinkach, gdzie brakło wagonów.

■ Związek Użytkowników Komunikacji Publicznej w oficjalnym komunikacie z dnia 05.09 zażądał zaprzestania eksploatacji linii niby-tramwajów w Caen i Nancy po ostatnich wyczynach wehikułu. ZUKP (po francusku FNAUT) uważa, że pojazdy te są niebezpieczne, a wielorakość wad koncepcyjnych nigdy nie pozwoli na eksploatację dającą satysfakcję (regularność tak oczekiwana).

Magazyn 995

01.09. Pewnemu gapowiczowi nie spodobał się mandat wlepiony przez ekipę konduktorów. Wsiadając około godziny 19 na końcowym przystanku linii 5, Fleury sur Orne, zaczął grozić nożem kierowcy autobusu. Poinformowana centrala NR zwróciła się do konduktorów z prośbą o dane osobowe zbójcy i kilkanaście minut później policja stawiała się w jego mieszkaniu, zapraszając go na „wieczorek na komisariacie”.

Tomasz Aloszko

Częstochowa

Linie

■ Na niektórych przystankach pojawiły się nowe rozkłady linii 22 i 25. O tej pierwszej pisaliśmy już w „Przystanku”. Nie ma zapowiadanej przeguba na 22/06, w dodatku taki rozkład w ogóle nie powstał. Zastąpił go podwójny rozkład 22/05, w którym na szczyście porannym mamy autobus niskopodłogowy, a na szczyście popołudniowym krótki – Jelcz M11 lub Ikarus 415. Nie zaobserwowano żadnego autobusu przegubowego na tej linii od 01.09. W rozkładzie 25 za to coś nie gra z kursami niskopodłogowymi: te na przystankach kłócą się wyraźnie z tymi w internecie, a nawet z tymi na przystankach. W efekcie obserwuje się dwa wozy niskopodłogowe w soboty i niedziele mimo jednego zaplanowanego rozkładem.

■ 09.09. po raz pierwszy od 01.07. zachwiana została reguła wypuszczania na linie targowe, czyli 13 i 28, wyłącznie autobusów przegubowych. Na trasach pojawiły się autobusy tak jak jest to przewidziane rozkładem, poza Ikarusem 280 o numerze 170, który obsługiwał linię 13, i to przez dwie zmiany. Przyczyny takiego stanu rzeczy nie są znane.

■ 01.09. MPK sprawiło mieszkańcom Wyczerp, Stradomia i Kawodrzy miłą niespodziankę wysyłając na 17/02 Ikarusa 435 numer 361. Jest to o tyle ciekawe, że tego typu pojazdy na linii 17 goszczą dosyć rzadko, w dodatku zwykle jako 17/01 lub szczytowe 17/04. Ponieważ lubiących jazdę „pchaczami” mieszkańców Częstochowy jest sporo, za pierwszorzędną prezent dziękujemy MPK w imieniu wszystkich pasażerów.

Rozmaitości

■ MPK wprowadziło nowe pieczątki z nazwą miasta i nominałem na biletach okresowych. W górnej części umieszczono dość duży napis składający się z miesiąca (cyfry rzymskie) i roku (arabskie). Ta innowacja ma ułatwić sprawdzanie biletów przez kierowców. Napis będzie czytelny z większej odległości. Poza tym na biletach o nowej grafice mamy wskazanie, by bilet imienny opisywać długopisem, a nie np. ołówkiem.

Janusz Karlikowski, Konrad Pruciak

GOP

Linie

■ Z dniem 01.09. na liniach autobusowych kursujących na zlecenie Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach zostały wprowadzone nastę-

pujące zmiany:

- linia 28 została we wszystkich kursach skrócona do relacji Będzin Kościuszki – Maczki Kolonia Ciesle OSP;

- linia 44 została skrócona od strony Mysłowic Wesołej do Zawodzia Zajezdni; zawieszono zostało kursowanie linii w niedziele i święta;

- linia 139 – utrzymana została wakacyjna zmiana, polegająca na skróceniu trasy od strony Rudy Śląskiej Bykowiny do Chorzów Plac Hutników, z kursami na trasie wariantowej (przed wakacjami podstawowej) Bytom Plac Wolskiego – Bykowina Grzegorzka;

- linia 162 – zmiana przebiegu trasy w Mysłowicach; nowa trasa przebiega przez dzielnicę Ćmok i ul. Obrzeźną Zachodnią z pominięciem Brzęczkowic;

- linia 175 została wydłużona do Dąbrowy Górniczej Podwarpia (na granicy miasta Dąbrowa Górnicza i gminy Siewierz);

- linia 676 – zmiana przebiegu trasy w centrum Gliwic; nowa trasa: Gliwice: Os. Sikornik – ... – pl. Piastów – Bohaterów Getta Warszawskiego – Warszawska – Grottgera – Skowrońskiego – Lipowa – Opolska – Świętojańska – Warszawska – Bohaterów Getta Warszawskiego [Dworzec PKP] – pl. Piastów – ... – Gliwice: Osiedle Sikornik (okrężna).

Utrzymane zostały wakacyjnych rozkładów jazdy o zmniejszonej częstotliwości:

- w dni robocze na liniach 107, 160, 188, 299, 604, 623, 644, 672, 723, 801;

- w soboty na liniach 188, 299, 604, 644, 690, 723, 815;

- w niedziele i święta na liniach 188, 604, 644, 690, 723, 815.

Zmieniony zostały rozkłady jazdy linii: 18 (dni robocze i soboty), 49 (dni robocze, soboty, niedziele i święta), 66 (dni robocze i wolne), 76 (dni robocze i wolne), 77 (dni robocze i wolne), 84 (niedziele i święta), 149 (dni robocze i wolne), 219 (dni robocze), 619 (dni robocze i soboty), 902, 903, 904 (codziennie), 936 (dni robocze).

Zawieszono zostały niektóre kursy:

- w dni robocze na liniach nr: 32, 92, 127, 186, 187, 198, 227, 911, 974, 998 (dla linii nr 998 tylko do 30.09.);

- w soboty na linii nr 32;

- w niedziele i święta na liniach nr: 18, 27, 32.

Zawieszono całkowicie zostało kursowanie:

- w dni robocze linii nr: 182, 257, 693;

- w soboty linii nr: 182, 801, 922;

- w niedziele i święta – linii nr: 144, 182, 801, 922.

■ Z dniem 01.09. na liniach tramwajowych kursujących na zlecenie Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach zostały wprowadzone następujące zmiany.

Zmieniony został rozkład linii nr 7:

- w dni robocze częstotliwość ruchu co 14 minut, w godzinach wieczornych – co 28 minut; obsługa: pociągi 701, 703, 707, 709, 711 – uruchamiane przez ZUTiKT-2 taborem 2x105N, pociąg 705 – uruchamiane przez ZUTiKT-2 taborem 1x102N, pociągi 702, 704, 706, 708, 710 – uruchamiane przez ZKT-3 taborem 2x105N, wieczorem podmianny: pociągi 722 i 724 – uruchamiane przez ZKT-3 taborem 1x105N, pociągi 721, 727 i 729 – uruchamiane przez ZUTiKT-2 taborem 1x102N;

- w soboty częstotliwość ruchu co 14 minut, w godzinach popołudniowych i wieczornych – co 28 minut; obsługa: pociągi 701, 703 – uruchamiane przez ZUTiKT-2 taborem 1x105N, pociągi 705, 707, 709, 711 – uruchamiane przez ZUTiKT-2 taborem 1x102N, pociągi 702, 704, 706, 708, 710 – uruchamiane przez ZKT-3 taborem 1x105N;

- w niedziele i święta częstotliwość ruchu co 28 minut; obsługa: pociągi **701, 704, 705, 706** – uruchamiane przez ZUTiKT-2 taborem 1x102N, **702, 703** – uruchamiane przez ZKT-3 taborem 1x105N;

- kursy nocne codziennie – pociągi **727 i 729** – uruchamiane przez ZUTiKT-2 taborem 1x102N.

Uruchomiona została nowa linia tramwajowa **37** na trasie: Chorzów Rynek – Chorzów Batory – Załęże – Katowice – Zawodzie – Szopienice Pętla:

- w dni robocze częstotliwość ruchu co 14 minut, w godzinach wieczornych co 28 minut; obsługa: pociągi **3701–3710** – uruchamiane przez ZUTiKT-2 taborem 2x105N, wieczorem podmiary: pociągi **3711, 3713, 3715, 3717 i 3719** uruchamiane przez ZUTiKT-2 taborem 1x102N;

- w soboty częstotliwość ruchu co 28 minut, a w godzinach 8–15 co 14 minut; obsługa: pociągi **3701–3710** – uruchamiane przez ZUTiKT-2, pociągi nieparzyste taborem 1x102N, pociągi parzyste taborem 1x105N;

- w niedziele i święta częstotliwość ruchu co 28 minut; obsługa: pociągi **3701, 3703, 3705, 3707, 3709** uruchamiane przez ZUTiKT-2 taborem 1x102N.

Zawieszono kursowanie linii tramwajowej **40** (Chorzów Rynek – Chorzów Batory – Załęże – Katowice – Zawodzie Pętla). Zmieniona została trasa linii tramwajowej **23** – skrócenie linii od strony Katowic do pętli na Zawodziu; częstotliwość ruchu co 28 minut, obsługa: pociągi **231 i 232** uruchamiane przez ZKT-5 taborem 1x105N. Zmieniony został rozkład linii **36** – uruchomienie linii w ciągu dnia na trasie: Chorzów Rynek – Chorzów Batory Zajezdnia:

- w dni robocze częstotliwość ruchu co 28 minut, kursowanie od godziny 20, obsługa: pociągi **361 i 362** uruchamiane przez ZUTiKT-2 taborem 1x105N;

- w soboty częstotliwość ruchu co 28 minut, kursowanie od godziny 15, obsługa: pociągi **361 i 362** uruchamiane przez ZUTiKT-2 taborem 1x105N;

- w niedziele i święta częstotliwość ruchu co 28 minut, kursowanie przez cały dzień, obsługa: pociągi **361 i 362** uruchamiane przez ZUTiKT-2 taborem 1x105N;

- kursy nocne codziennie na trasach: Chorzów Rynek – Chorzów Batory Zajezdnia i Chorzów Rynek – Chorzów Batory – Załęże – Katowice Stoneczna Pętla obsługiwane pociągami **361**.

Zmiana obsady taborowej na liniach **12 i 17** – wszystkie pociągi obsługiwane będą taborem 1x102N.

Andrzej Soczówka

Jastrzębie

Linie

A Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu Zdroju informuje, że z dniem 01.09. na liniach **117, 118, 128, 129, 130, 202, 206, 207, 209, 212, 216, 217 i 309** wprowadza się zmiany. Na liniach: **117, 206, 207 i 309** są to przesunięcia czasowe pojedynczych kursów. Na pozostałych liniach zmiany wiąże się ze zmianą trasy (m.in. linie **209 i 216**) lub ograniczeniem ilości kursów.

Rozmaitości

A 01.09. zmianie uległa taryfa Międzygminnego Związku Komunikacyjnego w Jastrzębiu Zdroju – bilet jednodniowy jest ważny przez całą dobę od czasu skasowania (na linii **E-3** tylko w granicach jednego miasta oraz na linii **Ż-R** do dzielnicy Rowień). Nie została natomiast utrzymana druga zmiana wakacyjna dotycząca biletów normalnych – o możliwości przejazdu przez 10 minut (bez prawa przesiadki) z biletem za 1,50 zł.

Wojciech T. Mężyk, Andrzej Soczówka

Kielce

Rozmaitości

A I stało się. W piątek 05.09. sprzedano ostatni znaczek do tzw. starego biletu okresowego. Od 06.09. będzie można kupić tylko bilety plastikowe. Oznacza to dla pasażerów stanie w kolejkach, ponieważ zmniejszyła się liczba punktów sprzedających bilety okresowe – w tej chwili komputery służące do drukowania kart plastikowych znajdują się tylko na ul. Warszawskiej, Żytniej i Jagiellońskiej. ZTM Kielce uspokaja, że liczba punktów się powiększy, poza tym bilety plastikowe można kupić w dowolnym dniu, a nie, jak to miało miejsce ze znaczkami do starych biletów, na początku każdego miesiąca, więc większych kolejek być nie powinno. Zmiana ta wymusza też na pasażerze wyrobienie nowej legitymacji, co kosztuje 5 zł. Nowe bilety plastikowe MPK Kielce wprowadziło od stycznia 2001 roku i funkcjonowały równoległe ze starymi biletami. To było do przewidzenia, że stare znaczki znikną, ponieważ karty plastikowe są wygodniejsze i trudniejsze do podrobienia. ZTM chciał zrezygnować ze starych biletów okresowych już w sierpniu lecz obawiał się chaosu, związanego ze zwiększoną liczbą klientów we wrześniu.

Michał Musiał

Kędzierzyn-Koźle

Tabor

A W sobotę 06.09. na ulice miasta wyjechały dwa najnowsze nabytki kędzierzyńskiego MZK. Są to Solarisy U12, co jest pewną niespodzianką, bowiem od pewnego czasu dostawcą nowych pojazdów dla Kędzierzyna był MAN. Nowe wozy otrzymały numery taborowe 150 i 151, pomalowane są – podobnie jak dotychczas MAN-y – na biało z czerwonymi pasami u dołu i u góry nadwozia. Za nowe życie oddadzą dwa wysłużone Ikarusy 280.26.

Marek Drewniak

Kraków

Tabor

T W ostatnim tygodniu wakacji do ruchu skierowane zostały wagony NGT6/2 o numerach 2021 i 2022. Wóz o numerze 2023 jest już gotowy i przechodzi obecnie próby na mieście.

T Na początku sierpnia ze stanu zajezdni w Nowej Hucie zostały skreślone i przeznaczone do złomowania składy 388+389 i 390+391. Nie jest to jednak koniec kasacji. W Podgórzu skreślono składy 602+601, 619+618 i 632+633. Wszystkie kasacje są związane wprowadzeniem do ruchu nowych bombardierów. Także w związku z tym 01.09. do nowohuckiej zajezdni przeszedł z Podgórza skład 105Na 889+890, otrzymując nowe numery 347+348.

T W zajezdni Nowa Huta zostały połączone dwa nowe składy GT6+B4 198+516 oraz 189+539.

Linie

A W drugiej połowie sierpnia na liniach **501 i 139**, dotąd obsługiwanych (poza pewnymi wyjątkami) wyłącznie przez Ikarusy 280, zaczęły się pojawiać Jelcze M181MB. W związku z tym na **173** ponownie zagościły Ikarusy 280.

A 30.08. MPK uruchomiło nową linię autobusową **136** po trasie: Prądnik Czerwony – Powstańców – Piasta Kołodzieja – Mikołajczyka – Dunikowskiego – al. Andersa – Dąbrowskiej – Medweckiego – Bieńczycka – Rondo Czyżyńskie (powrót: aleją Jana Pawła II – Dąbrowskiej). Linia kursuje z około 60-minutową częstotliwością; w dni powszednie i soboty w godzinach 6–16, w niedziele zaś od 8–16. Tabor stanowią Autosany H6 – w soboty i niedziele z zajezdni Bieńczyce, a

w dni powszednie z Woli Duchackiej.

AT Od 30.08. obowiązują nowe, powakacyjne rozkłady jazdy tramwajów i autobusów. Niestety, jest gorzej niż przed wakacjami. Pomimo kilku zmian na lepsze (uruchomienie nowej linii **136** i dodanie kilku kursów na niektórych liniach, np. na **179**), nie obyło się bez cięć. Najbardziej ucierpiał:

- linie **128 i 428** – w dni robocze zamiast co 12 będą kursowały co 15 minut;

- linie **109, 135 i 511** – w dni robocze będą kursowały tylko w szczycie;

- poza szczytem rzadziej kursowały będą linie **164 i 502**;

- linia **127** – w soboty zamiast 7 kursów będzie wykonywała jedynie 2;

- pocięto także linie **103, 123**, czy też **124**, a także kilka innych, ale w tych przypadkach dotyczy to już pojedynczych kursów.

W tramwajach na szczęście obyło się bez poważniejszych zmian, jedynie **17** nie będzie wykonywała dwóch wieczornych kursów.

AT W dniach 3 i 04.09. gościli w Krakowie prezydenci Chorwacji, Macedonii, Rumunii i Polski. Spowodowało to dosyć poważne utrudnienia w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w centrum miasta. 03.09. od godziny 13:30 wyłączono ruch tramwajowy na trasie od Poczty Główniej, poprzez ul. Dominikańską, Franciszkańską, Zwierzyniecką, Kościuski do pętli na Salwatorze. W związku z tym objazdami pojechały tramwaje linii **1, 2, 6, 7, 8, i 18**. Sytuację dodatkowo pogorszył fakt, że w okolicach godziny 18:30 z nieznanych przyczyn (najprawdopodobniej wypadek) został wstrzymany ruch tramwajowy na odcinku od ul. Karłowickiej aż do Bronowic Nowych. Linie **4, 13 i 14** pojechały do Cichego Kačika, **24** do pętli na Salwatorze (trasa Poczta Gł. – Salwator była już przejezdna), a **8** od Filharmonii do Dworca Głównego i z powrotem do Borku Fałęckiego. Spowodowało to totalny chaos, a na ul. Westerplatte można było zaobserwować ciągnący się od Poczty Gł. aż do Dworca Gł. korek tramwajowy, w którym utkwily m.in. wozy linii **1 i 6**. 04.09., pomimo podobnego zamknięcia trasy od Poczty Gł. do Salwatora, w godzinach porannych obyło się już bez większych problemów. Należy dodać, że zarówno 3, jak i 04.09., zmienionymi trasami kursowały także autobusy linii **109, 209, 229, 239, 249 i 269** – jeździły z pominięciem ul. Księcia Józefa trasami objazdowymi do pętli Cracovia.

T W związku z awaryjną naprawą zapadniętego torowiska na ul. Krakowskiej, w dniu 05.09. od godziny 23:30 oraz w dniu 6 września wyłączono ruch tramwajowy w ul. Krakowskiej. Objazdami pojechały linie tramwajowe **6, 8 i 10**:

- linia **6** od ul. Wielickiej przez ul. Starowiślną, Dietla, Stradomską i dalej po swojej trasie;

- linie **8 i 10** od Korony przez ul. Limanowskiego, Starowiślną, Dietla, Stradomską i dalej po swoich trasach.

T W związku ze zmianami rozkładów jazdy na powakacyjne, obsługę brygady **2/2** w niedziele przejęła znowu Zajezdnia Nowa Huta. Dlatego też 31.08. na linię wyjechał wagon zabytkowy 102N-203. 24.08. był więc ostatnim dniem kursowania składu N+ND na linii **2**. Nie obyło się bez problemów – 2 kółka przed zjazdem wysiadła w eNce przetwornica, na szczęście udało się bez problemów dojeżdżać do końca dzięki wykorzystaniu akumulatorów.

T Już w ostatnim tygodniu wakacji na linię **13** zaczęły powracać trójskłady 105Na. Początkowo były to 2–3 składy, lecz ich liczba systematycznie wzrastała w kolejnych dniach. Od 01.09. wszystkie brygady **13** są ob-

slużywane składami 3x105Na. Odbyło się to kosztem linii 8, którą obsługują się wyłącznie wozami 2x105Na (przed wakacjami na 3 brygadach ósemki kursowały trójskłady, a na pozostałych 2x105Na).

T W dniach 28–31.08. w związku z pracami przy budowie wiaduktu nad ulicą Wielicką w godzinach 22:00–4:30 (w dzień tramwaje kursowały bez zakłóceń) wstrzymano komunikację tramwajową w ciągu ul. Wielickiej (do Kurdwanowa i Bieżanowa Nowego). W związku z tym linie tramwajowe 3, 6, 9, 13, 23, 24 kursowały po następujących trasach:

- 3: od pl. Bohaterów Getta skierowano ul. Limanowskiego – Kalwaryjską do Łagiewnik;
- 6: od Korony ul. Limanowskiego – Na Zjeździe – Starowiślną – Dietla – Stradomską i dalej po swojej trasie do Salvatore; na trasie objazdowej linia 6 zatrzymywała się na przystanku Starowiślna zlokalizowanym na ul. Dietla (w kierunku ul. Stradomskiej);
- 9: od pl. Bohaterów Getta skierowana ul. Limanowskiego – Kalwaryjską – Zakopiańską do Borku Fałęckiego;
- 13: od pl. Bohaterów Getta skierowana ul. Limanowskiego – Kalwaryjską do Łagiewnik;
- 23: kursowała tylko do godziny 21 (ostatni kurs w kierunku Bieżanowa Nowego około godziny 21:00 z przystanku Powstańców Wielkopolskich)
- 24: od pl. Bohaterów Getta skierowana ul. Limanowskiego – Krakowską – Dietla – Starowiślną i dalej po swojej trasie.

Od godziny 21:30 uruchamiana była zastępcza komunikacja autobusowa:

- linia 313 kursująca na trasie: pl. Bohaterów Getta – Wielicka – Teliży – Cwiklińskiej – Bieżanów Nowy (do pętli tramwajowej);
- linia 324 kursująca na trasie: pl. Bohaterów Getta – Wielicka – Nowosądecka – Witosy – Kurdwanów. (nawracała na skrzyżowaniu ul. Witosy i Herberta).

T Dnia 30.08. rozpoczęła się wymiana szyn i podkładów we fragmencie ul. Kocmyrzowskiej. W związku z tym na około 3 tygodnie wyłączony został ruch tramwajowy na odcinku rondo Kocmyrzowskie – ul. Kocmyrzowska – przystanek Wiadukty. W tym czasie linie tramwajowe 1 i 5 kursują od ronda Kocmyrzowskiego (w obu kierunkach) przez aleję Gen. Andersa – plac Centralny – aleję Solidarności – CAHTS – Ujastek – Kocmyrzowską i dalej do Wzgórz Krzesławickich. Została uruchomiona zastępcza linia autobusowa 305 na trasie: rondo Kocmyrzowskie – Kocmyrzowska – Poległych w Krzesławicach – Architektów – Wzgórz Krzesławickie – Kocmyrzowska – rondo Kocmyrzowskie.

Rozmaitości

■ Od dnia 30.08. zostały wprowadzone następujące zmiany w nazewnictwie oraz statusie (na żądanie lub stały) następujących przystanków:

- 1) zmiany nazw przystanków: Armii Krajowej → Zarczeczce, Artigraph → Lekarska, Baza PKS → Wyki, Bieżanów Bar n/ż → Barbary n/ż, Błonia → Podstawie, DH Gigant → Wybickiego I, Kiosk n/ż → Lusina Górka n/ż, Kregielnia n/ż → Lajkonika n/ż, Magazyny GS → Wrobela, Most n/ż → Szczyglice Most n/ż, Opolska TOS → Opolska Estakada, Os. Złocięń → Złocięń, P.I.P. n/ż → Centralna I n/ż, Pawilon n/ż → Bielańskie Skąły n/ż, Piaski Nowe I → Tuchowska, Piaskownia n/ż → Las Borkowski n/ż, Rajsko Kiosk → Landaua, Rajsko Urząd Gminy → Rajsko, Spółdzielnia → Zachodnia, Toniewskiego → Tonie Skrzyżowanie, Zajezdnia Tramwajowa → Zajezdnia Nowa Huta, ZETBEEM → Pk Dąbka;
- 2) zmiany statusu przystanków: Judyra (na żądanie → przystanek stały), Bieżanów Nowy [przy pętli

tramwajowej] (przystanek stały → na żądanie) – zmiana dotyczy wyłącznie przystanku dla linii autobusowej 183, dla linii tramwajowych jest to nadal pętla i przystanek stały.

- 3) nowe przystanki: Polana Żywiecka n/ż – dla linii 151 na ul. Żywieckiej, tylko w kierunku Borku Fałęckiego; Urząd Skarbowy Nowa Huta – dla nowej linii 136 na ul. Piasta Kołodzieja przy Urzędzie Skarbowym.

Paweł Paruch

London

Rozmaitości

A Od 23.08. w centrum Londynu obowiązuje zasada „zapłać przed przejazdka”. Tym samym należy zapłacić się w bilet w punktach sprzedaży bądź z automatów. Wprowadzenie tej zmiany ma na celu przyspieszenie podróży – teraz w centralnej części Londynu kierowca jedynie sprawdza bilety. W pozostałych częściach Londynu kupowanie biletów u kierowców odbywa się na dotychczasowych zasadach. Tak więc prostujemy informację z numeru 41., gdzie napisaliśmy, że kierowca będzie sprzedawał bilety również w centrum miasta. Zachęcamy do odwiedzenia strony <http://www.tfl.gov.uk/buses/about-pay-before.shtml>, uzupełnionej o informacje o taryfie, obsłudze automatów, zakresie strefy „zapłać przed przejazdka”.

M 07.09. wszystkie londyńskie służby ratownicze (w sumie około 500 osób) przeprowadziły największe ćwiczenia antyterrorystyczne, mające przygotować służby miejskie na ewentualny atak bronią biologiczną. Samą akcją przeprowadzono w jednym z pociągów metra – w związku z tym na kilka godzin zamknięto dwie stacje podziemnej kolejki: Waterloo oraz Bank. Zaczęło się od zatrzymania składu w tunelu, w którym rzekomo dokonano ataku z użyciem broni chemicznej. Do zadań służb specjalnych należało ewakuacja 60 pasażerów (w tą rolę wcielił się praktykanci policji) i ich odkażenie przy użyciu specjalistycznego sprzętu, kosztującego 56 mln funtów. Zarówno sprzęt, jak i ratownicy zdali egzamin. Ćwiczenia przebiegły bez zakłóceń i spowodowały także spore utrudnienia w ruchu kołowym w niektórych częściach miasta.

M Dyrekcja londyńskiego metra usilnie szuka sposobów na obniżenie temperatur panujących w tunelach podziemnej kolejki. Ucieka się także do sposobów niekonwencjonalnych. Ostatnimi czasy zaproponowano, by sprowadzić z Izraela urządzenia do produkcji... sztucznego śniegu, który roznoszony poprzez pęd powietrza przejeżdżających pociągów obniżałby temperaturę! Zaiste pomysły ciekawy, lecz czy byłby skuteczny? Być może – przekonamy się już niebawem.

M Sierpień to miesiąc awarii energetycznych, w wyniku których poważnie ucierpiały sieci metra. Najpierw unieruchomiono składy w Nowym Jorku i Toronto. Później zatrzymano pociągi w Helsinkach. I w końcu dnia 28.08. w wyniku awarii prądu w południowej części Londynu, zatrzymaniu uległo około 60% pociągów tamtejszego metra. Tysiące pasażerów utknęło w pociągach zatrzymanych w tunelach. Awaria trwająca 20 minut rozpoczęła się o godzinie 18:20. Doprowadziła ona do wielu błędów sygnalizacji, ucierpiała cała sieć. Skutki były odczuwalne do końca kursowania metra. Przykładowo, o godzinie 21:10 pociągi na liniach **District, Victoria, Metropolitan, Hammersmith & City i Northern** kursowały na skróconych relacjach. Całkowicie zawieszono kursowanie na liniach **Jubilee i Circle**. Co ciekawe, pociągi na linii **Bakerloo** kursowały w zmienionej relacji: od stacji Harrow & Wealdstone do stacji Queen's Park po swojej trasie, dalej po torach kolejowych jeden przystanek do stacji Kilburn High Road!

W wyniku awarii prądu w dniu 28.08. ucierpiała również Docklands Light Railway (Lekka Kolejka Miejska Doków). Zawieszono kursowanie składów **DLR** na odcinku Greenwich – Lewisham. Natomiast autobusy utknęły w gigantycznych korkach spowodowanych wyłączeniem około 250 sygnalizacji świetlnych.

Krzysztof Lipnik, Witold Urbanowicz

Lublin

Tabor

T Po naprawie głównej pojawił się eks-słupszczanin 815 – zachwala on wyroby Sanplastu. Niestety, kolor podkładu reklamy (intensywna pomarańcz) niezbyt wielu osobom przypadł do gustu. Spełnia za to swe zadanie, zwracając uwagę przechodniów.

Rozmaitości

T A słowo ciałem się stało... – czyli groźby prezesa Jacka Miłtoasza stały się prawdą, choć tylko po części. Na ul. Królewskiej zawisła nowa sieć. Nie jednak, jak głosił prezes na swoim wykładzie, elastyczna a sztywna. Poza tym wszystko się zgadza: osprzęt produkcji czeskiej powieszony został na nowych słupach w ilości 21 sztuk. Pierwsze jazdy testowe odbyły się dzień wcześniej, zaś sieć testowano przy użyciu tyrostorka 785.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
trolejbusy			
770	okna Montex	niebieski podkład	-
806	Radio Eska	Radio Eska	odświeżenie reklamy

Maciej Zysko

Łódź

Linie

T Sierpień 2003 roku zapamiętamy niestety jako miesiąc likwidacji nocnych tramwajów. Oprócz zapowiadanej od dawna reformy nocek we Wrocławiu, niespodziewanie okazało się, że pod nóż poszły także uruchomione, a właściwie odtańczone 01.04., nocne kursy linii **43bis** (patrz 32. numer „Przystanku”). Noc 23/24.08. była ostatnią, której ciszę „zakłócała” stodojka z Brusa. Obecnie nocne kursy wykonuje mikrobos. Na komunikacyjnej mapie Polski pozostały więc już tylko trzy firmy utrzymujące nocne tramwaje: Tramwaje Śląskie, MPK Poznań i MPK Częstochowa, choć te dwie ostatnie tylko po jednej linii.

T Od 03.08. w każdą niedzielę po Łodzi można przejechać się tramwajem retro linii **0**. Odrestaurowany skład wagonów 5N nr 337 z 1961 r. i 5ND nr 644 z 1960 r. wozi turystów na trasie od zajezdni tramwajowej nr 2 przy ul. Dąbrowskiego przez historyczne centrum miasta do parku leśnego na Zdrowiu. Pierwotnie „zerówka” miała kursować tylko przez miesiąc, ale wysoka frekwencja spowodowała, iż zarząd MPK przedłużył jej tegoroczny żywot do końca września. Z zajezdni Dąbrowskiego tramwaj odjeżdża w godzinach 14:00 i 16:00, a ze Zdrowia o 15:00 oraz 17:00. Specjalne bilety w cenie 2zł za normalny i 1zł za ulgowy dostępne są tylko u konduktorów, w role których wcielił się członkowie Klubu Miłośników Starych Tramwajów.

Michał Chylak, Jarosław Girstun

Mińsk

Linie

A W dniach 08–09.09. przebudowywano nawierzchnię Prospektu Fraciska Skaryny na odcinku od ulicy Janki Kupaly do Ploszczadi Pobiedy. W związku z tym

autobusy linii **100** (a także podmiejskich **300** i **515**) kursowały w obu kierunkach objazdem ulicami Janki Kupaly, Pierwomajaska, Zacharowa do Ploszczadi Pobiedy. Położone na zamkniętym odcinku przystanki Janki Kupaly i Ploszczad Pobiedy w tych dniach nie funkcjonowały, żadne przystanki nie obowiązywały też na trasie objazdu. Warto w tym miejscu dodać, iż **setka** (Aeropot Miński 1 – Akademia Nauk) uchodzi za najbardziej reprezentacyjną linię w Mińsku, która przed rokiem zastąpiła wycofane z centrum trolejbusy **1**, **2** i **18**. Kursują na niej wyłącznie najnowocześniejsze MAZ105, częstotliwość kursowania w godzinach szczytu wynosi 3 minuty, jest to też jedyna linia w mieście, na której biletowaniem pasażerów zajmują się konduktorzy (a raczej konduktorki).

T W związku z wymianą sieci trakcyjnej na ulicy Brilewskiej, w dniu 07.09. został wstrzymany ruch trolejbusów od ulicy Czakalowa do pętli Kurasowszczyzna oraz do pętli Sierowa. Linie **27**, **43** i **51** zostały zawieszono, zaś linie **59** skrócono do nieużywanej liniowo pętli Aeropot Miński 1. Na trasach zawieszonych linii kursowały zatrójki, oznaczone odpowiednio **27T**, **43T**, **51T**.

Piotr Pyzel

Opole

Linie

A Zapowiadane przez nas w poprzednim numerze cięcia podmiejskich linii **8** i **16** nie doszły do skutku. Z powodu protestów mieszkańców Wawelna MZK – przynajmniej na razie – wycofało się z tego pomysłu.

A 01.09. wprowadzono największe od uruchomienia pętli na Pużaka we wczesnych latach 90. zmiany w funkcjonowaniu polskiej komunikacji miejskiej. Katalizatorem okazał się objazd związany z opisywanym przez nas zamknięciem mostu Piastowskiego. Po jego wprowadzeniu trasy linii **2** i **F** oraz **5** i **A** zaczęły się na znacznych odcinkach pokrywać. Linie **A** i **F** zostały więc wchłonięte przez – odpowiednio – **5** i **2**. Dodatkowo ofiarą zachłannej **piątki** stała się linia-efemeryda **19**. Nowe-stare linie pojadą zmienionymi trasami:

- linia **2**: Dambonia – Niemodlińska – Sienkiewicza – Kołtąta (z powrotem Reymonta) – 1-go Maja – Katowicka – Ozimska – Głogowska;
- linia **5**: Wschodnia – Grudzińska – Tysiąclecia – Częstochowska – Głogowska – Wschodnia – Reytana – 1-go Maja – Reymonta (z powrotem Kołtąta) – Sienkiewicza – Niemodlińska – Domańskiego – Wrocławska – Bierkowie – Wrocławska – Wspólna.

Ciekawostką jest przebieg **piątki** w rejonie Bierkowie i Wspólnej. Otóż najpierw obsługiwana jest dotychczasowa pętla w Bierkowicach, po czym autobus wraca Wrocławską do Wspólnej, skręca w nią i dojeżdża do dawnej pętli **A**. Następnie zawraca i już bez wizyty w Bierkowicach udaje się do centrum. Analogiczny przebieg miało do tej pory świąteczne wcielenie linii **5**. A można znacznie prościej... Korzystając z wyasfaltowanych w ostatnich latach fragmentów ulic Zbożowej i Pancernei, można było **5** puścić ulicami Cmentarna, Zbożowa, Pancerna, Wspólna do Bierkowie. Koniecznym byłoby jedynie przeniesienie przystanku Wrocławska-Wspólna na tę drugą ulicę. Smaczkzu dodaje fakt, że proponowaną przez nas trasą (choć tylko do pętli na Wspólnej) MZK poprowadziło wybrane kursy linii **9**. Oczywiście, poza uproszczeniem układu komunikacyjnego, wprowadzone zmiany mają swoje drugie dno. Dotychczas w dni robocze na liniach **5**, **19** i **A** kursowało łącznie siedem brygad (2 całodziennie, 4 dodatki i – stosując warszawską terminologię – maraton), nową **5** obsługują już tylko pięć autobusów (bez 2 dodatków). Faktem jest jednak, że zamiast 3 słabych linii powstała jedna solidna. Również w wyniku połączenia **2** i **F** zaoszczędzono jeden dodatek. Dziwi jedynie numer no-

wej linii. Kursuje ona wyłącznie w dni robocze, więc zgodnie z tradycją powinno być **F** zamiast **2**. Drobniejsze korekty rozkładów przeszły i inne linie. Mimo pewnych mankamentów, zmiany należy uznać za krokczek we właściwym kierunku.

Magazyn 995

05.09. Na skrzyżowaniu Luboszyńskiej i Nysy Łużyckiej kierowca Opla Corsy najwyraźniej pomylił tył Jelcza 120M o numerze bocznym 113 (linia **21**) ze swym garażem. Próba zaparkowania zakończyła się jednak ostrym protestem mieleckiego silnika, który najwyraźniej nie życzył sobie towarzysza. Dzielną tylną zderzak autobusu dał odpór nagłemu atakowi, deformując przód opelka, sam przy tym pozostał niemal nienaruszony. Mimo to pasażerowie pechowego autobusu musieli udać się w dalszą podróż na własnych nogach. Wyjaśnieniem sytuacji zajęli się panowie w niebieskich mundurach.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
119	białe	HEWA	-

Marek Drewniak

Piotrków Trybunalski

Tabor

A Niestety, MZK Piotrków Trybunalski zdecydowało o kasacji 3 Ikarusów 280: 82, 84 i 87; 1 Ikarusa 280/a numer 98 (pogotowie techniczne) oraz Ikarusa 260 numer 37. Na razie na hali stoi 87 (jednak już go prawie nie ma).

Bartłomiej Paszko

Płock

Linie

A 01.09. uruchomiono nową linię **28** po trasie: Jachowicza (Dworzec KM) – Piłsudskiego – Wyszogrodzka – Słupno – Szeligi (Wykowo). W latach 2000–2001 linia z oznaczeniem **28** była uruchamiana w sezonie wakacyjnym do Murzynowa. Teraz linia funkcjonuje we wszystkie dni tygodnia. Jednocześnie od 01.09. zawieszono zostały kursy linii **12** do Słupna, ponieważ dwa kursy z czterech kończą swój bieg w Wykowie, a nie w Szeligach, do których wcześniej dojeżdżała linia **12**.

Rozmaitości

A Od 11.08. zamknięto dla ruchu most (remont obiektu) na drodze nr 555 Srebrna – Murzynowo w Radotkach. Autobusy linii **5** dojeżdżają do remontowanego mostu, przy którym zorganizowano pętlę. Następnie pasażerowie przechodzą po specjalnie wyznaczonej kładce i wsiadają do podstawionego z drugiej strony autobusu linii **5**, dowożącego pasażerów do Murzynowa. Na rozkładach od mostu do Murzynowa widnieje dosyć ciekawe oznaczenie linii **5m**. Most będzie zamknięty do 31.10.

Marcin Gierzyński

Poznań

Tabor

T Żegnamy 102Na-34. Ostatni wypadek zламаł jej karierę tuż przed naturalną śmiercią kasacyjną... Tak czy owak, stodwójka o numerze fabrycznym 242 została przeznaczona do kasacji.

T Nowinki z Budziszyskiej – wciąż stoją „wygaszone”, używając terminologii parowozowej, trzy GT8 z Düsseldorfu i dwa GT6 z Frankfurtu nad Menem. Towarzystwa dotrzymują im: eNka 2048, szutrówka i przyczepka torowców PCSW40–2071.

T Póki co, uszkodzona po zderzeniu z holendrem

861 na PeSTce tatra 409 nie otrzymała „wyroku”. Na szczęście werdykt nie jest przesądzony.

T Teraz trochę optymizmu – do wyjazdu przygotowują się GT8-672, 681 oraz 683. Warto wspomnieć, że tegoroczna dostawa helmutów z serca Zagłębia Ruhry jest na ukończeniu – u nich jest jeszcze jeden nasz wagon. Spodziewać się go możemy za tydzień lub dwa.

T Na Gajowej mała nowość – GT8-659 przeniósł się tam z bliźniaczego wydziału na Madalińskiego. Odstawiono holownik 2024 z powodu niebezpieczeństwa przebiecia 600 volt na pułt wagonu spowodowanego przez przeciekającą izolację. Na szczęście do niczego takiego nie doszło, ale ostrożność nie zawadzi. Zwłaszcza na jesieni.

T Bramy ZNT opuścił skład zmodernizowanych sto- piętek o numerach 322+323. Póki co na jazdy próbne.

Linie

A Pomimo upływu czasu pasażerowie pozbawieni komunikacji tramwajowej przez remont ulicy Roosevelta nadal nie wykazują chęci do zwiększenia frekwencji na dwóch liniach zatramwajowych. Najprawdopodobniej z tego względu zmieniono tabor linii **T-2** i **T-3** z Ikarusów 280 na dwunastometrowe MAN-y. MAN-y również omijają Wierzbak i Sołacz, tak więc tamtejsi mieszkańcy otrzymują za to osobliwe „dary MPK” w postaci odcisków od chodzenia pieszo. Tak jak w „Misiu” mistrza Barei – „Twoje serce podpowiada – piechotę zdrowiej!”

A Na 14.09. spodziewana jest reaktywacja „akademickiej” linii **98**.

Magazyn 995

26.08. O godzinie 12:13 wjeżdżająca na stację PST Szymanowskiego (w kierunku pętli Sobieskiego) tatra nr 409 (**12/8**) najechała na właśnie ruszającego helmuta nr 861 (**9/6**). W wyniku zderzenia 8 pasażerów zostało rannych. Niektórych przewieziono do szpitali. W tatrze stłukła się przednia szyba, pękł pas przedni, wgniół zderzak i uszkodziły się pierwsze drzwi. W holendrze uszkodzeniu uległy ostatnie drzwi, wgniół tył oraz nastąpiło zwarcie grupy silników przy ostatnim wózku. Na Sobieskiego zjechał o własnych siłach, a stamtąd zabrał go holownik. Tatra również została zholowana z pętli, jednak tam dotarła dopchnięta przez **15/1** – skład 88+87. Ruch przywrócono dopiero o godzinie 12:57. Do tego czasu pozostałe tramwaje jeździły objazdami, dla pasażerów nadawano komunikaty informujące o komunikacji zastępczej, którą reprezentowały 4 zatramwaje. Z ostatniej chwili: wagon 861 zostanie skasowany.

26.08. Wjeżdżająca na tor odstawczy pętli Ogrody skład 340+341 wyskoczył z szyn trzecim wózkiem. Z pomocą przybył Krupp. Po przeszło 35 minutach pchowe stopiatki zjechały do zajezdni.

29.08. O godzinie 16:39 jadąca na Zawady **7/1** (helmut nr 650) wykołeiła się drugim wózkiem przed skrzyżowaniem ulic Królowej Jadwigi i Strzeleckiej. Zawinił oberwany kloc hamulca szynowego przy tymże wózku. Po wstawieniu tramwaju w tory przez Kruppa, zdemontowano rzeczony kloc i tramwaj o własnych siłach zjechał do zajezdni. Przerwa w ruchu trwała pół godziny.

30.08. O godzinie 14:30 jadąca z Górczyna **5/2** (skład 236+235) najechała na przełożoną w kierunku zajezdni przy ul. Głogowskiej zwrotnicę, skutkiem czego rozbiła lewy bok jadącego równolegle renault i uszkodziła lewą burtę ciężarowego MAN-a zmierzającego również w tym samym kierunku. W wagonie 236 wyrwał się przedni zderzak i pogięło prawe naroże. Wykolejony pierwszy wózek musiał wstawić będący siłą rzeczy na miejscu Krupp. Przywracanie ruchu zajęło 11 minut.

01.09. Z placu budowy przy skrzyżowaniu ulic Podgómej i Św. Marcina stoczył się ciężarowy jecz z naczą na bok przejeżdżającego składu 102+101 (**2/9** jadąca na Ogrody). Ucierpiał pierwszy wagon, w którym wykoł się pierwszy wózek (wstawił go oczywiście Krupp), wgniotły nieco blachy i zbiły 2 boczne szyby. Uszkodzeniu uległ także przód ciężarówki, którą odholował wspomniany Krupp. Wstrzymanie ruchu tramwajowego i kołowego w okolicy trwało w godzinach 14:35–15:15 – pozostałe bimby i autobus linii **A** kursowały objazdami. Pechowy tramwaj odholowała **13/6**.

02.09. Na pętli Dębiec znów wykoł się holender. Tym razem padło na wagon 868 (rezerwa za **10/6**), który akurat po wysadzeniu pasażerów cofał się na tor odstawczy. Z torów wyskoczył drugi wózek. Wstawił go Krupp. W godzinach 17:08–17:40, gdy pętla była nieczynna, pozostałe tramwaje zawracały przez zajezdnię Madalińskiego, zaś na nieczynnym fragmencie trasy kursowały 2 zatramwaje.

05.09. Wczesnym rankiem na pętli Ogrody wykoł się skład 148+149 (**2/6**). Przed punktem kontrolera ruchu z torów wyskoczył pierwszy wózek drugiego wagonu. Krupp wstawił go na tory po rozłączeniu wagonów. Następnie tramwaj po ponownym złączeniu samodzielnie zjechał do zajezdni (miał rozdarte blachy w drugim wagonie przy przednim prawym narożu). Wstrzymanie trwało ponad 20 minut. Ucierpiała także barierka ochronna przy torowisku, którą zabezpieczyli pracownicy pogotowia technicznego.

Rozmaitości

A W poprzednim numerze powitaliśmy z radością inicjatywę poznańskiego MPK, polegającą na umieszczeniu na przystankowych rozkładach jazdy niektórych linii autobusowych formułki: „Linia obsługiwana taborem niskopodłogowym z wyjątkiem sytuacji awaryjnych”. Sprawdziłiśmy. Niestety, planowe podmiany na tabor wysokopodłogowy nie zostały wycofane, na rozkładach nie pojawiło się też oznakowanie, że dany kurs wykona np. jecz lub ikarus. Ten stan rzeczy niewiele zmienia fakt, że sytuacje takie jak omówiona zdarzają się zazwyczaj wcześniej rano lub późno wieczorem...

A Remont torowiska w ul. Roosevelta jest na ukończeniu – planowane zakończenie wyznaczono na 14.09. A może uda się jeszcze szybciej? Po zakończeniu reaktywowane zostaną w normalnym kursowaniu linie **3, 4, 9, 10 i 11**.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1307	barwy MPK	ETC Swarzędz	-
1309	barwy MPK	Radio ZET	tył
1314	barwy MPK	Radio ZET	tył
1315	barwy MPK	Radio ZET	tył
1326	barwy MPK	Radio ZET	tył
1330	barwy MPK	ETC Swarzędz	-
1402	barwy MPK	Signal Iduna	-
1409	barwy MPK	Signal Iduna	-

Adam Białas, Piotr Buczkowski, Tomasz Giężyński, Adam Konieczka, Janusz Ludwiczak

Racibórz

Rozmaitości

■ Od 01.09. zmienia się rozkład jazdy autobusów prywatnego przedsiębiorstwa Travel-Bus na trasie Racibórz – Katowice. W rozkładzie znalazły się cztery nowe kursy (z czego dwa ekspresowe). Jest to jednak

wystarczająca liczba do zaspokojenia popytu na przewozy na tej trasie. Całkiem poważnie należy spodziewać się, że kursy osiągną frekwencję, jaka panuje w pociągach spółki PKP Przewozy Regionalne. Porównywalna cena (dla osób nie korzystających z ulg ustawowych, których Travel-Bus nie stosuje) w połączeniu z krótszym czasem przejazdu (w szczególności w kursach ekspresowych) przemawiają wyraźnie na korzyść autobusów. Dobrą ilustracją jest porównanie pierwszego kursu PKP z Raciborza do Katowic i pierwszego kursu Travel-Bus na tej trasie. PKP – pociąg osobowy 802: Racibórz 4:22, Rydułtowy 4:59, Katowice 6:40 (przyjazd); autobus Travel-Bus (kurs ekspresowy): Racibórz 5:30, Rydułtowy (Os. Orłowiec) 5:45, Katowice 6:45 (przyjazd).

Wojciech T. Mężyk

Skierniewice

Linie

A W dniach 20–21.09. w Skierniewicach organizowane będzie corocznie słynne Święto Owoców, Kwiatów i Warzyw. W wyniku zamknięcia wielu ulic w centrum miasta autobusy komunikacji miejskiej będą jeździć po trasach zastępczych, o czym poinformujemy wkrótce.

Witold Urbanowicz

Sosnowiec

Rozmaitości

A W dniach 22–24.08. przeprowadzono prace demontażowe zachodniej części wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Piłsudskiego w Sosnowcu. Na ten czas zostały wprowadzone następujące zmiany w funkcjonowaniu komunikacji.

Tramwaje:

- linia **15** kursowała na trasie Katowice Plac Wolności – Szopienice Pętla;
- linia **21** kursowała na trasie Huta Katowice Pętla – Sosnowiec Ostrogórska;
- linia **26** kursowała na trasie Mysłowice Dworzec PKP – Zagórze Pętla;
- linia **14** (kursy nocne) – pociąg **1411** (nocna **14**) kursowała według wariantowego rozkładu jazdy z pominięciem odcinka Sosnowiec Dworzec PKP – Szopienice.
- za nocne kursy linii **15** nie została uruchomiona komunikacja zastępcza.

Uruchomione zostały dwie linie komunikacji zastępczej:

- linia **T-15** kursująca na trasie Szopienice Dwór – Sosnowiec Kilińskiego; częstotliwość ruchu w piątek co 14 minut, w sobotę i niedzielę co 28 minut; obsługiwana przez 2 wozy taborem typu B z PUP J. Sebda Czeladź;
- linia **T-26** kursująca na trasie Miłowice Kopalnia – Sosnowiec Kilińskiego; częstotliwość ruchu co 10 minut; obsługiwana: w piątek 4 wozy typu C oraz 1 wóz typu B, w sobotę i niedzielę 5 wozów typu B z PKM Katowice;

Trasa ww. linii komunikacji zastępczej została skierowana ulicami: Kilińskiego, Kiepury i aleją Mireckiego, z obsługą dwóch przystanków tymczasowych: Sosnowiec Kilińskiego I i Sosnowiec Kilińskiego II.

Autobusy – dla linii autobusowych **808, 811, 813, 815, 825 i 835** oraz autobusu nocnego **N-84** na odcinku Osiedle Piastów – Sosnowiec Dworzec PKP został wprowadzony objazd przebiegający ulicami: aleją Mireckiego, Grota-Roweckiego, Parkową i 3 Maja do Ronda Dęblińska.

Andrzej Soczówka

Swarzędz

Tabor

A Ogłoszono wynik przetargu na dostawę nowego autobusu: na ulice gminy Swarzędza firma Volvo nie wzięła udziału w przetargu, odpadając już w przedbiegach. Warunki umowy nie zadowolili producenta, zaś plotki głoszą, że decyzję o zakupie produktu Solarisa powzięto ponieważ nowy nabytek będzie odtąd na ulicach łatwiej zauważyć. Jak wiemy, będzie to pierwszy solaris w Swarzędzu.

Linie

A Od 01.09. zmieniono trasy trzech linii. **S5** została skrócona – jedzie z Poznania ulicą Warszawską, w Swarzędzu, przy stacji Aral, skręca na osiedla Cegielskiego i Raczynskiego, dalej przez pętlę uliczną Tyśiąclecia, Dworcową i Graniczną. Wszystko za sprawą remontu wiaduktu nad torami. By dostać się do Rynku autobus musiał poprzednio ponownie jechać przejazdem kolejowym, przed którym tworzyły się gigantyczne korki. Dla **S7** wyznaczono podobnie jak dla **S5** pętlę uliczną, a do Poznania jedzie tak jak **S5** – ulicami Żywiczną, Borówki, Darzyborską, Kobylepole, Piwną, Majakowskiego i Jana Pawła II do Środki. Zmiany te utrudniły połączenie Rynku i osiedli północnych z osiedlami południowymi. Dlatego zwiększono również częstotliwość linii **S4**, zmieniając jej przy tym trasę: Os. Kościuszkowców – pływalia – Rynek – os. Raczynskiego – Garby – Tulce. Zmiany dotyczą tylko dni od poniedziałku do piątku. **S1, S2, S3, S6** oraz linia nocna kursują bez zmian.

Karol Cieśla

Szczecin

Tabor

A 28.08. do bram bazy SPPK zapukały 3 nowe autobusy MAN NL223. Powitane z wielką radością przyjeły zgodnie z przewidywaniami numerki 3025–3027. W październiku mają dojechać 2 przegubowce tego samego producenta.

T Zajezdnia Gołęcina co jakiś czas kontynuuje tradycję tasowania wagonów w składach 105N2k/2000. Tym razem powstał skład 1056+1055.

T Bulwy 789+790 po wakacyjnym małżeństwie wzięły rozwód i znowu kursują solo. Jednakże nadal mogą się spotykać, gdyż obsługują linie **1 i 9**, które mają wspólne pętle oraz sporą część trasy.

T Kolejne helmuty zostały „uszcześliwione” siedzeniami z laminatu. Co ciekawe, kontynuowana jest tradycja montowania siedzeń w kolorze zależnym od zajezdni. I tak wagon 508 z Niemierzyna otrzymał krzeselka zielone, a 902 z Gołęcina – pomarańczowe.

Linie

■ 31.08. po raz ostatni w tym roku na trasę wyjechały linie turystyczne, w tym wskrzeszone na ten dzień autobusowe **50 i 100**. Do nowości sezonu należał wyjazd wagonu 4N1-293” solo (27.07. z doczepą 343 wyjechał na trasę tylko raz) oraz wyjazd wagonu 4N-216 z zajezdni Niemierzyn (poprzednio wóz 216 stacjonował przez wakacje na Pogodnie).

■ 01.09. oznacza koniec wakacji nie tylko dla dzieci, ale także dla tramwajów i autobusów. Na trasy powróciły tramwaje linii **4 i 6 bis** oraz autobusy linii **109, D i E**. Do przedwakacyjnych rozkładów jazdy wróciły linie **1, 7, 8, 9, 11, 69, 103**, zatem znowu zobaczymy tramwajowe solówki na liniach **1 i 9**.

A Po wakacyjnej przerwie nie powróci już linia **72** znana z „szanowania” publicznych pieniędzy (czytaj: 15 minut jazdy, 45 minut postoj). 01.09. linię zlikwidowano, a w jej miejsce przez ulice Ogrodniczą, Ludgardy i Zagórskiego skierowano linię **58**. Na nowej trasie wyznaczono dodatkowe przystanki: Ludgardy n/ż (w

kierunku Goławia), Średnia n/ż (w kierunku Stocznia Szczecińskiej) i Zagórskiego 10 n/ż. Linia 58 omija teraz fragment Szosy Polskiej i przystanki Szosa Polska n/ż i Zagórskiego. Linia kursuje w dni powszednie do godziny 18 – co 28 minut w szczycie i co 42 minuty poza nim.

A 01.09. uruchomiono na stałe linię pospieszną **G**, kursującą na trasie Plac Rodła – Zdunowo. Dla linii wyznaczono dodatkowy przystanek Struga PHS n/ż. Obsługują ją dwa niskopodłogowe autobusy z SPA Dąbie. Co ciekawe, w specyfikacji przetargowej zawarto konieczność dodatkowego oznakowania pojazdów dużymi, dobrze widocznymi tablicami z oznaczeniem linii. Podobne stosuje się od półtora roku w tramwajach, na razie jednak ze względu finansowych nie jest przewidywane umieszczenie ich na wszystkich autobusach.

A 01.09. uruchomiono nowy przystanek Orłowska n/ż dla linii **63** zlokalizowany na skrzyżowaniu ulic Orłowskiej i Bogdańskiej.

A 15.09. na okres testowy (do 31.12.) zostanie uruchomiona linia pospieszna **Cbis**, kursująca na trasie Plac Rodła–Dąbie Osiedle. Dwa krótkie autobusy wykonają w szczycie porannym łącznie 4 kursy.

Rozmaitości

T Około 24.08., w trakcie dalszego ciągu przebudowy ul. Malczewskiego, ujawniono i zlikwidowano stare tory tramwajowe na odcinku od wjazdu do centrum Galaxi do alei Wyzwolenia. Do odkrycia pozostał jeszcze fragment w kierunku ul. Matejki.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
1007	Laguna	barwy zakł.	-

Jacek Kalicki, Magdalena Murawska, Olaf Skrzyszowski

Tychy

Tabor

A Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Tychach ogłosiło przetarg na zakup czterech autobusów komunikacji miejskiej o długości do 12m i czterech do 15m. Terminy realizacji zamówienia określone zostały na przełom 2003 i 2004 oraz przełom 2004 i 2005 roku – odpowiednio po 2 wozy z każdego typu.

Linie

A W związku z planowanym zakończeniem modernizacji ul. Sikorskiego w Tychach (wiadukt) od dnia 01.09. od godziny 12 nastąpiła zmiana trasy przejazdu linii **L**. Od przystanku Cielmice Targiela mikrobus jeździ teraz ulicami: Targiela, Żółkiewskiego, Sikorskiego, Strzelecką. Analogicznie w kierunku przeciwnym. Wobec powyższego od dnia 2.09. przywrócono rozkłady jazdy obowiązujące przed remontem ulicy Sikorskiego.

A Od dnia 01.09. zwiększono ilość kursów linii **1** w godzinach szczytu. W związku z tym uległ zmianie rozkład jazdy tej linii, a także rozkłady jazdy linii **4**, **14** i **400**.

Marcin Chrost, Andrzej Soczówka

Warszawa

Tabor

A 21.08. T-13 Stalowa zamiast przegubów wypuściła na miasto kilka brygad solówkowych (oczywiście na tych brygadach planowo powinny być autobusy wielkopojemne). I tak króciaki zaszczyciły swoją obecnością m.in. **4/506** (Ikarus 260.73A nr 6334) oraz **011/509** (wóz 6333). Dzień później solówkę zaobserwowano także na **3/510**. Dodatkowo na **4/517** przez cały tydzień zamiast MAN-ów pojawiały się neoplany i solarisy. Co do **517** jeszcze, to w dniu 05.09. na **025** dodat-

ku tej linii pojawiła się jednak solówka (Ikarus 260.73A nr 6387), a dzień później poranne **011/E-4** obstawiał jego kolega nr 6334. Po południu sytuacja wróciła już do normy.

A Kolejne kasacje autobusów – tym razem żegnamy dwie eks-inflanckie solówki, rodem z Kleszczowej, o numerach 81 i 128.

A Na ul. Posag 7 Panien (zajezdnia Mobilisu) zjawiała się kolejna partia (10 sztuk) Solarisów U10. Tym samym obecnie autobusem z najwyższym numerem taborowym jest A-344. Warto zauważyć, że wozy z przedziału A-335–A-344 posiadają jedno otwierane okno mniej. Pełne jest czwarte licząc od kabiny kierowcy. Co ciekawe, pojawiły się w tej wozowni również do niedawna jeszcze grodziskie jelicze o numerach A-502, A-503 oraz A-508.

A Wieczorem 29.08. do Warszawy dotarły kolejne MAN-y (4 sztuki) dla ITS-u. Jeden z naszych korespondentów zaobserwował je wjeżdżające do Warszawy od strony Poznania (dokładnie na ul. Polczyńskiej). Trzeba też dodać, że nowe autobusy posiadają warszawskie, a konkretnie śródmiejskie, rejestracje. Dotychczas wozy rejestrowano w powiecie ziemskim poznańskim (PZ). Po więcej ciekawostek odsyłamy do „Przegubowca”.

A W pierwszym dniu września rano na **3/192** pojawił się... gniot nr 4777 rodem z Woronicza. Na szczęście był to jednorazowy wybryk T-7 i po południu kursował już normalnie odkurzacz.

A Stało się! Zajezdnia R-9 Chełmska skasowała ostatnie przewijane filmy w swoich autobusach. Wśród nich znalazły się m.in. Biała Dama, czyli Jelcz M121M nr 4550, zwany także popularnie pragniotem, oraz Jelcz M181MB nr 7690. Zamiast filmów R-9 zamontowało zwykłe kasety na dechy, natomiast resztę przedniego świetlika wykleiło folią w kolorze brązowym.

A Dnia 06.09. z wizyty w Tarnowie Podgórnym wrócił do Warszawy kolejny MAN NG313. Tym razem był to ostrobramski autobus o numerze 3002.

T Zapowiadane w poprzednim numerze „Przystanku” pojawienie się pojedynczych wagonów 13N w ruchu liniowym stało się faktem. Zgodnie z planem w dniu 01.09. na ulice Warszawy wyjechało pięć solowych wagonów o numerach: 400 (na 1/1) – podmieniony potem z powodu awarii drzwi na 690 (szerzej o tym w „Magazynie 995”), 719 (na 4/1), 546 (na 3/27), 465 (na 2/47) i 436 (na 4/47). Trzeba przyznać, że solówki wyglądają, jak na warunki warszawskie, dość śmiesznie. Jednak sprawują się dobrze i specjalnie dużych napełnień w nich nie zanotowano. Drugie wagony z rozłączonych składów zostały odstawione. W razie udania się eksperymentu z solówkami, prawdopodobnie zostaną w przyszłym roku skreślone ze stanu inwentarowego. No, może poza mokatowskim wagonem 13N-451, który przeszedł remont w zeszłym roku. Warto dodać, że wszystkie solo-parówki są w malowaniu zakładowym. Jeśli ktoś chciałby ujrzeć takową, to szczególnie polecamy rondo Zgrupowania AK „Radosław”, na którym krzyżują się trasy wszystkich czterech linii nimi obsługiwanych (i to zarówno w dzień powszedni, jak i świąteczny).

T W poprzednim numerze pisaliśmy o problemach drzwiowych u-bootów. Teraz kolejne ciekawostki. A dokładniej związane z batyskafem, czyli jedyną na świecie stodwunastką nr 3001. Okazuje się, że wagon ten ma problemy z otwieraniem drzwi na przystanku Kino Femina, którego wiata co rusz „przestawia” drzwi właśnie w tym wozie.

T W ostatnich dniach kilka wagonów powróciło do ruchu liniowego. I tak nie potwierdziły się nasze obawy z poprzedniego numeru co do żoliborskiego wozu 13N-291, który w dniu 11.08. „zaliczył” poważne wykoślenie

na rondzie Zgrupowania AK „Radosław”. Skład 473+291 powrócił do służby 01.09., kiedy to objął się z wymienionym tylnym wózkiem na linii **33**. W tym samym dniu w ruchu liniowym pojawił się także mokatowski skład 105Nb/e 1387+1383”, który to 7 dni wcześniej najechał na praski 105Ne 1410+1409. Ponadto R-3 uporało się już z u-bootem nr 3025, z którego dość regularnie w ostatnim czasie podbierano części. Wagon ten jest już w pełni sprawny. Zajezdnia żoliborska doprowadziła też do ładunku skład 13N 317+447, który kilka dni wcześniej zderzył się z ciężarówką na ul. Marymonckiej (o tym szerzej w „Magazynie 995”). No i na koniec jeszcze jedna dobra wiadomość: R-2 Praga po ponad 4 miesiącach uporało się w końcu z bardzo poważnie rozbitym w zderzeniu wóz-wóz wagonem 105Na-1264 (ze składu 1264+1263 – pisaliśmy o tym w 35. numerze „Przystanku”). Skład ten nie pojawia się jeszcze w ruchu liniowym, ale lada moment to nastąpi.

T Nie potwierdziła się informacja z poprzedniego numeru, że żoliborskie wagony 13N-584 oraz 769 dołączą do grona solówek. Po remoncie zostaną one ponownie połączone w składy 769+768 oraz 584+834. Prawdopodobnie w tym wypadku chodzi o okres umów reklamowych.

T W ostatnim tygodniu sierpnia wolski tyristor 105N2k 2050+2051 dorobił się klimatyzacji w kabinie motorniczego! Jest ona nieco inna niż ta znana z bulw (biała i płaska, w dodatku znacznie bardziej wydajna), a producentem jest firma Webasto. Instalacja tego urządzenia pociągnęła za sobą oczywiście likwidację klapy dachowej w kabinie motorniczego. Skład 2050+2051 jest pierwszym, który ją dostał – docelowo klimatyzację kabiny będą posiadały wszystkie wagony typu 105N2k. Będzie ona montowana sukcesywnie w kolejnych składach. Ponadto w taką samą klimatyzację zostaną wyposażone wszystkie wagony generacji 116N i pochodne.

T W dniu 01.09., na popołudniowej zmianie B, na **1/23** ponownie zagościł żoliborski skład 13N. Tym razem padło na wagony 671+667.

T Z remontu NG II wyjechał mokatowski skład 105Na 1378+1377. Posiada on teraz plastikowe drzwi, napędy maszyn drzwiowych IGE, wyłączniki szybkie na dachu oraz zaspawane kasety nad drzwiami. Plastikowe płyty drzwi zachował też inny mokatowski skład – 1184+1185.

T 06.09. na mieście zaobserwowano żoliborski skład 13N 688+689 kursujący na linii **13**. Niestety, drugi jego wagon został przyozdobiony „malowidłami” w postaci srebrnego węża na prawym boku, pomiędzy II a III drzwiami. Na szczęście wkrótce bohomasz został usunięty.

T Od 8 do 09.09. trwała 18-godzinna próba wolskiej modernizacji 2008+2009. Rzeczony skład od godziny 14 do 8 rano woził worki z piaskiem, mające imitować pasażerów. Tak więc wkrótce zobaczymy zapewne ten skład w ruchu pasażerskim. Było to ostatnie badanie techniczne i wypadło ono pozytywnie.

Linie

A Roboty drogowe były przyczyną zamknięcia dla ruchu od 23.08. od godziny 22:00 do 25.08. do godziny 4:30 jezdni wschodniej ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. (na odcinku od ul. Szczęśliwickiej do ronda Zesłańców Syberyjskich). W tym czasie autobusy linii: **167**, **186**, **191** i **605** skierowano od skrzyżowania Bitwy Warszawskiej 1920 r./Szczęśliwicka na poniższe trasy objazdowe:

- linie **167** i **186** ulicami: Szczęśliwicką – Grzymały-Sokołowski – Alejami Jeruzolimskimi – rondem Zesłańców Syberyjskich – aleją Prymasa Tysiąclecia i dalej stałymi trasami;
- linia **191** ulicami: Szczęśliwicką – Grzymały-Soko-

łowskiego – Alejami Jerozolimskimi – rondem Ze-
stańców Syberyjskich – Alejami Jerozolimskimi i da-
lej bez zmian;

- linia **605** ulicami: Szczęśliwicką – Grzymały-Soko-
łowskiego i dalej własną trasą.

Trasy ww. linii w kierunku przeciwnym nie uległy zmia-
nie.

A Z uwagi na rozgrywany 24.08. derby mecz pił-
karski między zespołami Polonia Warszawa i Legia
Warszawa i chęci zminimalizowania ewentualnych za-
grożeń ze strony kibiców, na polecenie Zastępcy Pre-
zydenta miasta stołecznego Warszawy zostały zorga-
nizowane specjalne przewozy kibiców obu drużyn.
Najpierw na godzinę 16:15 pod główną bramę stadionu
Polonii przy ul. Konwiktorskiej podstawiono kilka przegubowych ikarusów (głównie dość wiekowych), które w
asyście radiowozów policyjnych przewiozły kibiców Po-
lonii na stadion Legii przy ul. Łazienkowskiej. Z kolei po
zakończeniu meczu, około godziny 19:30–20:00, w re-
jon hali Towaru skierowano kilkanaście przegubowych
ikarusów (m.in. o numerach 2627, 2629, 2631), które
także w asyście policjantów rozwiozły kibiców obu dru-
żyn do większych osiedli mieszkaniowych (m.in. na
Chomiczówkę, Tarchomin, Bródno, Bemowo). Na
szczęście nie odnotowano większych strat w taborze
komunikacji miejskiej. Także z powodu meczu derby-
wego w tym samym dniu od godziny 17:00 do odwoła-
nia była zamknięta dla ruchu ul. Łazienkowska, a linie:
107, 155, 159 i 171 jeździły zmienionymi trasami:

- linie **107 i 159** (w obu kierunkach) – od ronda Se-
dlaczka ulicami: Myśliwiecką – Szwoleżerów do
Czerniakowskiej i dalej swoimi trasami.

- linie **155 i 171** – po wyjeździe z pętli Torwar w lewo,
ulicami: Czerniakowską – Szwoleżerów – Myśliwiec-
ką – Rozbrat i dalej bez zmian (powrót stałymi tra-
sami).

A W związku z przebudową wodociągu pod ul.
Szwedzką i wprowadzeniem jednego kierunku ruchu
(tylko w stronę węzła Żaba), na odcinku od ul. Wileń-
skiej do ul. Stalowej, od 25.08. od godziny 21:00 do
odwołania (prawdopodobny czas trwania robót to około
12 dni) linie **135, 156, 162 i 416** jeżdżą zmienionymi
trasami:

- linie **135, 162 i 416** – tylko w kierunku alei „Solidar-
ności” – od skrzyżowania Szwedzka/Stalowa ulica-
mi: Stalową – Środkową – Wileńską do Szwedzkiej i
dalej bez zmian;

- linia **156** – w kierunku pętli Huta – prosto ul. Stalową,
a następnie ulicami: Środkową – Wileńską –
Szwedzką do alei „Solidarności” i dalej stałą trasą,
zaś w kierunku krańca Zajezdnia Stalowa – od
skrzyżowania Szwedzka/Wileńska ulicami: Wileńską
– Czyszową – Stalową.

A Z powodu zakończenia robót przy budowie ronda
w ciągu ul. Mehoffera zostały przywrócone stałe trasy
linii: **126 i 133** (z dniem 27.08.) oraz nocnych **609 i 613**
(od nocy 26/27.08.).

A Zakończenie prac w rejonie skrzyżowania Stalo-
wa/Szwedzka umożliwiło przywrócenie z dniem 28.08.
stałej trasy linii **156** w kierunku pętli Zajezdnia Stalowa.

A Z uwagi na wcześniejsze zakończenie prac przy
wymianie torowiska na skrzyżowaniu Wolska/Skierni-
ewicka już od 30.08., a nie jak to było planowane –
od 01.09., na stałe trasy powróciły autobusy linii: **106,
125, 155 i 601**.

A Po wielu miesiącach załatwiania kwestii procedu-
ralnych wreszcie w dniu 30.08. tuż po południu otwarto
dla ruchu tunele w ciągu ul. Wybrzeże Kościuszkow-
skie pod zjazdami z mostu Świętokrzyskiego. W tym
samym czasie przywrócono stałe trasy linii **185 i 362**,
które od tej pory kursują wybudowanymi tunelami.
Jednocześnie w tunelu uruchomiono dla ww. linii przy-

stanki Pomnik Syreny 01 i 02. Od razu pojawiły się z
nimi pewne „problemy” – jednak o tym piszemy szerzej
w dziale „Rozmaitości”.

A Na prośbę pasażerów od 01.09. dotychczasowa
linia okresowa **806** (Metro Wilanowska – Kępa Okrze-
ska-Cmentarz) została przekształcona w linię stałą
725, kursującą we wszystkie dni tygodnia. Co ciekawe,
rozkłady dnia powszedniego i świątecznego są prawie
jednakowe (różnią się jedynie brakami podjazdów do
szkoły w Powsinie w soboty, niedziele i święta). Nową
linię przez siedem dni w tygodniu obsługuje 1 brygada
niskopodłogowa z Mobilisa.

A Także postulaty pasażerów były powodem wydłu-
żenia od 01.09. trasy linii **164** z Wilanowa ulicami:
Wiertniczą i Powsińską do pętli Sadyba.

A Jak już podaliśmy kilka notek wcześniej, do klubu
linii obsługiwanych wyłącznie taborze niskopodłogo-
wym weszła linia **308**. Tego samego „zaszczytu” do-
stąpiły także linie: **104, 126, 133, 134, 152** (wszystkie
obsługiwane midibusami MZA) oraz **319** (gniot z MZA),
a także **164, 504 i 725** (midibusy z Mobilisu).

A Początek września przyniósł także kilka zmian
przystankowych. Do najważniejszych należą: przenie-
sienie przystanku końcowego dla linii **E-3** z przystanku
Dw. Centralny 17 na przystanek Dw. Centralny 20 (ra-
zem z linią **160**) oraz zmiana charakteru – z „na żąda-
nie” na stałe – przystanków w zespole Bartnicza (dla li-
nii **416 i E-3**).

A Opóźnienie przy pracach przy przesuwaniu to-
rowiska na ul. Słomińskiego było przyczyną przedłu-
żenia terminu wstrzymania kursowania tramwajów linii **1**
na tej ulicy (od ul. Międzyparkowej do ronda Zgrupo-
wania AK „Radosław”) do 30.08. do godziny 4:00. Jed-
nocześnie z uwagi na prowadzone prace drogowe przy
powstającym centrum handlowym Arkadia do odwoła-
nia nie funkcjonują przystanki tramwajowe dla linii **1** w
zespole Baseny Infancka. W zastępstwie pozostawio-
no do odwołania tymczasowy przystanek Baseny Inf-
lancka 53, obowiązujący dla autobusów linii **103** w re-
lacji Huta – Dw. Wschodni-Kijowska. Warto także za-
uważyć, że w czasie kursowania linii **1** objazdem (pisa-
liśmy o tym w poprzednim numerze), na ul. 11 Listopa-
da ponownie pojawiły się składy 13N, które – jak wiado-
mo – są zasadniczym typem taboru na linii **1**.

A Likwidacja tymczasowego jednotoru na ul. Wol-
skiej (w rejonie skrzyżowania z ul. Skierniewicką) była
powodem wyłączenia od 23.08. od godziny 0 do 25.08.
do godziny 4 ruchu tramwajowego w ciągu ulic: Wol-
ska – Połczyńska – Powstańców Śląskich – Górczew-
ska (na odcinku od ul. Młynarskiej od pętli Os. Gór-
czewska) oraz na ulicach: Prosta – Kasprzaka – Skier-
niewicka (od ronda ONZ do ul. Wolskiej). W tym czasie
tramwaje linii: **8, 10, 26 i 27** jeździły zmienionymi tra-
sami:

- linia **8** od ronda Daszyńskiego ulicami: Towarową –
aleją „Solidarności” – Młynarską – Obozową do pętli
Kolo;

- linia **10** od skrzyżowania aleja Niepodległo-
ści/Nowowiejska ulicami: Nowowiejską – Krzywic-
kiego – Filtrową – pl. Narutowicza – Grójecką – pl.
Zawiszy – Towarową – rondem Daszyńskiego –
Towarową – Wolską – Młynarską – Obozową do pęt-
li Kolo;

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

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

Pośród czterech ww. linii jedynie **dziesiątka** kursowała
według specjalnego rozkładu jazdy, co znalazło od-
zwierciedlenie w zmniejszeniu o jedną – do ośmiu –

liczby brygad obsługujących tę linię. W czasie wstrzy-
mania ruchu tramwajów na trasie: Os. Górczewska –
Górczewska – Powstańców Śląskich – Połczyńska –
Wolska – Płocka – Górczewska – Leszno – Okopowa
– aleja „Solidarności” – Okopowa (powrót: Okopowa –
aleja „Solidarności” – Wolska) z częstotliwością co 9
minut jeździły autobusy linii zastępczej **203**. Jej obsłu-
gę zapewniło siedem brygad (same całodienne) –
wszystkie z zajezdni Redutowa. Większość obsługują-
cych tę linię wozów stanowiły przegubowe Ikarusy –
automaty. Oczywiście zdarzył się wyjątek w postaci
lewara 280.26 – nr 2351 na **6/203** w dniu 23.08. Za
ciekawostkę można także uznać fakt, że zajezdnia
Redutowa wystawiła silną reprezentację eks-
inflanckich autobusów – i to z jednego rocznika! W so-
botę 23.08. były to wozy: 5554, 5555 i 5556, zaś w
niedzielę 24.08. – 5550 i 5556.

A Początek nowego roku szkolnego przyniósł kil-
ka istotnych zmian w funkcjonowaniu komunikacji
miejskiej. Po wakacyjnej przerwie od 01.09. na ulice
ponownie wyjechały linie:

- tramwajowe: **16, 21, 44, 46 i 47**;

- autobusowe: **178, 303, 307, 308, 322, 326, 327,
345, 356, 359, 384, 406, 415, E-1, E-2, E-3 i E-5**.

Większość z ww. linii powróciła na swoje dotychcza-
sowe trasy oraz do przedwakacyjnych rozkładów jaz-
dy. Jednak pojawiło się kilka odstępstw od tej reguły.
Linie **178, 322 i E-3** otrzymały zmienione rozkłady jaz-
dy. W przypadku linii **178** wprowadzono nowy rozkład
w dzień powszedni, który charakteryzuje się zmniej-
szeniem częstotliwości kursowania w międzyszczyt-
cie (z 25 do 30 minut). Z kolei dla linii **322** nowy rozkład
oznaczal jedynie likwidację dwóch porannych kursów z
Falenicy do Wiatracznej, zaś dla **E-3** – rozkład okroj-
ony o dwie brygady szczytowe w szczyt porannym.
Ponadto w rozkładzie linii **308** wpisano obsługę obu
brygad tej linii przez wozy niskopodłogowe, a konkretnie
przez midibusy marki MAN, co pozwoliło dopisać tę
linię do grona linii w 100% niskopodłogowych (zresztą
takich przypadków we wrześniu pojawiło się więcej, ale
o tym w dalszej części notatki). Jednak najpoważniej-
sze zmiany objęły linie **406 i 415**, które z początkiem
września zmieniły trasy oraz rozkłady. Linia **406** zosta-
ła wycofana z odcinka trasy przebiegającego od alei
Solidarności ulicami: pl. Bankowym – Marszałkowską –
rondem Dmowskiego – Marszałkowską – pl. Konstytucji –
Waryńskiego do pętli Metro Politechnika. Obecny
przebieg trasy linii **406** wygląda następująco: Stare
Bemowo – Radiowa – (powrót: Radiowa – Kaliskiego –
Stare Bemowo) – Wrocławska – Powstańców Śląskich
– Maczka – Powązkowska – Dzika – aleja Jana Pawła
II – (powrót: aleja Jana Pawła II – rondo Zgrupowania
AK „Radosław” – Okopowa – Powązkowska) – aleja
Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – aleja Solidar-
ności – Radzyńska – Gorzykowska – Handlowa –
Pratulińska – Trocka – Targówek. Do obsługi tej linii
skierowano 10 brygad szczytowych z zajezdni Redu-
towa i Stalowa, co znalazło przełożenie w częstotliwo-
ści kursowania w godzinach szczytu co 12 minut. W
pierwszym dniu funkcjonowania na opisywanej linii za-
obserwowano m.in. Ikarusy 260 (1660 – w szczyt-
porannym, 6385 – w szczyt popołudniowym, 1658,
1606). Z kolei linia **415** została wydłużona z dotych-
czasowej pętli Nowy Rembertów ulicami: aleja Ko-
mandosów – Grzybową – Szosową – Wspólną –
Niemcewicza – 1. Praskiego Pułku – Armii Krajowej –
Żółkiewskiego do krańca Żółkiewskiego na terenie
dzielnicy Wesoła. Częstotliwość kursowania tej linii po-
została bez zmian (co 16 minut w szczyt). Jednak z
uwagi na wydłużoną trasę do jej obsługi wyjechało 12
brygad (o 2 więcej niż w czerwcu). Co ciekawe, aż 10
brygad tej linii przejęła zajezdnia Woronicza, pozosta-

wiając Ostrobramskiej jedynie 2 brygady. Ponadto z dniem 01.09. została zlikwidowana – zawieszona na wakacje – linia **460** (Targówek – Dw. Centralny). W zamian uruchomiono nową linię przyspieszoną **403** na trasie: Targówek – Trocka – Pratułińska – Handlowa – Gorzykowska – Radzyńska – aleja Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – aleja Solidarności – Kapucyńska – Miodowa – (powrót: Miodowa – Senatorska – Nowy Przejazd – aleja Solidarności) – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat – rondo de Gaulle’a – Nowy Świat – pl. Trzech Krzyży – Aleje Ujazdowskie – pl. Na Rozdrożu – Aleje Ujazdowskie – Belwederska – Sobieskiego – aleja Sikorskiego – Dolina Służewicka – Rosola – Indiry Gandhi – Dereniowa – Płaskowickiej – Natolin Płn. Kursuje ona tylko w dni powszednie w godzinach szczytu z częstotliwością co 12 minut (skoordynowana na odcinku Targówek – pl. Zamkowy z linią **406** oraz Miodowa – Natolin Płn. – z **503**), a obsługę zapewnia 11 brygad z zakładów Woronicza i Chelmska. Pierwszego dnia na ww. linii pojawiły się m.in. przegubowe ikary (2071, 2092, 5374, 5775). Uruchowienie linii **403**, korekta trasy **406** oraz likwidacja linii **460** były powodem korekty rozkładów linii **160** oraz **503**. **Stoszczędziątko** otrzymała zupełnie nowy rozkład w dni robocze oraz niewielkie zmiany w rozkładzie świątecznym (przy zachowaniu dotychczasowej częstotliwości kursowania), zaś z linii **503** wycofano 1 brygadę szczytową, dostosowując częstotliwość kursowania do linii **403**. Także od 01.09. do przedwakacyjnych rozkładów jazdy dnia powszedniego powróciły linie: **2, 4, 15, 18, 23, 26, 35, 36, 416, 506, 508, 723** i **E-4** zarówno w dzień powszedni, jak i świąteczny.

M Od września z powrotem obowiązuje przedwakacyjny rozkład jazdy metra. Teraz krócej będziemy czekać na pociąg poza godzinami szczytu.

T Z dniem 30.08. przestało obowiązywać wprowadzone 20.08. nocne wyłączenie z ruchu toru w kierunku Bródna na ul. 11 Listopada (na odcinku od ul. Targowej do ul. Odrowąża). Z powodu przedłużenia robót torowych na ul. Słomińskiego w pobliżu ronda Zgrupowania AK „Radosław” termin opisywanego zamknięcia przesunął się o 5 dni (pierwotny termin zakończenia to 27.08. rano).

T Z uwagi na opóźnienie wznowienia ruchu na ul. 11 Listopada w kierunku Bródna dopiero od 01.09. (zamiast od 27.08.) do odwołania w dni powszednie w godzinach 23:00–4:40 (w niedziele od godziny 23:45) jest wstrzymany ruch tramwajowy na ul. 11 Listopada (na odcinku od ul. Odrowąża do ul. Targowej) w kierunku Pragi. W tym czasie wybrane wieczorne kursy zjazdowe linii: **2, 3, 25** i **32** do zajezdni R-2 Praga odbywają się od węzła Żaba ulicami: Starzyńskiego – rondem Starzyńskiego – Starzyńskiego – mostem Gdańskim – Słomińskiego – rondem Zgrupowania AK „Radosław” – aleją Jana Pawła II – aleją Solidarności – mostem Śląsko-Dąbrowskim – aleją Solidarności – Targową – Kijowską – aleją Tysiąclecia – Kawęczynska.

T Z dniem 01.09. zostało zawieszona kursowanie okólnej tramwajowej linii turystycznej **T** (Pl. Starynkiewicza – Pl. Starynkiewicza) obsługiwanej taborem zażytkowym. Ostatni kurs w sezonie 2003 (dnia 30.08.) wykonał wagon N₃-674 specjalnie do tego celu przyozdobiony w żółto-czerwone chorągiewki oraz stosowaną kartkę. Po ostatnim zjeździe nastąpiło pożegnanie linii **T** przez licznie przybyłych miłośników.

Magazyn 995

27.08. Dokładnie o godzinie 14:50 jeden z naszych korespondentów był świadkiem awarii wolskiego składu 105Na 1282+1281 (**2** brygada linii **25**) na ul. 11 Listopada (na wysokości ul. Konopackiej). W pierwszym

wagonie ww. składu doszło do zaniku jazdy (wybił bezpiecznik). W zatrzymaniu stanęły 3 składy, trwało ono 13 minut, po czym spudłowany skład zjechał z drugiego wagonu na awaryjną pętlę przy Dw. Wschodnim.

28.08. Mniej więcej pół godziny przed 23 na ul. Grójeckiej (tuż przed pl. Zawiszy) w płomieniach stanął jeden z wózków praskiej stozesnastki nr 3007. Jako że dość mocno dymił, na miejsce wezwano Straż Pożarną. Po uporaniu się z ogniem wagon wstawiono na „pieska” i odholowano na R-2. Jednak podczas spychania doszło jeszcze do spalenia się jednego z silników. W trwającym kilkanaście minut zatrzymaniu utknęło kilka składów.

28.08. Wieczorem jeden z pasażerów **jedyinki...** powrwał tramwaj! Cała sytuacja zdarzyła się na Bródnie na ul. Rembielińskiej, kiedy to pijany 40-latek zniecierpliwiony wolną jazdą najpierw zaczął popędzać motorniczą, a następnie... wyjął pistolet (później okazało się, że był to na szczęście tylko straszak), popukał lufą w szybę i zaczął jechać bez zatrzymywania się na przystankach. Po chwili nakazał wysadzić się przy ul. Budowlanej, po czym... ruszył dalej pieszo torowiskiem. Wkrótce został zatrzymany przez patrol straży miejskiej zaalarmowany przez motorową. Ta przekazała go policji, której tłumaczył się, że bardzo spieszył się na spotkanie z konkubina. Ten pośpiech może go kosztować aż **trzy** lata pozbawienia wolności.

29.08. Około godziny 11 na ul. Wolskiej (pod wiaduktem kolejowym) pantograf połamał sobie drugi wagon żoliborskiego składu 105Na 1214+1215 obsługującego **4/26**. W trwającym kilkanaście minut zatrzymaniu utknęło 5 składów.

29.08. Po godzinie 17 doszło do awarii drugiego wagonu mokotowskiego składu 105Na 1176+1177 linii **33**. Wszystko stało się na ul. Chałubińskiego (kierunek Huta), zaraz za ul. Nowowiejską. W zatrzymaniu utknęło 7 składów (niestety, stały także na ul. Nowowiejskiej, bo blokowała je niemogąca skręcić **19-ka**). Po około 15 minutach skład odjechał do zajezdni.

29.08. O perypetiach na mijance w alei Krakowskiej pisaliśmy już w jednym z poprzednich numerów. Teraz ciąg dalszy. Dokładnie o godzinie 22:07 zepsuła się tam sygnalizacja dla tramwajów ustawiona przez Zarząd Dróg Miejskich. A uszkodziła się w taki sposób, że... z obu stron jednotoru wyświetlało się światło pionowe. No i na efekty nie trzeba było długo czekać. Już po chwili na odcinek jednotorowy jednocześnie wjechały dwie mokotowskie brygady linii **15** (skład 105Nf 1440+1439, jadący w kierunku Okęcia), oraz skład 13N 304+484, podążający w stronę Huty). Oczywiście, spowodowało to zatrzymanie w obu kierunkach do godziny 22:19. Przybyli na miejsce zdarzenia instruktorzy TW byli zmuszeni wycofać skład 1440+1439, aby udrożnić ruch. Najsmutniejsze w tym wszystkim jest to, że ZDM najwyczejniej w świecie zignorował sygnał o awarii (a w końcu chodzi tu o bezpieczeństwo pasażerów), argumentując to tym, że „sygnalizacja przeważnie działa prawidłowo i psuje się tylko raz na jakiś czas”. Gratulujemy pomysłu...

31.08. Nie minęły dwa dni, a w tym samym miejscu narozrabiali sami motorowi (tym razem bez pomocy sygnalizacji). Trzy minuty przed godziną 19:00 motorniczy praskiego składu 105Nf 1414+1413 linii **25** (kierunek Okęcie) zignorował poziome światło na sygnalizatorze i wjechał na odcinek jednotorowy. Tam spotkał się (na szczęście bezdotykowo) z jadącym w przeciwnym kierunku, także praskim, składem linii **25** (105Na 1216+1217). Motorowy chciał naprawić swój błąd, zaklinował zwrotnicę (jednostroinnie sprężystą) i zaczął cofać. Niestety, zwrotnica odbiła i o ile wagon nr 1413 wjechał na tor właściwy, to 1414 nie był już na tyle

grzeczny i skręcił na tor w kierunku Centrum. Zaowocowało to zerwaniem kabli międzywagonowych. Motorowemu nie pozostało nic innego, jak tylko powiadomić Centralę Ruchu. Przybyłym na miejsce instruktorom nie udało się doprowadzić składu do ładu. Mało tego – z szyn wyskoczyła druga oś drugiego wózka wagonu 1414. Na miejsce wezwano więc dźwig, który jednak miał spore trudności z podjechaniem do wykołowanego wagonu. Gdy wagon udało się już wstawić na tory, spudłowany skład (zniszczone kable sterowania ukrotnionego) pojechał na pętlę Okęcie, gdzie zawrócił i udał się do macierzystego zakładu. Zatrzymanie trwało do godziny 19:40.

01.09. Ciekawostka przyrodnicza. Pierwszy awaryjny zjazd solwki miał miejsce już w rannych godzinach pierwszego dnia kursowania tychże! A spowodowane było to tym, że na ul. Obozowej podążająca tłumnie na rozpoczęcie nowego roku szkolnego młodzież wyrwała drzwi w żoliborskim wagonie 13N-400 kursującym na **jedynce**. Na pętli Annapol wóz ten został podmieniony przez koleżkę 13N-690.

02.09. Do niecodziennego zdarzenia doszło po południu na skrzyżowaniu ulic Książęcej i Nowego Świata. Prowadzone przez kobietę mobilisowe Urbinetto nr A-317 linii **128** zatrzymało się przed pasami, by przepuścić pieszych. Niestety, otarł się o nie (lub został otarty – tego dokładnie nie wiadomo) osobnik, któremu najwidoczniej się to nie spodobało. Postanowił więc „wyjaśnić” sprawę, próbując dostać się do wnętrza pojazdu drzwiami. Gdy ta metoda zawiodła, awanturnik wybił boczne okno w kabinie kierowcy. Później zajęły się nim odpowiednie służby. Za to autobusik objawił się z powrotem na mieście już po dwóch dniach z tymczasową szybą z pleksi. Ze względu na reklamę nie może on sobie pozwolić na dłuższy postój w zajezdni.

02.09. Na ul. Wolskiej przy przystanku Sowińskiego (kierunek Os. Górczewska) o godzinie 10:05 zapaliła się szafka elektryczna (prawdopodobnie jakieś gniazdo bezpiecznikowe wysokiego napięcia) w drugim wagonie wolskiego składu 105Na 1092+1066, obsługującego tego dnia linię **8**. Zaalarmowana przez pasażerów motornicza pobiegła do wagonu nr 1066 i zużyła na gaszenie szafki całą gaśnicę będącą w wyposażeniu składu. Ogień udało się stłumić. Zatrzymanie trwało tylko 5 minut, po czym uszkodzony skład zawrócił na pętlę Cm. Wolski i zjechał do R-1. Zajezdnia ta bardzo szybko uporała się z usterką, bo jeszcze tego samego dnia feralny skład wyjechał na podmiannę **1/20** za skład 105Na 1082+1044, w którym doszło do zadławienia się statycznej przetwornicy w wagonie nr 1044. Nota bene nie jest to sytuacja odoosobniona, bo takie zjazdy składu 1082+1044 są notoryczne.

02.09. Minutę przed godziną 13:30 mądry inacej kierowca ciężarówki nieustalonej marki wymusił pierwszeństwo przejazdu i wtarabanił się na ul. Marymonckiej pod ruszający z przystanku Podleśna (kierunek Huta) żoliborski skład 13N 317+447 linii **17**. W dodatku nic sobie z tego nie zrobił i... pojechał dalej. Motornicza będąca w szoku po kilku minutach także ruszyła w dalszą drogę z pasażerami. Po dojechaniu do pętli Huta wezwała stamtąd Nadzór Ruchu, którego instruktorzy w wagonie nr 317 stwierdzili spłaszczenie przodu, urwanie jednej z dół oraz zbiecie reflektora. Oczywiście skład zakończył służbę liniową w tym dniu i udał się do pobliskiej zajezdni.

02.09. Równie o godzinie 15:00 w alei „Solidarności” (kierunek Nowe Bemowo) tuż za placem Bankowym zdefektowała wolska bulwa 2100+2101 (**06/23**), w której nawaliła przetwornica w pierwszym wagonie (jeden z naszych redaktorów akurat nim podróżował). Zatrzymanie trwało około 15 minut, po czym – po przesterowaniu wagonów – skład udał się do R-1. We

wstrzymaniu utknęło 11 składów. Niestety, drugi z nich (praska stoszesnastka) zablokował częściowo przejazd dla samochodów i autobusów na rzeczonym placu (kierunek Centrum). Wkrótce oczom naszego szpiega ukazał się widok niesamowity – otóż pomysłowi kierowcy dwóch autobusów MZA (przegubowe Ikarusy 280, linie **415** i **520**; numerów taborowych celowo nie podajemy) skręcili w prawo w aleję „Solidarności”, po czym... zawrócili o 180 stopni przez wydzielone torowisko tramwajowe, wracając tym samym na pl. Bankowy! Gratulujemy pomysłowości!

02.09. Za to około godziny 16:15 na przystanku Rondo Starzyńskiego (kierunek Banacha), tuż za rondem o tej samej nazwie, zapalił się pierwszy wózek mokotowskiego składu 13N 318+328” linii 2. Do jego ugaszenia użyto pokładowych gaśnic. Po trwającym około 15 minut zatrzymaniu ruch wznowiono. Uszkodzony skład zjechał z drugiego wozu do macierzystej zajezdni. W samym zatrzymaniu utknęło 6,5 dwuskładu tramwajowego (znaczy się 6 składów i solówka linii 1).

04.09. Przed godziną 9:00 rano sporego bałaganu narażił kierowca osobowej Toyoty Corolli, który wjechał wprost pod ruszający z przystanku w przy Dworcu Centralnym (kierunek Mokotów) tramwaj. Zdarzenie miało miejsce na rondzie, więc siłą rzeczy zablokowany został także przejazd dla samochodów i autobusów w kierunku pl. Zawiszy. Rannego kierowcę auta pogotowie odwiezło do szpitala. Jednak skutki jego bezzwrotności warszawscy odczuwali jeszcze długo, tkwiąc w tramwajowych lub samochodowych korkach. Wielu z nich spóźniło się przez to do pracy.

06.09. O godzinie 16:42 jeden z naszych szpiegów był świadkiem awarii przetwornicy w pierwszym wagonie żoliborskiego składu 13N 540”+492, kursującego tego dnia na **08/17**. Wszystko stało się przy pętli Potocka, na przystanku w stronę Służewca. Niestety, pierwszy wagon odmówił dalszej współpracy i zaplanowała w nim kompletna cisza. Mimo czterokrotnej wymiany bezpiecznika (motorowy zużył wszystkie zapasowe wkładki ze stojącego za nim mokotowskiego składu 105Nm 1466+1465) wagonu nie udało się uruchomić. Tak więc pierwszy wóz w asyście Nadzoru Ruchu TW zepchnięto z drugiego do zakładu. W zatrzymaniu utknęło kilka składów, ruch wznowiono o 16:57.

06.09. Po południu na stacji benzynowej przy ul. Waryńskiego (przy ul. Batorego) rozszczeliła się cysterna z gazem. Jako że zachodziła poważna obawa wybuchu, policja wyłączyła z ruchu trzypasmową ul. Waryńskiego oraz przyległe ulice. Spowodowało to chaos komunikacyjny w tej części miasta. Wiele linii autobusowych kierowano na trasy zastępcze. Autobusy, które już wjechały do „strefy zero”, były natomiast wycofywane i zawracane przez trawniki rozdzielające obie nitki ul. Waryńskiego. Utrudnienie w ruchu trwały przez kilka godzin.

07.09. Dokładnie minutę przed godziną 15:00 nasz klubowy kolega skasował (dosłownie) osobowe Renault Megane, którego kierowca złamał nakaz jazdy prosto i wjechał na 2 metry przed ruszający spod świateł na rondzie Wiatraczna (kierunek Żerań Wschodni) praski skład 105Na 1342+1341 (brygada **M2** linii **3**). Cóż, kierowca mógł nie przewidzieć, że tramwaj może nadjechać, ponieważ pochodził z Tomaszowa Mazowieckiego. Na miejscu szybko pojawiło się pogotowie ratunkowe, które przewiozło pechowego właściciela auta oraz jego żonę do szpitala. Doznali oni niegroźnych obrażeń (głównie twarzy). Zatrzymanie trwało około 20 minut. Po wypadku przepchnięty kilka metrów samochód nadawał się tylko na złom. Natomiast tramwaj stracił prawy kierunkowskaz, pogięły się w nim far-

tuchy z tej samej strony, urwał odgarniacz oraz odkształciła listwa boczna.

07.09. Około godziny 15:30 w okolicach Dworca Wschodniego na ul. Kijowskiej doszło do całkowitego zaniku napięcia w drugim wagonie wolskiego składu 105Na 1092+1066 linii **7** (brygada **2**). Uszkodzone wagony udały się ulicą Targową i aleją „Solidarności” do macierzystego zakładu.

07.09. W tym dniu na Okęciu tramwaje liniowo nie jeździły z powodu przekładania jednotoru w alei Krakowskiej. Ale po drodze na Okęcie... się wykolejały. Dokładnie na rzeczonym jednotorze około godziny 11:50 na zwrotnicy z torów wyskoczył (na szczęście niegroźnie) spalinowo-elektryczny sieciowy wagon 13N-23, służący do wieszania i konserwacji sieci trakcyjnej. Zawiniło torowisko.

07.09. Kilka minut po godzinie 13:00 jeden z naszych korespondentów wracając do domu zaobserwował na skrzyżowaniu ulic 11 Listopada i Szwedzkiej kolizję solarisa nr 8307 (**4/169**) rodem ze Stalowej z osobowym Daewoo Lanosem, którego kierowca wymusił pierwszeństwo przejazdu. Dwie osoby podróżujące autem zostały ranne. Pogotowie przewiozło je do szpitala. W autobusie uszkodzeniu uległo lewe przednie naroże pojazdu (m.in. połączzone światła i pogięta blacha). Dodatkowo całe zdarzenie spowodowało zatrzymanie ruchu tramwajów, ponieważ autobus zablokował wjazd do tunelu koło ronda Żaba. Utknęły w nim 4 składy linii **32**, **25**, **3** oraz **2**.

08.09. Około godziny 13:40 mieszkańców okolicy skrzyżowania alei Wilanowskiej z ul. Królowej Marysieńki zaniepokoił głośny pisk hamulców, a potem brzęk tłuczonego szkła – to autobus linii **117** najechał na kolegę obsługującego linię podmiejską **710**. Jedna osoba została lekko ranna. Przyczyna wypadku nie jest na razie znana, ale nie wyklucza się gorszego samopoczucia jednego z kierowców z powodu spadku ciśnienia atmosferycznego

09.09. Przed godziną 14:00 kolejne Renault Megane wjechało sobie beztrudnie pod tramwaj. Wszystko stało się na ul. Grójeckiej, na zawrocie przy ul. Dalekiej. Tym razem „wybrańcem” nieroztropnego kierowcy auta (został on ranny) był praski skład 105Na 1268+1267, podążający w stronę pl. Narutowicza. Zatrzymanie trwało ponad trzy kwadranse i w tym czasie w korku utknęło kilkanaście składów. Z jednej strony stały do pl. Narutowicza, z drugiej do pl. Zawiszy. Służby techniczne miały pewne problemy z usunięciem wraku, ponieważ został on wepchnięty na barierki wygrodeniowe torowiska. W tramwaju uszkodzeniu uległ nieco przód.

Rozmaitości

☛ Zachęcenii sukcesem zeszłorocznego Dnia Transportu Publicznego, który przyciągnął około 3000 zwiedzających, polityków, przedstawicieli mediów oraz osób zarządzających warszawską komunikacją miejską, przedstawiamy poniżej program Święta Komunikacji, czyli Dni Transportu Publicznego 2003, które odbędą się w dniach 20–21.09. Organizatorami są Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej oraz Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej. W tym roku postanowiliśmy rozwinąć koncepcję imprezy. W ciągu dwóch dni planujemy pokazać warszawiakom „od kuchni” najciekawsze obiekty warszawskiej komunikacji. Zorganizujemy także specjalne przejazdy różnymi trakcjami. Wszystko to, aby przekonać ludzi, że opłaca się postawić na transport publiczny, czyli zarówno nim jeździć, jak i w niego inwestować. Punktem kulminacyjnym imprezy w tym roku, który powinien zapewnić ogromną popularność medialną, będzie premiera kolekcji trzech odremontowanych jeliczy ogórków, w tym MEX-a 272. Pierwszy dzień (sobota) poświęcony będzie tramwajom i autobusom. I tak:

- o godzinie 10:00 nastąpi odjazd zabytkowych tramwajów (parada) oraz autobusu piętrowego z pętli na pl. Starynkiewicza;
- od godziny 11:00 będzie można zwiedzać zajezdnię tramwajową R-3 Mokotów oraz autobusową R-7 Woronicza, w tym samym czasie nastąpi także prezentacja dwóch autobusów MAN NM223.3 (planowany jest m.in. nr 1315) – najnowszych nabytków MZA;
- o godzinie 12:00 odbędzie się uroczysta premiera (wraz ze spotkaniem prasowym) jeliczy ogórków odrestaurowanych staraniem Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej;
- o godzinie 13:00 piętnus powróci na pl. Starynkiewicza.

Tyle części oficjalnej. W godzinach 10:00–18:00 na terenie centralnym połączonych zajezdni R-3 i R-7 będą odbywały się:

- przejazdy ogórkami;
- pokazy nowoczesnych technologii stosowanych w komunikacji miejskiej;
- prezentacja taboru – najnowszego i historycznego;
- zwiedzanie obu zajezdni;
- sprzedaż gadżetów komunikacyjnych;
- wystawy, wykłady, konkursy dla dzieci, bufet.

Dodatkowo z zajezdni autobusowej zostanie uruchomiona specjalna linia dowozowa do Zakładu Naprawy Tramwajów T-3 oraz do Zakładu Torowo-Budowlanego T-2, w których także będą się odbywały dni otwarte. Trzecia linia dowozowa (tym razem tramwajowa, obsługiwana taborom historycznym) zostanie uruchomiona na trasie Metro Wilanowska – Puławska – Woronicza – Zajezdnia Woronicza.

Drugi dzień (niedziela) poświęcony będzie kolei i metrze. I tak zwiedzić można będzie:

- Stację Techniczno-Postojową Metra Warszawskiego (zeszłoroczny przebój DTP);
- Centralną Dyspozytornię Metra;
- wagonownię Warszawskiej Kolei Dojazdowej wraz z Muzeum EKD. Dojazd do Grodziska Mazowieckiego, w którym odbędzie się także okolicznościowy festyn, zapewni specjalny pociąg uruchomiony przez WKD. Dodatkowo na trasie Podkowa Leśna Główna – Grodzisk Mazowiecki Radońska będzie kursował zabytkowy wagon EN80-16.

Ponadto odbędzie się przejazd specjalnym pociągiem regionalnym uruchomionym przez PKP Przewozy Regionalne. Przejazdy WKD oraz zwiedzanie Muzeum Kolejnictwa w tych dniach będą o 50% tańsze po podaniu hasła „Dni Transportu”. Impreza odbędzie się dzięki współpracy Tramwajów Warszawskich, Miejskich Zakładów Autobusowych m.st. Warszawy, Metra Warszawskiego, PKP Przewozy Regionalne, Warszawskiej Kolei Dojazdowej i Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie. Wkrótce przedstawimy obszerną relację z Dni Transportu Publicznego 2003. Po więcej informacji zapraszamy na strony KMKM: <http://www.kmkm.waw.pl/dtp.htm>; oraz ZTM: <http://www.ztm.waw.pl/>.

☛ Od dnia 29.08. w stolicy obowiązuje Warszawska Karta Turysty. Dzięki niej za darmo można zwiedzić 19 muzeów i galerii, natomiast duże zniżki obowiązują w niektórych hotelach, sklepach z antykami oraz w biurach podróży. W sumie sieć instytucji uznających ulgi na podstawie WKT obejmuje 47 punktów. Co ciekawe, karta ta uprawnia także do bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską! Ale uwaga – nie wystarczy sam plastik. Trzeba posiadać razem z nią bilet 1- lub 3-dniowy, dołączany bezpłatnie przy zakupie WKT. Jednodniowa karta kosztuje 55 zł, trzydniowa to wydatek 85 zł. Warszawską Kartę Turysty można obecnie kupić w czterech punktach Stołecznej Biura Informacji Tu-

ystycznej: na Dworcu Centralnym, Dworcu Zachodnim PKS, lotnisku im. Fryderyka Chopina oraz w punkcie przy pl. Zamkowym.

W połowie sierpnia władze Warszawy ogłosiły konkurs na projekt Muzeum Powstania Warszawskiego (MPW) w dawnej elektrowni tramwajowej na ul. Przyokopowej. KMKM cały czas czyni starania o umieszczeniu w projekcie MPW ekspozycji o tematyce komunikacyjnej (nawiązanie do udziału tramwajarzy uczestniczących czynnie w Powstaniu; model barykady powstańczej zrobionej z przewróconego wagonu tramwajowego itp.)

Od dnia 01.09. nowym Koordynatorem ds. Działalności Przewozowej w ZTM został Bogusław Wojciech Borzym, znany z PKS-u w Mińsku Mazowieckim. Zastąpił on na tym stanowisku Tadeusza Bartosińskiego, który kilka tygodni temu podał się do dymisji. W tym samym dniu Beatę Bielawską na stanowisku rzeczniczki prasowego ZTM zastąpił Marcin Bochenek.

Pasażerowie jeszcze nie przyzwyczaili się dobrze do nowo wybudowanych przystanków w tunelu pod Włostrodą, a już pojawiły się z nimi pewne problemy. Niektórzy zaczęli nawet sugerować, że są one w ogóle niepotrzebne. Jednak koszt ich budowy wyniósł około 20 mln zł, dlatego ich likwidacja nie wchodzi w grę. ZTM zastanawia się więc nad zmianą przystanków ze stałych na warunkowe. Jednak pamiętajmy, że w ich okolicy w przyszłości planowana jest jedna ze stacji II linii metra, która znajdowałaby się częściowo pod dnem Wisły. Podczas obecnej budowy zostawiono nawet miejsce na zejścia do planowanej stacji metra. Na razie nic nie wskazuje jednak na to, że budowa II linii metra szybko ruszy. Jednak projektanci są przeciwni likwidacji tych przystanków. Pamiętajmy, że funkcjonują one bardzo krótko i część pasażerów na pewno nie zdążyła się jeszcze do nich przyzwyczaić.

Dnia 01.09. Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) przeprowadziła kolejną już kontrolę autobusów MZA (o poprzedniej również pisaliśmy w „Przystanku”). Niestety, i tym razem wyniki nie były zadowalające. Inspektorzy ITD równo o godzinie 9:00 pojawili się na trzech pętach autobusowych: na Hucie, w Wilanowie oraz przy Metrze Wilanowska. Łącznie przeprowadzili 20 kontroli. Stwierdzono 5 uchybień, głównie dotyczących ogumienia pojazdów (z jednej z opon wystawały nawet druty) oraz nieuszczelnności ich układów paliwowych (wycieki oleju stwierdzono zarówno ze zbiorników paliwa, jak i z amortyzatorów). Tak więc 5 kierowców musiało udać się swoimi pojazdami do zajezdni (wśród nich był Ikarus 280.70E nr 5592, kursujący na linii 186). Przedstawiciele ITD zapowiedzieli już kolejne kontrole miejskich autobusów.

Dnia 08.09. jeden z naszych informatorów zaobserwował w przedniej części grodzkiego Jelcza nr A-559, obsługującego linię 713, srebrny kasownik starego typu. Przypomnijmy, że powinny one zniknąć z pojazdów komunikacji miejskiej już dawno temu. Niestety, nie udało się stwierdzić, czy ów kasownik posiadał bolce.

Jak poinformowało Metro Warszawskie, w dniach 18–24.08. przewieziono łącznie prawie milion pasażerów (dokładnie 961508 osób). Ponadto dobowo liczba przewiezionych pasażerów w wakacje jest o około 100 tys. osób mniejsza niż w trakcie trwania roku szkolno-akademickiego. We wrześniu liczba ta najprawdopodobniej wzrośnie do 200 tys., zaś wraz z rozpoczęciem nowego roku akademickiego może przekroczyć 250 tysięcy. Metro Warszawskie liczby te ustala na podstawie systemu bramek biletowych, tak więc dane te mogą być niedokładne.

W nocy 26/27.08. w metrze przeprowadzono liczne prace konserwacyjne podczas przerwy w kursowa-

niu pociągów. Były to m.in. przegląd techniczny instalacji wodnych w przepompowni szlakowej na odcinku Wilanowska – Wierzbno, ocieplenie wodociągu pomiędzy stacjami Imielin i Stokłosy, prace w przepompowni na odcinku Politechnika – Centrum, przeglądy techniczne rozjazdów na stacjach Stokłosy, Wilanowska, Ratusz oraz torów i rozjazdów na odcinku Kabaty – Stokłosy, konserwacja i czyszczenie rozjazdów na stacji Wilanowska, uszczelnianie tunelu na odcinku Ursynów – Służew oraz oznakowanie ograniczenia prędkości na stacji Politechnika.

Górnicy z firmy PeBeKa odgródzili fragment jezdni i chodnika u zbiegu ulic Popieluski i Słowackiego, by przygotować plac budowy pod kolejne tunele metra. W przyszłości mają być one drażone z tego miejsca w kierunku stacji Plac Wilsona. Póki co, nie wiadomo, kiedy rozpocznie się budowa (prawdopodobnie na przełomie września i października) – zależy to głównie od tego, kiedy Rada Warszawy przyzna kolejne pieniądze na kontynuowanie prac. Za to jeszcze w tym roku zostanie ogłoszony przetarg na budowę stacji Marymont (przy Hali Marymonckiej). Zaś około roku potrwa samo jej projektowanie. Budowa nie rozpocznie się wcześniej niż za dwa lata, a potrwa co najmniej do połowy roku 2006. Stacja A-19 Marymont będzie ostatnią stacją głęboką z peronem wyspowym. Zdecydowało o tym położenie przyszłych torów postojoych stacji A-18 Plac Wilsona. Pozostałe stacje zostaną zbudowane tuż pod jezdnią – z peronów bocznych będzie się wychodziło od razu na powierzchnię. Całość projektu, czyli budowa linii do stacji A-23 Młociny wraz z inwestycjami towarzyszącymi, ma zostać zakończona do roku 2007, gdyż projekt został zatwierdzony przez Komisję Europejską. Jak wiadomo, nie wywiązanie się z umowy grozi poważnymi sankcjami oraz odciepieniem dalszych źródeł finansowania.

Ostatnimi czasami w ramach akcji Bank Pomysłów zaproponowano, by artyści zaprojektowali tablice z nazwami stacji metra, które zostaną ustawione nad ziemią. Metro Warszawskie na pomysł przystało. Jedyną wymaganą rzeczą jest taka sama czcionka, jak na pozostałych oznakowaniach stacji metra. Gotowe projekty zostaną przedstawione dopiero w styczniu. Część kosztów pokryje metro, które już wcześniej chciało postawić proste znaki z nazwami stacji. Natomiast artyści chcą stworzyć znaki rozpoznawalne dla każdej stacji. Mają oni swobodę w projektowaniu. Na przykład Edward Dwurnik, który będzie projektował napis dla stacji Politechnika, do swojego dzieła planuje wykorzystać motywy roślinne, zoologiczne lub związane ze studentami Politechniki Warszawskiej. Naszym zdaniem ta dowolność w działaniu jest jednak trochę niepokojąca. Mamy nadzieję, że projekty naprawdę będą godne uwagi i nie będą przypominały pospolitego w dzisiejszych czasach kiczu. Tylko czy aby lepszy nie wydawałby się pomysł zaprojektowania jednakowych tablic, zgodnych z systemem informacji wizualnej warszawskiego metra? Dla przypomnienia dodajmy, że jego autorem jest prof. Ryszard Bojar.

Pod koniec sierpnia w metrze wymieniono stare nalepki „Swobodne przejścia” oraz „Tutaj wóź bilet”. Nowe nalepki są większe, ale i mniej widoczne, ponieważ ich żółty kolor nie za bardzo pasuje do metalicznego koloru bramek biletowych. Dodatkowo na tych drugich zamieszczono schematyczny rysunek biletu jednorazowego, a na tablicach informacyjnych zlokalizowanych na stacjach metra pojawiły się nowe naklejki z informacjami o obsłudze Warszawskiej Karty Miejskiej oraz możliwości wykupienia ubezpieczenia do biletów okresowych. Niestety, na niektórych stacjach zaczyna brakować miejsc na tablicach informacyjnych w halach peronowych i dochodzi do sytuacji, że nowe in-

formacje zaczynają przesłaniać stare.

Metro Warszawskie może rozpocząć już budowę stacji A-18 Plac Wilsona. Już niedługo ruszy przebudowa urządzeń podziemnych. Prawdziwe utrudnienia zaczną się jednak dopiero w połowie października, kiedy to zostanie zamknięta ul. Słowackiego. Stacja będzie budowana do końca roku 2004, zaś pierwsi pasażerowie wsiądą tam do pociągów w roku 2005. Prawdopodobnie dopiero wtedy będzie można się przekonać, jak lektor Ksawery Jasieński będzie czytał nazwę nowej stacji. Ta kwestia budzi dość spore kontrowersje – czy przez „ł” czy przez „W”.

W dniu 04.09. ruszyła, zgodnie z zapowiedziami, akcja „Gazety Wyborczej” i Metra Warszawskiego „Trzymaj się prawej”. Inicjatorami byli czytelnicy gazety, którzy mieli już dość marnotrawienia czasu na ruchomych schodach zgłosili ten pomysł w ramach akcji „Bank pomysłów”. Podstawowymi źródłami informacji dla pasażerów jest lokalna prasa oraz informacja wizualna w metrze. Na stacjach Ratusz i Centrum wzdłuż schodów pojawiły się wielkoformatowe plakaty, na pozostałych stacjach zamieszczono trochę mniejsze wersje. Jednak wiele osób twierdzi, że z samego rysunku nie wynika, iż należy stać po prawej stronie. Na szczęście, plakaty zaopatrzone są w wyraźną i dokładną informację tekstową. Do rozpowszechniania tej idei przyczynili się również znani aktorzy i prezydent Warszawy, Lech Kaczyński. W dniu rozpoczęcia akcji popularni aktorzy z serialu „Złotopolscy” (m.in. Magdalena Strużyńska) nakłaniali pasażerów do ustawiania się po właściwej stronie. Natomiast prezydent Kaczyński jeździł po schodach na stacji Ratusz w dniu 08.09. Niestety, cały „pokaz” wypadł dość sztucznie, dodatkowo tłum pasażerów zaraz zaczął wypyttywać prezydenta o inne miejskie sprawy. Z naszych obserwacji z pierwszych dni wynika, że pasażerowie generalnie zauważają plakaty (bo nie da się nie zauważyć), ale gdy ktoś zablokuje całe schody, to reszta robi to samo (zdarzały się nawet przypadki blokowania ruchu przez ludzi... czytających plakaty!). Naszym zdaniem jednak ferowanie wyroków o skuteczności akcji byłoby teraz przedwczesne (pasażerom trzeba dać trochę czasu do przyzwyczajenia się), dlatego o jej postępach będziemy informować na bieżąco.

Dalsze rozszady z jednorami. W dniach 06-07.09. torowcy skasowali odcinek jednoramowy na pl. Inwalidów, ponieważ skończono tam część prac przy budowie wentylatorów metra. Tak więc został w Warszawie już tylko jeden tymczasowy jednoram – w alei Krakowskiej. I także on w ten sam weekend został przełożony (jest teraz lustrzanym odbiciem poprzedniego). Podczas prac przy obu jednoramach udział brał dość rzadko widywany na mieście techniczny wagon sieciowy 13N-23. Niestety, w drugim przypadku uczestniczył on w małym incydencie – ale o tym pisaliśmy już szerzej w „Magazynie 995”.

W dniu 27.08. Tramwaje Warszawskie ogłosiły przetarg nieograniczony na wykonanie odwodnień torowisk tramwajowych na terenie Warszawy. Wymagany termin realizacji to 30.03.2004 r. Jedynym kryterium wyboru jest w tym przetargu cena.

W tym samym dniu (27.08.) TW poinformowały o wyniku postępowania na dostawę rozjazdów prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego. Cena najtańszej oferty wyniosła 1217560 zł. Podpisano umowę z firmą Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe Cogifer Polska Sp. z o.o. z Bydgoszczy.

W ostatnim czasie zajezdnia R-3 Mokotów dorobiła się kilkudziesięciu sztuk nowych kijów od zwrotnic. Nowe zwrotniki są w kolorze szarym, natomiast ich końcówki są krwistoczerwone.

W dniach 06–07.09. stało się to, co od wielu mie-

sięcy było marzeniem wielu miłośników. Mianowicie, z powodu remontu torowiska na ul. Międzyparkowej objazdem kursowały linie **2** i **18**. I to nie było jakim objazdem, bo „zakazanymi” skrętami (w relacji Praga – Mokotów) na pl. Bankowym. Już dnia 05.09. zainstalowano tam dodatkowe sygnalizatory do osobnego cyklu do skrętów. O dziwo po zakończeniu objazdów sygnalizatorów nie zdemontowano, tylko zakryto je czarnymi workami. Spowodowane jest to zapewne tym, że w weekend 20–21.09. skręty te będą ponownie używane! W czasie objazdów motorowi musieli sobie ręcznie przekładać zwrotnice. Co jakiś czas stan urządzeń kontrolowali także pracownicy Pogotowia Torowego. Wszystko przebiegło bez najmniejszych zakłóceń. Warto zauważyć, że wiele osób ucieszyło się z przywrócenia relacji dawnej **4-ki**. Warto też dodać, że niejako pochodną tych objazdów było ponowne objawienie się wagonów typu 13N na ul. 11 Listopada, po której liniowo te wozy nie kursują (choć niedawno objazdem jeździła także tędy linia **1** – pisaliśmy o tym w poprzednim numerze „Przystanku”). Dodajmy, że skrętami na pl. Bankowym skręcały także w niedzielę dwa wagony zabytkowe – ale o tym w notatce poniżej.

T Dnia 07.09. z okazji Dnia Solidarności miast UNESCO w godzinach 10:00–16:00 jeździł po mieście zabytkowy wagon 4Nj-838. Kursował on trasą wakacyjnej **Tetki** (zresztą tak samo był etablicowany). Frekwencja dopisała. Punktem kulminacyjnym około godziny 15:30 był skręt na pl. Bankowym (podczas kursu zjazdowego) po używanych tego dnia do objazdów łukach w relacji Praga – Mokotów. Tego samego dnia po tej samej trasie kursował wagon Nj-607, którego do promocji wynajęła sobie Wyższa Szkoła Informatyki Zarządzania i Administracji. Wagon ten jeździł dokładnie tą samą trasą i oczywiście do zajezdni zjechał także przez kultowe już skręty na pl. Bankowym. W wagonie hostessy rozdawały darmowe batoniki i ulotki. Motorowego zapewnił KMKM.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
4741	barwy zakł.	Signal Iduna	-
4751	barwy zakł.	Signal Iduna	-
4803	barwy zakł.	Signal Iduna	-
4850	barwy zakł.	Signal Iduna	-
4870	barwy zakł.	Signal Iduna	-
2593	Samsung	barwy zakł.	-
5522	Samsung	barwy zakł.	-
5533	Samsung	barwy zakł.	-
5785	Samsung	barwy zakł.	-
tramwaje			
1092+1066	Kwik – Fit	Biurowo Ogłoszeń Gazety Wyborczej	-
1108+1109	barwy zakł.	Biurowo Ogłoszeń Gazety Wyborczej	-
1162+1163	7 UP	Biurowo Ogłoszeń Gazety Wyborczej	-
1272+1271	Samsung	Jeleniogórskie Zakłady Optyczne	-
1370+1369	Bioslank/Solarin	Telewizja Kabl. UPC	-
1446+1445	Samsung	Brief	-

1454+1453	barwy zakł.	Telewizja Kabl. UPC	-
-----------	-------------	---------------------	---

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
tramwaje			
310	13N	04.09.	NG II
418	13N	04.09.	NG II
582	13N	04.09.	NG II
631	13N	04.09.	NG II
678	13N	04.09.	NG I
687	13N	04.09.	NG I
1184	105Na	01.09.	NG I
1185	105Na	01.09.	NG I
1377	105Na	05.09.	NG II
1378	105Na	05.09.	NG II

Jakub Biernacki, Andrzej Chmielniak, Robert Człapiński, Robert Durlik, Jarosław Girstun, Tomasz Igielski, Tomasz Kaczmarek, Łukasz Kalbarczyk, Marcin Kaliński, Michał Kiembrowski, Tomasz Krukowicz, Rafał Lamch, Krzysztof Lipnik, Grzegorz Madryas, Mariusz Mazek, Sławomir Moczulski, Michał Poręcki, Mariusz Przybylski, Marzysław Rośniński, Krzysztof Roszak, Robert Sokółowski, Marcin P. Stawicki, Jakub Tokarski, Witold Urbanowicz, Michał Wolański, Piotr Zalewski, ztm.news

Wrocław

Linie

■ Jak wiadomo, nic nie jest stałe, a już zwłaszcza trasy i rozkłady tramwajów we Wrocławiu. W tydzień od wprowadzenia poprzedniego układu objazdów wprowadzony zostaje nowy. Tym razem powodem jest otwarcie dla ruchu wyremontowanego torowiska w ciągu ulic Otawskiej i Traugutta. Na razie udostępnione zostało ono dla tramwajów jadących na Księżę Małe. Na wlocie na pl. Społeczny prace potrwają jeszcze do końca września. W związku z tym od porannych wyjazdów w dniu 08.09.:

- linie **0L, 0P** i **23** pozostają zawieszony;
- linie **7, 9, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 22** i **24** pozostają na stałych trasach;
- linie **2, 6, 10, 11** pozostają na dotychczasowych objazdach;
- linie **3** i **8** oraz autobusowe **A, 114, 120, 139, 145, 146** i **149** powracają na stałe trasy;
- linia **1** zostaje odwieszona i pojedzie od pl. Powstańców Wielkopolskich przez pl. Staszica, Pomorską, Dubois, Drobnera, pl. Bema, Sienkiewicza, Grunwaldzką, Most Szczytnicki, Różyckiego, Paderewskiego, Mickiewicza do Wróblewskiego i dalej stałą trasą;
- linia **4** pojedzie od pl. Legionów przez Piłsudskiego, Małachowskiego, Pułaskiego, pl. Wróblewskiego, Kujawską do pl. Społecznego i dalej stałą trasą;
- linia **5** pojedzie od pl. Legionów przez Sądową, Krupniczą, Kazimierza Wielkiego do Otawskiej i dalej stałą trasą;
- linia **12** pojedzie od Kazimierza Wielkiego przez Krupniczą, Podwałę, Świdnicką, Piłsudskiego, Małachowskiego, Pułaskiego, pl. Wróblewskiego, Kujawską do pl. Społecznego i dalej stałą trasą;
- linia **70** pojedzie od pętli przy Halli Ludowej dotychczasową trasą do pl. Powstańców Wielkopolskich i dalej przez Trzebnicką, św. Wincentego, Słowiańską do Zajezdni II Olbin.

Ciekawostką jest to, że dzięki nowemu objazdowi linie

4 i **5** powróciły na swoje dawne trasy, obowiązujące do 1996 roku, a zmienione przy okazji remontu dalszej części ulicy Traugutta.

A Od 01.09. obsługę ztramwajowej linii **711** przejęło ponownie MPK, a dokładniej zajezdnia przy ul. Obornickiej. W ten sposób flotylla poempekowski ikarusów i jelczy, którą dysponuje Autotram, ponownie pozostaje bez stałego zatrudnienia.

T W ostatniej chwili zmieniono obowiązujące od 01.09. objazdy linii **6, 11** i **12. 6** i **11** zamiast przez Most Pokoju do pl. Społecznego pojechały dotychczasowym objazdem (przez Szczytnicką i pl. Grunwaldzki) do pętli przy Stadionie Olimpijskim. **12** pojechała od pl. Grunwaldzkiego stałą trasą przez most Szczytnicki (zamiast objazdem przez most Zwierzyniecki).

Magazyn 995

02.09. Około południa zapalił się nagle Ikarus 280.70 numer 5321. Wóz obsługiwał wówczas linię **116**, a zdarzenie miało miejsce na pętli przy pl. Grunwaldzkim. Płonący silnik udało się ugasić dopiero przybyłej na miejsce straży pożarnej. W wypadku nikt na szczęście nie ucierpiał.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
6094	barwy zakł.	Polskie Radio Wrocław	-
6104	barwy zakł.	Signal Iduna	-
6125	barwy zakł.	Signal Iduna	-

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, Valeri Tikhonov, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki, Paweł Więcek, Michał Wolański, Maciej Zysko.

KOREKTA STYLISTYCZNA:

Ziemowit Cabanek

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.