

# PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik  
miłośników komunikacji

nr 2 (2)  
12 lutego 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

[www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst](http://www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst)

## Z kraju i ze świata

■ **Bytom (tramwaj).** Najstarszy liniowy wagon tramwajowy w tej części Europy jest już na chodzie. 30 stycznia 2002 r. zakończył się remont kapitalny wagonu N-954 z 1949 roku. 7 lutego pojazd zarejestrowała komisja IGPIK, a 9 lutego wyjechał on jako pociąg planowy 381. W porównaniu ze stanem sprzed remontu (czyli z czerwca 2001 r.), wagon wzbogacił się o obwód niskiego napięcia (z przetwornicą statyczną i akumulatorami), hamulce szynowe, lampy zespolone i hamulce bezpieczeństwa. Ponadto zamontowano mu reflektory od rumuńskiej lokomotywy wąskotorowej Lxd2 (są wyłącznie atrakcjami, gdyż żarówki są bardzo małej mocy) i wyremontowano wnętrze (montując m.in. drewnianą podłogę).

■ **Bytom, Gliwice (autobus).** Zaroilo się ostatnio w GOP-ie od testowych autobusów. W lutym PKM Gliwice testował solarisa urbino 12 (egzemplarz przeznaczony dla prywatnej firmy w Berlinie), a PKM Bytom – MANa NG313.

■ **Bytom, Gliwice (autobus).** PKM Bytom stanowczo protestuje przeciwko zerwaniu umowy na obsługę czterech linii w Gliwicach przez KZK GOP i przekazaniu ich obsługi gliwickiemu PKM-owi. Groźono nawet blokadą miasta. Sytuację na razie udało się załagodzić, jednak nie wiadomo, jak dalej potoczą się wypadki.

■ **Częstochowa (autobus).** Z dniem 1 lutego wszedł w życie nowy rozkład jazdy linii 13, gdyż po pół roku obowiązywania poprzedniego Dział Organizacji Ruchu MPK zorientował się, że czasy przejazdu są zbyt długie i pasażerowie przychodząc na przystanek w centrum mogą jedynie powąchać spaliny. Wyglądając tę nieprawdopodobność ktoś zapomniał przekazać kierowcom nowe rozkłady na soboty, które też się nieznacznie zmieniły. Obciążono m.in. kilka kursów do Walcowni oraz ostatnie kursy. Tym sposobem 2 lutego wykonano kilka formalnie zbędnych kursów. Czyżby to prezent dla pasażerów z okazji przedwczesnej wiosny?

■ **Elbląg (tramwaj).** Jak zapewne wszystkim wiadomo, Elbląg dzielnie rozbudowuje sieć tramwajową. W tym roku rusza tramwaj na trasie nazywanej Trasą Pułkownika Dąbka. Ale to nie koniec rozbudowy! Po jej ukończeniu ruszy budowa przedłużenia z ul. Ogólnej do Fromborskiej i dalej do hipermarketu Auchan, czyli daleko poza niedawne granice miasta. Gratulujemy!

■ **Gdańsk (autobus).** Z dobrze poinformowanych źródeł dowiedzieliśmy się, że nieoczekiwanie rozpisano przetarg na naprawę trzech ikarusów 280 (poza Gdańskiem). Gdańscy miłośnicy mają na

dzieję, że „naprawcą” będzie KZNS. Ponadto do remontu idą ikary 280-2104, 2106 i 2299 (wszystkie z 1989 roku).

■ **Gdańsk (tramwaj).** Wichura, jaka przeszła nad Trójmiastem w ostatnich dniach stycznia dokonała uszkodzenia trakcji na powszechnie czczonej przez miłośników ulicy Łąkowej. Rankiem 31 stycznia okazało się, że zginęło 40 metrów będącej pod napięciem sieci trakcyjnej. Destrukcyjną zapoczątkowało drzewo, które uszkodziło sieć. Reszty dokonali miejscowi degeneraci, którym najwidoczniej znudziło się wieszanie obuwia różnego typu na wyżej wymienionych „drutach”. Wydarzenie to nie rokuje dobrze na zachowanie tej linii tramwajowej.

■ **Gdańsk (tramwaj).** 12 lutego pojawił się w ruchu kolejny trzeci, a zarazem ostatni, skład stopiątek w klasycznym kremowo-czerwonym malowaniu. Przemalowała go firma EXIM-T po zakończonej ekspozycji reklamy (TP S.A.). Na życzenie ZKM Gdańsk skład przemalowano właśnie w barwy dawniej stosowane w Gdańsku. Dlaczego akurat ten skład? Odpowiedź jest prosta: jest to jeden z ostatnich w miarę oryginalnych 105N. Wagony 1238+1205 mają jeszcze stare, oryginalne atrapy na światła (podłużne, kratkowane), a pomiędzy nimi są wciąż gniazda starego typu. Co najważniejsze, wagon 1205 posiada z boku zamalowane szybki oraz wiele innych oryginalnych elementów, charakterystycznych dla wagonów z 1975 roku (gładkie pokrywy maszyn drzwiowych wewnątrz, wysoki pulpit, stare uchwyty do lusterek zewnętrznych; nie ma zaś pionowych poręczy przy siedzeniach). Niestety, nie posiada już gniazd z tyłu oraz szybek na zewnętrznych pokrywach maszyn drzwiowych. W przyszłości jest planowane przywrócenie mu oryginalnego wyglądu. Jednak nie jest to możliwe w tej chwili ze względu na obecną strukturę ZKM Gdańsk. Oprócz składu 1238+1205, malowanie kremowo-czerwone posiadają jeszcze składy 105Na: 1403+1404 (także przemalowany przez firmę EXIM-T po reklamie BECKERS) oraz potrójniaki 1323+1324+1325, przemalowany przez pracowników zajezdni Wrzeszcz. Ten ostatni jednak pojeździ tak jeszcze maksymalnie 2-3 miesiące, tzn. do czasu skierowania go na modernizację.

■ **GOP (tramwaj).** 70. urodziny obchodziła nocna komunikacja tramwajowa na Górnym Śląsku i w Zagłębiu Dąbrowskim. 1 lutego 1932 r. uruchomiono linię nocną relacji Sosnowiec – Katowice – Hajduki – Królewska Huta. Od lat 50. kursują natomiast słynne pociągi nocne, których obecnie uruchamiania się 19.

■ **Gorzów Wlkp. (autobus).** Od 5 do 8 lutego w Gorzowie przebywał na testach solarisa urbino 12

(ten sam, który zadebiutował na targach Busworld 2001 w Kortrijk razem z vacanzą). Pojawił się on z tego względu, iż w 8 autobusach, które mają dotrzeć do Gorzowa, muszą zostać zmienione silniki, ponieważ te dotychczas montowane nie sprawdzają się na podjazdach pod słynne gorzowskie góry. Bus testowany aktualnie w Gorzowie posiada silnik spełniający normę EURO III.

■ **Gorzów Wlkp. (autobus).** Wkrótce kolejne dostawy solarisów. W kwietniu i sierpniu tego roku zostaną dostarczone do Gorzowa kolejne autobusy z zamówionych w podpoznańskim Bolechowie. Busesy „przyjadą” w dwóch partiach – w kwietniu i sierpniu i otrzymają taborowe odpowiednio 546-549 i 550-553.

■ **Gorzów Wlkp. (autobus).** Od 1 stycznia 2002 r. MZK Gorzów Wlkp. obdarowało swoich klientów kilkoma nowymi liniami autobusowymi. Są to: 117 Jagielly Basen – Jagielly – Wybickiego – Estkowskiego – al. Konstytucji 3 Maja – Myśluborska – Małyszyn Wielki – Szczecińska – Starostwo Powiatowe (Z.M. Ursus); 130 Jagielly Basen – Jagielly – Wybickiego – Estkowskiego – al. Konstytucji 3 Maja – Myśluborska – Małyszyn Wielki – Szczecińska – Starostwo Powiatowe (Z.M. Ursus) – Małyszyn Mały – Baczyna – Baczyna Osiedle; 131 Jagielly Basen – Jagielly – Wybickiego – Estkowskiego – al. Konstytucji 3 Maja – Myśluborska – Małyszyn Wielki – Szczecińska – Starostwo Powiatowe (Z.M. Ursus) – Małyszyn Mały – Baczyna – Marwice – Marwice Kolonia – Lubno – Stanowice. Tak więc w Gorzowie pojawiły się długo zapowiadane linie autobusowe o numerach wyższych od 130 oraz zawieszona przez pewien okres linia autobusowa nr 117. Przed zawieszeniem kursowała ona na następującej trasie: Wieprzyce – Dobra – Małyszyn Wielki – Szczecińska – Z.M. Ursus. Linia autobusowa 109 została po raz kolejny przedłużona. Wcześniej, bo na początku listopada, wydłużono ją z pętli w Ulimiu do pętli w Dzierżowie; 1 stycznia zaś z Dzierżowa do Koszęcina.

■ **Gorzów Wlkp. (tramwaj).** Od 1 lutego 2002 r. zmianie uległ rozkład jazdy wszystkich trzech linii tramwajowych. W największym stopniu dotyczy to linii nr 3, ponieważ po kilku latach przerwy z powrotem zaczęła kursować w niedziele.

■ **Katowice, Chorzów (tramwaj).** Z dniem 1 lutego 2002 r. z ZKT-5 Katowice do ZUTiKT-2 Chorzów przesunięto następujące wagony tramwajowe: 102Na-166, 105N 335+336 (najmniej przebudowane wagony ze wszystkich liniowych 105N w GOP-ie), 105N 554+555 oraz 105Na 685+686.

■ **Katowice, Sosnowiec (tramwaj).** W nocy z 29 na 30 stycznia 2002 r., ze względu na wymia-

nę szyn w Zawodziu oraz prace w podstacji Zawodzie Zajezdnia, stworzono komunikację zastępczą za pociągi nocne uruchamiane przez ZKT-5 Katowice. Nie było by w tym nic nadzwyczajnego, wszak nocne zatramwaje kursują dość często, jednak tym razem pasażerem autobusu zastępczego za **PN-214** (jelcz M121M-009 z PKM Katowice o/Zawodzie) dostarczono dodatkowych atrakcji w postaci nocnej wycieczki turystyczno-krajoznawczej po Sosnowcu. Kierowca był niezbyt zorientowany w zawiłościach dojazdu do pętli Zagórze, co zaowocowało kilkunastokilometrowym błędzeniem po mieście z prędkością sporo przekraczającą dozwolone 60 km/h. Autobus zwiedził, m.in. drogę krajową nr 94, pętlę Będzińska, trójkąt Sosnowiec Okrzei oraz osiedlowe uliczki Środuli i Zagórze. Prowadzący bardzo starał się później zatrzeć złe wrażenie i do zajezdni Zawodzie wrócił z zaledwie trzuminutowym opóźnieniem (gdy wyjeżdżał z Zagórze, wynosiło ono 45 minut).

■ **Kielce (autobus)**. MPK Kielce sp. z o.o. (ex MZK Kielce, ex MPK Kielce) od 1 lutego podwyższyło ceny biletów, zmniejszając jednocześnie ulgę gminną z 55 do 40%. Ażeby nie narazić kierowców na pogryzienie przez rozszluszczonych pasażerów, MPK wykonało kilka ruchów uatrakcyjniających swoją ofertę: zlikwidowana została trzecia strefa podmiejska (pozostaną tylko pierwsza podmiejska do 3,5 km od granicy miasta i druga podmiejska powyżej tej odległości) i obniżono cenę biletu jednodniowego z 7,20 zł do 6 zł (przy tak zaporowej cenie mało kto chciał go kupować). Stopniowo wycofywane są z obiegu tradycyjne bilety okresowe, gdyż zastępują je prawie niemożliwymi do podrobienia plastikowymi kartami. „Plastiki” umożliwiają sprzedaż ich na konkretny okres, np. miesiąca od daty zakupu, nie zaś – jak dotychczas – od początku do końca miesiąca.

■ **Kielce (autobus)**. Wykorzystując fakt, że MPK podnosi ceny, inna kielecka firma, PKS Kielce, postanowiła zabrać się za komunikację miejską. PKS ogłosił, że od 31 stycznia będzie za 1,50 zł wozić pasażerów w granicach miasta Kielce oraz w obie strony w pierwszej strefie, obejmującej m.in. Dyminy i Suków. Taniej za bilet PKS zapłacą również mieszkańcy II strefy PKS, bo 2,30 zł. Na razie w III strefie pozostają tylko Daleszyce (bilet kosztuje 2,50 zł), ale kierownictwo PKS zapowiada, że ta strefa też zostanie niebawem rozszerzona. PKS jest w komfortowej sytuacji, gdyż ma pozwolenie na korzystanie z przystanków MPK. Do tego dochodzą oczywiście prywatni „busiarze” na najbardziej opłacalnych liniach podmiejskich, jeżdżący jeszcze taniej. Cała ta sytuacja nie wróży różowo kieleckiemu MPK.

■ **Kraków (autobus)**. Zakończył się remont ul. Koberzyńskiej. Od 02.02.02 r. linie **106**, **166**, **206** wróciły na swoje stałe trasy, zaś zlikwidowane zostały linie **306** i **366**.

■ **Kraków (autobus)**. MPK Kraków uruchomiło z dniem 02.02.02 r. nową linię autobusową nr **116**. Jej trasa łączy Łagiewniki i Kliny / Zacisze przez Grota-Roweckiego i Borkowską.

■ **Kraków (tramwaj)**. 8.02.2002 r. dwie brygady na linii nr **7** obsługiwały wagony GT6: 195 jako **7-01** i 196 jako **7-03**, zamiast wyczajowych solowych stopiątek. Pozostaje mieć nadzieję, że popularna linia okrążająca krakowskie Stare Miasto zostanie w końcu doceniona i tabor o większej pojemności będzie się na niej pojawiać na stałe. Również tego samego dnia wyjątkowego pecha miał GT6 nr 161. Najpierw około godziny 17:15 jadąc aleją Jana

Pawła II w kierunku Cichego Kącika (na wysokości Muzeum Lotnictwa) zahaczył o cinquecento. Efektem był zarysowany lakier wagonu i pogięty bok samochodu. Tramwaj ruszył w dalszą drogę. Wracając z Cichego Kącika, tuż za pętlą na ul. Reymana, natrafił na škodę feliję. To dobiło motorowego, więc zjechał tramwajem do zajezdni.

■ **Olkusz (autobus)**. Podczas remontu przeprowadzonego w olkuskiej zajezdni autobus nr 7975 (ex Wodzisław nr 306) otrzymał m.in. tylne światła od fiata ducato oraz żółte malowanie. Z miłośniczego punktu widzenia to duża strata, gdyż był to jeden z dwóch autobusów PKM Olkusz, pomalowanych w kolor kremowo-wiśniowy.

■ **Olkusz (autobus)**. Na linii KZK GOP nr **633** powstał w Olkuszu nowy przystanek. Jest on umiejscowiony na trasie Dąbrowa Górnica – Kraków na wysokości I LO. Nazywa się Olkusz Osiedle Słowików, mimo że nazwa osiedla to Słowiki. Poza tym umiejscowiony w centrum miasta przystanek Olkusz Delikates otrzymał stylizowany na zabytkowy słupek przystankowy, który kształtem nawiązuje do jakiejś antycznej kolumny, a zakończony jest okrągłym „A”. Niestety, „A” jest białe na granatowym i z tradycyjnym „A” nie ma nic wspólnego. Cały słupek pomalowany jest na granatowo.

■ **Radom (autobus)**. 25 stycznia MZDiK uruchomił nowy punkt sprzedaży biletów, mieszczący się w hali dworca PKS przy ul. Beliny-Prażmowskiego. Punkt mieści się w mniej dogodnym miejscu, ale za to w ciepłej hali.

■ **Radom (autobus)**. Od 9 lutego uległa zmianie trasa linii **14**. W dni powszednie w godzinach szczytu komunikacyjnego kursy w relacji Dzierzków – Potkanów i Potkanów – Dzierzków będą wykonywane ulicami Limanowskiego, Toruńska i Wierzbicka. Dla kursów relacji Dzierzków – Osiedle Południe i Osiedle Południe – Dzierzków będzie obowiązywała dotychczasowa trasa przez ulicę Wierzbicką. W dni powszednie zmieniają się godziny odjazdów większości autobusów tej linii. Oznacza to, że w godzinach szczytu **14** znów będzie kursować w pobliżu osiedla Borki (oraz to, że coraz bardziej – na szczęście tylko w szczycie w dni robocze – przypomina trasę sprzed optymalizacji). Od tego samego dnia zmianie uległ też rozkład linii **18**. W dni powszednie uruchomione zostaną dodatkowe kursy w godzinach porannych i popołudniowych. Ponadto, na wniosek pasażerów, przybędzie kursów wykonywanych ulicami Stara Wola Gołębiowska, Potkańskiego i Nowa Wola Gołębiowska.

■ **Rybnik, Żory (autobus)**. Od 1 marca 2002 r. na trasie z Rybnika do Żor kursować będzie linia autobusowa oznaczona symbolem **ŻR**. Linię organizują wspólnie Zarząd Transportu Zbiorowego w Rybniku i Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu. Autobusy kursować będą co 40 minut, a bilety mają kosztować 2,50 zł.

■ **Szczecin (autobus)**. Od 1 lutego przybyła w Szczecinie kolejna darmowa linia autobusowa do hipermarketu Hit. Autobus linii **707** kursuje trasą od Hita przez plac Kościuszki, Bramę Portową, Wyzwolenia, Przyjaciół Żołnierza, Malczewskiego z powrotem do Hita. Częstotliwość została ustalona na raz na godzinę, a obsługę powierzono jeliczowi M11 z SPA Klonowica. Natomiast 3 lutego, z powodu remontu ulicy Budziszyskiej, zastosowano oryginalne rozwiązanie. W związku z niemożnością przejazdu przez pętlę uliczną na Pomorzanach, w tym dniu na linii **53** kursowały, zamiast przegubowych volvo, jelicze M11 i 120M, które „trójkątowa-

ły” się przy przystanku końcowym na Dobrzyńskiej. Bezpieczeństwa ruchu pilnowali kontrolerzy ZDiTM.

■ **Świerklaniec (autobus)**. Jelcz M11 o numerze 2689 wrócił z KZNS po naprawie głównej. Wy różnia go spośród innych jeżdżących po śląskich szosach M11 (po remoncie w Solcu) brak wyświetlaczy – przestrzeń nad przednią szybą wypełnia duże logo PKM-u.

■ **Warszawa (autobus)**. Z dniem 1.02.2002 r. w stołecznej komunikacji wprowadzono następujące zmiany. Linia **107** została wycofana z ul. Spartańskiej i skierowana od ul. Woronicza trasą: Racjonalizacji – Konstruktorska – Postępu – Domaniewska – Modzelewskiego – al. Wilanowska do krańca Metro Wilanowska (po dotychczasowej trasie linii **117**). Dzięki dodatkowej brygadzie linia **107** zachowa dotychczasową częstotliwość (a w święto nieznacznie zwiększy z 30 do 28 minut). Linia **117** została wycofana z odcinka trasy między skrzyżowaniem ulic Wołoska / Woronicza a krańcem Metro Wilanowska i skierowana od skrzyżowania Wołoska / Woronicza trasą Wołoska – al. Wilanowska – al. Lotników – Wałbrzyska – Nowoursynowska – Dolina Służewiecka – al. Wilanowska do krańca Wilanów (na odcinku Wałbrzyska – Wilanów zastąpi zlikwidowaną z powodu niskiej frekwencji linię **165**). Na linii **117** pojawiły się trzy brygady więcej w dni powszednie i dwie w święta. Autobusy w szczycie kursują co 15 minut, poza szczytem co 20, a święta bez zmian – co 20 minut. W związku z bardzo złym stanem technicznym wia ductu w ul. Żelaznej nad torami kolejowymi (ograniczenie ruchu dla pojazdów o masie przekraczającej 15 t), linia **157** została wycofana z odcinka ul. Żelaznej między ul. Złotą a Al. Jerozolimskimi i skierowana na trasę objazdową. W kierunku krańca Szczęśliwice od skrzyżowania Żelazna / Złota zmierzają ulicami: Złota, al. Jana Pawła II, Al. Jerozolimskimi, Grójecką i dalej stałą trasą; w kierunku krańca Gwiazdźista od placu Zawiszy: Towarową, Srebrną, Twardą, Żelazną i dalej stałą trasą. Jest to kolejne ograniczenie w komunikacji miejskiej ze względu na zły stan techniczny warszawskich wia ductów i pewnie nie ostatnie. Od 2.02.2002 r. linie **129**, **159** i **167** w dni świąteczne wróciły na podstawowe trasy z dni powszednich, czyli: linia **129** kursuje na trasie Okęcie – Koło (wydłużenie trasy z krańca Redutowa; dotychczasowa częstotliwość kursowania co 30 minut została zachowana przez dolożenie 1 brygady); linia **159** jedzie ulicami Nowelską, Księcia Janusza, Obozową; linia **167** (w kierunku Bemowa) mknie ulicami Nowelską, Księcia Janusza i Dywizjonu 303. Dla linii **129** oznacza to wydłużenie z pętli Redutowa do krańca Koło. 30-minutowa częstotliwość została zachowana dzięki dodatkowej brygadzie.

■ **Warszawa (autobus)**. Dzień 02.02.02 r. dla „solarki” U15-8008 okazał się być pechowym. Kursując na linii **520** nadziała się na kościsty kuper ciężarówki marki Kamaz, która nagle się zatrzymała (inny pojazd zjechał jej drogę). W wyniku zderzenia rannych zostało kilkoro pasażerów. Dwoje z nich zostało odwiezionych do szpitala przez Pogotowie Ratunkowe. Uszkodzeniu uległ przód autobusu (straty wynoszą około 15 tysięcy złotych).

■ **Warszawa (bomba)**. W nocy z 26 na 27.01.2002 r. na przystanku autobusowym przy Muzeum Narodowym w Al. Jerozolimskich (w stronę Pragi) wybuchła okazałych rozmiarów bomba, raniąc lekko cztery osoby i częściowo niszcząc wia tę. Po całonocnych czynnościach dochodzeniowych i naprawczych, prowadzonych odpowiednio przez

policię i brygadę przystankową, wiata została przywrócona do stanu używalności.

■ **Warszawa (remonty).** Remont zamkniętego wiaduktu w Alejach Jerozolimskich trwa już kilka ładnych dni. Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził tymczasem kolejną zmianę trasy z nim związaną. Tym razem ponownie padło na linię 191 (kursują na niej teraz o 2 brygady mniej), która od 4 lutego została wycofana z ul. Bitwy Warszawskiej 1920 roku i skierowana od strony Ursusa (od skrzyżowania Grójeckiej i Bitwy Warszawskiej) ulicami: Grójecką – Kopińską – Grzymały-Sokołowskiego – Al. Jerozolimskimi – Opaczewską do krańca Centrum Handlowe Reduta, zlokalizowanego na jednym z parkingów pobliskich supermarketów. Odjazd z tej pętli odbywać się będzie ulicami: Mszczonowską i Al. Jerozolimskimi, po czym autobusy skręcają w lewo i ulicami Grzymały-Sokołowskiego, Kopińską i Grójecką dotrą do obecnie obowiązującej trasy objazdowej. Warto zauważyć, że autobusy tej linii nie będą podjeżdżały do nieczynnych wiaduktów (od strony miasta) tak jak to robią wozy linii 130 i 187 po wyjeździe z krańca Centrum Handlowe Reduta. Oprócz tego ograniczono częstotliwości kursowania niektórych linii: przyspieszona 517 w trakcie porannego szczytu jeździ co 4–8 minut, w międzyszczytce co 15–17, w szczytce popołudniowym co 6–7 (tym samym zmniejszono ilość brygad ją obsługujących o 4); uzupełniająca 203 w szczytce jeździ teraz co 10–12 minut, a poza nim co 15.

■ **Warszawa (tramwaj).** Z T-3 wyjechał po NG 1290+1289 posiadający sporo komponentów od bulw, jednak już po dwóch dniach „wrócił na reklamację”. W warsztatach dalej stoją wszystkie kasacyjne parowy (blokują tor wyjazdowy, dlatego wagony wycofywane są przez tor wyjazdowy). Na próbach jeździ już skład 836+835”. Kończy się też remont 1095+1036. 29 stycznia wciągnięto za to do warsztatów 1292+1291 oraz 1092+1066. 1.02.2002 r. po remoncie powrócił do służby skład

2002+2001. Oprócz tego do remontu skierowano 13N-612, z T3 do T2 wywieziono wagon 13N-532” ex 321, zaś z R4 do T3 wciągnięto do rozbiórki 13N-682. Wagon 13N-477 stoi „na wylocie” z T3 (jest przeznaczony na złom).

■ **Warszawa (tramwaj).** Z okazji Świątowego Dnia Trędownatych, 27.01.2002 r. po mieście kursował wagon N-674.

■ **Warszawa (tramwaj).** Po wichurze, która nawiedziła miasto 31.01. TW poniosły pewne straty. Drzewo obalilo się na pierwszy wagon tramwaju linii 10 (skład 105Ne 1406+1405) na pętli na Służewcu. W prawie godzinnym wstrzymaniu utknęło 16 składów, pozostałe zdzieliły objazdami. Wieczorem na ul. Puławskiej drzewo zwałilo się na torowisko tuż przed wagon 116Na/1-3012 linii 4, który nie zdążył na czas wyhamować.

■ **Warszawa (tramwaj).** 5.02. na R-1 rozpoczął się remont rozbitej jeszcze w ubiegłym roku bulwy nr 2074. Wagon ten od tego czasu stał odstawiony i czekał na lepsze czasy (problemy z ubezpieczeniem).

■ **Warszawa (tramwaj).** 5.02. około godziny 11:20 na moście Poniatowskiego zapalił się jadący na Pragę skład 105Na 1216+1217 linii 25. Więcej oczywiście było dymu niż ognia, bo wystarczyło użyć gaśnic pokładowych. Ale zatrzymanie i tak było „konkretnie”. Skład zjechał samodzielnie przy użyciu tylko drugiego pantografu, co jest niespotykane w stolicy do R-2, zatrzymując się jeszcze po drodze na żeberku w al. Zielenieckiej. Tego samego dnia, około godziny 14:00 pewien „rozsądny inaczej” kierowca TIR-a zerwał trakcję w obu kierunkach wraz z kilkoma podwieszakami na rogu ul. Wołoskiej i Narbutta. Zatrzymanie trwało ponad 3,5 godziny i, co tu dużo mówić, nie poprawiło „korkowej sytuacji” na Mokotowie. Jako zatramwaje hasało 9 wielkopojemnych pojazdów MZA z wszelakimi napisami zastępczymi.

■ **Warszawa (WKD).** Pomimo wcześniejszych zapowiedzi, z dniem 1.02. nie uruchomiono żadnych dodatkowych pociągów.

■ **Wrocław (autobus).** Od października do

grudnia 2001 miała miejsce jedna z największych dostaw autobusów, od momentu gdy MPK działa samodzielnie. Dostawa 44 autobusów volvo typu 7000A stanowi bardzo silny zastrzyk nowoczesności dla przedsiębiorstwa. Jednocześnie ilość miejsc w zajezdniach nie pozwala na trzymanie starych autobusów w rezerwie, co zmusza do kasowania takiej samej ilości autobusów jaka została zakupiona. Od 15.12. do dziś MPK skasowało około 39 starych pojazdów, ponieważ ostatnie 5 sztuk Volvo dostarczył w marcu. Ponadto Jelcz dostarczył 4 midibusy M1011, które kursują na liniach podmiejskich i nocnych. Autobusy są pomalowane tak jak tamtejsze volvo – widać władzom MPK nie spodobały się jelszańskie strzałki.

■ **Wrocław (autobus).** We Wrocławiu gościli ostatnio testery: jelcz 120MM/2 z Katowic, jelcz M181M i volvo 7000 w barwach koncernu Volvo.

■ **Wrocław (tramwaj).** Wagon G-090 (ex 2095) został w ostatnim czasie nieco rozbebeszony. Był to jeden z dwóch dwukierunkowych 102Na – został jeszcze tylko G-089 (ex 2071). Nauka jazdy (duet stopiątek) jest aktualnie na remoncie kapitalnym, a po nim wróci jako skład liniowy 2562+2561. Ponadto w tym roku zakontraktowano remont 21 składów generacji 105. Po remoncie wszystkie wagony pozostaną czterodrzwiowe – na razie zaprzestano montażu wychylnych drzwi IFE. Obecnie drzwi wychylne IFE posiadają następujące zestawy: 2201+2202, 2204+2205, 2210+2211, 2232+2233, 2270+2271, 2294+2295, 2314+2331, 2313+2332, 2318+2317, 2354+2353, 2392+2391, 2398+2397, 2412+2411, 2416+2415, 2362+2361, 2368+2367, 2504+2505, 2512+2511, 2528+2527, 2538+2537, 2548+2549, 2516+2515, 2542+2543, 2496+2497, 2532+2531, 2216+2217 i 2282+2283.

**Sebastian Basoń, Ziemowit Borowczak, Remigiusz Grochowiak, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Bartosz Kaj, Michał Kamiński, Rafał Lamch, Krzysztof Lipnik, Bartosz Mazur, Marcin Pejski, Andrzej Soczówka, Mariusz Sondel, Tomasz Szydłowski, Krzysztof Utracki**

## Prezentacja Cityrunnera

Po czterech dniach podróży, 15 grudnia 2001 roku, około godziny 4:30 rano, dotarł do Łodzi pierwszy niskopodłogowy tramwaj z rodziny Cityrunner. Z wiedeńskiej fabryki Bombardiera (producenta wagonu) był on transportowany po wytyczonej wcześniej trasie na lawecie samochodowej. Ze względu na gabaryty wozu, przejazd odbywał się wyłącznie nocą i to w dodatku pod eskortą pilota. Po przybyciu pojazdu ustawiono na terenie MPK przy ul. Tramwajowej, gdzie przez kilka dni oczekiwał na oclenie. Następnie zdjęto go z platformy samochodowej i wstawiono do specjalnie przygotowanej (i wyremontowanej niemalym kosztem) na tę okazję hali dawnej zajezdni, zlokalizowanej po drugiej stronie ulicy. To właśnie tu będzie miał miejsce montaż kolejnych wagonów tej serii z dostarczonych przez producenta podzespołów.

22 grudnia ubiegłego roku odbyła się oficjalna prezentacja tego najnowocześniejszego łódzkiego tramwaju. Oczywiście miała miejsce we wspomnianych już wcześniej obiektach MPK przy ul. Tramwajowej. Wszystko rozpoczęło się o godzinie 14:00, jednak trzeba zaznaczyć, że na tę część wpuszczani byli goście tylko ze specjalnymi zaproszeniami rozsyłanymi wcześniej przez MPK pocztą. A za-

proseń było sporo. Na Tramwajową zawitali m.in.: prezydent miasta Łodzi, jego poprzednik oraz sporo innych urzędników miejskich, wszyscy dyrektorzy i kierownicy MPK (którzy obiecali m.in., że na wszystkie łódzkie autobusy i tramwaje powrócą herby!), wojewoda łódzki, przedstawiciele innych krajowych przedsiębiorstw tramwajowych oraz firm nadzorujących transport zbiorowy w innych polskich miastach, przedstawiciele ambasad kanadyjskiej (Bombardier jest firmą kanadyjską) oraz austriackiej (to właśnie w stolicy Austrii złożono pierwszy egzemplarz „Miejskiego Biegacza”), a także (co niezmiernie cieszy!) miłośnicy komunikacji. Podobno zaproszony był też sam premier Leszek Miller, jak wiadomo, rodowity łódzianin. Ogólnie w hali było dosyć tłoczno (około 300 osób), gdyż znajdowało się tam również mnóstwo osób z MPK obsługujących imprezę, rodziny zaproszonych oraz wielu kelnerów z wynajętej firmy cateringowej, mającej zapewnić poczęstunek.

Po przemówieniach wszystkich oficjeli (a trwały one dobre pół godziny), przedstawiciele producenta przekazali Dyrektorowi Generalnemu MPK model prezentowanego wagonu, a ten z kolei oddał go w ręce prezydenta miasta w zamian za „zasługi w rozwoju komunikacji miejskiej”. Potem nastąpił moment kulminacyjny pokazu, który w mgnieniu

oka „rozruszał” trochę już znudzone przemowami towarzystwo. Przy dźwiękach nastrojowej muzyki i wspaniałej grze świateł odsłonięto pierwszego łódzkiego Cityrunnera (przez całą pierwszą część pokazu był szczelnie zasłonięty półprzezroczystą kurtyną). Potem w hali (!) nastąpił kilkuminutowy pokaz „zimnych ogni”, który wprowadził zgromadzonych w osłupienie. Chwilę po jego zakończeniu goście ruszyli „szturmem” do oglądania wagonu. Nadmienię jeszcze, że w tym samym czasie w hali pojawiło się kilkudziesięciu kelnerów częstujących zgromadzonych białym lub czerwonym winem.

Ponieważ pojazd nie posiadał jeszcze polskiej homologacji, prezentacja ta była „statyczna” i wagon nie przejechał w hali nawet centymetra. Goście mogli jednak do woli nacieszyć się wnętrzem oraz kabiną motorniczego. Dodatkowo producent oraz MPK rozdawali różnego rodzaju gadżety. Bombardier wraz z producentem wyposażenia elektrycznego, firmą Elin EBG Traction, przygotowali tylko foldery. MPK rozdawało natomiast otwieracze do butelek, parasolki oraz pudełeczka do przechowywania wizytówek. Ponadto w hali zaprezentowano przód i tył od następnego Cityrunnera oraz najstarszy istniejący łódzki tramwaj elektryczny (Herbrand Ge-58 nr 71), który był na tę okazję stosownie przy-

strojony. Na zewnątrz w śnieżnej scenerii stały jeszcze: Lilpop III nr 158 oraz 5N; nr 100.

Po części oficjalnej goście udali się do wynajętej restauracji Orfeusz, gdzie czekał na nich poczęstunek. Lokal ten mieści się niedaleko ulicy Tramwajowej, więc sporo ludzi zrobiło sobie po prostu krótki spacer. Na „leniwych” czekały jednak podstawione autobusy (oczywiście także w barwach łódzkiego przewoźnika), które podwoziły chętnych na degustację. W restauracji atmosfera znacznie się rozluźniła i uczestnicy poczęstunku zaczęli „załatwiać” między sobą interesy. Producenci taboru i osprzętu elektrycznego zachęcali do jego kupna, przewoźnicy chwaliли się swoimi osiągnięciami, a miłośnicy starali się zainteresować miejskich decydentów ratowaniem zabytków.

Po zakończeniu biesiadowania część zgromadzonych udała się na pobliski plac, gdzie właśnie rozpoczynał się koncert zespołów muzyki pop. Dla uczestników prezentacji dostępne było darmowe piwo wraz z pieczonymi kielbaskami i bigosem. Inni też mogli otrzymać jedzenie (było go pod dostatkiem), jednak musieli za nie płacić. Część oficjeli udała się natomiast z powrotem na Tramwajową, gdzie od około godziny 16:00 Cityrunnera zaprezentowano wszystkim chętnym mieszkańcom Łodzi. A stawili się oni bardzo tłumnie! Byli też przedstawiciele lokalnych mediów, którzy niemalże na bieżąco relacjonowali przebieg tego historycznego dla Łodzi wydarzenia. Cityrunner jest bowiem pierwszym fabrycznie nowym wagonem zakupionym przez Łódź w ciągu ostatnich 11 lat! Z upływem czasu tłum rozentuzjasmowanych mieszkańców wcale nie malał – na miejscu jednych zaraz pojawiali się kolejni, którzy chcieli koniecznie pierwszego dnia obejrzeć „Miejskiego Biegacza”.

O godzinie 18:00 w Teatrze Wielkim rozpoczęła się kolejna, ostatnia już, część pokazu. Była ona dostępna znów wyłącznie dla osób ze specjalnymi zaproszeniami. Do zgromadzonych ponownie przemówił Dyrektor Generalny MPK, Czesław Rydecki, oraz prezydent miasta Łodzi, Krzysztof Panas. Następnie zasłużonemu pracownikom MPK wręczono pamiątkowe medale oraz nagrody pieniężne. Potem na scenę wyszła Anna Maria Jopek wraz z zespołem i przez ponad godzinę śpiewała swoje największe przeboje. W jej repertuarze nie zabrakło oczywiście kolęd, bo prezentacja odbyła się przecież tuż przed Świętami Bożego Narodze-

nia. Po zakończeniu koncertu gości zaproszono na „koktajl”, który odbył się w foyer teatru. Trzeba przyznać, że stoły aż ugięły się od ciężaru serwowanych na nich dań i napojów. Tak oto zakończył się szereg imprez związanych z przybyciem do Łodzi pierwszego niskopodłogowego tramwaju.

Reasumując. Łódzka prezentacja przeprowadzona była z wielkim rozmachem. MPK nie szczędziło także środków finansowych na ten cel. Niemalym kosztem wyremontowano halę przy ul. Tramwajowej, gdzie będą składane kolejne Cityrunnery (z wyjątkiem ostatniego, który także zostanie wyprodukowany w Wiedniu, a potem zostanie zaprezentowany w szeregu europejskich miast). Także wynajęcie restauracji, firmy cateringowej oraz zorganizowanie koncertu w łódzkim Teatrze Wielkim na pewno nie było tanie. Jednak zarówno zaproszeni goście jak i zwykli mieszkańcy, którzy już pierwszego dnia mogli obejrzeć nowoczesny tramwaj, nie mogą czuć się zawiedzeni. MPK zadbało o każdy, nawet najmniejszy, szczegół. Na sam koniec dodam, że w chwili obecnej Cityrunner nr 1201 (taki numer mu nadano) przechodzi próby techniczne, które potrwają najprawdopodobniej do końca lutego. Wtedy to wóz trafi na zajezdnię Telefoniczna, która to będzie stałym miejscem jego stacjonowania. Potem „Miejski Biegacz” rozpocznie obsługę linii **10** w relacji Retkinia – Widzew. Będzie to jak na razie jedyna linia w Łodzi, na której będziemy mogli podziwiać te nowoczesne pojazdy. Docelowo ma ich być 15. Na innych trasach trzeba jeszcze wyremontować torowiska oraz zmodernizować przystanki i pętle.

Powstanie niniejszego artykułu nie byłoby możliwe, gdyby nie cenne uwagi Łukasza Stefańczyka, za które serdecznie dziękuję.

**Krzysztof Lipnik, KMKM w Warszawie**

## Nowa taryfa opłat KZK GOP

Z dniem 1 lutego 2002 roku zaczęła obowiązywać nowa *Taryfa przewozu osób i bagażu w komunikacji miejskiej KZK GOP*, zatwierdzona uchwałą zarządu KZK GOP nr 36/01 z dnia 21.12.2001 roku. Kilka kwestii zostało w niej doprecyzowanych, jest też parę innowacji. Oto wybrane zmiany:

- bilet musi być wypisany w sposób trwały. Po-

przednia taryfa nie posiadała zapisu na ten temat. Jest wyraźnie zastrzeżone, że bilety jednodniowe ważne są do godziny 24 w dniu skasowania, a nie przez 24 godziny od momentu skasowania (analogicznie pięcio-, siedmio- i czternastodniowe);

- pojawił się zapis, że do ulg nie są uprawnieni „uczniowie i słuchacze szkół dla dorosłych lub uczący się w trybie popołudniowym lub wieczorowym” oraz „słuchacze szkół podyplomowych i doktoranckich”;
- plecaki ze stelażem podlegają opłacie bez względu na wymiary;
- „kasowanie lub zakup biletu u kierowcy i jego skasowanie powinno nastąpić bez zbędnej zwłoki (przez zajęciem miejsca siedzącego)” – zapis ten powstał z myślą o pasażerach, którzy potrafią skutecznie wydłużać tę czynność, aż w końcu wysiądą i nie skasują biletu;
- „pasażer dokonujący przejazdu na odcinku jednego przystanku również jest zobowiązany skasować bilet” – to była kolejna linia obrony gapowiczów. „Przekroczenie strefy z biletem o zaniżonej opłacie” w nowej taryfie podlega „opłacie dodatkowej porządkowej w wysokości równej opłacie dodatkowej za przewóz bagażu”, a nie jak dotychczas „opłacie za przejazd bez ważnego biletu”;
- pojawił się ważny zapis, że „KZK GOP w przypadkach szczególnych (np. na liniach specjalnych) może wprowadzić odstępstwa od Cennika, co zostanie podane do wiadomości publicznej” – częściowo reguluje on prawnie kursowanie linii **P** (Katowice Dworzec PKP – Osiedle Odrodzenia).

Również od 1 lutego obowiązuje nowy rodzaj biletu – TS za 28 zł. Jest to bilet przeznaczony dla uczniów szkół dziennych podstawowych i ponadpodstawowych, ważny na trasie z miejsca zamieszkania do szkoły w „dni nauki szkolnej”. Jest to ciekawostka, ponieważ pojęcie „dni nauki szkolnej” nie istnieje w polskim prawodawstwie o systemie oświaty; pojawiają się jedynie „dni, w których odbywają się zajęcia dydaktyczne”, bądź „dni wolne od zajęć dydaktycznych”. Problematyczna pozostaje kwestia sobót – dni w których zajęcia są odpracowywane. Tak więc pasażerom pozostaje życzyć owocnych dyskusji z kontrolerami.

**Andrzej Soczówka**

## Nowinki z Pyrogradu

### Między przystankami

● **Nocne usprawnienia.** Już w pierwszych dniach kursowania autobusów linii **N41** przez ulice Majakowskiego, Browarną i Światopelka, dało się zauważyć zainteresowanie ze strony pasażerów nowym połączeniem nocnym. Dlatego, aby ułatwić dojazd do Centrum oraz powrót, podamy kilka potrzebnych informacji dla mieszkańców rejonu ulicy Browarnej. Otóż chcąc dojechać do Centrum, najlepiej skorzystać z linii **N41** w kierunku Mogileńskiej i na przystanku Pusta (naprzeciw zajezdni A-1),

przejsięć się do oczekującego tam autobusu linii **N33** w kierunku Kaponiery. Można też skorzystać z drugiej opcji i jechać **N41** w stronę Starołęki do r. Rataje, skąd po kilkunastominutowym oczekiwaniu mamy dwa autobusy do Centrum – **N31** i **N32**. W drodze powrotnej najlepszym rozwiązaniem jest dojazd autobusem linii **N31** do os. Piastowskiego lub **N32** do os. Oświecenia. W obu przypadkach po kilku minutach oczekiwania możemy skorzystać z **N41** w kierunku Mogileńskiej. Jednak pamiętać należy o tym, że przez Browarną odbywa się co drugi kurs **N41**.

● **Ani jednej na trasie.** 4.02.2002 r. po szczycie na linii **4**, a więc i w całym mieście, nie kursował żaden tramwaj generacji 102N. Cóż, koniec stodwojek jest bardzo bliski.

● **Kolejna odstawiona.** Z początkiem lutego odstawiona została kolejna stodwojka – tym razem padło na wóz nr 22.

● **Zamknięcia 2002 cz. 1.** Prawdopodobnie już na wiosnę zamknięty zostanie most Św. Rocha.

Spowoduje to na pewno niemałe perturbacje w komunikacji Poznania. Na razie nie zdecydowano ostatecznie, jakimi objazdami pojadą linie **74**, **90**, **A** oraz **N31**.

● **Zamknięcia 2002 cz. 2.** Również torowcy szykują poznańczykom wiele zamknięć. Największą inwestycją będzie niewątpliwie planowana przebudowa ulicy Starołęckiej. Reszta robót będzie obejmowała krótsze odcinki, o mniejszym zakresie prac, np.: Estkowskiego, Głogowska (Park Wilsona – Hetmańska), Grunwaldzka (Grochowska – Bułgarska), Warszawska (Św. Michała – Krańcowa). Czy nie pora już się zastanowić nad kompleksowym wykonywaniem remontów, zamiast „bawić się” w przysłowiowe „łatanie dziur”?

● **Jednotorowa sensacja.** W najbliższym czasie zapowiada się też niezła ciekawostka. Mianowicie wymieniane będą szyny na PST na łukach od wiaduktu nad ul. Poznańską do łuku na estakadzie. Prace będą prowadzone nocą, a kursy tramwaju linii **N21** będą odbywały się tylko po jednym torze!

Tramwaj będzie zjeżdżał na właściwy lub niewłaściwy tor w zależności od etapu robót na rozjazdach przed przystankiem Słowiańska. Natomiast nawracać będzie na trójkącie przy zajezdni Gajowa. Pierwszy raz nastąpi to w nocy 12 na 13 lutego. Najpierw N21 pojeździ lewym torem w kierunku Centrum, a odcinek Kaponiera – Gajowa – Kaponiera pokona bez pasażerów.

● **Powrócił.** Na początku lutego na swoje dawne miejsce powrócił przystanek Pl. Wiosny Ludów (dla kierunku Al. Marcinkowskiego). Jego przesunięcie o kilkadziesiąt metrów w stronę ul. Zielonej było spowodowane budową Kupca Poznańskiego.

● **Remontują poza Poznaniem.** W tym roku dodatkowo 6 pudeł od poznańskich stopiątek zostanie wyremontowanych w Zakładzie Remontów Tramwajów w Łodzi (są już tam 242 i 241) oraz dwa w Biskupicach.

**Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka**

## Magazyn 995

**27.01.** Przed południem, po przyjeździe na pętlę Piątkowska do motorniczego 9/9 (helmut nr 613) podeszła pasażerka, która powiadomiła go o zaśląbnięciu starszego mężczyzny siedzącego tuż za przegubem. Wezwane natychmiast pogotowie stwierdziło jego zgon. Tramwaj ze zwłokami zjechał na Gajową, a stamtąd denata zabrali pracownicy zakładu pogrzebowego. Bimba następnie udała się na Madalinę w celu dezynfekcji.

**29.01.** Przeszło godzinę nie kursowały tramwaje w stronę Starołęki, gdy o godzinie 4:57 na r. Starołęka wykoleił się zestaw 254+253 (5/7). Do zdarzenia doszło na łuku torowiska w kierunku r. Żegrze. Z torów wyskoczył drugi wózek pierwszego wagonu i pierwszy drugiego za sprawą uszkodzonej iglicy rozjazdu. Interweniował Kruppek, co wymuszało kilkakrotne wyłączenie napięcia w sieci trakcyjnej. Kursowały 4 zatramwaje. Wagon 254 (z pogiętymi tylnymi blachami osłonowymi po prawej stronie) do zajezdni dokulał się o własnych siłach, zaś 253 (również z pogiętymi tylnymi dolnymi blachami i uszkodzonym tylnym zderzakiem) został zepchnięty przez 13/7 (316+317). Nadto rozerwaniu uległy kable łączące wagony.

**30.01.** O godzinie 22:41 7/8 (GT8-652) jadąca z Zawad do zajezdni przy ul. Gajowej skręcała z Mostu Teatralnego w lewo w ul. Roosevelta. W trakcie wykonywania tego manewru wytrawajeniu uległ trzeci wózek. Nim tramwaj zdążył się zatrzy-

## Budować czy nie budować? – oto jest pytanie

W *Gazecie Wyborczej* z dnia 1 lutego 2002 r. ukazał się artykuł pt. *Zapełnianie „Pestki”* poświęcony celowości dokończenia budowy pętli tramwajowej Poznańskiego Szybkiego Tramwaju obok Mostu Teatralnego.

Moim zdaniem celowość budowy tej pętli jest jak najbardziej uzasadniona, mimo związanych z tym kosztów. Nie musi to być duży obiekt. Wystarczy pętla najwyższej dwutorowa z peronem dla wysiadających i wsiadających przy jednym z nich. Drugi tor mógłby pełnić wyłączną rolę awaryjnego zebrałka do odstawiania uszkodzonych tramwajów. Wjazd może się znajdować jedynie z trasy PST od strony os. Sobieskiego. Konieczne byłoby także dobu-

## Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
<b>tramwaje</b>					
146+147	Hansaplast	niebiesko-pomarańczowy	Warta	niebieski	-
248+247	SimPlus	zielono-pomarańczowy	BGŻ	żółto-zielony	po NG
328+329	Master Card	żółto-czerwono-czarny	-	barwy MPK	-
614	Leasing Partner	żółto-niebieski	Actus – firma ubezpieczeniowa	różowo-biały	-
<b>autobusy</b>					
1175	-	barwy MPK	Bilobil	niebieski	-

opracował Łukasz Nowicki

mać, przejechał w tym stanie 69 (!) metrów, z czego sporą część prawymi kołami po wysepce przystankowej masakrując 80 płytek chodnikowych, uszkadzając sygnalizację świetlną i wybijając sobie boczną szybę.

**31.01.** O godzinie 15:30 na skrzyżowaniu ulic Wierzbicę i Towarowej sygnalizacja świetlna w wyniku silnego podmuchu wiatru oparła się o sieć trakcyjną. Poprzeczkę sygnalizacji zagrażającą trakcji usunęli pracownicy ZDM-u wraz z sieciowcami. Spowodowało to wyłączenie napięcia sieci od godziny 16:15 na około kwadrans, a ruch tramwajowy w tym czasie został wstrzymany we wszystkich kierunkach.

**31.01.** Po południu na pętli Junikowo ruch tramwajowy zablokowało powalone przez wiatr drzewo. Przerwa trwała 3 kwadransy. W tym czasie bimby były kierowane na Budziszyską, a do Junikowa kursowały 3 zatramwaje. Pracownicy pogotowia tramwajowego i sieciowego m.in. za pomocą piłki do metalu obcięli konary i udrożnili ruch przed przyjazdem straży pożarnej. Na szczęście obyło się bez uszkodzeń sieci.

**01.02.** Na wewnętrznym torze pętli Budziszyska zestaw 234+233 (6/3) najechał na tył stojącego składu 228+227 (6/2). Obyło się bez przerwy w kursowaniu tramwajów. 228+227 został zholowany na S1 przez 234+233. Uszkodzenia były następujące: wóz 227 – pogięty tylny zderzak i odpryski lakieru na tylnym lewym narożu; wóz 234 – urwany przedni zderzak i wgnieciona lewa strona ściany czołowej.

**02.02.** O świcie na ul. Św. Marcin (pomiędzy Ratajczaka i Piekarami) grupa wyrostków zabawiła się wybijając szybę w drugim wagonie 13/2 (328+329).

Sprawcy zbiegli z miejsca zdarzenia, a przerwa w ruchu bimb trwała kwadrans.

**04.02.** O godzinie 7:10 zmierzający na Zawady GT8-651 (7/5) potracił prawym narożnikiem pieszą na skrzyżowaniu ul. Przybyszewskiego i Rokietniczej. Następnie prowadząca tramwaj motornicza odwoziła poszkodowaną do szpitala przy ul. Przybyszewskiego, a potem udała się w dalszą trasę.

**06.02.** Aż 20 minut stały tramwaje na trasie PST (na wysokości ul. Norwida), gdy w 14/6 (skład 190+189) jadącej na Górczyn wysiadło wysokie napięcie. Po dokonaniu doraźnej naprawy, tramwaj ewakuował się do zajezdni.

**07.02.** Po południu troje nieletnich pobazgrało wnętrze drugiego wagonu składu 296+297 (12/8) podążającego na Sobieskiego. Na stacji Szymanowskiego ujął ich motorniczy, a następnie przewiózł na pętlę, by przekazać policji. Wandale w sumie zniszczyli 2 obudowy szafek znajdujących się na stacji Kurpińskiego oraz cały tył wozu 297 wraz sufitem, tablicą z przebiegiem trasy i słupkiem pomiędzy drugimi i trzecimi drzwiami. Zajście spowodowało 25-minutowe wstrzymanie ruchu PST w jedną stronę.

**07.02.** Wjeżdżając na zewnętrzny tor pętli Ogrody rezerwa za 2/4 (holender 856) wykoleiła się pierwszą osią ostatniego wózka. Tor wewnętrzny cały czas był przejezdny, z wyjątkiem 10-minutowego wyłączenia napięcia, spowodowanego koniecznością wstawienia tramwaju na tory przez Kruppa. Następnie „latający holender” w asyście pogotowia technicznego zjechał do zajezdni przy ul. Gajowej.

Natalia Rychlewicz

wanie schodów z przyczółka Mostu Teatralnego, umożliwiających dojście do nowej końcówki. Projektując układ torowy należy też stworzyć możliwość dalszego wyprowadzenia torów PST pod Mostem Teatralnym (w miejscu obecnej bocznicy kolejowej) w kierunku Dworca Głównego PKP.

Dla zmniejszenia kosztów można rozważyć wybudowanie w miejscu proponowanej pętli ślepej końcówki i zakup kilku wagonów tramwajowych Combino w wersji dwu- zamiast jednokierunkowej. W takim przypadku jednak nie byłoby możliwe wykorzystanie tej końcówki jako pętli awaryjnej, o czym w dalszej części.

Jestem przeciwny ewentualnej zmianie tras tramwajów linii 12, 14 i 15, gdyż istotnie ludzie nie lubią się przesiadać i nie należy ich do tego niepotrzebnie zmuszać. Mimo to Most Teatralny był, jest i będzie nadal ważnym punktem przesiadkowym

Poznania, ponieważ tu krzyżuje się i splata większość linii tramwajowych oraz przebiega kilka autobusowych (63, 69, 78).

Do nowej końcówki proponuję skierować tramwaje linii D, które teraz jadą aż do Al. Marcinkowskiego. Pokonanie odcinka Most Teatralny – Al. Marcinkowskiego – Most Teatralny według rozkładu zajmuje im w godzinach szczytu aż 12 minut. Skrócenie tej linii spowoduje, że przy założeniu obowiązującej, 10-minutowej częstotliwości kursowania, do jej obsługi będzie potrzebnych nie pięć brygad (jeżdżą cztery, dzięki czemu w rozkładzie są przeskoki 20-minutowe) a trzy. Uzyska się w ten sposób dwa wozy 105N. Po ich rozłączeniu oraz dodatkowo jeszcze jednego składu, można stworzyć nawet cztery trójwagonowe pociągi do obsługi linii D. Przecież o „potrójniaki” na łamach prasy kilkakrotnie dopominali się mieszkańcy północnych osiedli.

Straciłyby sens argumenty, że tak długie tramwaje nie zmieszczą się na przystankach poza trasą PST, przystosowaną nawet do obsługi jeszcze dłuższych. Odbywające się wcześniej rano wyjazdy z zajezdni i wieczorem zjazdy nie utrudniałyby w żadnym stopniu ruchu innych tramwajów. Technicznie połączenie trzech wozów również nie powinno sprawić w Poznaniu problemów, skoro w GOP-ie czy Krakowie stopiatki łączą się i rozłączają bardzo często. Zamiast stworzenia „potrójniaków” trzeba też rozważyć zakup kilku używanych doczep B4 i zmontowanie niezwykle pojemnych składów GT8+B4.

Do oczywistych zalet wybudowania pętli należałoby zwiększenie przepustowości PST przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów (jedna brygada mniej). Obecnie w ciągu 10 minut na dany przystanek podejżdża łącznie maksymalnie 8 wozów 105N (obsługujących cztery linie), a tak byłoby ich 9. Poza tym odciążony zostałby węzeł Mostu Teatralnego i zmniejszyłby się ogromny tłok na przystanku o tej samej nazwie dla kierunku północnego. Poza tym, w razie awarii lub remontów przed wjazdem na PST, cały czas byłoby możliwe kursowanie tramwajów do os. Sobieskiego. Dzięki temu przynajmniej część wstrzymań ruchu nie byłaby tak dotkliwa dla pasażerów. Ewentualne zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów na trasie PST nie musiałoby pociągnąć za sobą zwiększenia ilości tramwajów przejeżdżających przez Most Teatralny. Z nowej trasy linii D na pewno nie cieszyliby się motorniczowie ze względu na jej krótkość i monotonię.

Mimo wszystko liczę na to, że niedługo będziemy mogli wsiąść do trójwagonego tramwaju linii D z tablicą na przedzie: „Most Teatralny”.

Adam Konieczka

## Wielki wóz, do autobusu podobny

Tak nazwał trolejbus reporter *Dziennika Poznańskiego*, piszący sprawozdanie z otwarcia pierwszej w Polsce regularnej linii trolejbusowej. Zanim to jednak nastąpiło, najpierw...

W 1882 r. sławny przemysłowiec i wynalazca niemiecki Werner Siemens zaprezentował mieszkańcom Berlina pierwszy nieszynowy pojazd o napędzie elektrycznym. Wyglądem przypominał on bryczkę wyposażoną w silnik elektryczny oraz kabel, na końcu którego umieszczono czterokołowy wózek ciągnięty przez pojazd po dwudrutowej sieci napowietrznej. Próby trwały 2 miesiące i nie zakończyły się wprowadzeniem tego środka transportu do powszechnej eksploatacji. Na podróże regularnymi liniami trolejbusowymi trzeba było poczekać do początków XX w. (Paryż, 1900 r.). Zasilanie odbywało się zwykle podobnie jak w modelu Siemens – przez wózek wleczony na kablu lub drągu po dwóch drutach umieszczonych obok siebie lub jeden nad drugim (m.in. Wrocław, 1904 r.). Próbowano też konstrukcji z pałkowymi odbierakami ślizgającymi się po drutach. Szczególnie to rozwiązanie wymagało dużej precyzji kierowcy – nawet nieznaczne oddalenie się pojazdu od sieci powodowało wykojenie odbieraka i przymusową przerwę w podróży. Zdecydowanie wygodniejszym był więc tramwaj, którego szyny stanowiły jednocześnie przewód zasilający i drogę prowadzącą wóz. Dopiero kilka lat później Max Schiemann, również Niemiec, skonstruował trolejbus z dwoma niezależnymi odbierakami rolkowymi, umieszczonymi na dachu pojazdu obrotowo, pozwalającymi na swobodniejsze ma-

newrowanie na drodze. Pierwszą linię tego systemu eksploatowano w niewielkim miasteczku Königsstein położonym w dolinie Łaby pomiędzy Dreznem a Bad Schandau; w Polsce znanym głównie miłośnikom nie komunikacji, a twórczości J. I. Kraszewskiego, który w górującej nad miastem twierdzy umieścił część akcji powieści *Hrabina Cosel*.

System zasilania Sziemanna okazał się najpewniejszy i jako taki przyjął się w Niemczech i Anglii, gdzie od lat 20. zaczynają powstawać linie i całe sieci trolejbusowe. A w Polsce? Bardzo wcześnie, bo już w 1921 r. nowym środkiem transportu zainteresowało się Zakopane. Z inicjatywy polskiego ziemianina, który po powrocie z Besarabii osiadł w „zimowej stolicy Polski” (a Zakopane właśnie się nią stawało) – Leona Makowieckiego powstało Towarzystwo Podhalańskich Kolei Elektrycznych systemu Auttram, forsujące pomysł lokalnej komunikacji opartej o pojazdy napędzane prądem elektrycznym. Z budowy linii tramwajowych zrezygnowano bardzo szybko, przewidując kłopoty z utrzymaniem torowisk w zimie. Wybrano trolejbusy; projekt techniczny trzech linii opracowany został w Wiedniu. Zupełnie nowatorski miał być system zasilania: silniki prądu przemiennego i trójfazowa sieć trakcyjna! Niestety, z pomysłu nic nie wynikło ze znanego i dziś powodu – braku sponsorów.

Tymczasem w Poznaniu odbywają się już międzynarodowe targi. W 1926 r. na tej imprezie wystawniczo-handlowej wielką sensacją wśród gości budzi stoisko Wielkiej Brytanii, na którym prezentowany był pierwszy w Polsce „tramwaj bez szyn”. Wóz nie tylko stał na wystawie, ale i woził publiczność na owalnej trasie pokazowej wokół placu znajdującego się na północ od wejścia głównego MTP, wzdłuż dzisiejszej ul. Roosevelta do Bukowskiej. Wynalazkiem zachwycili się także gospodarze miasta postanawiając zaprowadzić tego rodzaju komunikację przed mającą się odbyć w 1929 r. Powszechną Wystawą Krajową. Poznaniacy nigdy, a w dwudziestoleciu międzywojennym szczególnie, nie lubili czczych dyskusji – decyzja zapadła, budujemy linię! W 1928 r. do Grodu Przemysława trafia, z angielskiej firmy Ransomes-Sims & Jefferies jeden kompletny wóz oraz dwa trzyosiowe podwozia z wyposażeniem elektrycznym. Pojazd z 1928 r., który podobno trafił do Poznania za darmo, jako „reklamówka” nowego środka transportu i otrzymał numer taborowy 400, był dwuosiowy (koła z pełnymi gumami, wymienionymi na pneumatyczne opony w połowie lat 30.), miał długość 8840 mm i zabierał 30 pasażerów, którzy wsiadać mogli przez jedne drzwi umieszczone we wnęcie z lewej strony pudła. Oczywiście w Poznaniu trzeba było dostosować go do ruchu prawostronnego – drzwi przeniesiono na drugi bok, likwidując jednocześnie wnęcie. Jednostką napędową był silnik o mocy 65 KM (koni mechanicznych – taka wtedy obowiązywała jednostka), sterowany ośmiostopniowym nastawnikiem. Natomiast na trzyosiowych podwoziach (rozstaw osi 4500 + 1200, kół 1950 mm) warsztaty Poznańskiej Kolei Elektrycznej przy ul. Gajowej wybudowały w 1929 r. karoserie o długości 10500, szerokości 2370, wysokości 2850 i wysokości podłogi (od jezdni) 900 mm. Jedne drzwi (dla kierowcy) umieszczone były z przodu, drugie, podwójne w środku (oczywiście otwierane ręcznie, „na klamkę”). Do każdego z nich prowadziły dwa zewnętrzne stopnie. Trolejbus mógł zabrać 60 pasażerów, w tym 37 na miejscach siedzących. Aparatura napędowa podobna była do tej z pierwszego wozu. Trzyosiowce oznaczono numerami 401 i 402.

Poznań poniósł jednak porażkę – nie udało się uruchomić linii przed PeWuKą. Na przeszkodzie stanęło opóźnienie w budowie wiaduktu kolejowego na linii do Inowrocławia i Wrześni, pod którym trolejbusy miały przejeżdżać w drodze z Rynku Śródeckiego do przedmieścia Główna, przyłączonego do miasta w 1925 r. i posiadającego od tego czasu (1.11.1925 r.) komunikację autobusową ze Starym Rynkiem (początkowo mającą być zastąpioną przez tramwaj). Na otwarciu trasy trolejbusowej przyszło poczekać do roku 1930.

12 lutego o godzinie 11:00 proboszcz parafii Św. Małgorzaty, ks. Chilomer poświęcił na Rynku Śródeckim gotowy do pierwszego kursu trolejbus. Wkrótce wyruszył on przez ulice: Bydgoską, Zawady i Główną do pętli przy narożniku ul. Wiejskiej wioząc zaproszonych na uroczystość gości. W Główniej, w salce Jankowskiego, odbyło się uroczyste śniadanie, przemawiał dyrektor PKE inż. Paweł Nestrypke, reprezentanci władz województwa, miasta i dzielnicy, organizacji społecznych i... harcerzy. Następnego dnia poznańskie gazety szeroko komentowały fakt uruchomienia niecodziennego (na owe czasy) środka komunikacji, a *Dziennik Poznański* wyjaśniał czytelnikom, co to za wynalazek, ów trolejbus: „Nie każdy z mieszkańców Poznania mógł dziś oglądać pierwszą pokazową jazdę trolleybusów. Ciekawość nasza jest tym więcej zrozumiała, iż dotychczas w Polsce takiej komunikacji nie znamy. Postaramy się więc w krótkości dać czytelnikom techniczny opis trolleybusu. Trolleybus jest to wielki wóz, podobny do autobusu, do którego za pomocą dwóch drutów doprowadza się prąd. Jeden z drutów sprowadza prąd do motoru, drugi odprowadza. Jak bowiem wiadomo trolleybus różni się tym od tramwaju, że nie biegnie po szynach, nie może być więc prąd odprowadzany do kół wozu jak to ma miejsce w tramwajach, lecz drugim drutem z powrotem do góry, do sieci elektrycznej.” Proste, prawda...?

Kiedy gazety zachwyciły się nowoczesnymi pojazdami, trolejbusy rozpoczęły normalną służbę. Codziennie na linię wyjeżdżały 2 wozy, kursujące z częstotliwością 10 minut. Pierwszy odjeżdżał z Rynku Śródeckiego o 6:50 (w święta o 7:50), z Główniej o 7:02 (8:02); ostatni we wszystkie dni o 22:10 ze Śródki i o 22:22 z Główniej. Jednorazowy przejazd kosztował 20 gr.; bilet z przesiadką na tramwaj – 35 gr. Na liczącej 2245 m trasie trolejbus zatrzymywał się na sześciu przystankach. Sieć służąca do jego zasilania wykonana została z drutu miedzianego o przekroju 65 mm<sup>2</sup> mocowanego za pomocą izolatorów z gumy twardej do konstrukcji wsporczych: poprzecznych linek mocowanych rozetami (17 szt.) do ścian budynków na Rynku Śródeckim i ul. Bydgoskiej lub słupów na pozostałej części trasy. 192 słupy (ze względów oszczędnościowych wykonane częściowo ze starych szyn tramwajowych) ustawione co 30 m na prostych i co 12–20 m w łukach utrzymywały druty jezdne na wysokości 5,60–5,80 m nad jezdnią (pod wiaduktem na Zawadach 4,40 m). Naciąg sieci wynosił 800 kg, a ze względu na nierówną nawierzchnię główieńskich dróg nacisk odbieraka na sieć obliczano aż na 17 kg. Trasę podzielono na trzy odcinki zasilania, podzielone izolatorami sekcyjnymi. Objeżdżając pętlę uliczną wokół kościoła Św. Małgorzaty na Śródcie, trolejbus przecinał końcowy odcinek dochodzącej tu linii tramwajowej.

Razem z oddaniem do użytku pierwszej linii trolejbusowej nie wybudowano żadnej bazy technicznej dla obsługi pojazdów. Trolejbusy nocowały

w zajezdni PKE przy ulicy Gajowej / Zwierzynieckiej. Interesujący był sposób, w jaki się tam dostawały z położonej na przeciwległym krańcu miasta Śródką. Otóż najstarsze poznańskie trajtki wyposażone były (z tyłu pojazdu) w specjalne łyżwy dociskane do szyny tramwajowej. Wystarczyło jeden odbierak prądu podłączyć do drutu trakcji tramwajowej i wóz mógł o własnych siłach przemierzyć miasto po torach. Taka jazda, podobnie jak w XIX-wiecznych prototypach, wymagała jednak precyzji kierowcy, zmuszonego manewrować pojazdem zgodnie z przebiegiem torowiska. Aby uniknąć zerwania sieci przy wyskoczeniu rolki z drutu, na tylnym pomoście, w otwartych dodatkowych drzwiach awaryjnych siedał konduktor trzymający linkę odbieraka i w razie potrzeby ściągał go w dół. Po kilku latach zaprzestano tych „akrobacji”. Do zajezdni trolejbusy holowane były przez również zjeżdżające na Gajową tramwaje. Po dotarciu na plac zajezdni do trolejbusowych odbieraków doczepiano kable zasilające i na własnym silniku wjeżdżał on do hali, gdzie dokonywano przeglądu. Potem tramwaj odprowadzał go nieistniejącym dziś torem wychodzącym ukośnie z hali na plac przed garażami autobusowymi od strony ul. Zwierzynieckiej. Tu po raz drugi podpinano kable do odbieraków i znów na „smyczy”, ale jednak o własnych siłach wjeżdżał do swego boks.

Pierwsza linia trolejbusowa w Poznaniu okazała się przedsięwzięciem udanym. W pierwszym roku eksploatacji przebyło 128 tys. wozokilometrów i przewieziono 482 tys. pasażerów. Koszt jednego wozokilometra zamknął się kwotą 84,5 gr. – tyle samo, co w autobusach. W latach następnych frekwencja nieco spadła (co spowodował ogólny kryzys gospodarczy), ale spadły również koszty eksploatacyjne: 1931 r. – 78,2 gr. (dla porównania: w autobusach 90,3 gr., w tramwajach 71,17 gr.), 1932 r. – 68,9 gr. (odpowiednio: 71,6 i 65,3 gr.). Dobre wyniki ekonomiczne zachęciły dyrekcję PKE do podjęcia decyzji o budowie kolejnej linii. Ogólnoswiatowy kryzys odsunął wprawdzie o kilka lat jej realizację, ale jeszcze w latach 1933–34 udało się pozyskać dla niej tabor.

Dwa nowe pojazdy wybudowała PKE w warsztatach przy Gajowej. Nadwozia własnej konstrukcji zamontowano na podwoziach skasowanych autobusów renault, osprzęt elektryczny adaptowano z tramwajów. Nastawnik umieszczono w pozycji leżącej pod siedzeniem i dostosowano go do sterowania pedałem przy użyciu sprężyny. Rozruch polegał na przyciśnięciu pedału do I styku, następnie jego lekkim zwolnieniu i załączeniu drugiego i tak dalej aż do siódmego. Niemożliwe było stopniowe redukcje pozycji jazdy – pedał należało zwolnić gwałtownie. Oddany do eksploatacji w 1933 r. wóz nr 403 miał niestety pewną wadę, polegającą na ustawieniu zbyt dużego prądu rozruchu na I styku. Powodowało to szarpanie i wymagało większego wyczucia od kierowcy. W 404 (ukończonym w 1934 r.) tę usterkę udało się wyeliminować. Dodajmy jeszcze, że oba pojazdy miały po 8300 mm długości, 2000 szerokości i 2650 wysokości. Osie oddalone były o 4380 mm od siebie, koła (tylne podwójne) wyposażono w opony pneumatyczne. Trolejbus mógł zabrać 40 pasażerów (32 na miejscach siedzących) i rozwijał prędkość do 25 km/h.

Przed wybuchem II Wojny Światowej rozpoczęto budowę drugiej linii prowadzącej również z Rynku Śródeckiego przez ul. Warszawską do pętli Os. Warszawskie, na ulicach Słupeckiej, Kostrzyńskiej i Łowickiej. Jednak Polakom nie udało się jej do-

kończyć. Działania wojenne i związane z nimi uszkodzenie elektrowni (6.09.1939 r.) przerwały również eksploatację pierwszej linii. Ponownie trolejbusy uruchomił okupant w listopadzie 1939 r., korzystając z przedwojennego taboru, z wyjątkiem wozu 400, który już przed wojną został odstawiony z powodu zużycia, spowodowanego fatalnym stanem nawierzchni dróg w Główniej.

Drugi rozdział historii trolejbusów w stolicy Wielkopolski otwarty został 6 września 1941 r. Tego dnia na linię Śródką – Os. Warszawskie wyjechał odświętnie udekorowany wóz nr 11 (dawny 404) wioząc hitlerowskich dygnitarzy z gauleiterem Arthur'em Greiserem na czele. Jedynym Polakiem na pokładzie był kierowca, co świadczy o tym, że Posener Strassenbahn nie zatrudniała na tych stanowiskach Niemców. W przeciwnym razie na pewno któryś z nich dostąpiłby zaszczytu przewiezienia „wodzów” nową linią, której otwarcie hitlerowcy wykorzystali propagandowo, jako dowód „normalności życia w niemieckim mieście Posen”. Druga linia (nie stosowano żadnych oznaczeń numerowych) miała długość 2440 m i – podobnie jak pierwsza – 6 przystanków. Sieć podzieloną na trzy odcinki zasilania rozwieszono na 32 rozetach i 153 słupach ustawionych co 32 m na prostych odcinkach i 6–20 m na skrajach, utrzymujących druty na wysokości 5,60 m nad poziomem jezdni.

Hitlerowcy planowali rozwój sieci trolejbusowej w Poznaniu: powstały projekty nowych linii oraz zajezdni na Komandorii (ul. Świętojańska). Na razie jednak wozy nadal trzeba było holować na Zwierzyniecką, a było to utrudnione ponieważ wycofujące się Wojsko Polskie wysadziło mosty na Warcie i Cybinie. Po ich prowizorycznej odbudowie przez Niemców tramwaje nie wróciły już na Śródkę – końcowy przystanek miały na Ostrowie Tumskim (ul. Dziekańska). W celu ponownego połączenia linii trolejbusowej z tramwajową wybudowano na tymczasowym moście Cybińskim pojedynczy tor trolejbusowy. Od grudnia 1941 r. służył on wyłącznie jako techniczny dla pojazdów zjeżdżających i dojeżdżających na trasę, które do Ostrowa Tumskiego holowane były tramwajem. Dopiero w 1944 r. dobudowano drugą nitkę sieci i przedłużono linię kończące dotychczas bieg na Rynku Śródeckim przez ul. Ostrówek i most Cybiński do ul. Dziekańskiej.

Dla nowych linii potrzebny był nowy tabor. P. St. dysponowała nadal tylko wozami produkcji przedwojennej, z których najstarszy angielski był już wycofany, a trzyosiołce dożywały kresu swoich dni. Poprawnie spisywały się pojazdy produkcji poznańskiej. Jediną modernizacją pojazdów przeprowadzoną przez okupantów była wymiana na początku 1940 r. rolek odbieraków prądu na nasadki ślizgowe. Ratunkiem okazało się sześć wozów Dynamo zrabowanych przez Niemców z Kijowa w 1943 r. Do ruchu trafiły tylko cztery z nich, pozwalając jednak na odstawienie trzyosiołowych 401 i 402.

Na znaczny rozwój komunikacji trolejbusowej zanosiło się w 1944 r. Poza już wspomnianym przedłużeniem tras na Ostrów Tumski, wiosną uruchomiono trzecią linię, zbudowaną w zupełnie innej części miasta. Prowadziła ona od skrzyżowania ulic Dąbrowskiego i Szpitalnej (Ogrody) przez Dąbrowskiego do Sytkowa (Wola – ul. Lotnicza) i miała służyć głównie pracownikom wojskowego lotniska na Woli (wtedy będącej częścią Ławicy). Przy budowie tej linii dał już o sobie znać kryzys państwa Hitlera. Z powodu wojennych oszczędności, trasa powstała jako jednotorowa z mijankami, a sieć zawieszono na drewnianych słupach (a wcześniej butni hitle-

rowcy wyśmiewali polskie słupy z szyn tramwajowych na Główniej...). Poznań otrzymał też 4 nowe trolejbusy: na pewno dwa Henschle i dwa z aparaturą AEG (taki opis spotyka się w różnych źródłach – nie wiadomo czy nie chodzi o te same pojazdy: Henschel z „elektryką” AEG?). Na trasy wyjechały one – po raz pierwszy w Poznaniu – z przyczepkami. Planowano także wybudowanie dwóch przedłużań tras. Linia od osiedla Warszawskiego przez Antoninek do Swarzędza pozostała tylko projektem. Na trasie od Główniej przez Gdyńską do Bałtyckiej (zakłady spożywcze Knorra) zdążono postawić słupy – również drewniane. Na przeszkodzie budowom stanęła ofensywa radziecka i zbliżające się wyzwolenie Poznania.

Ciekawostką pozostanie fakt zatrudnienia w ostatnim kwartale 1944 r. kobiet jako kierowców. Cztery Polki, będące wcześniej konduktorkami, ukończyły kurs i prowadziły trolejbusy na liniach do Główniej i os. Warszawskiego. Ze wspomnień jednej z nich (Władysławy Gadzińskiej) dowiedzieć się możemy, że najtrudniejsze w obsłudze były wozy polskiej konstrukcji. A więc, mimo dostaw Henschli i „Kijowów”, pojazdy z warsztatów PKE w czasie wojny były jeszcze eksploatowane. Ale ogólnie praca na trolejbusach nie dostarczyła paniom miłych wrażeń. Ciągłe pracowały w strachu, że ich błąd (wypadek, w którym obrażenia odnieść mógł Niemiec lub nawet zerwanie sieci na skutek wykolejenia odbieraków) może być uznany za sabotaż i ukarany wysłaniem do obozu. A przecież wieczorami jeździło się po omacku – obowiązywało zaciemnienie miasta! Pani kierowca przypomina sobie tylko jeden przypadek, że jedna z jej koleżanek „nie wyrobiła” zakrętu uderzając w mur, na szczęście bez konsekwencji i wszystkie doczekały za kierownicą końca wojny. Po niej nie zgłosiły się już do pracy w komunikacji miejskiej.

Ostatnim dniem wojennego kursowania trolejbusów był 20.01.1945 r. Następnego dnia rozpoczęły się walki o Poznań i komunikacja przestała funkcjonować. Wszystkie trolejbusy, pozostawione na końcowych przystankach, uległy uszkodzeniom w walkach ulicznych. Także sieć jezdna została pozrywana. Właśnie zniszczenie taboru spowodowało, że spośród wszystkich poznańskich rodzajów miejskiego transportu, trolejbusy uruchomiono po wyzwoleniu najpóźniej. 1.03.1946 r. ruszyła linia na Wolę obsługiwana dwoma wyremontowanymi Henschlami, 18.11 przywrócono ruch do os. Warszawskiego (znów z Rynku Śródeckiego; zniszczony most na Cybinie nie pozwolił na jazdę na Ostrów Tumski). W 1946 r. dokończono budowę zajezdni przy ul. Świętojańskiej. Zaopatrzona w czterostanowiskową halę, zaplecze warsztatowe i podstację trakcyjną, połączona była z siecią na ul. Warszawskiej. Wreszcie wozy z linii wschodnich mogły zjeź-

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” otrzymanie bezpłatnie *Przystanek*.

dzać do bazy bez „udziwnień”. Nie miały tego komfortu te obsługujące trasę „wolską” – z Ogrodów odprowadzały je na nocleg ciągniki: stary Lanz-Buldog i Deutz, czyniące wieczorami i rankami olbrzymi hałas w ciasnej, śródmiejskiej zabudowie.

Rok 1947 to przedłużenie trasy z Rynku Śródeckiego przez Ostrówek, most Cybiński, Ostrów Tumski, Most Chrobrego, Chwaliszewo, most Chwaliszewski do skrzyżowania Wielkiej i Mostowej (25.07.) oraz odbudowa linii do Głównej (26.08.). Powrót tramwajów na Garbary spowodował, że trolejbusy zjeżdżające do zajezdni z Ogrodów znów korzystać mogły z tramwajowej sieci trakcyjnej. W tym celu racjonalizatorzy z Miejskiej Poznańskiej Kolei Elektrycznej opracowali tzw. nogę – stalowy pręt podczepiany do masy trolejbusu, zakończony kółkiem toczącym się po tramwajowej szynie. Wynalazek F. Kruka, W. Kuleszy i Z. Rosady wyeliminował hałaśliwe traktory z ulic miasta. W tym samym roku wprowadzone zostało oznakowanie linii trolejbusowych – literowe, w kolejności odwrotnej do alfabetycznej. Linia Mostowa – Główna otrzymała literę **Z**, Mostowa – Os. Warszawskie – **W**, a Ogrody – Wola – **U**.

Nadal doskwierał brak taboru. Jednego zniszczonego Henschla przerobiono na przyczepę, a z Gorzowa Wielkopolskiego sprowadzono (w zamian za wagony tramwajowe) cztery MANy, wymagające remontu. Jeszcze raz do Gorzowa zwrócono się dwa lata później, zakupując tam siedem trolejbusów fiat, pochodzących z 1940 r., a wywiezionych przez Niemców z włoskiego Livorno oraz ciągnik trolejbusowy Faun, który obsługiwał trasy holując autobusową przyczepę. Ich stan był tragiczny, a że po wojnie brakowało wszystkiego, do jednego z fiatów zastosowano koła od... lawety armatniej z pełnymi gumami. Przez krótki okres tak wyposażony wóz kursował na linii „wolskiej”, od 1.12.1948 r. przedłużonej do Smochowic (ul. Santocka) i przebudowanej na dwutorową. 20.05.1948 r. rozpoczęła kursowanie jeszcze jedna linia – **T**, z dworca kolejowego Poznań-Garbary przez Szelągowską i Naramowicką do narożnika ul. Bolka w Naramowicach. W 1949 r. Poznań otrzymuje nowe wozy – francuskie Vetry, pierwsze z nowoczesnym systemem zapobiegającym zerwaniu sieci przy wykolejeniu odbieraków. Kiedy ślizg wyskakiwał z drutu, drąg odbieraka automatycznie opuszczał się poniżej poziomu sieci.

27.03.1950 r. trolejbusy docierają na Winogrody. Z pętli na skrzyżowaniu Pułaskiego, Nowowiejskiego i al. Wielkopolskiej wyrusza linia **S** przez Pułaskiego, Winogrody, Naramowicką, Lechicką do Umultowskiej (obowiązywała też pisownia „Umółtowska”). Rok później (1.01.1951) odjeżdża ona już z pl. C. Ratajskiego, pozbawionego wtedy komunikacji tramwajowej, i do starego odcinka dociera przez Libelta, al. Niepodległości i Nowowiejskiego. Także w roku 1951 (1.05.) linia **W** zostaje przedłużona przez ul. Warszawską do Antoninka, do pętli przy przejeździe kolejowym linii do Warszawy (obok dzisiejszego wiaduktu).

3 lutego 1952 zapisuje się tragicznie w dziejach trolejbusów poznańskich. Wyjeżdżający z Ostrowa Tumskiego wóz wpada w poślizg tuż przed mostem Cybińskim. Kierowca nie może opanować pojazdu, w którym dodatkowo szwankuje układ kierowniczy. Vetra łamie drewniane barierki tymczasowego mostu i spada na zamarznąłą Cybinę. Ginie sześć osób. Szczęście mają dzieci ślizgające się na rzece. Chwilę przed wypadkiem przeniosły się dalej od mostu...

Inne wydarzenia roku 1952 to wycofanie z eksploatacji przyczep trolejbusowych oraz wojennych Henschli, przekazanych do Gdyni. Poznań otrzymał za to sześć używanych JaTB z Warszawy. Kilka zmian przynosi rok 1954. Wprowadza się numerowe oznaczenia linii: **Z** staje się **101**, **W** – **102**, **U** – **103**, **T** – **104**, a **S** – **105**. Linia **105** zostaje także skrócona: przystanek początkowy wraca na Pułaskiego, końcowy zlokalizowany jest na Wilczaku. Na odcinku od Umultowskiej do dworca Garbary rusza nowa linia **106**. Oznaczenie **107** otrzymują kursy „stodwójki” do Antoninka, numer **102** pozostaje tylko dla tych do os. Warszawskiego. Od roku 1955 rozpoczynają się dostawy trolejbusów Škoda 8Tr, których do 1959 r. dotarło do Poznania 18 szt. i od 1960 r. był to jedyny typ eksploatowany na poznańskich ulicach. Pomimo nowych dostaw, MPK ma trudności z utrzymaniem gotowości wozów do jazdy. W latach 1956–58 zmuszone jest nawet zawiesić kursowanie linii **103**.

Od końca lat 50. nie inwestuje się w komunikację trolejbusową, nie powstają nowe trasy, stopniowo likwidowane są istniejące. 31.10.1957 r. jest ostatnim dniem kursowania linii **105**, następnego dnia mieszkańcy Winograd korzystają już z tramwajów. Od 8.09.1959 r. z powodu fatalnego stanu mostu Chwaliszewskiego i przebudowy mostu Chrobrego linie **101**, **102** i **107** (która powraca do oznaczenia **102**) znów kończą bieg na Rynku Śródeckim. 4.12.1959 r. ruszają tramwaje do os. Warszawskiego. Ruch na linii **102** utrzymuje się tylko na odcinku os. Warszawskie – Antoninek, a zajezdnia przy Świętojańskiej pozostaje odcięta od reszty sieci (znowu do zjazdów wykorzystuje się traktory). „Dziela zniszczenia” dopielniają lata 60. i rozwój komunikacji autobusowej. Od 1.02.1966 r. do Antoninka można dojechać tylko autobusem **57**, 1.05.1967 r. na Głównej pojawiają się autobusy pospiesznej linii **A**, zastępujące trolejbus **101**, 19.05.1969 r. przestaje funkcjonować sieć „garbarska” – zamiast **104** do Naramowic jeździ autobus **67bis**, Umultowo za **106** łączy **51**. Ostatni trolejbus w Poznaniu zjeżdża z trasy 29.03.1970 r. z linii **103**. Następnego dnia pod wiszącymi jeszcze drutami oglądać można „ogórki” na linii **61bis**.

Tak skończyła się historia komunikacji trolejbusowej w Grodzie Przemysława. Od euforii w latach 30. (zresztą uzasadnionej – Poznań zastosował trolejbusy wcześniej niż Berlin i wszystkie miasta Związku Radzieckiego, późniejszej trolejbusowej potęgi z Moskwą na czele), znakomych wyników ekonomicznych przed wojną, konieczności (brak paliw) w czasie jej trwania, rozbudowy po wyzwoleniu aż do zniechęcenia do tego środka transportu spowodowanego trudnościami technicznymi i nieprodukowaniem taboru w Polsce. Poznański układ tras był rzeczywiście nieekonomiczny – trzy niezależne sieci (wschodnia z liniami **101**, **102** i **107**; garbarska z **104**, **105** i **106** oraz jeżycko-wolska **103**), potem nawet cztery (po oddzieleniu tras **101** i **102**), z koniecznością holowania trolejbusów do zajezdni (oddalenie bazy od torów tramwajowych uniemożliwiałoby nawet stosowanie wynalezionej w latach 40. „nogi”).

Dyskusje na temat powrotu „trajtków” rozpoczęły się właściwie natychmiast po ich likwidacji. W latach 70. zaczęto dostrzegać wady autobusu: hałas i zanieczyszczenie powietrza oraz wysokie ceny ropy. Powstawały kolejne koncepcje linii trolejbusowych, np. sieci osiedlowe: ratajska i winogradzko-piątkowska, mająca w założeniach być dowozową do PST. WPK zarezerwowało nawet dla trolejbusów

serię numeracyjną taboru 18x... Na tym jednak koniec. Przeważały względy ekonomiczne – mniejsza od autobusu zdolność przewozowa przy kosztach eksploatacji zbliżonych do tramwaju. W latach 80. teoretycy komunikacji opracowali tezę (skądinąd słuszną), że trolejbusy sprawdza się tylko na obszarach specjalnie chronionych ekologicznie, gdzie nie występują zbyt wielkie potoki pasażerskie oraz ze względu na swoje właściwości trakcyjne – na trasach górskich. Wracano do koncepcji trolejbusów w Zakopanem (znów skończyło się na „papierze”), w Krakowie i w Sudetach. O Wielkopolsce nikt do dziś nie wspomina. Chociaż pomarzyć można: może tak „odrutować” Wielkopolski Park Narodowy? Wpuścić „trajtki” do Puszczkowskiej, Rogalina, Mosiny i Ludwikowa / Osowej Góry (uzdrowisko)? Czy to jest realne? W obecnej sytuacji ekonomicznej polskich gmin nie. Ale na pewno bardziej uzasadnione niż również dyskutowane elektryfikowanie linii autobusowych w centrum Poznania.

Piotr Dutkiewicz

## 5 lat minęło...

Dokładnie 5 lat temu oddano do użytku Poznański Szybki Tramwaj. Nie wyobrażam sobie codziennego życia bez tej trasy. Jednakże dziwi mnie postępowanie sprzyjające psuciu wizerunku PST. Mniej więcej w rok po oddaniu jej do użytku, można było zaobserwować spadek zainteresowania kogokolwiek tym miejscem. O ile w 1997 roku z dumą pokazywałem znajomym miejsce, w którym bieg kończą linie PeSTki, o tyle w 2002 wstydę się przyznawać, że mieszkam w pobliżu. Brak szyb w wiatach, wygięty znak zakazu ruchu (od przeszło 3 miesięcy), wysypana kupa piachu na środku pasa zieleni (również od przeszło 3 miesięcy), leżący na chodnikach piasek, którym posypywano w Wigilie śnieg, poniszczony i porośnięty chwastami trawniki wzdłuż zewnętrznych chodników (w 2001 r. ani razu nie skoszone), obrośnięte zielskiem krawężniki oraz wreszcie sterta śmieci porozrzucana po całej pętli.

Nie mam pojęcia, czy jest ktoś odpowiedzialny za porządek na tym terenie, a jeśli tak, to dlaczego o niego nie dba? Proponuję decydom miejskim raz na pięć lat przejechać się szybkim tramwajem i podzielić się wrażeniami z końcówki osławionej PeSTki.

Grzegorz Narkiewicz

### Przystanek

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,  
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań  
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań  
E-MAIL REDAKCJI: przystanek@o2.pl  
REDAKTOR NACZELNY: Adam Konieczka, tel. 504398490  
ZASTĘPCA RED. NACZ.: Jarosław Girstun  
ZESPÓŁ REDAKCYJNY: Tomasz Albrecht, Adam Białas,  
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński  
STALI WSPÓLPRACOWNICY: Sebastian Basoń, Marek  
Drewniak, Grzegorz Fedoryński, Jakub Jackiewicz,  
Krystian Jacobson, Michał Kamiński, Rafał Lamch,  
Wojciech Lemański, Krzysztof Lipnik, Mariusz Madej,  
Łukasz Nowicki, Marcin Pejski, Marcin Polom, Natalia  
Rychlewicz, Olaf Skrzymowski, Andrzej Soczówka,  
Sebastian Staschok, Marcin Stiancy, Tomasz  
Szydłowski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Ultracki  
SKŁAD I EDYCJA STRON WWW: Adam Konieczka  
DRUK: GRYF-DRUK, ul. Jana Pawła II, 61-139 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.