

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 24 (24)
17 grudnia 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Z okazji zbliżających się Świąt Bożego Narodzenia, składamy wszystkim Czytelnikom i Autorom najserdeczniejsze życzenia zdrowia oraz wszelkiej pomyślności w nowym, 2003 roku.

Redakcja

Z powodu awarii serwera pocztowego nastąpiło opóźnienie w ukazaniu się bieżącego numeru, za które najmocniej przepraszamy. Jednocześnie informujemy, że w związku z powyższym zmienił się także e-mail „Przystanku” – listy prosimy kierować wyłącznie pod adres: przystanek_gazeta@op.pl.

Redakcja

Brema, Poznań

Poznań na wzór Bremy?

Mój pobyt w Bremie trwa już ponad trzy miesiące. Zdążyłem pochwytać kilka ciekawych rozwiązań w zakresie komunikacji miejskiej, szczególnie autobusowej, które to zmusiły mnie do przemyśleń. W czym Poznań, mimo zgoła odmiennej budowy i układu przestrzennego miasta, dużo gorszej infrastruktury drogowej, mógłby wziąć przykład z Bremy? Oto moje pomysły.

Pospieszność

Wiele słyszałem skarg na ostatnią pozostałą w Poznaniu pospieszną linię A. Rzekomo autobusy ciągle stoją w korkach, zatrzymują się na przystankach zbyt często, w dodatku nie tam, gdzie powinny. Ze dwukrotna stawka za przejazd nijak ma się do komfortu i prędkości jazdy. Myślę, że reforma a la Brema polepszyłaby sytuację.

W Bremie kursują obecnie 4 linie autobusowe pospieszne (30S, 41S, 70S i 74S). We wszystkich czterech przypadkach linie wybiegają na odległe peryferia. Tam właśnie zatrzymują się na wszystkich przystankach. Następnie kierują się na najszybsze dostępne trasy: autostrady lub trasy wylotowe. Przejeżdżając w ten sposób kilka kilometrów z najszybszą możliwą prędkością bez przystanku, dobiegają celu: w przypadku 30S – centrum; w przypadku pozostałych – punktów przesiadkowych na tramwaj (41S) i pociąg (70S i 74S). Linie kursują tylko w szczycie, co 20–30 minut. Każda z tych linii jest wedle rozkładu jazdy nawet do 20 minut szybsza od swojego zwykłego odpowiednika. Dodajmy, że za tę samą cenę!

Przyjrzyjmy się teraz poznańskiej linii A. Na swojej spinającej dwa blokowiska trasie, linia omija „aż” 6 przystanków (Piąsnicka/Kurlandzka, Piłsudskiego,

Szylinga, Grodziska, Brzask, Bułgarska). Porównując rozkłady autobusów 91 i 63 z A na odcinku Os. Kopernika – Bałtyk, stwierdzamy, że A wyprzedza je o 4 minuty. Często tylko teoretycznie, albowiem autobus zazwyczaj stoi w korkach na ul. Bukowskiej. Od strony Rataj nie ma mowy o pośpieszności; omijanie przez A dwóch przystanków w zasadzie nie wpływa na prędkość przewoźową.

Jak więc linia A może lepiej spełniać swoje zadanie szybkiego dowozu pasażerów z blokowisk bez dobrego połączenia tramwajowego z centrum? Według mnie, aby dostać się z Górnego Tarasu Rataj do centrum można użyć kilku wariantów tras. Autobus albo jechałby non stop od Chartowa trasą Katowicką (po objechaniu os. Czecha i Rusa), albo jechałby w drugą stronę ul. Majakowskiego. Stamtąd – zakładając, że Most Rocha jest już czynny – skręcałby pod Politechnikę i wjeżdżał do centrum.

Od strony Grunwaldu linia musiałaby unikać ul. Bukowskiej i tamtejszych korków. Proponowałbym tutaj jazdę ul. Grunwaldzką bez zatrzymywania się na przystankach aż do ul. Grochowskiej (ewentualnie do ronda Przybyszewskiego), dalej do Bułgarskiej i po stałej trasie.

Podobne rozwiązania można by zastosować i dla innych linii. 70 może wybranymi kursami jeździć bez zatrzymywania się przez Chemiczną, Nowe Zawady i rondo Śródka do centrum. Podobnie z 61 czy 86 (bez obsługi Smochowic 61 jeździłoby jak N39).

Rower przyjacielem MPK

Wolno podejrzewać, że jeśli chodzi o liczbę rowerów, Brema nie odbiega w statystykach od Amsterdamu, czy niektórych miast chińskich. Każda rodzina ma co najmniej jeden taki pojazd. Atuty roweru to małe wymiary, możliwość wjazdu w każdy zaułek, niskie koszty utrzymania, dość bezproblemowe parkowanie oraz fakt, że w porównaniu z chodzeniem, jazda na rowerze zużywa podobne ilości energii przy dużo większych osiągniętych prędkościach.

Firma Bremer Strassenbahn AG już dawno wysłała użytkownikom rowerów naprzeciw. Na około 60 przystankach postawiła wiaty z poręczami do przymocowania tychże. Tego typu inwestycje nie kosztują dużo, a ułatwiają życie sporej ilości pasażerów, którzy teraz tracą mniej czasu na przemieszczanie się z miejsca na miejsce. Sam będąc mieszkańcem Smochowic, coraz częściej myślę o kupnie samochodu. Kocham komunikację miejską, ale mam dość maszerowania 10 minut do przystanku. Rowerem pokonałbym 800 m w niecałe 3 minuty, po czym 61 lub 86 docierałbym do Ogrodów.

Karol Tyszka

W nawiązaniu do artykułu „Przystanek przedstawia: Brema” z 21 numeru „Przystanku”, pragniemy wyjaśnić, że linia 4 do Borgfeld została otwarta 06.12. bieżącego, a nie 1998 roku, jak omyłkowo zmienił korektor. Ponadto wspomniana linia szybkiego tramwaju powstała jeszcze w latach 60., a nie 70., jak napisaliśmy. Okazuje się także, że wagonów GT8N nr 3075 i 3076 nie połączono w jeden, chociaż 3075 został odbudowany od podstaw. Skasowano natomiast 3069, który ucierpiał w innym wypadku. Za wszystkie błędy przepraszamy.

Karol Tyszka, Redakcja

Częstochowa

Nici z zarządu Zarządu

Nowe władze miasta postanowiły odwlec nawet o dwa lata przejęcie przez Miejski Zarząd Dróg i Transportu roli organizatora komunikacji miejskiej od spółki MPK. Faktem jest, że MZDiT nie został – z braku czasu – do tej funkcji należycie przygotowany. Należy jednak ubolewać, że nie doszła do skutku tak bliska w założeniu racjonalizacja organizacji komunikacji miejskiej. W efekcie wszystkie karty wciąż pozostaną w dłoniach specjalistów z MPK, którzy nazbyt już długo raczą swych klientów rozkładami jazdy wołającymi o pomstę do nieba, nielogicznym i niezgodnym z rozkładem jazdy rozdysponowaniem taboru („niskopodłogowe” jelcze M11 i ikarusy 280), błędami w rozkładach jazdy (technicznymi i merytorycznymi), a przede wszystkim lekceważącym stosunkiem do pasażera (objawiającym się między innymi tłumaczeniem na łamach prasy, że tego a tego się nie da, bo ryby nie potrafią latać itp.). Ponadto MPK pozostanie monopolistą, a przecież oferta innych firm, szczególnie Biesów, które zawsze prezentowały wysoki poziom usług, mogły okazać się ciekawe. W gestii samego MPK wciąż będzie też leżało karanie... samego siebie (choćby w razie skargi pasażera na pominięcie przystanku). Co gorsza, nieświadomi mieszkańcy cieszą się z pozostawienia monopolu. Wśród komentarzy przeważa ulga, że na linie miejskie nie dopuszczono przestarzałego taboru przewoźników prywatnych, a przecież charakterystyka taboru zależałaby od warunków przetargu...

Jest jednak także dobra wiadomość. Nowy prezydent Częstochowy odwołał cały Zarząd MPK Sp. z o.o. Samo odejście poszczególnych osób nie jest może powodem do radości. Wiceprezesa Raczek i Szerszeń byli lubianymi fachowcami, a za wyżej opisaną wady w funkcjonowaniu tej instytucji usługowej należy raczej winić ich przełożonych z Działu

Organizacji Ruchu. Cieszy jednak fakt, że motywem działania prezydenta był fatalny odbiór przez pasażerów reformy układu komunikacyjnego. W chwili obecnej nie jest wykluczone, że zostaną przywrócone – przynajmniej częściowo – rozwiązania sprzed wakacji.

Rafał Lamch

Częstochowa

Reforma reformy w Częstochowie – tonący brzytwy się chwyta

Z dniem 1 grudnia 2002 roku w Częstochowie nastąpiły zmiany tras, mające za zadanie poprawić układ komunikacyjny. Korekty miały zniwelować niedogodności, jakie wynikły z wprowadzonej w lipcu reformy. Zabiegi takie nie są niczym dziwnym; zastosowanie dużych zmian wiąże się z koniecznością badania ich skutków i wprowadzania poprawek. Drobne korekty ujmą nie przynoszą. Dziwne zresztą, że po wprowadzeniu tak przełomowych zmian w rozkładach jazdy, drobnych poprawek oczekiwały się dotychczas jedynie linie **18**, **25**, **26**, **28**, **31** i **33**. Reforma reformy – jak można by określić grudniowe poprawki – pozostawia jednak spory, spowodowany kilkoma czynnikami niesmak. Krytyka dotyczący wraz z przekonaniem o jej cudownej korzystności – nie pozwalający obiektywnie ocenić pewnych ewidentnych błędów. Dlatego też poprawianie reformy nie idzie drogą optymalizacji układu komunikacyjnego, lecz jest niczym innym, jak wciśnięciem się w labirynt, w jakim częstochowską komunikację zamknął dzień 1 lipca 2002 roku.

Za największe wady układu poreformowego uznano przede wszystkim całokształt zmian związanych z ulicami św. Jadwigi i 7 Kamienic: wydłużenie trasy linii **19**, przez co straciła większość chętnych do jazdy na odcinku pl. Biegańskiego – Grabówka; usunięcie z tych rejonów linii **18**, a więc pozabawienie Jasnej Góry połączenia z centrum i – szczególnie tu istotnym – Mirowem oraz stworzenie nielogicznego połączenia Parkitki z aleją Armii Krajowej; odcięcie pasażerów dojeżdżających autobusami ze Stradomia, Sabinowa i Gnaszyna od linii tramwajowej i dworca PKS; oraz niezbyt przyjazną pasażerom trasę linii **25**.

Zmiany tras linii **18** i **19** można pokójczyć chyba z domniemanym uporem mocodawców. Ulica św. Jadwigi bowiem, podobnie jak rejon Kawodrzy, Dźbowa i Gnaszyna ma tak niekorzystny układ przestrzenny, że wprowadzenie jakichkolwiek zmian tamtejszej komunikacji nie jest w stanie poprawić. Zawsze pozostaną niechciane mankamenty, zawierające się w nielogiczności niektórych tras oraz nieoptymalności części przejeżdżanych przez autobusy kilometrów. Linia **19** pierwotnie miała przejechać przez ulicę św. Jadwigi, a następnie przez Sobieskiego podążać do Stradomia i Kucelina. Takie rozwiązanie – choć zatwierdzone w jednej z ostatecznych wersji projektu – spowodowałoby jeszcze większą awanturę. Linia pomijałaby centrum miasta, odcinając od niego nie tylko pasażerów

podążających z ul. św. Jadwigi, ale także z Żabińca, Stradomia i wszystkich tych, którzy preferują połączenie z Wrzosowiaka do centrum przez Stradom, a nie Ostatni Grosz. Władze miasta zdecydowały jednak, że przez centrum autobus przejechać musi i stąd jeszcze bardziej pokręcona trasa i tak już najdłuższej linii w mieście. Gdzie jednak podziela się dotychczasowa **18**?

Tworząc „korytarz” odwołano z alei Armii Krajowej autobusy linii **28**, a ponieważ spotkało się to z licznymi protestami, komunikacyjni architekci postanowili je tam zastąpić **osiemnastkami**. Jeśli w ramach przedsięwzięcia z założenia oszczędnościowego łatwiej jest gdzieś dodać linię, niż pozostawić stan niezmienny, nikomu nie przeszkadzający, to jest to ciekawa oszczędność. W efekcie **18** jeździ pusta, bo na autobus rzadko kursujący, dwa razy rzadziej niż dotychczasowe **28**, nikomu się na tym odcinku nie chce czekać. Niechęć przyznania się do błędu była w organizatorach reformy tak silna, że z **18** pożegnały się ulice św. Jadwigi i 7 Kamienic.

MPK pierwotnie zapowiadało skierowanie przez ul. 7 Kamienic linii **33**, co byłoby dla tej ulicy rozwiązaniem optymalnym, z uwagi na požądane jej połączenie z Mirowem. Stało się inaczej; kierując do cmentarza Świętego Rocha (odrodziła się tamtejsza pętla) linię **11**, skierowano ją także podjasnogórskim szlakiem. Zmiana stała się głównym punktem grudniowych innowacji. Traktując linie autobusowe jako kreski na mapie można by ją uznać za jak najbardziej wskazaną. Tyle, że te kreski mają jeszcze pewną cechę, którą można by wizualizować ich grubością, mianowicie częstotliwość. I oto w miejsce kursującej raz na godzinę **19** pojawia się **11**, która w godzinach szczytu kursuje w porowach nawet co 10 minut. Wprowadzanie tego typu rozsad nie świadczy najlepiej o ich autorach – po co tak częstą linię kierować na ulicę św. Jadwigi? Wszak jeszcze w lipcu jeden z szefów MPK przyznawał, że niektóre odcinki tej ulicy w zasadzie mogłyby być w ogóle pozbawione autobusu, z racji znikomego zainteresowania pasażerów. Tymczasem powstała ćwierć wieku temu (10 sierpnia 1982 roku) pętla przy zbiegu ulic Zaciszańskiej i Herbskiej wbrew pozorom pełniła jakąś rolę. Choć mogło się wydawać, że jest to tylko miejsce znalezione po to, by autobusy gdzieś mogły zawracać, to jednak do pętli dochodziła przez tory kolejowe spora ilość mieszkańców Zacisza. Nie była tu wprawdzie potrzebna linia aż tak częsta, ale jakaś. Najlepiej stałoby się, gdyby **11** podzielono na **11** i **11bis** (lub – wobec współczesnej niechęci do bisówek – na **11** i **29**, czy **11** i **35**). W efekcie bowiem puste autobusy będą przejeżdżać masę zbędnych kilometrów ulicą św. Jadwigi. Tak naprawdę wszyscy zdają sobie sprawę, że kwestię ulicy św. Jadwigi można rozwiązać w tylko jeden sposób: wracając do przedreformowej trasy linii **18**. Nikt jednak nie ma odwagi, by tak otwarcie przyznać się do błędu.

Następna zmiana miała wiązać się z rozwiązaniem supelka, jaki w wyniku działań reformatorskich powstał w południowej części śródmieścia. Nie dość bowiem, że przy tworzeniu „korytarza” usunięto autobusy z alei Wolności, by te nie konkurowały z tramwajem (nota bene wszyscy się w tym miejscu na niego... przesiadali!), to jeszcze zamiana – niby słuszna – tras linii **15** i **16** pozbawiła ulicę Sobieskiego znaczącej części kursów autobusów miejskich. Póki co próbowano ratować sytuację dodając liniom podmiejskim **51**, **52** i **62** przystanek przy dworcu PKS w kierunku Blachowni, co znacznie

poprawiło sytuację w jednym kierunku. Wciąż jednak utrudniony jest powrót. Nie uregulowano też kwestii przystanków na przecięciu się ulicy Sobieskiego z „korytarzem”. Linia **22** zastępująca dawną **15** straciła bowiem przystanek przy byłym Urzędzie Wojewódzkim na rzecz przystanku przy Pałacu Ślubów. Słusznie, bo przy pałacu linii brakowało, ale mieszkańcy ulicy Sobieskiego strasznie sobie krzywdzą jej usunięcie spod byłego urzędu. Tymczasem podobnie jadące linie podmiejskie wciąż stają na Sobieskiego, a przystanek przy Pałacu Ślubów pomijają. To prawda, na Śląskiej mogłyby się nie zmieścić. Ale łączna ilość kursów na tych liniach jest spora i ponieważ na skutek zawirowań rozkładowych mogą się stać w pewnych godzinach dla mieszkańców Gnaszyna i ulicy Sobieskiego jedynym kontaktem ze światem, warto byłoby zapewnić im chociaż możliwość przesiadki na linie „korytarzowe”.

Planowano natomiast wycofać linie **14** i **17** z ulic Korczaka i al. Bohaterów Monte Cassino, kierując jedną przez ulice 1 Maja i aleję Wolności (jak **30**), drugą zaś przez Pułaskiego i Sobieskiego (jak **69**). Pierwsza zmiana ma poprawić połączenie Stradomia i Sabinowa z dworcem PKS i tramwajami (pozostała tu bowiem jedynie bardzo rzadka **30**), druga poprawić ilość autobusów na Sobieskiego. MPK nie ma jednak odwagi tych zmian wprowadzić, zostały odłożone na styczeń, bo przede wszystkim kłóca się z główną ideą reformy – „korytarzem”. W efekcie w południowym odcinku „korytarza” (alei Bohaterów Monte Cassino) pozostałyby jedynie dotychczasowe **19** i **25**, a przecież jest tu także spore osiedle, jeszcze w latach 80. zupełnie zapomniane przez komunikację miejską. Potrzeba skierowania jednej z tych linii przez ulice 1 Maja i aleję Wolności nie podlega dyskusji, przeniesienie drugiej na Pułaskiego wydaje się ryzykowne – straty mogą przerosnąć zyski.

Pojawiła się ciekawa propozycja [autorstwa kolegi J. Karlikowskiego przyp. aut.] skierowania przez ulicę Sobieskiego i „korytarz” linii **33**, za którą na Pułaskiego chyba nikt nie zatęskni. Można też nieco „przemeblować” linie **16** i **25**, o czym dalej. Linia **18**, zbędna na Parkitce, mogłaby od alei NMP pojechać aleją Wolności (na co w całym reformowym zacieńczeniu nikt się nie zgodził), wjechać na pl. Rady Europy pod dworzec PKP, następnie ulicami Orzechowskiego, Sobieskiego i Pułaskiego dotrzeć do dworca PKP Stradom. Tym sposobem poprawi się komunikacja na Sobieskiego, powstanie długo wyczekiwane (to wstyd wobec przyjezdnych) połączenie dworców i...

W styczniu na stałą trasę ma „wrócić” („wrócić” w cudzysłowie, bo jeszcze na niej nie była) linia **25**. Dotychczas kursowała ona objazdem przez aleję Armii Krajowej i Dekabrystów, bo nie została do końca zbudowana ulica, którą autobus ten ma się poruszać, mianowicie Obrońców Westerplatte. Dotychczas wszelkie negatywne uwagi co do jej trasy można było zbyć tłumaczeniem, że to tylko trasa tymczasowa. W styczniu stanie się jasne, jak bezsensowna jest trasa stała. Mieszkańcy ulic Szajnowicza-Iwanowa i Obrońców Westerplatte mogą być zadowoleni – dostali autobus, choć władze miasta twierdziły, że nikt go tam nie potrzebuje. Zęby jednak na nowe połączenie ostrzyła sobie cała rzesza mieszkańców dzielnicy Północ. Wybudowano im bowiem nową trasę, niemal obwodnicę, pozbawioną korków, sygnalizacji świetlnej w takiej ilości, jak w al. Armii Krajowej, gdzie częściej się stoi, niż jedzie. Autobus, jaki wyruszy z Północy i pojedzie tą

trasą, zamiast pognać prosto ulicą Popieluszki i dowieźć ich szybciej niż 16 do Jasnej Góry, skręci jednak w aleję Jana Pawła II i „korytarz”. A tu szybciej chyba (bo nie tak naokoło) można dotrzeć z Północy dawnymi – zakorkowanymi, ale krótszymi drogami. I znów rozpatrując linie jako kreski na mapie można dywagować, że nową trasą powinna jechać 16-tka, a jej rolę przejąłaby linia 15, którą wystarczyło przedłużyć na Kukuczki (poreformowa 15-tka to przecież kolejny bezsens – kto widział, by linia kończyła trasę zaledwie na skraju sporego osiedla?).

Taką lub inną wizję miało opracować poznańskie Biuro Inżynierii Transportu, które jednak całkowicie zignorowało budowę nowej arterii. Wszystko burzyłyby założenia reformy – linia 15 po przejęciu roli 16-tki musiałaby jeździć częściej (de facto stałaby się dawną 16-tką). A przecież chodziło o to, by do Wypalanek skierować linię rzadką, bo 16-tka wozila tam powietrze. Najciekawsze jest jednak to, że MPK już przebąkuje, jakoby linia 15 miała być przedłużona do... Kukuczki.

Warto jednak zastanowić się nad poprawą tras tychże linii. Gdyby ktoś zechciał zrobić mieszkańcom noworoczny prezent i 25 jednak dotarłoby do Jasnej Góry (dalej jednak nie mogłoby opuścić „korytarza”, gdzie pełni ważną funkcję – zatem konieczny byłby skręt w III aleję NMP i na placu Biegańskiego w „korytarz”), linia 16 nie musiałaby jechać przez Szajnowicza-Iwanowa. Mogłaby zasilić „korytarz” i skręcić w III aleję NMP. Skierowanie linii z „korytarza” w III aleję NMP byłoby ciekawą nowinką, być może nawet znalazłoby się na nią wielu chętnych. Pamiętamy jednak, że pilnie trzeba poprawić komunikację na ulicy Sobieskiego. Wskazane jest więc raczej skierowanie tego autobusu prosto „korytarzem” i przez Sobieskiego, jak linię 15 przed reformą. Wówczas 15-tka i 16-tka zanadto się do siebie „przykleją” i to właśnie 15 (rzadsza przecież) może eksperymentować przejazdem przez aleję NMP i Pułaskiego, także poprawiając komunikację na Sobieskiego!

Możliwości jest więc wiele. Jakie kroki podejmie MPK – czas pokaże. Warto jednak pamiętać, że skierowanie niektórych linii przez III aleję może znacznie wydłużyć ich czas jazdy. Swego czasu bowiem, chcąc zniechęcić kierowców do jazdy tą ulicą (która w każdym normalnym mieście już dawno byłaby deptakiem lub autobusodeptakiem) tak wyznaczono na niej miejsca parkingowe, że w pewnych godzinach jest ona strasznie zakorkowana.

Grudzień przyniósł jeszcze jedną zmianę: linia 30 nie jeździ już aleją Jana Pawła II, lecz aleją Najświętszej Marii Panny i Warszawską. Decyzja jak najbardziej oczekiwana – jest to w zasadzie jedyne

połączenie Wyczerp Górnych z centrum miasta. Skierowanie tej linii z pominięciem placu Daszyńskiego i II alei NMP było sporym przeoczeniem reformatorów. Bezsens niektórych rozwiązań ukazuje odpowiedź jednego z prezesów MPK na pytanie postawione przez pasażera w czasie zorganizowanej przez lokalny dodatek „Gazety Wyborczej” debaty. Prezes miał wtedy odpowiedzieć, że centrum przesiadkowe zostało przeniesione z placu Daszyńskiego na plac Biegańskiego. Pasażer nie pytał jednak o dojazd do centrum przesiadkowego, ale do centrum miasta. Czy za jednym zamachem, za pomocą reformy, można przenieść centrum miasta? Swoją drogą dziwi fakt, że 30 jeździ tak pusta. Kiedy podobną linię (25) zafundowano 11 lat temu mieszkańcom Północy (także omijała II aleję NMP i przez aleję Jana Pawła oraz obecny „korytarz” docierała do placu Biegańskiego), spotkała się ona ze sporym zainteresowaniem. Mieszkańcy Aniolowa i Wyczerp tak jeździć nie chcą – pasażer jest zatem nieprzewidywalny. Jeśli rozkłady zostaną odpowiednio skoordynowane, linie 14, 17 i 30 utworzą silny szlak, szkoda tylko, że o tak podobnych trasach. W dalszym bowiem ciągu z Wyczerp będzie się można dostać jedynie na Stradom (a nie na Grabówkę na przykład). Takie sklejanki reforma miała właśnie rozdzielić...

Losy częstochowskiego układu komunikacyjnego stoją więc pod znakiem zapytania. Zmiana Zarządu MPK może na ten fakt znacząco wpłynąć, nowy Zarząd nie będzie uparcie bronił dotychczasowych posunięć. Wręcz przeciwnie, postara się je zdyskredytować. Nie można też wykluczyć anulowania całej reformy. Póki co, pasażerowie otrzymali pierwszą porcję poprawek, która wydaje się szukaniem drogi przez ślepeca. To tak, jak z tonącym, który brzytwy się chwytą...

Rafał Lamch

Warszawa

Bulwy w Warszawie

– cz. 2

Z życia bulw

Na koniec kilka ciekawostek. Pierwszą z nich jest uczestnictwo jednej z bulw w dwóch prezentacjach. Chodzi tu o 2078. Raz prezentowała ona sama siebie na wspomnianym już pokazie Alstomu i Tramwajów Warszawskich. Drugi raz wagon 2078 pojechał dnia 27 czerwca 2001 roku na R-3 Mokotów. Nota bene była to pierwsza wizyta wagonu tego typu w tamtym zakładzie. Chodziło o prezentację niskopodłogowej doczepy typu 4NBWE, wyprodukowanej dla Rostocku przez zakłady H. Cegielskiego

w Poznaniu. Doczepkę tę podpięto wtedy właśnie do wagonu nr 2078 (jako najnowszego w mieście). Ze względu na niedopasowanie obręczy doczepy do warszawskich torowisk (w Rostocku szerokość toru to 1450 mm), skład taki nie mógł wyjechać na miasto. Przejechał tylko kilkukrotnie po terenie zajezdni około 50-metrowy odcinek toru.

Drugą ciekawostką jest fakt, że na mieście pojawiły się również bulwy solo. Oczywiście tylko wagony z kabinami i to nie w ruchu liniowym. Do tej pory zanotowano dwie takie sytuacje: pierwsza miała miejsce po prezentacji wspomnianej przed chwilą doczepy dla Rostocku, kiedy to wóz 2078 wracał do swojej macierzystej wozowni, a przy okazji został uwieczniony na kilku zdjęciach. Drugim razem solo widziano wagon 2090. Odbывał on jazdę próbną prawdopodobnie po połamaniu swojego pantografu.

Ostatnią z kolei ciekawostką jest zastanawiająca historia fragmentu wagonu. Chodzi o panel czołowy wozu 2074, który miał poważny wypadek. Po zdemontowaniu przód ten trafił z zajezdni wolskiej do pobliskich warsztatów T-3. Tam przymocowano go chałupniczą metodą (za pomocą drucików) do skasowanego w ostatnim dniu ubiegłego roku wagonu 105Na-1008". Prawdopodobnie miało to na celu przetestowanie wyglądu tradycyjnej Stopiątki z przodem od bulwy. Ogólnie wygląda to raczej dziwnie i chyba koncepcja ta nie ma większych szans powodzenia. Zresztą potwierdziłby to fakt, że takich eksperymentów nie przeprowadzono już z oryginalnym przodem od wagonu 2122, który obecnie leży w jednym z magazynów zajezdni żoliborskiej.

Reasumując

Powyżej przedstawiłem ponad 20 miesięcy z życia warszawskich bulw. Wagony te sprawiają się dosyć dobrze jak na warszawskie warunki. Nie są bardziej awaryjne niż inne tramwaje, dzięki temu zajezdnie nie mają więcej pracy. Warszawiacy już przyzwyczaili się do nowych wagonów, choć początkowo dziwnie na nie spoglądali. Raczej przypadli im do gustu; są dosyć komfortowe w porównaniu ze zwykłymi stopiątkami. Solidne wykończenie wnętrza sprawia pozytywne wrażenie. Motorniczowie są zadowoleni z nowych nabytków Tramwajów Warszawskich, ich miejsce pracy uległo znacznej poprawie. Wozy mają też swoich zagorzałych przeciwników. Cóż, tak bywa zawsze. Zobaczmy jak potoczą się ich dalsze losy, bo jest już kilka koncepcji z nimi związanych. Jedną z nich zakłada przebudowę wozów doczepnych na kabinowe i zakupienie kilkudziesięciu niskopodłogowych doczep. Na razie to jednak odległa przyszłość, a co będzie – czas pokaże...

l.p.	numery taborowe	numery fabryczne	zajezdnia	data dostarczenia	data wpisania na stan	skreślono	przesunięto	malowanie	uwagi
1.	2074+2075 ¹⁾	60A + 59B	R-1 Wola	25.03.2001	27.03.2001	452 i 660 (R4)	1116+1117 (R4)	normalne	ma nowy przód; stary „testowano” z kasacyjnym wagonem 105Na-1008”
2.	2076+2077	62A + 61B	R-1 Wola	28.03.2001	28.03.2001	744+596 (R4)	1106+1107 (R4)	normalne	-
3.	2078 ³⁾ +2079	64A + 63B	R-1 Wola	30.03.2001	30.03.2001	616+585 (R4)	1132+1133 (R4)	falki	2)
4.	2080+2081	72A + 71B	R-1 Wola	30.04.2001	01.05.2001	604+705 (R4)	1199+1161 (R4)	normalne	dostarczona tuż przed północą
5.	2082+2083	76A + 75B	R-4 Żoliborz	26.05.2001	26.05.2001	624”+723 (R4)	-	normalne	-
6.	2084+2085	74A + 73B	R-1 Wola	04.06.2001	04.06.2001	557+764 (R4)	1108+1109 (R4)	normalne	-
7.	2086+2087	78A + 77B	R-1 Wola	21.06.2001	21.06.2001	348 i 445 (R4)	1120+1121 (R4)	normalne	-
8.	2088+2089	80A + 79B	R-1 Wola	23.06.2001	23.06.2001	444 i 703 (R4)	1130+1131 (R4)	normalne	-
9.	2090 ³⁾ +2091	82A + 81B	R-1 Wola	26.06.2001	26.06.2001	420+551 (R3)	1150+1151 (R3)	normalne	-
10.	2092+2093	92A + 91B	R-1 Wola	03.08.2001	03.08.2001	1020 i 1096 (R1)	-	falki	-
11.	2094+2095	94A + 93B	R-1 Wola	06.08.2001	06.08.2001	441+497 (R4)	1124+1125 (R4)	falki	-

12.	2096+2097	96A + 95B	R-1 Wola	08.08.2001	08.08.2001	464''+572 (R4)	1180+1181 (R4)	falki	-
13.	2098+2099	98A + 97B	R-1 Wola	13.08.2001	13.08.2001	399 i 426 (R4)	1112+1113 (R4)	falki	-
14.	2100+2101 ¹⁾	100A + 99B	R-1 Wola	16.08.2001	16.08.2001	654''+741 (R4)	2004+2003 (R4)	falki	-
15.	2102+2103	102A + 101B	R-1 Wola	30.08.2001	30.08.2001	442 i 759 (R4)	2002+2001 (R4)	falki	-
16.	2104+2105	104A + 103B	R-4 Żoliborz	01.09.2001	01.09.2001	682+775 (R4)	-	falki	-
17.	2106+2107	106A + 105B	R-4 Żoliborz	19.09.2001	19.09.2001	575 i 648'' (R4)	-	falki	posiada kratki międzywagonowe
18.	2108+2109	108A + 107B	R-4 Żoliborz	24.09.2001	24.09.2001	422+495 (R4)	-	falki	-
19.	2110+2111	110A + 109B	R-4 Żoliborz	29.09.2001	29.09.2001	439+637 (R4)	-	falki	posiada kratki międzywagonowe; 439 → 417''
20.	2112+2113 ¹⁾	112A + 111B	R-4 Żoliborz	06.10.2001	06.10.2001	532+533 (R4)	-	falki	532 → 321'', 533 → 468''
21.	2114+2115	114A + 113B	R-4 Żoliborz	15.10.2001	15.10.2001	651+652'' (R4)	-	falki	-
22.	2116+2117	116A + 115B	R-4 Żoliborz	20.10.2001	20.10.2001	554+555 (R4)	-	falki	-
23.	2118+2119	118A + 117B	R-4 Żoliborz	26.10.2001	26.10.2001	552+433 (R4)	-	falki	-
24.	2120+2121	120A + 119B	R-4 Żoliborz	10.11.2001	10.11.2001	570+571 (R4)	-	falki	posiadał kratki międzywagonowe, obecnie ich nie posiada
25.	2122+2123 ¹⁾	122A + 121B	R-4 Żoliborz	13.11.2001	13.11.2001	547+529 (R4)	-	falki	obecnie odstawiony po wypadku
26.	2124+2125	124A + 123B	R-4 Żoliborz	24.11.2001	24.11.2001	802+801 (R4)	-	falki	posiada kratki międzywagonowe
27.	2126+2127	126A + 125B	R-4 Żoliborz	01.12.2001	01.12.2001	777+778 (R4)	-	falki	-
28.	2128+2129	128A + 127B	R-4 Żoliborz	07.12.2001	07.12.2001	260+261 (R4)	-	falki	-
29.	2130+2131	130A + 129B	R-4 Żoliborz	11.12.2001	11.12.2001	477+469 (R4)	-	falki	posiadał kratki międzywagonowe, obecnie ich nie posiada
30.	2132+2133	132A + 131B	R-1 Wola	14.12.2001	14.12.2001	1008'' i 1029 (R1)	-	falki	-
31.	2134+2135 ¹⁾	134A + 133B	R-1 Wola	18.12.2001	19.12.2001	1073 i 1088 (R1)	-	falki	dostarczone tuż przed północą

- 1) - składy, które miały poważny wypadek lub kolizję (pozostałe też miały awarie i kolizje – jednak były to zdarzenia nieznaczne);
2) - wagon nr 2078 uczestniczył w prezentacji na R-3 Mokotów niskopodłogowej doczepy z Cegielskiego typu 4NBWE. Przejechał tam z nią jakieś 50 metrów z powodu nie-

dostosowania obręczy doczepki do warszawskich torów. Potem solo udał się na R-1 Wola;

- 3) - wagony te widziano na mieście solo (oczywiście nie w ruchu liniowym).

Krzysztof Lipnik

Po publikacji pierwszej części tekstu, do redakcji

napłynęło kilka uwag i drobnych sprostowań. Otóż skład 1274+1273 stacjonuje na Mokotowie, a nie Woli. W R-4 nie „stacjonują” praktycznie tylko wagony typu 13N”, bowiem znajduje się tam także 41 wozów typów 105Na, 105Nf, 105Nm i 116Na/1.

Redakcja

Z k r a j u i z e ś w i a t a

Bielsko-Biała

Linie

A MZK ogłosił plan kursowania autobusów w okresie świąteczno-noworocznym przedstawiający się następująco:

- 24.12. autobusy będą kursować jak w dni robocze do godziny 18:00; ostatnie wozy wyjadą z pętli na liniach miejskich o 17:30, zaś podmiejskich o 17:40;
- w nocy z 24 na 25.12. autobus linii nocnej **N** wykona tylko kurs o godzinie 4:50 z MZK i o 5:12 z Wapienicy;
- 25.12. zostaną wprowadzone specjalne rozkłady jazdy z częstotliwością 30, 45, 60 lub 90 minut; w trasy nie wyruszą autobusy linii roboczych, a także: **4, 13, 16, 17, 20, 23, 24, 25, 30, 32**;
- 26.12. autobusy kursować będą jak w niedziele;
- 27.12. oraz 28.12. autobusy pojedą według rozkładu sobotniego;
- 29.12. autobusy pojedą jak w niedziele;
- 30.12. autobusy pojedą według rozkładu sobotniego;
- 31.12. autobusy kursują jak w soboty do godziny 21:00;
- w nocy z 31.12.2002 na 01.01.2003 autobus linii nocnej **N** wykona tylko kurs o godz. 4:50 z MZK i o 5:12 z Wapienicy;
- 01.01. autobusy kursować będą od godziny 9:00 według rozkładu świątecznego.

Ograniczenia w kursowaniu w dniach 27, 30, 31 nie dotyczą linii **21**, która kursuje jak w dni robocze.

Paweł Adamus

Brema

Linie

A 15.12. wszedł w życie nowy rozkład jazdy kolei niemieckich. Z tej okazji rozkład zmienia także związek taryfowy VBN (Brema i północna część Dolnej Saksonii) oraz sieć autobusowa w Bremen-Nord, jako że służy ona głównie do dowozu pasażerów z najdalej położonych dzielnic do stacji kolejowej Bf Vegesack, gdzie ci przesiadają się na pociąg do centrum. Podobnie jak w głównej części miasta, autobusy kursować będą co 10, 20 i 30 minut, a nie – jak poprzednio – co 7,5, 15 i 30 minut. Linię **70** okrojono o połowę – jeździ teraz tylko między Bf Burg a Bf Vegesack co 30 minut. W zamian za to **71** przedłużono na stałe do Neuenkirchen (pozostawiając niewiele skróconych kursów do Farge) i wprowadzono na niej takt 10-minutowy (dawniej **70** i **71** miały na wspólnym odcinku łączną częstotliwość 7,5 minuty). Również na innych liniach (**74** i **75/76**) zlikwidowano kursy do pętli pośrednich. Co ciekawe, w weekendy rozkład się nie zmienił (zostaje częstotliwość co 15–30 minut), albowiem zmiana na takt 20-minutowy uniemożliwiłaby synchronizację odjazdów autobusów z półgodzinnym taktiem kolejki na Bf Vegesack. Ogólnie chodzi o to, że najszybciej z Bremen-Nord do miasta dojeżdża się kolejką, która kończy bieg w Vegesack (mniejszej w połowie dzielnicy) i kursuje co pół godziny. Vegesack jest więc także główną stacją przesiadkową dla autobusów.

T 06.12. w samo południe uroczyste otwarto trzypółkiłometrowy odcinek linii tramwajowej **4** z Horn-Lehe do Borgfeld. W świetnej paradzie uczestniczyła większość taboru historycznego BSAG. Dzień później przejazd **4-ka** był darmowy, a tramwaje kursowały co 5 minut. Między Borgfeld a

Domsheide z nawrotem przez zajezdnię Flughafen-damm i częstotliwością 40-minutową uwijały się 3 składy historyczne: T4+B4, GT4a+GB4a i GT6 (trójczłonowa przeróbka Wegmanna). 08.12. wciąż kursowała linia historyczna, jednakże przewidziano opłatę według taryfy BSAG.

T W związku z otwarciem linii do Borgfeld, 07.12. zlikwidowano linie **30S** i **31**. **30-ka** natomiast została skrócona do Borgfeld. Gmina Lilienthal, korzystająca z dobrodziejstw nowej linii tramwajowej, zakupiła także w BSAG przewozy na nowej linii **30E**. Ta kursuje podobnie jak dawne **30S**, choć tylko do Dworca Gł. Widać gmina nie ufa nowej, pospiesznej linii tramwajowej **4S**.

Karol Tyszka

Bydgoszcz

Linie

T Tramwaje jeżdżą już jednym torem nowego odcinka pomiędzy ulicami Perłową i Filmową, zmodernizowanego przy okazji przebudowy skrzyżowania ulic Toruńskiej i Nowotoruńskiej. Wkrótce podłączony zostanie drugi tor, zaś stary został rozebrany.

Piotr Tomasiak

Bytom

Tabor

A W ikarusie 415 o numerze 7105 z PKM Bytom pojawiły się pikselowe wyświetlacze. Rzeczony urządzenie pochodzi z Jelcza M11 nr 7318''.

Rozmaitości

T Na przystanku tramwajowym przy Centrum Handlowym M1 po niecałych trzech latach (!) uznano, że tabliczka z rozkładem jazdy zawieszona jest

zbyt wysoko (około 2,4 m ponad ziemią), po czym ją obniżono. Ów mały krok w kierunku wygody pasażerów był ogromnym skokiem myślowym dla organizatora komunikacji na Śląsku...

Mariusz Ciunowicz, Bartosz Mazur

Czechowice-Dziedzice

Tabor

A W pierwszych dniach grudnia PKM Czechowice-Dziedzice testowało na linii VII autobus MB O345 Conecto. Kierowcy chwaliłi go za komfort pracy, zawieszenie oraz pracę skrzyni biegów. Pasażerowie zaś za cichy silnik i komfortowe zawieszenie. Niestety, znaleźli i minusy pojazdu: zbyt duża ilość miejsc siedzących i wysoka podłoga.

Pawel Adamus

Czeladź

Tabor

A 14.12. około godziny 22:20 w zajezdni przy ul. Wiosennej – siedzibie firmy PUP Czeladź powitano pierwszy autobus solaris U12. Pomalowany jest w barwy firmowe: na niebiesko, zaś w pasie okien umieszczono delikatny napis „S O L A R I S”. Podczas przejazdu przez Śląsk na wyświetlaczu przesuwiał się reklamowy neon „Solaris Bus & Coach”. Co ciekawe, autobus posiada wyświetlacze w kolorze bordo. Otrzymał on numer 27, a charakteryzuje się jakimś dziwnym urządzeniem dachowym. Przypomina to klimatyzator, lecz w takim razie w jakim celu szyby w pojeździe są uchylne?

Bartosz Mazur

Częstochowa

Rozmaitości

■ Strajk? Swoistym rodzajem strajku okrzyknięto w Częstochowie nagłą odmowę sprzedaży biletów, poprzez którą kierowcy i motorniczowie postanowili zaprotestować przeciwko zamysłom władz miasta co do likwidacji sprzedaży biletów w pojazdach od 1 stycznia począwszy. W rzeczywistości trudno fakt ten nazwać strajkiem, gdyż pracownicy MPK zaczęli po prostu surowo przestrzegać przepisu mówiącego, że w dni robocze na liniach miejskich bilety można nabywać jedynie na przystankach początkowych i końcowych (autor tego sformułowania liczył zapewne na spory popyt na bilety wśród wysiadających na przystankach końcowych). Wielu pasażerów cieszy się, bo ten nietypowy protest na krótko poprawił regularność kursowania środków komunikacji. Znikły obrazki kursującego co 4 minuty tramwaju, który stoi w godzinach szczytu na światłach w samym centrum miasta o jeden cykl dłużej tylko dlatego, że ktoś wygodnie zapragnął kupić droższy bilet u motorniczego, zamiast zakupić go w pobliskim kiosku i zaczekać na następny, już zbliżający się tramwaj. Co ciekawe, jest to już druga podobna akcja. Poprzednia towarzyszyła wprowadzeniu nowego cennika, gdy MPK chciało w ten sposób wyrazić sprzeciw wobec obniżenia opłaty dodatkowej za zakup biletu w pojeździe z 0,50 zł do 0,20 (dla biletu normalnego) i 0,10 zł (dla ulgowego) oraz zniesienia jej w tramwajach nocnych.

■ Od 9 listopada zmieniły się ceny biletów okresowych na okaziciela. Bilet miesięczny potaniał z 82 do 76 złotych. Wobec 72 złotych, jakie należy zapłacić za bilet imienny, jest to różnica znikoma. Obniżkę zastosowano jednak, gdyż popularność biletów na okaziciela znacznie spadła. A przecież jest to jedna z najkorzystniejszych ofert MPK. Dotychczasowe 10 złotych (obecnie 4) warto chyba poświadczyć – z biletu takiego może korzystać cała ro-

dzina. Być może spadek popularności tych biletów wynika z nie dość skrupulatnego zabezpieczenia się przed nadużywaniem instytucji imienności biletu jednoosobowego. Kontrolerzy zazwyczaj zadowolają się jakimkolwiek wpisem w polu danych, nie kontrolując tożsamości pasażera. Mało tego: w ostatnim czasie za sprawą jednego z pasażerów, który poczuł się niesłusznie ukarany, okazało się, że przepisy nie zabraniają wpisania danych... ołówkiem. Jak donosi lokalny dodatek „Gazety Wyborczej”, pasażerowi karę umorzono.

Rafał Lamch

Gdańsk

Tabor

A Zmiany w rozkładach jazdy prywatnych linii autobusowych Planetobus. Od dnia 15.12. zawieszono linie 809 i 810, a zwiększono częstotliwość linii 819.

SKM Jak wiadomo reklama zewnętrzna na tabo-rze SKM jest wielką rzadkością. Odnotowania godny jest więc fakt pojawienia się takiej w EN57-1757, jeżdżącej w parze z EN57-1758). To utrzymana w zielonej tonacji reklama salonów obunniczych Deichman.

Linie

A Od 16.12. funkcjonują nowe rozkłady jazdy dla linii 124, 127, 129, 148, 162, N2 i N6. Największe zmiany dotyczą linii nocnej N2, której podwojono liczbę kursów, komunikując je jednocześnie z nocnymi pociągami SKM, przyjeżdżającymi od strony Gdyni. Linia 124 otrzymała odrębny rozkład dla sobót (częstotliwość 20-minutowa) i dni świątecznych (częstotliwość 30-minutowa). Drastyczne cięcia dotknęły 129-kę, która odtąd nie kursuje w dni świąteczne, a liczba sobotnich kursów spadła z 75 do zaledwie 26! Sporo zyskali pasażerowie linii 162. O ile w dni powszednie do dyspozycji mają tylko 2 kursy więcej, o tyle w dni świąteczne autobus pojawia się aż 51 razy (poprzednio 20), a nowy rozkład nie rozgranicza sobót i niedziel. W przedświąteczne weekendy na linii obowiązuje specjalny rozkład ze zwiększoną liczbą kursów. Nie mogą narzekać korzystający z linii 148. Zyskują więcej kursów oraz większą częstotliwość w międzyszybcie (15 minut zamiast 20) w dni robocze oraz święta. Liczba kursów to: 63 zamiast 52 w dni świąteczne oraz 85 miast 79 w dni powszednie. Drobnych korekt doznał rozkład linii nocnej N6 na odcinku Nowy Port – Żabianka

Magazyn 995

11.12. W późnych godzinach popołudniowych na skrzyżowaniu ulic Armii Krajowej z Okopową, tuż pod estakadą wiodącą na Podwale Przedmiejskie doszło do kolizji dwóch tramwajów. Skład 1371+1372+1373 obsługujący linię 6 zderzył się ze składem 1287+1288. 6-tka ruszyła planowo z przystanku Armii Krajowej, ale została zmuszona do zatrzymania się na środku skrzyżowania przez blokujący drogę samochód ciężarowy. Gdy ten zwolnił przejazd, motorowy 6-tki, mając ograniczoną przez przesłaniający filar widoczność, nie upewniając się czy nie jedzie tramwaj ze Stogów, ruszył. Niestety, na swoim właściwym cyklu światła, na skrzyżowaniu wjeżdżał właśnie skład 1287+1288. Wozny stały się w bocznym boju (1371 uderzył w 1287) wyko-lajając się i uszkadzając płotki ochronne nad tunelem drogowym. Strach pomyśleć, co stałoby się, gdyby szybkość obu składów byłaby większa. Gdyby całkowitemu przerwaniu uległy rzeczony płotki ochronne, jeden z wagonów mógłby stoczyć się do tunelu. Na szczęście straty wozów były niewielkie.

Linie zastępczo kierowano odwrotną pętlą w Śródmieściu (jak linię 14), a część składów linii 2 i 6 została skierowana na Siedlce. Po raz kolejny nie wykorzystano nowowyprowadzonego skrzyżowania Huciska i 3 Maja przy Urzędzie Miejskim. Najprawdopodobniej osoby kierujące zastępczą komunikacją po raz kolejny zapomniały o istnieniu takowego. Już następnego dnia skład 1371+1372+1373 kursował na linii 6, natomiast wagon 1287 będzie musiał przejść naprawę awaryjną.

Krystian Jacobson, Wojciech Lemański

GOP

Tabor

A Wszystkie 15 solarisów Urbino 12 z PKM Katowice już na trasie. Otrzymały numery od 162 do 178 (bez 174 i 176). Prawdopodobne rozdysponowane w zajezdniach przedstawia się następująco: zajezdnia Katowice: 162–170, zajezdnia Zawodzie: 171–173 i 175, zajezdnia Brzezinka: 177 i 178. Przy okazji przeprowadzono kilka rozład taborowych. Już wiadomo, że z Katowic do Brzezinki przeniósł się Jelcz 120M/2-157, a wkrótce ma dołączyć do niego jego kolega 158. Na Brzezince pod palnik poszły Jelcze M11 o numerach 2229, 2235, 2295 i 2366. Wkrótce więcej informacji.

A Na liniach obsługiwanych przez firmę Meteor Jaworzno pojawiły się dwa nowe jelcze 120M/3 o numerach 834 i 835.

T 102Na-212” (ex-173) straciła tylne gniazda WS, dorobiła się kilku plastikowych siedzeń oraz katowickich oznaczeń (po 1,5 roku jeżdżenia w zajezdni Zawodzie). Wszystko to przy okazji „odświeżania” wagonu. Nadmienmy, że już tylko dwie stowdwojki (175 i 182) posiadają tylne gniazda WS. Przednich od zeszłego roku nie ma już żadna.

Linie

A W związku z remontem przejazdu kolejowego w zabrzańskiej dzielnicy Makoszowy zamknięto ruch kołowy na tym przejeździe (ulica Makoszowska). W dniach 9–15.12. linia 47 kursowała objazdem od Makosów do Przyszowic przez Kończone i Paniówki, a linia 111 dojeżdżała tylko do przystanku Makoszowy Dworzec PKP, skąd zwracała z powrotem w kierunku Helenki. Po przejściu pieszo przez remontowany przejazd, na pasażerów oczekiwał autobus dodatkowej linii 111bis, dojeżdżający kilka przystanków dalej do pętli Makoszowy Kru-szyny.

A Od 02.12 zamknięto ulicę Knurowską Zabrze, a linie 258 i 259 skierowano na trasę objazdową przebiegającą ulicami Wolności – Piłsudskiego – Roosevelta w Zabrzu oraz Sikorskiego w Gliwicach.

A 11.12. na linii 663 (Siemianowice – Chorzów) pierwszy raz w historii wprowadzono tabor przegubowy. Niebieski ikarus z firmy pana Sebzdzy z Czeladzi obsługuje 663/3, zaś po południu 663/6, kursując tylko w godzinach szczytu.

A Z dniem 09.12. MZKP Tarnowskie Góry wprowadził nowy rozkład jazdy na najdłuższej linii komunikacji miejskiej w GOP, czyli 119-tce (Katowice – Świerklaniec; 60,8 km w stronę Katowic i 37,7 km w stronę Świerklańca). Zmiana polegała na przesunięciu o 5 minut odjazdów 50% kursów na tej linii (czyli 1, słownie: jednego kursu) oraz na korekcie czasów przejazdów na terenie Katowic. Od 15.12. natomiast wprowadzona została korekta jednego kursu na linii 191, obowiązująca tylko w niedziele i święta.

T Od 09.12. do odwołania (czyli prawdopodobnie do wiosny) wstrzymany został ruch tramwajowy na jednej z najbardziej obciążonych tras tramwajowych

Górnego Śląska – na odcinku Katowice Plac Wolności – Chorzów Batory Zajezdnia. Trwa przebudowa odcinka ulicy Gliwickiej w rejonie skrzyżowania z ulicą Dąbrówki oraz przy przejeździe kolejowym. Linie 7 i 40 jadąc co 14 minut każda od strony Bytomia i Chorzowa Rynku, zwracają na terenie zajezdni Chorzów Batory. Na obu liniach w dni robocze nie pojawia się ani jedna stowójka, kursując wyłącznie składy 2x105N z Chorzowa Batorego, w tym 105Na 313+314 i 105Na 317+321 wypożyczone na tę okazję z zajezdni Zawodzie. Dodajmy, że wagon 313 (numer fabryczny 5) jest najstarszą jeżdżącą stopiątką w Polsce. Wagony 102Na pojawiają się zaś tylko na linii 7 w nocy oraz w dni wolne. Na linii 40 w dni wolne kursują trzy solówki 105N i jeden skład. Po drugiej stronie remontowanego odcinka uruchomiona została linia 37 kursująca co 7 minut w relacji Zawodzie Pętla – Katowice Plac Wolności i obsługiwana przez pięć składów 2x105N (w dni wolne przez pięć solówek) przez ZKT-3 Bytom. Na nieczynnym odcinku, tkwiąc w objazdowych korkach, kursuje siedem ikarusów 280 (w niedzielę i święta krótkie autobusy) z PKM Katowice jako komunikacja zastępcza.

T 16.12. zakończył się remont torowiska w centrum Świętochłowic. Tramwaje linii 7 i 17 jeżdżą po dwóch torach. 15.12. w czasie podłączania drugiego toru linia 7 jeżdżała w relacji Bytom Plac Sikorskiego – Łagiewniki Targowisko, linia 17 kursowała na trasie Chełbie Pętla – Bytom Plac Sikorskiego, a na trasie z Łagiewnik do Chorzowa Batorego kursowała komunikacja zastępcza w postaci trzech autobusów z PKM Bytom. Na przystanku Chorzów Batory Piekarska zorganizowano przesiadkę z jednego zatramwaju do drugiego, jadącego do Katowic.

Rozmaitości

T 6.12. Zakład Komunikacji Tramwajowej numer 1 w Będzinie zorganizował małą imprezę mikołajkową. Przed południem po liniach tramwajowych Zagłębia kursował skład złożony ze zmodernizowanego wagonu roboczego 4N-20 i zabytkowej doczepy 4ND-1263.

T Fachowcy najwyższej próby, czyli rozkładowcy z KZK GOP nie po raz pierwszy próbują udowodnić, że tramwaje potrafią fruwać. We wprowadzonym od 01.12. rozkładzie jazdy linii 12 i 13 kolejny raz tramwaje powinny się wyprzedzać na jednorotorowej pętli w Siemianowicach – pociąg 133 (przyjeżdżający o 19:43) musi wyprzedzić pociąg 121 (pojawiający się o 19:37), aby odjechać planowo o 19:53 (pociąg 121 ma planowy odjazd o 20:00 i zjeżdża do zajezdni). Do dziś rozkład jazdy nie został zmieniony, a kontrolerzy z KZK GOP karzą za opóźnienia lub przyspieszenia na liniach 12 i 13 wynikiem z tej sytuacji.

Jakub Jackiewicz

Gorzów Wielkopolski

Linie

A 28.11. nastąpiło oficjalne otwarcie nowego gorzowskiego hipermarketu sieci Tesco. Z tej okazji uruchomiono dwie bezpłatne linie dowożące klientów na zakupy:

- **T-A** po trasie: Arsenał – Wybickiego – Estkowskiego – aleja Konstytucji 3 Maja – Myśluborska – Tesco; z powrotem: Tesco – Myśluborska – aleja Konstytucji 3 Maja – Sikorskiego – Chrobrego – Arsenał;
- **T-P** po trasie: os. Piaski – Kazimierza Wielkiego – Roosevelta – Słowiańska – Fredry – Matejki – Myśluborska – Tesco.

Linie obsługują 4 busy, które jednocześnie wożą reklamy sieci hipermarketów. Są to między innymi wozy o numerach: 535 i 521. Dodatkowo od 28.11. wszystkie linie dotąd kończące trasę na pętli Myśluborska teraz dojeżdżają do nowo otwartej pętli pod Tesco.

A 28.11. na swoje stałe trasy wróciły linie 130, 131, 117, 202 oraz przywrócono rozkład jazdy z przed objazdu.

T 06.12. od godziny 14:00 do 17:00 na trasie Dworzec PKP – os. Piaski kursowała bezpłatna linia tramwajowa, obsługiwana taborem historycznym w sile 4N-100. Tramwajem woził się św. Mikołaj, który rozdawał słodycze.

T 07.12. rozpoczęto konserwację sieci trakcyjnej na skrzyżowaniu ulic Sikorskiego/Jancarza/Estkowskiego. Na czas prowadzonych prac zawieszono kursowanie tramwajów linii 1 i 2 na trasie Zakład Energetyczny – Wieprzyce. Uruchomione zostały linie komunikacji zastępczej:

- linia tramwajowa 4: Dworzec PKP – Silwana (kursująca co 20 minut);
- linia tramwajowa 5: Dworzec PKP – os. Piaski (kursująca co 20 minut);
- autobus za tramwaj **T-1**: Wieprzyce – Kostrzyńska - aleja 11 Listopada – Estkowskiego – Orląt Lwowskich – aleja Konstytucji 3 Maja – Estkowskiego – aleja 11 listopada – Kostrzyńska – Wieprzyce (kursująca co 10 minut).

Linia tramwajowa 3 kursuje bez zmian.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
127+128	Perlo	barwy zakł.	-
255	TP S.A.	biały podkład	-

Marcin Pejski

Lublin

Tabor

A Jeszcze przed świętami na linie wyjadą dwa pierwsze midibusy zakupione przez MPK. Do końca lutego pojawi się łącznie 10 pojazdów marki Kapena, nabytych za pieniądze uzyskane od gminy za straty firmy w 1998 roku. Producenta midibusów wyłoniono w przetargu pod koniec października. Busy wyjadą na linie mniej uczęszczane przez pasażerów, prawdopodobnie pokażą się także na ul. Willowej, gdzie dotychczas komunikacja miejska nie kursowała.

A Przewoźnik Marko, obsługujący linie 6, 9, 10, 22, 57 wyremontował zakupionego niedawno jelcza M11, montując mu między innymi nową ścianę tylną. Pojazd otrzymał numer 227 w Miejskiej Komunikacji Prywatnej, a kursuje głównie na linii 57.

Linie

A Fetowanie stałego uruchomienia weekendowych linii nocnych okazało się przedwcześnie. Od 08.12. MPK zlikwidowało kursowanie tychże w noc z niedzieli na poniedziałek. Jediną przyczyną jest mniejsza ilość pasażerów, którzy decydują się na podróż w tym czasie. Urząd Miejski do komunikacji nocnej nie dopłaca. Pasażerowie mogą się więc pewnej nocy bardzo zdziwić, gdy okaże się, że żaden mikrobus się nie pojawi.

Rozmaitości

Tr W zasadzie ta informacja powinna znaleźć się w dziale „Z pamiętnika lakiernika”, jednak sporym zaskoczeniem jest malowanie trajtka nr 765. Oprócz tego, że zachwala on salon sprzedaży tele-

fonów komórkowych na pudle, oklejono mu szyby na biało. Co to daje – nie wiemy, ale jest to drugi taki przypadek w Polsce po tyskim 001, który zachwala spodnie spod znaku gwiazdy. Zastosowanie folii-siatki obserwowaliśmy już od początku roku ale z umiarem (np. reklamy Rala czy też Ktsu), jednak jest to pierwszy tak poważny przypadek oklejania części i oby na tym jednym się zakończyło.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
trolejbusy			
785	Provident	Dolina Nidy	-
824	-	Supon	ex-Warszawa

Rafał Tarnawski, Maciej Zysko

Łódź

Rozmaitości

T 14.12. pierwszy raz w miasto wyjechał tramwaj z Mikołajami. W odróżnieniu od lat poprzednich nie był to zabytkowy Herbrand, czy Lilpop, tylko solówka 805Na-1713. Wagon wystrojono łańcuchami choinkowymi i napisami „Tramwaj z Mikołajami” oraz „10 lat działalności MPK-Łódź Sp. z o.o.” Wewnątrz ustawiono choinkę, a pracownicy ZKT-1 przebrani za Mikołajów na postojach rozdawali gaźdzety – kalendarzyki, długopisy, itp. Wagon wyposażono dodatkowo w zewnętrzne głośniki, z których popłynęły koledy. 1713 wyjechał z ZKT-1 o godzinie 13, kończąc przejazd o 19. Podobnie jeździć będzie codziennie, do 22 grudnia włącznie. Trasy przejazdów pomyślano tak, by – w przeciwieństwie do lat poprzednich – zaliczyć całą sieć.

Łukasz Stefańczyk

Płock

Tabor

A Rozstrzygnięty został przetarg na dostawę sześciu nowych autobusów dla KM Płock. Wygrał go Solaris Bus & Coach. Solarisy U12 mają być dostarczone do połowy grudnia. Poprzedni zakup 4 nowych autobusów miał miejsce ubiegłym roku.

Rozmaitości

● Zakończył się protest w KM Płock. Zaraz po ogłoszeniu wyników drugiej tury wyborów samorządowych, 21.11. nowy prezydent Płocka, Mirosław Milewski, odwiedził zajezdnię. Pracownicy przywitani go gorąco, gdy ogłosił, że wstrzyma proces zdobywania przez gminę Płock 100% udziałów spółki, zapoczątkowany przez stare władze. Była to zarazem pierwsza decyzja nowego prezydenta.

Jakub Putyra

Poznań

Tabor

A Temperatura sięgająca już minus 10°C potrafi niestety „unieszkodliwić” nowoczesne i delikatne autobusy niskopodłogowe. Aby nie dopuścić do sparaliżowania albo raczej zamrożenia porannych kursów, w służbie pozostają niekiedy wozy linii nocnych, które są przedysponowywane na linie dzienne.

A Kamer i monitora dorobiły się dwa SU12 z nowej dostawy i jeden SU18. Urządzenia tworzą system monitoringu zabezpieczający pojazd przed ewentualnymi dewastacjami. Monitor umieszczono w kabinie kierowcy, jedną z kamer centralnie z przodu koło lusterka wewnętrznego, a drugą z tyłu wozu. Pytanie tylko, czy kierowcy widząc, że coś się dzieje nie tak, zechcą zareagować. Jednostko-

wy koszt systemu to 22 tysiące złotych. Nowe solarysy po raz pierwszy wyjechały na linię 16.12. Prawdopodobnie 1340 obsługiwał Asa, a 1341 śmigał na 63/8. Obecna generacja U12 (1337–41) znacznie różni się w porównaniu z dotychczas jeżdżącymi U12 (1334–36). Wygospodarowano w nich większy procent niskiej podłogi, która sięga teraz kawałek za drugie drzwi (zbiornik paliwa znajduje się po prawej stronie nad przednim nadkolem. W porównaniu z poprzednimi modelami, w nowych nabytkach ładniej zabudowano komorę silnika (na wzór wersji berlińskiej). Również zmiany wkrały się do stanowiska pracy kierowcy, gdzie typowo solarisową deskę rozdzielczą zastąpił pulpitem VDO (jak np. w MANach). Z zewnątrz jedyną zauważalną różnicą jest klimatyzator który „przewędrował” z tyłu autobusu na przód (obecnie jest centralnie nad siedzeniem kierowcy).

A Dwa nagie szkielety należące do niezidentyfikowanych poznańskich ikarusów 280 stoją „na warsztacie” w ZNA Biskupice. Zaś kolejny autobus tego typu jest już w lakierni.

A Również z Biskupic na ulice Poznania wróci niebawem jeden z ikarusów 260. Będzie to 1735 lub 1740. W hali kontroli pojazdów stoją SU12-1382 – jak w zeszłym miesiącu – oraz MAN NL223-1039 z napisem „Jazda próbna” na wyświetlaczu.

A Po ataku marketingowym sieci sklepów Hypernova, której reklamy pojawiły się na tylnych szybach 99% liniowych autobusów, przyszedł czas na Panadol Rapid. Jest promowany w ten sam sposób, czyli nieprędko będziemy mogli podziwiać świat zza tylnych okien...

T 09.12. kanciak numer jeden na świecie, czyli zabytkowy 102N-1 został przekazany do naprawy głównej. Dziękujemy!

T Od niepamiętnych czasów jedyną poznańską tramwajową linię nocną obsługuje legendarny wagon GT8-657. W razie awarii pasażerowie mogą liczyć na dublera, czyli GT8-651. Właśnie te wagony przewidziane są do obsługi bimbowej nocki, bo zainstalowano w nich radiotelefon. Przez ostatnie trzy tygodnie na nocce jeździł 651. Jednak nocą z 30.11. na 1.12. 651 zepsuł się, skutkiem czego w roli N21 występował wóz 656.

Magazyn 995

02.12. Na pętli Sobieskiego z szyn wyskoczył drugi wózek pierwszego wozu w składzie 226+225 (16/7). Incydent miał miejsce, gdy tramwaj wycofywał się z wewnętrznej toru by wjechać na zewnętrzny. Dzięki sprawnej interwencji Kruppa pętla była nieprzejezdna tylko przez 8 minut. Pechowe stopiatki następnie ewakuowały się do zajezdni.

04.12. Późnym wieczorem wyjeżdżający z żeberka pętli Dębiec rezerwowi holender 868 wyskoczył z szyn drugim wózkiem na krzyżownicy. W takim stanie przejechał jeszcze 19 metrów, gubiąc kłoc przy drugim wózku i gnać osłonę przy nim. Wstąpienie bimby na tory nie spowodowało wstrzymania ruchu, jednak na miejsce profilaktycznie wysłano jeden zatramwaj.

05.12. Kiedy wszystkie grzeczne dzieci już spały, na ul. Grunwaldzkiej w rejonie Grotkowskiej i pętli Budziszynska wystąpił zanik napięcia w sieci. Jak się okazało, zbuntowała się przeciążona podstacja. Na ul. Grunwaldzkiej prądu nie było przez 25 minut, a na pętli, która uwięziła 3 tramwaje, 10 minut krócej.

06.12. O godzinie 10:30 na skrzyżowaniu ulic Winiarskiej i Szydłowskiej BMW władowało się wprost pod helmuta nr 612, który kierował się jako 9/6 na Piątkowską. Prowadzącą samochód kobietę prze-

wieziono do szpitala. Przez 3 kwadransy trasa była nieprzejezdna – kursowała komunikacja zastępcza z pętli Piątkowska. W korku utknęło 6 tramwajów. W bimbie uszkodziły się tylko pierwsze drzwi, BMW wyglądało zaś jak pogięta puszcza od piwa.

07.12. Z os. Sobieskiego na Starotę jako 12/9 jechała sobie tatra nr 408. Na ul. Roosevelta, za skrzyżowaniem z ul. Bukowską, wystąpił w niej brak rozruchu. Była wtedy godzina 5:48. Przyjechało więc pogotowie techniczne marki Iveco. O godzinie 6:10 podjęto próbę zepchnięcia tramwaju przez 11/4 (92+91). Niestety, po około 15 metrach takiej jazdy zatarła się oś w tatrze. W międzyczasie przybyły 4 kolejne zespoły ZSR. Niezależnie wysłano także radiowóz Nadzoru Ruchu do zajezdni przy ul. Fortecznej. Po pracownikach serwisu HCP stale tam dyżurujących. Po kolejnych próbach udało się uruchomić tramwaj tak, że pozwolił się spychać. W ten sposób tatra doturlała się ul. Głogowską za skrzyżowanie z Hetmańską. Tam ponownie zatarły się osie i spod tramwaju zaczął się wydobywać dym. Do akcji włączyli się pracownicy HCP, którzy odczarowali bimbe. Dzięki temu dała się zepchnąć na S1 – bramy zajezdni przekroczyła o godzinie 7:12, a więc po 84 minutach od wystąpienia awarii! Wszystkiemu winna okazała się awaria komputera. Po jego naprawie przez serwisantów, o 7:52 tatra samodzielnie zjechała na S3. Nietrudno sobie wyobrazić, że ruch w centrum był sparaliżowany: 6 jeździła przez Kaponierę i Towarową, 8 przez Kaponierę, Towarową i Most Dworcowy, a 5, 11 i 14 przez Grunwaldzką, Reymonta i Hetmańską. Na nieczynnym odcinku udzielały się bohaterko 3 ikarusy: 1149, 1169 i 1173.

07.12. Wyjeżdżający z toru odstawczego pętli Dębiec holender 868 (rezerwa za 2/5) znów wykoleił się na krzyżaku, ale tym razem trzecim wózkiem. Na miejsce przybył Kruppa, ale okazało się, że jest uszkodzony. W związku z tym zastosowano podnośniki hydrauliczne. Przy okazji urwała się poprzeczka międzytorowa. Wszystko to spowodowało, że pętla była nieprzejezdna aż przez 70 minut – pozostałe tramwaje zawracano przez zajezdnię Madałińskiego. Holender następnie zjechał do zajezdni, ale prędko się zrehabilitował wyjeżdżając ponownie na miasto. Do czasu wznowienia ruchu kursowały 2 zatramwaje.

09.12. O godzinie 17:50 z budynku dyrekcji w zajezdni przy ul. Głogowskiej oderwała się linka odciągowa sieci trakcyjnej lekko uszkodzając zaparkowane nieopodal firmowe renault megane.

10.12. Na ul. Wojciechowskiego w stojącej na przystanku autobus linii 90/7 (neoplan nr 1372) walnęło z tyłu renault thalia. Na miejsce przybyła jednostka ratownicza straży pożarnej. Ranną kobietę, która kierowała samochodem, odwieziono do szpitala. Z autka nie za wiele zostało, w autobusie wgniół się tylny zderzak oraz zgięta rura wydechowa.

11.12. Pod wieczór na skrajcu Mostu Teatralnego w prawo w Roosevelta urwał się kłoc hamulca szynowego przy trzecim wózku helmuta 659, który jechał sobie jako 9/2 na Piątkowską. Spowodowało to wykolejenie tramwaju i zmusiło Kruppa do interwencji. Wstrzymanie trwało pół godziny, a następne pół rozładowywanie przez Nadzór Ruchu powstałych korków.

11.12. Po południu na ul. Królowej Jadwigi nieopodal przystanku Serafitek pękła śruba odciagu sieci trakcyjnej. Zerwany odciąg spadł na jezdnię, na szczęście nie wyrządzając żadnych szkód. Naprawa trwała pół godziny – w tym czasie tramwaje kierowano objazdami.

12.12. Późnym wieczorem desant na torowisko tramwajowe przy hotelu Novotel na ul. Królowej Jadwigi wykonał ford fiesta. Wylądował na dachu, wbijając się w płotek na międzytorzu. Następnie z pojazdu zaczęło wyciekać paliwo i olej. Usunięcie barykady zajęło służbom ratunkowym godzinę. Do tego czasu linie 6 i 12 kursowały przez ul. Strzelecką i Podgórną.

15.12. O godzinie 5:31 wyjeżdżający z Gajowej na 7/5 GT8-656 na ul. Głogowskiej (przy Dworcu Zachodnim) połamł pantograf. Zrobił to tak nieszcześnie, że zerwał linkę naciągową sieci, uszkodził 3 poprzeczki i spowodował obwis sieci na wysokość 2 metrów tak, że można by na niej wieszac pranie. Cerowanie pajęczynki trwało przeszło 2 godziny. Linie 5, 8, 11 i 14 kierowano objazdem przez ul. Grunwaldzką, Reymonta i Hetmańską. Górczyn z Kaponierą usiłowały łączyć 4 autobusy zastępcze.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1041	barwy MPK	Szkoła językowa	-
1086	barwy MPK	Chata Polska	-
1318	Anonse	Biuro Ogłoszeń	-
1407	biały	barwy MPK	-
1422	Nida Gips	barwy MPK	-
1518	barwy MPK	Solac	-
1535	barwy MPK	barwy MPK	po NG
1735	Calcium	barwy MPK	-
tramwaje			
114+113	El Bau	barwy MPK	po NG
180+179	barwy MPK	Asmag	-
186+185	barwy MPK	AdreaTell	-
664	Malta Trading	barwy MPK	-
868	Leasing BZWBK	barwy MPK	-

Adam Białas, Piotr Buczkowski, Krzysztof Doatni, Adam Konieczka, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Marcin Przychodny, Maciej Rudzki

Swarzędz

Tabor

A Do zajezdni Wiraż-Busu mieszczącej się w Garbach Wielkich z naprawy głównej w Solcu Kujawskim wrócił gniot nr 017, a już niedługo powróci kolejny – 016. Jelcze PR110-001 i 007 czekają pod płotem na ewentualnego kupca lub kasację.

Karol Cieśla

Szczecin

Tabor

A Szczecińskie spółki autobusowe zakupiły wspólnie 10 MANów NL223. Autobusy dojechały do Szczecina na przełomie listopada i grudnia; od 4.12 kursują na prawobrzeżu, a od 5.12 na lewobrzeżu miasta. Autobusy z SPA Klonowica otrzymały numery 1201–1205, zaś SPA Dąbie nadało swoim numery 2201–2205, zgodnie z wprowadzonym jeszcze za czasów WPKM (1990 r.) systemem numeracji. Jak łatwo się domyślić, rozpoczęła się rzeź wśród jeliczy M11. SPAD na wieczny odpoczynek wysłał na razie busy 363, 2510 i 2514.

A Jako uzupełnienie informacji z poprzedniego numeru podajemy, że „nowy” autobus w PKS Gryfice to neoplan N421 z 1989 r.

T Wielkie sprzątanie zajezdni trwa. Ekpa z palni-

kami dokonała egzekucji wagonów B4 (I) nr 553 i GT6-907. Od początku października pocięto już 10 wagonów.

Linie

A 12.12. uruchomiono jedenastą już bezpłatną linię, a drugą fundowaną przez targowisko. Autobus **709** jedzie z Rugiańskiej (pętla **69**) przez ul. Komuny Paryskiej, Przyjaciół Żołnierza, Wacławskiego, Orzeszkowej, Krasińskiego, Duńską, Szczecińską, Rostocką do ryneczku przy ul. Rostockiej.

Rozmaitości

■ Drogowcy poradzi sobie z załatwieniem dziury w wiadukcie na ul. Lubeckiego. Przy okazji usunięto niestety fragmenty starych szyn, a ponieważ specjalści powołani przez ZDiTM uznali, że przyczyną awarii było zbieranie się wody na torach, przy poważniejszym remoncie zostaną one prawdopodobnie całkowicie usunięte. Obecnie są to największe pod względem długości pozostałości po dawnych trasach tramwajowych w Szczecinie.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
655	poprzednie barwy zakł. (miejskie)	barwy zakł. SPPK	-
2099	Ford Nad Odrą	barwy zakł.	-
2298	barwy kremowo-czerwone	barwy zakł.	-
2602	PCK	barwy zakł.	-
tramwaje			
604	Ford Nad Odrą	barwy zakł.	-
768+767	barwy zakł.	barwy zakł.	po remoncie
1019+1020	Géant	barwy zakł.	-
1029+1030	barwy zakł.	Rooibos/Astra	-
1043+1044	Astra/Diuna/Safari	barwy zakł.	-
1049+1050	barwy zakł.	Rooibos/Astra	-

Jacek Kalicki, Olaf Skrzymowski

Tarnowskie Góry

Tabor

A Pojawiający się na różnych liniach MZKP prywatny ikarus 260 o numerze rejestracyjnym SPI H672 przeszedł wymianę foteli. Niestety, dla miłośników to duża strata, bowiem dotąd posiadał jedyną w swym rodzaju fotel z kremowym obiciem. Smaczku sprawie dodaje fakt, że dawniej autobus ten był przegubowcem. W NRD skąd pochodzi, dokonano przeróbki, zachowując nietypowy układ poręczy.

Bartosz Mazur

Tychy

Rozmaitości

Tr 30.11. z dwumiesięcznym opóźnieniem, spowodowanym oczekiwaniem na dostawę nowego pojazdu, odbyła się w Tychach impreza z okazji 20-lecia uruchomienia trolejbusów w tym mieście. Kilku dziesięciu miłośników z różnych miast, między innymi z Ostrawy, Krakowa, Wrocławia, Poznania, czy Warszawy odbyło zorganizowaną przez spółkę Tyskie Linie Trolejbusowe przejażdżkę najnowszym nabytkiem firmy – solarisem Trollino 12T-004” po

całej tyskiej sieci trolejbusowej oraz zwiedziło zajezdnię przy ulicy Towarowej. Pogoda wprawdzie nie była najlepsza, ale humory dopisały i atmosfera była wspaniała. Sto lat dla tyskich trajtków!

Jakub Jackiewicz

Warszawa

Tabor

A Sprostowanie. Podana w poprzednim numerze kwietniowa data wpisania na stan wozu 5254, kursującego obecnie w historycznym malowaniu, tyczy się pierwszych ikarusów 280.37A (5250 i 5251), natomiast 5254 był elementem późniejszej dostawy, która dotarła do Warszawy na początku 1993 roku i został wpisany na stan 11.01. tegoż roku. Za pomysłkę przepraszamy. Przy okazji nadmieniamy, że autobus ten miał parę dni temu kolizję (jakiś baran wjechał mu autem w lewe naroże) i w związku z jego ponowną wizytą w warsztatach T-4 (od dnia 12.12.), została odwołana na czas nieokreślony planowana na dzień 15.12. impreza z jego udziałem. Wyjaśniamy też, że ww. autobus ma silnik o mocy 310, a nie 330 KM.

T Wolski wagon 105Na-1078 dalej stoi nieruszony po swojej kolizji z żoliborskim kolegą o numerze 1157, który już dość dawno wrócił do ruchu. Został przestawiony tylko na inny kanał. R-1 wyklepało za to rozbity bulwę 2134, która znów wozi pasażerów.

T Zakład R-4 naprawił już też stopiątkę numer 1161, która kilkanaście dni temu została najechana przez mokotowskiego 105Na-1154. Ten drugi wagon z wypadku wyszedł znacznie gorzej i obecnie stoi odstawiony na R-3 w oczekiwaniu na naprawę. Razem z nim dalej stoi też skład 1172+1173, który w zamierzonych czasach przywalił w IK280-2726 na rondzie Dmowskiego. Wagon 1172 przełamał się i oczekuje na NG w warsztatach T-3. Ponadto zakład R-4 wyremontował też rozbity w wypadku z berlinką 2407 wagon 13N-834. Wspawano mu fragment tyłu – górną krawędź dachu – od kasacyjnego wozu 13N-529.

T W dniu 04.12. na przegląd techniczny w zakładzie R-2 Praga trafił skład 105Na 1230+1229, który polamane miał oba pantografy [czytaj w „Magazynie 995” – przyp. red.]. Kierownictwo zajezdni wpadło na pomysł, aby na wagonie 1230 (i tylko w nim) zainstalować nowy model pantografu sprowadzony z Niemiec (w odwiedzin przyjechała nawet delegacja z tego kraju). Dokładny typ odbieraka jest na razie nieznan, ale przystankowi szpiedzy już działają. Ogólnie pantograf prezentuje się całkiem ładnie: jest srebrny i posiada dość oryginalną kołyskę. Niestety, kosztuje też 24 tysiące złotych.

T 25.11. skreślono ze stanu inwentarzowego wagon 105Nb-1382, rozbity podczas zajezdniowych manewrów na R-3 w dniu 25.01.2001 r. (uderzenie w słup trakcyjny bokiem wozu, co zaowocowało zwichrowaniem pudła). Już dwa dni później trafił on do warsztatów T-3 celem rozbioru. Ciekawostką jest, że to pierwsza w historii stopiątko, która została zdjęta ze stanu inwentarzowego nie przechodząc wcześniej ani jednego remontu. Tym samym ilośc wozów tramwajowych w Warszawie zmniejszył się do 860 sztuk. Warto dodać, że kolega ze składu (czyli wóz 1381) też został uszkodzony w tym zdarzeniu i dalej czeka na remont. Tym razem to już planowe NG, bo po wypadku R-3 wyremontowało mu przód. Poza tym 105Nb-1381 stracił reklamę na rzecz barw zakładowych.

T Wolskiemu składowi 105Na 1074+1075 sprezentowano podczas remontu wyjścia bezpieczeństwa. To niespotykane, bo do tej pory montowano

je tylko podczas NG II, z wyjątkiem rzęchów na 10xx.

T Praski wagon 105Na-1280 stracił po zderzeniu gniazda z przodu. Obecnie został mu tylko kranik uziemienia i puszka od prawego gniazda WS (po lewym gnieździe nie ma już śladu). Tak więc R-2 Praga ma kolejnego „kulfona” bez gniazd – pierwszym, który je stracił z tytułu nieplanowany sposób był wóz 1257.

T Na Woli dalej trwa wielka wymiana gniazd w tyrystorach. Oprócz składów wymienionych w poprzednim numerze, mają je już: 2024+2025, 2026+2027, 2030+2031, 2032+2033, 2034+2035 oraz 2036+2037.

T Wieści z T-3. Dnia 04.12. w hali znajdowały się następujące wagony: 399 (rozebrany, dzień później pojechał na Obozową), 1008 (rozebrany, bez przodu od bulwy numer 2074, który leżał obok na ziemi; na T-2 pojechał dnia 11.12.), 738 (w trakcie rozbioru), 1382 (podobnie). Stał też szkielet berlinki 2412, który będzie tamże złomowany – nie da się go przewieźć do T-2 na wózku technologicznym. Poza halą od ul. Jaktorowskiej stały wozy: 700 i 616, a od strony ul. Siedmiogrodzkiej 1011, rozbity K numer 2407 oraz kilka loków ze złomem. Dnia 06.12. do hali trafił wóz 700, a trzy dni później 1011.

T Wieści z T-2. Na Obozowej pocięto całkowicie wagony 547 i 399. Obecnie na placu stoi 1088”, a między halami 1008 i 777.

Linie

A Od 30.11. od godziny 23:00 do 02.12. do godzin porannych autobusy linii: **137**, **183** i **415** kursowały trasami objazdowymi, gdyż na ul. Marsa w rejonie ul. Płatnerskiej zapadła się jezdnia. Poniżej podajemy trasy objazdowe:

- linia **137** od skrzyżowania Ilskiego/Marsa ulicami: Marsa – przejazd przy stacji PKP Warszawa Rembertów – Cyrulików – gen. Chruściela – Strażacką – Żołnierską – Marsa i dalej stałą trasą (tylko w kierunku pętli Wiatraczna);
- linia **183** od skrzyżowania Marsa/Żołnierska ulicami: Żołnierską – Strażacką – gen. Chruściela – Cyrulików – przejazd przy stacji PKP Warszawa Rembertów – Marsa – Ilskiego i dalej bez zmian (tylko w kierunku os. Zielona);
- linia **415** od skrzyżowania Marsa/Żołnierska ulicami: Żołnierską – Strażacką – gen. Chruściela – Cyrulików – przejazd przy stacji PKP Warszawa Rembertów – Marsa – Ilskiego i dalej bez zmian (w obu kierunkach).

A To nie koniec zmian. Także od dnia 02.12. linie **318** (Bródno (Suwalska) – Ursynów Płd.) i **416** (Bródno (Suwalska) – Goław) scalono w jedną linię **416**, kursującą po trasie: Bródno (Suwalska) – Łabiszyńska – Łojewska – Chodecka – (powrót: Chodecka – Kondratowicza – Łabiszyńska) – Wy-

R E K L A M A

Sklep modelarski „Pantera”, ul. Gąsiorowskich 3, tel. 866-46-42, poleca modele:

- kolejowe,
- lotnicze,
- pancerne,
- inne.

W sklepie „Pantera” otrzymacie bezpłatnie **Przystanek**.

szogrodzka – Bartnicza – Wysockiego – Odrowąza – 11 Listopada – Szwedzka – aleja Solidarności – Targowa – aleja Zieleniecka – rondo Waszyngtona – Waszyngtona – Saska – Egipska – Bora-Komorowskiego – Fieldorfa – Wał Miedzeszyński – Trasa Siekierkowska – most Siekierkowski – Trasa Siekierkowska – aleja Witosa – aleja Sikorskiego – Dolina Służewicka – Rosoła – Jastrzębowski – Herbsta – Pileckiego – Ciszewskiego – Ursynów Płd. Linia **416** na nowej trasie kursuje tylko w dni powszednie w godzinach 4:30–20:00 z częstotliwością w godzinach szczytu co 15, a poza godzinami szczytu co 30 minut. Obsługę zapewniają zajezdnie MZA Ostrobramska – dwie brygady całodienne i pięć szczytowych oraz Stalowa – trzy brygady całodienne. Tym samym linia **318** została zlikwidowana.

A W poprzednim numerze błędnie podaliśmy datę zakończenia robót drogowych na ulicy Wybrzeże Kościuszkowskie. W rzeczywistości sprawa ma się następująco: autobusy linii: **162, 185, 362 i 609** powróciły na swoje stałe trasy dopiero 03.12., a nie, jak podano, 25.11. Przepraszamy.

A Zakończenie robót przy modernizacji ul. Szymanowskiej umożliwiło 04.12. powrót autobusów linii: **127, 174, 503, 518 i 607** na stałe trasy.

A Z uwagi na budowę kanalizacji i konieczność wprowadzenia na ul. Estrady ruchu jednokierunkowego na odcinku między ul. Akcent a ul. Arkuszową – tylko w kierunku Arkuszowej – od dnia 4.12. od godziny 11:00 do odwołania, na okres około 3 tygodni autobusy linii **110** jadące w kierunku pętli Cmentarz Północny-Brama Zachodnia kursują trasę objazdową, przebiegającą od skrzyżowania Wólczyńska/Arkuszowa ulicami: Wólczyńska – Estrady (bez podjazdów do przystanków: Cm. Północny-Brama Gł. i Cm. Północny-Brama Płd.) i dalej stałą trasą.

A Awaria sieci ciepłej wymusiła wprowadzenie na ul. Broniewskiego ruchu jednokierunkowego (na odcinku między ul. Krasińskiego a ul. Włociańska) – tylko w kierunku Włociańskiej. Dlatego od dnia 06.12. od godziny 21:00 do dnia 09.12. do godziny 5:00 autobusy linii: **103, 121, 148, 520, 608 i 612** jeździły od skrzyżowania Broniewskiego/aleja Armii Krajowej w kierunku śródmieścia zmienionymi trasami:

- linia **103** – aleją Armii Krajowej – Powązkowską – Krasińskiego – Broniewskiego i dalej bez zmian;
- linie: **121, 148 i 520** – aleją Armii Krajowej – Powązkowską – Krasińskiego i dalej własnymi trasami;
- linie **608 i 612** – aleją Armii Krajowej – Powązkowską i dalej stałymi trasami.

A Z uwagi na imprezę organizowaną przez Stowarzyszenie Nowy Świat w dniu 07.12. od godziny 8:00 do godziny 21:00 zamknięta była dla ruchu kołowego ul. Nowy Świat na odcinku od ul. Świętokrzyskiej do ronda de Gaulle'a. W tym czasie autobusy linii: **100, 111, 116, 122, 175, 180, 195, 503 i 518** kursowały zmienionymi trasami:

- linia **100** – od ronda de Gaulle'a: Alejami Jerozolimskimi przez rondo Dmowskiego – Marszałkowską – Świętokrzyską – Nowym Światem – Krakowskim Przedmieściem i dalej bez zmian (tylko w kierunku krańca Pl. Zamkowy);
- linia **111** – od ronda de Gaulle'a: Alejami Jerozolimskimi – przez rondo Dmowskiego – Marszałkowską – Świętokrzyską – Nowym Światem – Krakowskim Przedmieściem i dalej stałą trasą;
- linie: **116, 122, 180, 195, 503 i 518** – od ronda de Gaulle'a: Alejami Jerozolimskimi – (powrót: Alejami Jerozolimskimi – Bracką – pl. Trzech Krzyży) – przez rondo Dmowskiego – Marszałkowską –

Świętokrzyską – Nowym Światem – Krakowskim Przedmieściem i dalej własnymi trasami;

- linia **175** – od ronda Dmowskiego ulicami: Marszałkowską – Świętokrzyską – Nowym Światem – Krakowskim Przedmieściem i dalej bez zmian (w obu kierunkach).

A Po tygodniu od poprzedniej zmiany, czyli od 09.12. po raz kolejny skorygowano trasę linii przyspieszonej **410**. Tym razem linia została wycofana z odcinka rondo Jazdy Polskiej – Wilanów i skierowana od ronda Jazdy Polskiej aleją Armii Ludowej – mostem Łazienkowskim – aleją Stanów Zjednoczonych – Saska – (powrót: Egipską – Ateriską – Wałem Miedzeszyńskim – mostem Łazienkowskim) – Egipską – Bora-Komorowskiego do pętli Gocław. Bez zmian pozostały godziny kursowania (w dni powszednie, w godzinach szczytu z częstotliwością co 13–15 minut) oraz obsługa tej linii. W dalszym ciągu zajezdnie MZA Redutowa wysłały trzy brygady szczytowe (w tym jedną niskopodłogową), zaś zajezdnie MZA Chelmska sześć brygad szczytowych (w tym dwie niskopodłogowe).

A Całkowite zamknięcie dla ruchu ul. Szaserów na odcinku od ul. Wiatracznej do ul. Garwolińskiej wymusiło od dnia 06.12. od godziny 23:00 do 08.12. do godziny 9:30 zmianę tras przejazdu linii **102, 188, 523** (w kierunku pętli Olszynka) i **610** (w kierunku pętli Os. Górczewska). Wyglądały one następująco:

- linie **102 i 610** od skrzyżowania Dwernickiego/Wiatraczna jechały ulicami Wiatraczną – przez rondo Wiatraczna – Grochowską – Wspólną Drogą i dalej stałymi trasami;
- linie **188 i 523** od ronda Wiatraczna podążały ulicami Grochowską – Wspólną Drogą i dalej bez zmian.

Trasy objazdowe w kierunku przeciwnym wprowadzone dnia 28.11. obowiązywały także do dnia 08.12. do godziny 9:30.

T W dniach 07–08.12. Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej wraz z Tramwajami Warszawskimi i Zarządem Transportu Miejskiego uruchomił specjalną linię mikołajkową **M**, kursującą po trasie okężnej: Potocka – Stowackiego – Popieluszki – pl. Grunwaldzki – aleja Jana Pawła II – rondo Zgrupowania AK Radostaw – aleja Jana Pawła – rondo ONZ – aleja Jana Pawła II – Chałubińskiego – aleja Niepodległości – Nowowiejska – pl. Politechniki – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – rondo Dmowskiego – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – Mickiewicza – pl. Inwalidów – Mickiewicza – pl. Wilsona – Słowackiego – Potocka. Linia kursowała w godzinach 10:00–15:30 z częstotliwością 30-minutową; była obsługiwana dwoma wagonami zabytkowymi: N₁-607 z 1949 roku i N₃-674 z 1952 roku. Specjalną atrakcją była oczywiście obecność Świętych Mikołajów, które grzecznym dzieciom wręczały drobne upominki w postaci słodyczy i zabawek.

Magazyn 995

31.11. Tuż po godzinie 13:00 na rondzie Daszyńskiego wolski 116N 3002 ucałował zad stojącego na przystanku żoliborskiego składu 105N2k/2000 2124+2125 linii **22**. Uszkodzenia pojazdów nie były zbyt poważne (odpowiednio rozbity lekko przód i tył). Rannych nie było, a zatrzymanie trwało około 30 minut i sięgnęło aż pl. Zawiszy. Po kolizji oba składy ewakuowały się do pobliskiego zakładu R-1 Wola.

02.12. Około godziny 8:00 na moście Grota-Roweckiego zapalił się silnik neoplana. Na szczę-

ście ogień nie był duży i kierowca ugasił go dwiema pokładowymi gaśnicami przed przybyciem Straży Pożarnej.

03.12. Tuż po południu tramwaj linii **36/3** – mokotowski skład 13N 321+302 – uszkodził sieć trakcyjną nad pl. Narutowicza. Straty: wagon 321 – połamany i wyrwany z podstawy pantograf; sieć trakcyjna – zerwany jeden odcieg oraz druty na długości 200 metrów. W to wszystko wjechało jeszcze **44/M3** (praski 105Na 1230+1229) łamiąc sobie oba pantografy. Od razu dało się odczuć brak napięcia na całym pl. Narutowicza. Stały kierunki: Centrum przez pl. Zawiszy i przez ul. Filtrową oraz kierunek Okęcie. Nie było także wyjazdu z pl. Narutowicza. Zatrzymanie trwało 85 minut. Kursowała linia zastępcza **Z/202**, obsługiwana przez MZA (5 brygad) i Connex (jedna **Z**-ka).

05.12. O godzinie 12:24 na skrzyżowaniu ulicy Wiertniczej z ulicą Obornicką pod kołami odkurzacza 7860 linii **522** zginął 81-letni mężczyzna. Na razie nie wiadomo, czy sprawcą tragedii była sama ofiara czy też kierowca autobusu nie zachował należytej ostrożności. Wiadomo natomiast, że driver był trzeźwy. Sprawę prowadzi Wydział Ruchu Drogowego KSP.

06.12. O godzinie 7:24 motorniczy mokotowskiego składu 105Na 1158+1159 (**4/2**) nie zachował należytej ostrożności i przytarł na łuku pętli Potocka wagonem 1158 wagon 633 z żoliborskiego składu 13N 632+633 (**4/72**). Straty to zarysowany bok w 1158. Zatrzymanie trwało około 25 minut i utknęło w nim niecałe 10 składów.

10.12. 10 minut po godzinie 15 na wyjeździe z pętli Potocka (a właściwie już kawałek za nią) dwoma wózkami wykołoił się pierwszy wagon, a pierwszym wózkiem drugi wagon mokotowskiego składu 105Na 1370+1369 (**17/3**). Gdy jeden z redaktorów *Przystanku* przybył na miejsce, akurat wkolejany był przedni wózek wagonu 1370. Przez około godzinę panował niezły galimatias. Wóz 1370 przejechał wykołojony około 15 metrów, po czym wyrznął przodem w kratowy słup trakcyjny. Jego tył skosił trzyłki wygodzeniowe, to samo uczynił przód. Po wstawieniu na tory i ponownym sprzęgnięciu skład zjechał z drugiego wozu na pętlę Potocka po bardzo rzadko używanym skądzie w relacji Huta – skręt na pętlę. Tam przyczepiono wozy i 105-tki ewakuowały się do zajezdni. Straty: uszkodzony przód 1370 i zniszczone fartuchy z przodu, z tyłu oraz powyginane sprzęgi; 1369 – uszkodzone sprzęgi i fartuchy z przodu. W czasie zatrzymania linie **4, 6, 15, 17, 27 i 47** kierowano na trasy objazdowe. **Czwórka** kursowała na Marymont, a **47** na Piaski. Reszta linii docierała do Huty normalną trasą (w tę stronę przejazd był możliwy), jednak wracała przez ulice Nocznickiego i Broniewskiego do swoich podstawowych tras. **Szóstka** z **piętnastką** kursowały też aleją Jana Pawła II oraz ul. Stawki. W czasie wstrzymania ruchu ZTM podstawili kilka autobusów zastępczych ściągniętych z innych linii (m.in. z **195**).

Rozmaitości

● Nie tak dawno otwarto wystawę fotografii starej Warszawy na antresoli stacji metra Wilanowska, a *Przystanek* ponownie wkracza w świat kultury. A to za sprawą wystawy *Imago* Polonie poświęconej największej w Polsce kolekcji map i dokumentów, wielu unikatowych, Tomasza Niewodniczańskiego, którą od początku listopada można zwiedzać na Zamku Królewskim. Na pierwszy rzut oka nie ma ona nic wspólnego z komunikacją, a jednak... Na wystawie możemy podziwiać kolorową litografię z

1880 roku, przedstawiającą plan Warszawy z nalesionymi dokładnie liniami tramwaju konnego! Warto zauważyć, że ten środek transportu dostępny był wtedy w Warszawie dopiero od 14 lat. Mimo to, linie zaznaczono bardzo starannie, łącznie z zajezdnią na Muranowie. Litografia pochodzi z zakładu F. Kasprzykiewicza i godna jest obejrzenia, jak i cała wystawa. Bilet kosztuje 15 zł. Zbiory można oglądać tylko do końca roku. Zapraszamy!

Na początku grudnia Zarząd Transportu Miejskiego poszedł na rękę pasażerom i otworzył na stacji metra Świętokrzyska filię Działu Kontroli Biletów. Z wszelakimi reklamacjami nie trzeba już jeździć aż na R-4 (ul. Pstrowskiego), gdzie mieści się zeteamowski DKB. Nowa filia mieści się w jednym z pawilonów (1000G), w podziemnej galerii handlowej i przyjmuje wszelkie reklamacje. Tym samym odciążony został punkt odwołań przy ul. Senatorskiej, gdzie tworzyły się długie kolejki. ZTM rozważa także możliwość otworzenia kolejnych oddziałów w centrum miasta. Pawilon w metrze otwarty jest od poniedziałku do piątku w godzinach 7:00–19:00. Można wygodnie zapłacić karę za jazdę bez ważnego biletu, uregulować opłatę manipulacyjną lub złożyć pisemną skargę.

W dniu 11.12. na pl. Bankowym pojawił się pierwszy z nowo zamówionych przez ZTM słupków przystankowych. Do końca roku stanie ich jeszcze kilkanaście, głównie w okolicach Metra Ratusz.

Od 02.12. Connex ma dwie wtyczki na linii 171 (D17 i D19) przejęte z R-9. Odzyskano je ze 138, gdzie powróciła Chełmska. Za to na 167 w święto powróciła R-7 Woronicza. Pierwszego dnia po zmianach na 171 widziano krótkiego solarisa A-003.

Dnia 10.12. na linii 175 hasał ikar z Woronicza o numerze taborowym 5573. Obsługiwał planową 5 brygadę tejże linii. A ikarusa na 175 nie widziano już od dawien dawna, ponieważ zgodnie z rozkładem tę linię obsługują tylko wozy niskopodłogowe.

W dniu 06.12. po mieście jako specjalna linia F kursował wagon 105Nm-1460. W Mikołajki woził się on z reklamą wydawnictwa Nowy Świat, które promowało najnowszą książkę Izabeli Filipiak „Madame Intuita”. Wagon między 14:00 a 17:00 wykonał dwa kółka po następującej trasie: Woronicza (pętla) – Wołoska – Rakowiecka – aleja Niepodległości – Chałubińskiego – aleja Jana Pawła II – rondo Zgrupowania AK Radosław – aleja Jana Pawła II – pl. Grunwaldzki – Popiełuszki – Słowackiego – Potocka (krótki postój) – Słowackiego – pl. Wilsona – Mickiewicza – pl. Inwalidów – Mickiewicza – Andersa – pl. Bankowy – Marszałkowska – rondo Dmowskiego – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Unii Lubelskiej – Puławska – Metro Wilanowska – Puławska – Woronicza. Wagon udekorowany był różnymi serpentynami i balonikami. W środku autorka rozdawała autografy. Z tego, co redakcji „Przystanek” udało się wywęszyć, na luty planowana jest kolejna promocja.

Przypominamy, że formalnie obowiązuje zakaz wypuszczania wagonów typu 13N na linię 23. Jednak na łamach naszego pisma już kilkakrotnie informowaliśmy o wyjątkach. Tak więc wyjątków ciąg dalszy, a nawet tendencja wzrostowa! W dniu 05.12. R-4 dokonało rzeczy, której po wprowadzeniu zakazu jeszcze nie było. Mianowicie na brygadach całodziennych kursowały aż dwa składki 13N. Oba były w barwach zakładowych, a jednym z nich był 450+288. Dzień później na 23 zagościł 13N 486+487 także w malowaniu miejskim. Natomiast w dniu 11.12. na zakazanej dla trzynastek linii mogli-

śmy podziwiać skład 13N 794+650. Jakżeby inaczej – był w barwach zakładowych!

WKD Z okazji 75-lecia wukadki w Grodzisku Mazowieckim przy końcowej stacji otwarto właśnie Muzeum WKD. Dotychczas liczne eksponaty gromadzono między innymi w Muzeum Kolejnictwa przy dworcu Warszawa Główna oraz w pomieszczeniu ośrodka kultury w Podkowie Leśnej. Największą atrakcją nowo otwartego muzeum jest model starego wagonu angielskiego z lat 20. serii EN80, wykonany w skali 1:32 przez Andrzeja Szymiczka z Klubu Miłośników EKD (pan Andrzej jest też członkiem KMKM-u). Ponadto w muzeum można podziwiać ogromną makietę wagonowni i okolic stacji w Grodzisku, na której stoją wszystkie modele jakie kursowały na EKD przekształconej w 1947 r. na WKD. Nie zabrakło tam pocziwej berlinki, których kilka sztuk kursowało po wojnie właśnie na ekadce. Wśród nich był też – obecnie zachowany jako historyczny – wagon K o numerze 445. Nie wiemy jeszcze, w jakich godzinach muzeum udostępnił będzie zwiedzającym. Wiadomo za to, że w niedzielę 15.12. czekała na miłośników niemała gratka – tego dnia na stacji początkowej Warszawa Śródmieście WKD w godzinach 10:00–15:00 podziwiali pieczołowicie odrestaurowany wagon EN80–16s.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
692+691	Warta	Warta	nowa wersja
1022+1014	barwy zakł.	Solac	-
1057	barwy zakł.	Ardo	-
1069+1037	barwy zakł.	Olympus	-
1152+1153	Servisco	Olympus	-
1214+1215	WBK – Leasing	barwy zakł.	-
1282+1281	barwy zakł.	AscoRutiCal-	-

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
autobusy			
2	260.73A	10.12.	NC
4433	120MM	27.11.	NC
4439	120MM	25.11.	NC
4484	120MM	11.12.	NC
6387	260.73A	04.12.	NC
tramwaje			
480	13N	26.11.	NG1
541	13N	02.12.	NG1
695	13N	26.11.	NG1
831	13N	29.11.	NG1
832	13N	29.11.	NG1
1016	105Na	29.11.	NG1
1048	105Na	29.11.	NG1
1150	105Na	29.11.	NG1
1151	105Na	29.11.	NG1
1319	105Na	02.12.	NG2
1320	105Na	02.12.	NG2
1327	105Na	26.11.	NG2
1328	105Na	26.11.	NG2

Robert Człapiński, Grzegorz W. Fedoryński, Tomasz Igielski, Krzysztof Lipnik, Tomasz Kaczmarek, Piotr Kraków, Mariusz Mazek, Robert Sokołowski, Marcin Stawicki, Tomasz Szydłowski, Villard, Michał Wolański, ztm.news

Wrocław

Tabor

W początkowych dniach grudnia do wrocławskiego MPK przybyła tegoroczna partia autobusów volvo. Zakup obejmował 20 sztuk przegubów 7000A, które rozdzielono po połowie między zajezdnie 7 (Grabiszyńska) i 9 (Obornicka), nadając im numery 8091–8100 (wozy z Obornickiej) i 8101–8110 (wozy z Grabiszyńskiej). W zamian kasowane były ikarusy 280 z lat 1984–1985 oraz kilka jeliczy M11. Jako że dostawy nowych volvo (dostarczono setny autobus) zbiegały się w czasie z Mikołajkami, MPK postanowiło urządzić festyn. W programie był konkurs z nagrodami (wśród nich bilety miesięczne i gadżety Volvo) i przejazd linią specjalną, która wykonała kilka kursów wokół Starego Miasta. W autobusie można było zostać poczęstowanym słodyczkami. Z uwagi na nieliniowe przydzielanie numerów taborowych nowo dostarczonym autobusom, honory setnego volvo sprawował autobus o numerze 8108.

Paweł Więcek

Zielona Góra

Tabor

Wypada nam uzupełnić zamieszczoną w 21 numerze pisma notatkę dotyczącą nowych MAN-ów. Nadrabiamy zaległość poznawczą i informujemy, że kursują one na wszystkich liniach miejskich oraz zamiejskich 20, 23, 27. Wozy wyposażono w nowe kasowniki, jakich dotąd w Zielonej Górze nie było.

Borys Karwan

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:

Ziemowit Cabanek, Tomasz Gieżyński

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Marek Drewniak, Wojciech Gąsior, Remigiusz Grochowiak, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Michał Kamiński, Rafał Lamch, Wojciech Lemański, Bartosz Mazur, Michał Musiał, Marcin Pejski, Jakub Putyra, Andrzej Soćwółka, Sebastian Staschok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Rafał Tamawski, Piotr Tomasik, Krzysztof Utracki, Maciej Zysko

REDAKTOR DZIAŁU POZNAŃSKIEGO:

Adam Białas (grozny@interia.pl)

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Krzysztof Dostatni, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz

REDAKTOR DZIAŁU SZCZECIŃSKIEGO:

Olaf Skrzymowski (bremen@o2.pl)

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Jacek Kalicki, Magdalena Murawska

REDAKTOR DZIAŁU WARSZAWSKIEGO:

Krzysztof Lipnik (lipton44@poczta.onet.pl)

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Grzegorz Fedoryński, Tomasz Kaczmarek, Mariusz Mazek

KOREKTA STYLISTYCZNA:

Ziemowit Cabanek

EDYCJA STRON WWW:

Piotr Buczkowski

SKŁAD:

Adam Konieczka

DRUK:

Studio-Stempel, ul. Małachowskiego 39,

61-129 Poznań.

Redakcja nie zwraca tekstów nie zamówionych i zastrzega

sobie prawo do ich redagowania, skracania oraz opatrywania

własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść

zamieszczanych reklam i ogłoszeń.