

# PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik  
miłośników komunikacji

nr 14 (14)  
30 lipca 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

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

## Z kraju i ze świata

■ **Berlin (autobus).** Solaris Bus & Coach Sp. z o.o., producent autobusów z podpoznańskiego Bolechowa, bierze udział w przetargu na dostawę 200 piętrowych autobusów dla berlińskiego przewoźnika BVG. Wybrana przez BVG firma rozpocznie na początku 2003 roku budowę prototypu, który zostanie następnie poddany paromiesięcznym testom. Rozstrzygnięcie przetargu nastąpi na początku 2004 roku.

■ **Bytom (autobus).** Pojawił się „brakujący” autobus 7242 – jest to ikarus 280 zakupiony z Krakowa (tęsame numer BK257). Mimo relatywnie młodego wieku – rok produkcji 1988 – pojazd ma już wymienione podwozie.

■ **Bytom, Ruda Śląska (autobus).** Niezbyt długo pożyła sobie linia nr 751, która kursowała w relacji Miechowice Plejada – Radzionków – Stroszek – Miechowice Plejada. Uruchomiona 1 maja, zawieszona została od 8 lipca 2002 r. Zastąpiła ją linia nr 753 uruchomiona właśnie z dniem 8 lipca na trasie Miechowice Plejada – Ruda – Godula – Miechowice Plejada. Częstotliwość kursowania wynosi niezmiennie 60 minut, a obsługuje ją Meteor Jaworzno autobusem jelicz 120M-812.

■ **Bytom, Ruda Śląska, Zabrze (autobus).** Od 1.07. na liniach 14, 20, 92, 132, 184 i 850 zmienił się przewoźnik – zamiast dotychczasowego PKM Bytom S.A. jeździ Meteor Jaworzno. Zaowocowało to pojawieniem się w miejscu nadających się wyłącznie na złom jeliczy M11 autobusów w trochę lepszym stanie technicznym – M125M, M121, czy 120M. Na linii 850 kursują natomiast trzy solarisy urbino 15 – są to pierwsze 15-metrowe autobusy w GOP-ie. Ciekawostką jest fakt pojawienia się na linii 14 solarisa U12-857 z MPK Radom, który otrzymał w Meteorze numer 808” – jest to autobus zastępczy za nie dostarczoną przez fabrykę „solniczkę”. Tego samego dnia obsługę linii 198 przejął PKM Gliwice (wcześniej jeździła tam firma Usługi Przewozowe Henryk Polak w Chorzowie) – tu zamiast pomarańczowych ikarusów 260 pojawiają się dwa niskopodłogowe MANy NL223 z najnowszego rzutu.

■ **Chebzie i okolice (tramwaj).** 10.06. w wyniku oberwania chmury nad Śląskiem, które zaowocowało zalaniem torowisk, sparalizowana została komunikacja tramwajowa na wielu liniach – m.in. w Chebziu, Bytomiu i Katowicach. Ruch wznowiono po kilku godzinach od ustania opadów.

■ **Częstochowa (autobus).** Swego czasu na łamach *Nowinek z Pyrogradu* omawiane były relatywistyczne efekty w częstochowskich autobusach,

związane, m.in., z różnymi godzinami pokazywanymi na zegarach. Częstochowskie autobusy znów pragną uzyskać prędkość bliską fali elektromagnetycznej. Oto przy okazji reformy oddzielono rozkłady niektórych linii, które miały je wspólne na wszystkie dni – robocze, soboty i święta – poprzez wprowadzenie na soboty i święta krótszej strefy czasowej (istotnie wspólna była niedorzecznością, a pomyśleć, że jeszcze 5 lat temu wszystkie linie tak miały...). Zmiany te dotknęły m.in. linie 31 i 50, przy czym coś dziwnego stało się z przystankowymi rozkładami jazdy, w których wydrukowały się jakieś fikcyjne strefy czasowe, zazwyczaj jeszcze krótsze, niż w rozkładzie dla kierowcy. O ile jednak w przypadku linii 31 i sobotniej 50 różnice sięgają 1–2 minut, o tyle w niedziele pięćdziesiątka bije rekordy szybkości. Na przystanku Kisielewskiego, do którego w dni robocze jadąc od strony Focha dociera w 10 minut (choć i to trudne jest do dokonania; rozkład pochodzi jeszcze z lat, gdy na trasie z centrum nie było sygnalizacji świetlnych), ma się przemieścić z szybkością światła, tzn. wydrukowane są te same godziny odjazdów, co na Focha! Ale nic to w porównaniu z powrotami z Kłobucka. Okazuje się, że 20-kilometryrowy odcinek z kłobuckiego rynku do tegoż przystanku zajmuje autobusom w niedzielę 2 (słownie: dwie) minuty! Na szczęście kierowcy o tym nie wiedzą, gdyby jednak dotarła do nich ta wiadomość, nie muszą się martwić, jako że na dotarcie do kolejnego przystanku (al. AK / Kiedrzyńska), zlokalizowanego 600 m dalej, mają aż 30 minut. Gorzej z następnym, przy Politechnice. Tu znów obowiązują godziny z Kisielewskiego. Wehikuł czasu?

■ **Częstochowa (autobus).** Największą bolączką po wejściu w życie reformy (abstrahując od samych zmian tras) jest przestrzeganie przez dyspozytorów MPK obsługi poszczególnych kursów taboru zgodnym z wykazaniem w rozkładzie jazdy. Lipcową nowością jest bowiem wskazanie w rozkładach jazdy kursów autobusów niskopodłogowych (odważnie wykazano ich aż 17 wobec posiadanych 20 wozów, a przecież ikarusy 412 są dość awaryjne). Tymczasem, w pierwszym tygodniu obowiązywania nowych rozkładów, każdego dnia co najmniej jeden z teoretycznie niskopodłogowych autobusów okazywał się jeliczem M11, podczas gdy niskopodłogowe MANy NL222, czy ikarusy 412 kursowały na „wysokich” rozkładach tych samych linii, bądź liniach bez wykazanego taboru niskopodłogowego (34, 50). 6.07., z uwagi na weekendowyjazd turystów na podczęstochowski Olsztyn, na linii 58bis tradycyjnie kursowały przegubowe ikarusy 280. Tyle, że od tej soboty właśnie jeden z nich tak-

że miał stać się pojazdem krótkim niskopodłogowym. Cała ta sytuacja, w obliczu możliwości oczekiwania przez osoby niepełnosprawne na wózkach inwalidzkich na pojazd niskopodłogowy, jest miernikiem lekceważenia pasażera, nie po raz pierwszy okazywanego przez częstochowskie MPK Sp. z o.o. Pozostaje mieć tylko nadzieję, że gdy nadzór nad komunikacją miejską przejmie Miejski Zarząd Dróg i Transportu, to nakładane będą odpowiednio wysokie kary i przewoźnikowi nie będzie się opłacało łamać założeń taborowych.

■ **Elbląg (tramwaj).** Oficjalne otwarcie nowej trasy tramwajowej w ul. Dąbka oraz remontowanej w ul. Bema nastąpi 1.09. Nie zmieniają się trasy linii 1, 2 i 3. 4 i 5 pojedą nową trasą.

■ **Gdańsk (tramwaj).** 23 i 25 lipca do Gdańska przyjechały 4 pierwsze z 7 remontowanych we Wrocławiu gdańskich wagonów typu 105N i 105Na. W Protramie poddano je kompleksowej modernizacji. Odtąd wagony te noszą oznaczenie 105NCh i 105NChD. Pierwszy skład jaki wrócił to 1273+1274, drugi to 1226+1227 (wcześniej oba należały do zajezdni Nowy Port, a po NG zostaną w zajezdni Wrzeszcz). W Protramie pozostał jeszcze wrzeszczański potrójniak 1323+1324+1325. Przypomnijmy, że ZKM Gdańsk już po raz drugi wystawiło swoje wagony do Wrocławia. Pierwszy skład jaki tam poddano modernizacji to 1300+1299+1309, który wrócił w grudniu 2000 roku. Modernizacja objęła wymianę aparatury elektrycznej na choppery produkcji czeskiej, naprawę pudeł, wymianę siedzeń i poręczy. Jest to jedyny skład w Gdańsku zrobiony na „sposób wrocławski”, czyli z listwami ozdobnymi z wagonu 102Na, wylupiającymi światłami (wymieniono je na traktorowe już w Gdańsku) i granatowo-czerwonym wnętrzem wozów. Wagony poddane modernizacji w 2002 roku znacząco różnią się od swoich poprzedników. Główną zmianą jest przebudowa drugich wagonów na doczepy czynne (likwidacja kabiny i stanowiska motorniczego). Ewentualna samodzielna jazda wagonu możliwa jest poprzez mały pulpit sterowniczy umieszczony na poręczy z przodu i z tyłu wagonu). Wagony mają już wewnątrz w gdańskiej kolorystyce, a także malowanie zakładowe wykonane we Wrocławiu (brawa dla tamtejszych lakierników), aluminiową listwę ozdobną, normalne światła przednie, tylne natomiast zastosowano na życzenie ZKM Gdańsk takie jak w poznańskich wagonach. Wagony zostały także wyposażone w wyświetlacze firmy Mobitec (poprzednio zastosowano mało czytelne wyświetlacze firmy R&G). Nie zmieniono sposobu sterowania wagonem – nie ma żadnych nowych zadajników jazdy. Ogólnie należy pochwalić Pro-

tram, wykonali kawał dobrej roboty. Jak dotąd jest to najlepszy remont kapitalny wykonany poza Gdańskiem. Należy mieć tylko nadzieję, że wkrótce kolejne wagony zostaną poddane podobnej modernizacji. Ciekawostką jest fakt, że 2 wagony ze składu potrójnego, który jest jeszcze we Wrocławiu, wezmą udział w paradzie taboru z okazji 125-lecia tramwajów we Wrocławiu, która odbędzie się 10.08. Na miasto wyjadą 1323+1324 (będą już oznakowane numerami i logo ZKM Gdańsk).

■ **Katowice (tramwaj).** 11.06. przybyło w GOP-ie 1350 metrów wyremontowanego torowiska. W praktyce są to nowe tory, wybudowane w związku z koniecznością przesunięcia torowiska z powodu budowy Drogowej Trasy Średnicowej. Nowy odcinek, pomiędzy przystankami Katowice Sokolska i Dąb Kościół, wykonany jest z szyn kolejowych na podkładach betonowych z przytwierdzeniem sprężystym SB3. Wybudowano również trzy przystanki (Katowice Sokolska, Dąb Huta Baildon) oraz jeden nieczynny do czasu wybudowania centrum handlowo-rozrywkowego na terenach dawnej kopalni Gottwald). W czasie przepinania, od 7 do 10 czerwca, wstrzymany był oczywiście ruch tramwajowy – linie **11** i **41** zawracały od strony Stadionu Śląskiego do Chebzia i Bytomia, linia **16** kursowała ze zwiększoną do 7 minut częstotliwością (obsługiwana była wyłącznie wagonami 116Nd), a linie **6**, **23** i **41bis** zawieszono. Komunikacja zastępcza obsługiwana była w dni robocze przez 12 autobusów, po 6 z PKM Świerklaniec i PKM Katowice. Kursowała z 5-minutową częstotliwością w godzinach szczytu. PKM Świerklaniec, który debiutował jako przewoźnik zatramwajowy, podstawił swoje najlepsze autobusy w postaci wyremontowanych w KZNS ikarusów 260 i 280.

■ **Kielce (autobus).** W związku z dalszymi pracami remontowymi przy rondzie Giedroycia i zamknięciem wjazdu na ul. Paderewskiego, od 17.07. do odwołania autobusy linii nr **3**, **9**, **15**, **22**, **25**, **35**, **36**, **39**, **49** jadące od strony ronda Grudzińskiego jeżdżą ulicami Czarnowską – Żelazną – Grunwaldzką i dalej stałymi trasami. Autobusy linii **18** od pętli przy dworcu PKS kursują prosto ulicą Żelazną i Grunwaldzką, a następnie normalną trasą.

■ **Lublin (autobus).** Od września planowane jest wprowadzenie na dwumiesięczny okres próbny 3 linii nocnych MPK. Linie te mają być obsługiwane przez minibusy wynajęte z Lubelskiej Korporacji Komunikacyjnej, a kursować mają tylko od piątku do niedzieli w godzinach 23:30–3:30. Każdy z nich ma wykonywać po 9 kursów po trasach prowadzących przez centrum miasta. Punktem, w którym spotykać się będą wszystkie linie będzie Dworzec Główny PKP. Jak twierdzi prezes MPK, oferta skierowana jest głównie dla studentów, wracających z klubów i dyskotek. Szacunkowy koszt biletu to około 4 zł. Przypomnijmy, że komunikację nocną Lublin utracił 30.10.1989 r., kiedy szukając oszczędności zlikwidowano 3 ostatnie linie nocne (**100**, **101** i **102**). Później, m.in., Poczta Polska i Lubelska Korporacja Komunikacyjna próbowały wskrziesić „nocniki”, lecz bez większych rezultatów.

■ **Lublin (autobus).** MPK Lublin skasowało pierwszego w ciągu ostatnich dwóch lat ikarusa 280. Pechowcem jest 19-letni przegubowiec nr 1813. Ledwo pocięto ikarusa, a na plac kasacyjny przybył jelicz PR110M nr 2134 i skończył żywot podobnie jak 1813. Tym samym w MPK pozostały już tylko 2 jelicze PR110M: 2127 i 2137 oraz 66 ikarusów 280.

■ **Lublin (trolejbus).** Na przełomie czerwca

i lipca z trolejbusów należących do lubelskiego MPK zaczęły znikać drabinki. Jak wstępnie ustalili miejscowi działacze, wszystko to stało się za sprawą pewnego kierowcy, któremu podczas wizyty na dachu zdarzył się przykry wypadek. Otóż zszedł on z dachu wykorzystując siłę grawitacji, czyli bez użycia drabinki... Jak na razie, drabinki pozniwały prawie ze wszystkich pojazdów oprócz słynnego ekobusa nr 818.

■ **Lublin (trolejbus).** Kasacja pochłonęła jelicza PR110E-760, a w zamian za niego po remoncie wyjechał kolejny ex-warszawski trolejbus – 825 (ex-T015). Co ciekawe, natychmiast dostał reklamę Idei GSM – taką, jak wcześniej jego brat nr 813 (ex-501) ze Słupska. Dla towarzystwa, również po remoncie wyjechał 751. Ponadto, na halę NG trafił T003.

■ **Łódź (sprowadzenie).** Informując w numerze 12 o remoncie torowiska na Bratysławskiej, błędnie podaliśmy nazwę znajdującej się przy skrzyżowaniu z al. Waltera-Janke pętli. Jej prawidłowa nazwa brzmi nie Oszczepowa lecz Bratysławska. Za błąd przepraszamy.

■ **Łódź (tramwaj).** Zakończył się remont torowiska na ul. Bratysławskiej. W dniach 13 i 14 lipca, podczas usuwania zjazdów międzytorowych, linie tramwajowe **10**, **12** i **14** kierowane były od węzła przy Dworcu Łódź-Kaliska na Żabieniec, a na trasie Dworzec Łódź-Kaliska – Wyszyńskiego uruchomiona została autobusowa komunikacja zastępcza **Z-1**. Od 15.07. ruch tramwajowy na Bratysławskiej odbywa się po dwóch torach, jednak ze względu na trwającą jeszcze modernizację przystanków Bratysławska / Wróblewskiego, do 21.07. tramwaje jadące w kierunku centrum przejeżdżały przez pętlę Bratysławska.

■ **Łódź (tramwaj).** 15.07. na łódzkich torach zadebiutował wreszcie pierwszy cityrunner złożony w warsztatach przy ul. Tramwajowej. Otrzymał numer 1203, a jego premiera była okazją do kolejnej imprezy z udziałem VIP-ów. Pierwszy dzień okazał się jednak dla wagonu pechowy, gdyż wykołcił się na zwrotnicy jednoiglicowej na terenie zajezdni przy ul. Telefonicznej i w ruchu liniowym pojawił się dopiero 18.07. Będzie już w ruchu pozostałe dwa cityrunner (1201 i 1202) przybyły do Łodzi w całości z Wiednia, co w przypadku drugiego z nich było sporym zaskoczeniem. Tramwaj ten zgodnie z planem powinien się pojawić w Łodzi jako ostatni z dostawy, po odbyciu tournée po kilku miastach Europy. Tymczasem niespodziewanie wyjechał na linię **10** już 23.05.

■ **Opole (autobus).** W związku z robotami drogowymi na ul. Mieszka I, od 15.07. autobusy jeżdżące tamtędy kursują objazdami. **6** i **11** skręcają z ul. 1. Maja w Fabryczną (którą normalnie liniowo nie kursuje żadna linia MZK), by ulicami Armii Krajowej i Obrońców Stalingradu powrócić na swoją trasę. W zamian za pomijane 4 przystanki uruchomiony został zastępczy przy ul. Fabrycznej. Objazd **6** i **11** jest w istocie skrótem w stosunku do trasy właściwej. Zupełnie inaczej przedstawia się sytuacja linii **7**. Od Wschodniej jedzie ulicami Rejtana, 1. Maja i dalej tak, jak **6** i **11**. Dzięki temu siódemka zatacza niemal pełny okrąg. Utrudnienia potrwają około miesiąca.

■ **Opole (autobus).** 26.07., po 14 miesiącach objazdów, na swoje stałe trasy powróciły linie **4**, **5**, **9**, **F** i **N**. Całe zamieszanie było spowodowane likwidacją grobli w ciągu ulicy Spychalskiego i budową w jej miejsce mostu. Jadąc od Zaodrze w kierunku centrum autobusy korzystają z nowego mostu. W przeciwnym kierunku jeżdżą tak, jak od wielu

lat – ul. Wrocławską. I to również ma się zmienić, ale dopiero, gdy przebudowane zostanie skrzyżowanie Niemodlińskiej ze Spychalskiego. A na ten cel w miejskiej kasie pieniędzy brak.

■ **Opole (rozkłady jazdy).** Przy współpracy lokalnego Radia O'le i dzięki hojności sponsorów wydany został rozkład jazdy autobusów opolskiego MZK. Wydawnictwo zawiera rozkłady wszystkich linii. Dla każdej zamieszczone są tabelki dla obydwu kierunków jazdy. Odjazdy na jasnym tle dotyczą dnia roboczego, na ciemnym – świątecznego. Dodatkowo kolorami czcionki wyróżnione są kursy nietypowe, np. nie wykonywane w lipcu i sierpniu, czy niskopodłogowe. Mimo niezbyt przejrzystego układu i pewnych braków, rozkład jest bardzo pomocny dla osób korzystających z usług opolskiego MZK. Dostać go można – bezpłatnie – w kasach MZK.

■ **Piła (autobus).** Tradycyjnie już na okres wakacji została uruchomiona linia **P** w relacji Pi. Zwycięstwa – Płotki. Linia kursuje codziennie co godzinę. W tym roku nie ma podziału na dni słoneczne i pochmurne. Nowością jest to, że autobusy przejeżdżają ul. Styki. Autobus zatrzymuje się na przystankach: Al. Powstańców Wielkopolskich / Szkoła, Al. Powstańców Wielkopolskich / Łączna, Kossaka / Pętla oraz na sezonowych: Kossaka / Rębajło n/z i Płotki / Pętla. MZK poinformowało, że autobus wyruszy od 22.06., a wypuściło autosanika H6 już 20.06. i, jak łatwo przewidzieć, wywoził z miasta zanieczyszczone powietrze, a przywoził świeże, za co dyrekcji MZK szczerze Bóg zapłać! Również, tradycyjnie na okres wakacji, linia **5** dostała nowy, żółty rozkład wakacyjny (24.06.–31.08.). W szczycie kursuje co 12 minut, a co 15 w pozostałych godzinach. W soboty i święta częstotliwość pozostaje bez zmian. Sensacyjnie jest natomiast to, że w dni robocze po godzinie 18 6 kursów z pl. Inwalidów prowadzi do ul. Kusocińskiego, gdzie ustawiono dwa nowe przystanki. Jak chwali się MZK, jeżeli pomysł się sprawdzi, to kursy te od września pozostaną. Już dzisiaj możemy powiedzieć wprost, że jest to pomysł durny – **5** omija bowiem jeden z ważniejszych przystanków Bydgoska / WCH. Jeżeli MZK chciało zaoszczędzić na kilometrach, to można było skierować autobus, np. na parking pod komendą policji lub kazać robić nawrót ulicami Wawelską i Łowiecką. Na ul. Kusocińskiego przystanek dla wsiadających leży na uboczu przy gliniance, z czego cieszą się najbardziej komary, ponieważ mogą urządzić sobie bezpłatne wycieczki na osiedle Górne. A może MZK planuje wprowadzić sieciówki dla komarów?

■ **Piła (autobus).** Do Solca Kujawskiego wyjechały i powróciły po remoncie jelicze nr 316 i 320. Zostały wymalowane w nowe piłskie barwy, zmieniono im reflektory z podwójnych okrągłych na prostokątne, przyklejono duży napis „Jelcz”, dostały nowe kasowniki i nowe siodełka. Poprzednia reklama 316 (Fuji Foto Zaranek) została przeniesiona na busa 369, oczywiście w nowej, ohydnej formie. Po 371 jest to kolejny oszpecony jelicz. Brak na placu autosana H9-227 sugeruje, że przechodzi on remont w Solcu.

■ **Piła (autobus).** Piłę opanowują patyczaki – MZK wymienia przystanki na nowe, wykonane w formie słupka w kolorze czerwonym ze znakiem „przystanek” oraz numerem linii.

■ **Piła (autobus).** W połowie czerwca ukazał się informator, a właściwie dezinformator MZK Piła. Sprzedawany w budkach MZK po 1 zł zawiera sformułowanie: „Za zmiany w rozkładach jazdy odpowiada MZK Sp. z o.o. w Pile.” Gratulujemy! Czy

wszyscy, którym nie udało się odjechać autobusem według informatora, powinni zamawiać taksówkę na koszt MZK lub osoby odpowiedzialnej za drukowanie takich „koszmarków”?

■ **Piła (autobus).** Kolejny negatywny przykład z działalności MZK widnieje na przystanku Kossaka / Basen. Wiszą tam sobie dwa rozkłady jazdy linii 10. My wiemy, który jest aktualny, ale inni pasażerowie – nie. Kiedyś MZK na rozkładach zamieszczał informację: „Rozkład ważny od...” Ale to było kiedyś. Przy okazji – na tym samym przystanku można się dowiedzieć, że autobusy kursują ul. Styki. No cóż, upał wszystkim daje się we znaki. Tylko, że panowie z MZK biorą za swoją ignorancję pieniądze.

■ **Piła (autobus).** W lokalnej prasie ukazał się obszerny artykuł o konflikcie mającym miejsce w MZK pomiędzy dyrekcją, a kierowcami z Solidarności.

■ **Piła (autobus).** Piegus zawiesił kursowanie linii podmiejskiej do Śmitowa.

■ **Pobiedziska (tramwaj).** Drodzy Czytelnicy, czy pamiętacie primaaprilisowy dowcip z *Nowinek z Pyrogradu* nr 6 (80) z 16.03.2001 r. o odkryciu śladów tramwaju w Pobiedziskach? Wydawać by się mogło, że będzie on „żył” do ukazania się następnego numeru. Jednak 26 lipca bieżącego (!!!) roku do jego autora, Piotra Dutkiewicza, zadzwoniła pani z Biura Promocji Urzędu Miasta i Gminy Pobiedziska z pytaniem, skąd posiada tak rewelacyjne informacje. Chciano je wykorzystać w materiałach promocyjnych miasta...

■ **Radom (autobus).** MPK w Radomiu sprowadziło piętrowy autobus MAN Waggon Union D91 (rok produkcji 1987). Autobus posiada 46 miejsc siedzących na górze i 36 na dole. Będzie obsługiwał tylko linie, na których nie ma przeskód w postaci zbyt niskich konstrukcji drogowych lub gałęzi drzew. Na niektórych ulicach gałęzie będą musiały zostać przycięte, aby pojazd nie musiał jeździć środkiem jezdni. Po testowej jeździe w dniu 19.07. ustalono, że piętрус nadaje się obecnie do obsługi linii 4 i 21. Na tych trasach jest najmniej tego typu przeskód. Od 31.08. zostanie uruchomiona specjalna linia turystyczna, którą będzie obsługiwał autobus piętrowy. Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji zaakceptował zaproponowaną trasę, która ostatecznie przedstawia się następująco: Dworzec PKP, Beliny-Prażmowskiego, 25. Czerwca, Sienkiewicza, Mickiewicza, Traugutta, Żeromskiego, Malczewskiego, Kelles-Krauz, 25. Czerwca, Żeromskiego, Szklana, Struga, 11. Listopada, Zborowskiego, Paderewskiego, Sempołowskiej, Rapackiego, Chrobrego, 11. Listopada, Szarych Szeregów, Mireckiego, Limanowskiego, Narutowicza, Traugutta, Beliny-Prażmowskiego, Dworzec PKP. Czas przejazdu wynosi 42 minuty, a częstotliwość kursowania 60 minut. Linia będzie funkcjonowała tylko w dni wolne od pracy, w okresie od 31 sierpnia do 27 października (z wyjątkiem 7 i 8 września). W dni powszednie piętрус będzie kursował na liniach 4 lub 21.

■ **Szczecin (przetarg).** Miasto Szczecin ogłosiło konkurs na obsługę komunikacji i infrastruktury tramwajowej. Ewentualny zwycięzca miałby przejąć pracowników, tabor, wyposażenie warsztatów, tory i trakcję na co najmniej 15 lat. Minimalną cenę przejmowanego majątku ustalono na 35 mln zł. W zamian za obsługę i modernizację komunikacji, inwestor ma otrzymywać opłaty za wozokilometry. Termin przyjmowania ofert to 13 sierpnia. Wśród zainteresowanych wymienia się, m.in., firmy Siemens i Bombardier.

■ **Szczecin (tramwaj).** W połowie lipca zakończył się remont połączony z niewielką modernizacją składu 105N 684+689. W wagonach wstawiono duże szafy sterownicze oraz pojedyncze gniazda sterowania wielokrotnego (identyczne jak w wagonach 105Na 596+599). Kabel wysokiego napięcia nadal znajduje się na dachu. Pozostałe zmiany są już bardziej typowe – przetwornice statyczne i poręcze pomalowane na żółto. W obydwu wagonach zamontowano pantografy OTK-2.

■ **Szczecin (tramwaj).** Podczas przygotowywania terenu pod budowę kolejnych estakad na ul. Gdańskiej (pomiędzy mostem Cłowym a pętlą Basen Górnicy) natrafiono na ukryte pod grubą warstwą ziemi tory tramwajowe. Wszystko wskazuje na to, że fragment czynnej do 1945 roku trasy w kierunku Lotniska zasypano po wojnie, podczas budowy nasypu dla podwyższenia ulicy. Nie przeszkadzająca w budowie reszta torów nadal spoczywa w ziemi. Wśród wyciągniętych fragmentów szyn znaleziono, m.in., krzyżownicę o nietypowym, dużym skosie, notabene, będącą w lepszym stanie, niż większość eksploatowanych...

■ **Szczecin (tramwaj).** Skład 105N2k/S/2000 789+790, który w połowie kwietnia został rozłączony i każdy z jego wagonów jeździł jako solówka, znowu jest złączony.

■ **Tychy, Mikołów (autobus).** Meteor Jaworzno, w chwili obecnej największy prywatny przewoźnik komunikacji miejskiej w GOP-ie, wzbogacił się w czerwcu o dwa nowe produkty z Laskowic – są to jelicze M1011-860 oraz M121-869. 860 można spotkać na linii 294, a 869 pokazuje się na razie na linii 157.

■ **Warszawa (autobus).** 11.07. około godziny 5:00 na skrzyżowaniu ul. Stawki i al. Jana Pawła II autobus neoplan N4020 (6717), jadący jako 11 brygada linii 157, wjechał na skrzyżowanie przy czerwonym świetle i uderzył w bok przejeżdżającego samochodu dostawczego marki Mercedes, który przewoził pieczywo. W wyniku wypadku ranni zostali kierowcy obu pojazdów, a z samochodu dostawczego na ulicę wysypały się bułki.

■ **Warszawa (autobus).** 17.07. około godziny 4:50 na ul. Mszczonowskiej w Jankach w tył autobusu ikarus 260.73A-6414 linii 711, jadącego w kierunku Okęcia, uderzył samochód ciężarowy DAF. W wyniku wypadku ranne zostały trzy pasażerki autobusu. Uszkodzony autobus ściągnięto do zajezdni ciągnięciem tatra.

■ **Warszawa (autobus).** 18.07. pojawiła się kolejna reklama całopojazdowa na autobusie MZA. Tym razem ikarus 280.70E-5752 dostał biały podkład i reklamę sklepu Go Sport. W malowaniu zakładowym pozostała ściana przednia, przednia część ściany lewej oraz dach. Reklama wykonana jest starannie i wygląda estetycznie, w przeciwieństwie do dwóch reklamowych ikarusów 280.26 z zajezdni Ostrobramska (2557 i 2593). W dniu 1.06. zostały one pomalowane przez dzieci na „złecenie” Centrum Handlowego King Cross, co nie wpłynęło pozytywnie na ich wygląd.

■ **Warszawa (autobus).** 22.07. ze stanu MZA zostały skreślone następujące autobusy: zakład R5 Inflancka – 6450, 6452, 6453, 2900, 2903, 2905; zakład R11 Kleszczowa – 2652, 2688, 2737. Należy dodać, że wozy z numerami 64xx to autobusiki ikarus 405.01, a pozostałe to ikarusy 280.26. Wszystkie zostały zakupione przez firmę ITS z Radomia.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z remontem nawierzchni południowej jezdni Al. Jerolim-

skich od pl. Zawiszy do pl. Starynkiewicza, od dnia 12.07. od około godziny 23:00 do 15.07. do około godziny 4:00 autobusy niżej podanych linii były skierowane na trasy objazdowe:

- linie 127, 128, 130, 508, 517, 521, 523, 603, 605, 608 i 612 od pl. Zawiszy w kierunku centrum kursowały ulicami: Raszynska – Koszykową – pl. Starynkiewicza – Nowogrodzką – Lindleya – Al. Jerolimskimi i dalej stałymi trasami;
- linie 175, 512 i 611 od skrzyżowania Raszynska / Koszykowa w kierunku Centrum ulicami: Koszykowa – pl. Starynkiewicza – Nowogrodzką – Lindleya – Al. Jerolimskimi i dalej bez zmian. Na trasach objazdowych obowiązywały przystanki Tarczyńska 01 (dla wszystkich linii) oraz tymczasowy w Al. Jerolimskich za pl. Starynkiewicza (obowiązujący dla linii 127, 128, 130 i 175 jako stały, a dla linii 603, 605, 608, 611 i 612 na żądanie).

Jednocześnie na czas objazdu została zmieniona trasa linii 159 w kierunku pętli Koło. Od skrzyżowania Koszykowa / pl. Starynkiewicza autobusy tej linii kursowały: pl. Starynkiewicza – Nowogrodzką – Lindleya – Al. Jerolimskimi – pl. Zawiszy – Towarową i dalej bez zmian.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z zamknięciem rampy wjazdowej na krańcowe przystanki autobusowe przy Dworcu Centralnym, od dnia 17.07. trasa linii 510 od ronda ONZ do pętli Dw. Centralny 31 przebiega ulicami: Świętokrzyską – Emilii Plater – Al. Jerolimskimi – al. Jana Pawła II. Na nowym odcinku trasy obowiązują przystanki: Rondo ONZ 05, Dw. Centralny 17. Trasa w przeciwnym kierunku pozostała bez zmian.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z kolejnym etapem robót przy budowie stacji metra A-17 Dworzec Gdański, w nocy z 17 na 18.07. na stałe uległy zmianie trasy linii 127, 518 i 607. Trasa linii 127 od mostu Gdańskiego w kierunku krańca Nowe Włochy przebiega ulicami: Słomińskiego – zawrotka przy ul. Międzyzparkowej – Zakroczymską – Konwiktorską – Muranowską i dalej bez zmian. Z kolei trasy linii 518 i 607 od mostu Gdańskiego w kierunku pętli Pl. Trzech Krzyży i Os. Kabaty przebiegają ulicami: Słowińskiego – zawrotka przy ul. Międzyzparkowej – Zakroczymską – Konwiktorską – Bonifraterską i dalej stałymi trasami. Trasy ww. linii w kierunku przeciwnym nie uległy zmianie. Z dniem 18.07. prawdopodobnie do listopada został czasowo zlikwidowany przystanek linii 103 Dw. Gdański 07.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z oddaniem do użytku zatoki przystankowej na ul. Leszno za skrzyżowaniem z ul. Młynarską (w kierunku Śródmieścia), od dnia 17.07. od około godziny 23:00 przystanek Młynarska 01 dla linii 119, 171 i 190 został przeniesiony z ul. Górczewskiej na ul. Leszno do nowej zatoki, natomiast na trasie linii 603 przystanek ten został zlikwidowany.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z zakończeniem pierwszego etapu przebudowy skrzyżowania ul. Czerniakowskiej z ul. Chełmską, od 15.07. od około godziny 22:30 przywrócone zostały stałe trasy linii 107, 141 i 611. Ponadto, została utrzymana korekta trasy linii 119.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z remontem nawierzchni północnej jezdni ul. Hynka na odcinku od ul. Żwirki i Wigury do ul. Radarowej, od dnia 19.07. od około godziny 22:00 do 22.07. do około 6:00 autobusy linii 189 jadące w kierunku pętli Os. Górczewska zostały skierowane na trasę objazdową od skrzyżowania Sasanki / Żwirki i Wigury

/ Hynka ulicami: Żwirki i Wigury – 17. Stycznia – al. Krakowską i dalej stałą trasą. Trasa w kierunku przeciwnym nie zmieniła się.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z kolejnym etapem budowy Trasy Siekierkowskiej i wprowadzeniem czasowej zmiany organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Czerniakowskiej z ul. Chelmską, od wieczora 20.07. do odwołania (na około dwa tygodnie), autobusy linii **107**, **141** i **611** zostały skierowane na trasy objazdowe:

- linie **107** (w kierunku pętli Esperanto) i **141** (w kierunku pętli Marysin) od skrzyżowania Dolna / Chelmska / Belwederska Belwederską – Gagarina i dalej stałymi trasami;

- linia **611** (w kierunku pętli Okęcie) od skrzyżowania Chelmska / Sobieskiego / Belwederska ulicami: Chelmską – zawrotka przy zajezdni autobusowej Chelmska – Chelmską – Sielecką – Gagarina i dalej bez zmian.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z następnym etapem robót drogowych na Wale Miedzeszyńskim, od wieczora dnia 22.07. do 23.07. do około godziny 5:00 uległ zmianie przebieg trasy linii **146**. Od skrzyżowania Wał Miedzeszyński / Wersalska autobusy tej linii będą kursowały w obu kierunkach Wałem Miedzeszyńskim – Zwycięzców – Francuską i dalej stałą trasą.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z wykonaniem wysepek autobusowych w rejonie nieczynnych przystanków tramwajowych na ul. Stomińskiego, od dnia 24.07. dla linii **103** zostały uruchomione dodatkowe przystanki na żądanie – Baseny Inflancka 03 i 04.

■ **Warszawa (autobus).** W związku z remontem wiaduktu nad torami kolejowymi i remontem ul. Sienkiewicza w Piasecznie, od 25.07. od godziny 11:00 do odwołania (na około 3 miesiące), autobusy linii **727** zostały skierowane na trasę objazdową od skrzyżowania Puławska / Okulickiego w obu kierunkach ulicami: Okulickiego – Nową – Słoneczną – Postępu – Przemysłową – Bobrowiecką – Główną – Pod Bateriami i dalej bez zmian. Przystanki Gołków-Letnisko zostały przeniesione na ul. Główną.

■ **Warszawa (bilety).** Zarząd Transportu Miejskiego dopiero po ponad dwóch miesiącach obowiązywania wspólnego biletu ZTM i PKP wpadł na to, że jedną z podstaw sukcesu takiego przedsięwzięcia jest dobra informacja. We wszystkich środkach transportu pod zarządem ZTM, a także na stacjach i przystankach PKP (niestety, nie wszystkich) pojawiły się niedawno ładne, kolorowe schematy informujące o zasięgu obowiązywania biletów ZTM w pociągach PKP. Cóż, lepiej późno niż wcale. Brakuje nam tylko schematów w pociągach i na wszystkich przystankach ZTM i PKP.

■ **Warszawa (przetarg).** W pierwszych dniach lipca Zarząd Transportu Miejskiego rozstrzygnął przetarg na dostawcę nowoczesnych słupków przy-

stankowych dla Warszawy. Głównymi kryteriami brany pod uwagę były wytrzymałość na zniszczenie i cena. Do konkursu stanęły cztery firmy. Przed ogłoszeniem wyników przetargu wszystkie słupki zostały poddane próbom wytrzymałościowym na Politechnice Warszawskiej. Ostatecznie zwycięzcą została firma Dylik z Leszna, która oprócz pomyślnie zakończonych prób wytrzymałościowych zaproponowała stałą cenę przez trzy lata, czyli na okres trwania kontraktu. Jednak, po ogłoszeniu wyników przetargu, dwie z biorących w nim udział firm złożyły odwołanie. Zakwestionowały one procedurę przekazania próbek do badań wytrzymałościowych, z których usunięto oznaczenia producentów. Stwierdziły one, że nie mają pewności, czy zbadano właśnie próbki ich wyrobów. Komisja przetargowa uznała złożone protesty za zasadne i w połowie lipca. cały przetarg został unieważniony. Obecnie trwają przygotowania do przeprowadzenia drugiego przetargu.

■ **Warszawa (tramwaj).** 7.07. około godziny 9:40 na skrzyżowaniu ul. Nowowiejskiej z al. Niepodległości całym drugim wagonem wykołosił się skręcający w stronę Wyciągów skład 105Na 1174+1175 linii **4**. Początkowo motorowa nie poczuła zdarzenia i przejechała tak około 80 metrów, niszcząc nawierzchnię ulicy oraz płytki chodnikowe. Zatrzymanie trwało około godziny, a wykołoięca wstawiono za pomocą dźwigu. Co najzabawniejsze, przyczyną zdarzenia był „nieszczęśliwy zbieg okoliczności”, ponieważ motorowa dodała jazdy, kiedy to przez krzyżownicę przejeżdżała akurat minimalnie wyszczerbiona część obręczy jednego z kół pierwszego wózka wagonu 1175.

■ **Warszawa (tramwaj).** 22.07. około godziny 16:00 na ul. Górczewskiej (przy HIT-cie) miała miejsce próba samobójcza starszego Koreańczyka. Na szczęście dla niego, skończyła się ona niepowodzeniem. Człowiek ten dostał się pod pierwszy wagon składu 105Na 1018+1063 linii **26**. Z urazami głowy i kończyn został przewieziony do najbliższego szpitala. Zatrzymanie trwało około pół godziny.

■ **Warszawa (tramwaj).** Gorzej niestety zakończyła się jazda tramwajem (skład 13N 528+589) dla innego siedemdziesięcioletnika. Dnia 23.07. około godziny 18:10 człowiek ten zastąpił w ww. tramwaju, stojącym akurat na przystanku na ul. Nowowiejskiej (naprzeciwko słynnej kwaciarni). Mimo błyskawicznie przeprowadzonej akcji reanimacyjnej, mężczyźny nie udało się uratować. Zatrzymanie trwało ponad godzinę. Ponieważ jest to newralgiczny punkt, w korku utknęło wiele składów (w tym dużo „zjazdówek” na R-3 Mokotów). Wiele innych pociągów tramwajowych skierowano na trasy objazdowe. Tramwaj w asyście NR TW zjechał na R-3, gdzie prokurator dokonał oględzin zwłok.

■ **Warszawa (tramwaj).** 16.07. jedyny w Polsce skład 105Ng 1424+1423 pojawił się na mieście bez systemu informacyjnego R&G. Skład został

w niego wyposażony w ramach testu w czerwcu 1998 r. (w tym samym okresie skład 105N2k 2016+2017 otrzymał czeski system informacji pasażerskiej BUSE). Od tego czasu wyjeżdżał on praktycznie tylko na dodatki na linii **7**. Obecnie został wyposażony w zwykłe kasety tablicowe i wyjeżdża na różne linie obsługiwane przez zajezdnię R-2 Praga (m.in. **3** i **25**).

■ **Warszawa (tramwaj).** 19.07. o godzinie 18:12 na ulicy Puławskiej (przy przystanku Metro Wilanowska) tramwaj 116Na/2-3024, jadący jako 9 brygada linii **4** w stronę pętli Potocka, wykołosił się pierwszą osią drugiego wózka. Przyczyną zdarzenia był tłuczeń na jednej z szyn. Nikt nie został ranny. W akcji ratowniczej brały udział dwa dźwigi tramwajowe i pogotowie torowe. Zatrzymanie trwało 50 minut i spowodowało dosyć duże utrudnienia komunikacyjne w tym rejonie Warszawy.

■ **Warszawa (tramwaj).** 24.07. po raz pierwszy w ruchu liniowym pojawił się zmodernizowany skład 1392+1391. Tego dnia jeździł na **25/18**. Przed modernizacją był to skład typu 105Nb/e i stacjonował w zakładzie R-3 Mokotów. Obecnie jest wpisany na stan R-1 Wola. W trakcie modernizacji (w Zakładzie Naprawy Tramwajów T3) pudła wagonów zostały przebudowane na trzydrzwiowe (drzwi i napędy IFE), zainstalowano układ rozruchu zbudowany na tranzystorach IGBT, nowy pulpit motorniczego z monitorem komputera pokładowego, pantografy połówkowe OTK-2, ogrzewanie nawienne, siedzenia wandaloodporne TAPS, wykładzinę antypoślizgową i żółte poręcze. Skład został wyposażony również w system informacyjny BUSE.

■ **Wrocław (tramwaj).** Wagon 2318, po kolizji z tirem, stoi na terenie Protramu i czeka na ekspertyzę. Najprawdopodobniej zostanie darowane mu życie, lecz nieprędko wróci do służby.

■ **Wrocław (tramwaj).** W dniach 20 i 21 lipca odbyły się we Wrocławiu Dni Ulicy Świdnickiej, podczas których zostały wystawione do obejrzenia tramwaje historyczne miasta Wrocławia. Wrocławianie mogli zobaczyć wagon 102N-2110, G-081 (ex-1501), Jasia i Małgosię oraz LH. Chociaż pogoda w sobotę nie dopisała, to zwiedzających było bardzo wielu. Można było dowiedzieć się wielu ciekawych informacji o przeszłości i teraźniejszości komunikacji wrocławskiej.

■ **Zielona Góra (autobus).** MZK otrzymało pieniądze na zakup nowych autobusów. Nie ustalono jeszcze ewentualnych dostawców, lecz mowa jest o zakupie 5–6 12-metrowców. Planowana dostawa nastąpi w pierwszej połowie 2003 roku.

**Marek Drewniak, Jarosław Girstun, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Rafał Lamch Krzysztof Lipnik, Janusz Matuszewski, Mariusz Mazek, Bartosz Mazur, Magdalena Murawska, Jacek Sobota, Mariusz Sondel, Marcin Strzelec, Jan Szulew, Rafał Tarnawski, Bartosz Wurman, Maciej Zyśko**

## Z półki bibliofila

### *Maly atlas městske dopravy 2001*

W piątym numerze *Przystanku* prezentowałem publikację dokonującą przeglądu sieci tramwajowych i trolejbusowych Czech i Słowacji (*Elektrifikovane systémy MHD*). W bieżącym numerze chciałbym przybliżyć inną publikację, również po-

święconą tej tematyce: pracę zbiorową *Maly atlas městske dopravy 2001* (wyd. Gradis Bohemia s.r.o. 2001).

Owa tematyka to jednak jedyna rzecz, która łączy oba wydawnictwa. Na pierwszy rzut oka różnice dostrzegalne są już w samej szacie graficznej. *Maly atlas...* jest przede wszystkim estetycznie wydany, z dużą ilością kolorowych fotografii, czego brakuje w *Elektrifikovanych systémath MHD*. Ponadto, ma on poręczny format kieszonkowy.

Tyle o wydaniu, zajrzyjmy więc do środka. *Maly*

*atlas...* składa się z czterech rozdziałów. Pierwszy z nich poświęcony jest taborowi tramwajowemu, trolejbusowemu i metra, jaki występuje obecnie na terenie Czech i Słowacji. Każdy typ wozu został tu omówiony osobno i dość dokładnie. W opisie, oprócz charakterystyki technicznej, znajdziemy również różne dane statystyczne, np. w jakich miastach występował dany typ, a także liczne zdjęcia. Należy podkreślić, że autorzy uwzględnili wszelkie możliwe modernizacje taboru, często wykonywane tylko w jednym mieście dla konkretnego przedsię-

biorstwa. Jedyne, czego może tu brakować, to schematycznych rysunków poszczególnych typów taboru (które, nawiasem mówiąc, są tak charakterystyczne dla czeskich publikacji).

Kolejny rozdział to omówienie poszczególnych miast. Podobnie, jak w *Elektryfikowanych systemach MHD* otrzymujemy tu podstawowe dane o każdej sieci, czyli adres przedsiębiorstwa, adres internetowy, czy spis linii. Autorzy tej publikacji poszli jednak dalej. Każda część opatrzona jest opisem, w którym znajdziemy krótką historię miasta, zarys dziejów i dzień dzisiejszy komunikacji miejskiej, a także związane informacje o taborze. Pod tym względem wydawnictwo to zawiera dużo więcej przydatnych informacji niż to spod znaku Wolfa. Walory publikacji podnosi również spora ilość barwnych zdjęć taboru występującego w każdym mieście.

Rozdział trzeci poświęcony jest taborowi muzealnemu. Przedstawione tu zostały eksponaty, które możemy zobaczyć odwiedzając muzea transportu miejskiego w Pradze lub w Brnie, a także wyszczególniony został pozostały tabor historyczny, będący w posiadaniu poszczególnych przedsiębiorstw.

Ostatni rozdział to kompletne zestawienie taboru eksploatowanego w poszczególnych miastach Czech i Słowacji.

Podsumowując, jest to pozycja bardzo udana, zarówno pod względem merytorycznym, jak i edytorskim, na pewno warta zainteresowania. Ale która z nich: czy *Maly atlas... czy Elektryfikovane systémy MHD* jest lepsza – ocenę pozostawiam Czytelnikom. Według mnie każdy szanujący się miłośnik komunikacji miejskiej powinien posiadać w swojej biblioteczkę obie te pozycje.

**Sebastian Staschik**

## Projekty tramwaju transgranicznego

Powojenne granice wytyczone na Nysie i Odrze podzieliły, m.in., dwie sieci tramwajowe – w Görlitz i Frankfurcie nad Odrą. Dziś, po blisko sześćdziesięciu latach, w obu tych miastach myśli się o powrocie tramwajów na wschodnie brzegi rzek granicznych.

We Frankfurcie już od kilku lat powraca temat tramwaju do Stubic. W ostatnich miesiącach przedstawiono kolejny projekt. Przewiduje on budowę kilkusetmetrowego odcinka jednotoru od frankfurckiej linii nr 1 przez most graniczny, zakończony trójką manewrowym zaraz za mostem, na rondzie w Stubicach. Przez most miałyby jeździć jedna lub dwie linie – mówi się o 4 i 6. Projekt określa koszty budowy na około 3,1 mln euro, roczny deficyt (!) szacuje się na około 400 tys. Euro. Jak widać po tych założeniach, szanse realizacji projektu są raczej marne. Mimo tego, władze zarówno Frankfurtu jak i Stubic nie mówią stanowczego „nie”.

Dla odmiany, w Görlitz i Zgorzelcu dyskutowane są aż 3 alternatywne projekty. Spośród nich faworytem władz obu miast jest trasa wiodąca przez most graniczny. Zaletą tej koncepcji jest to, że linia łączy czyste centra obu miast. Do tego jest to projekt najtańszy, kosztujący około 5 mln euro. Linia ma zaczynać się w Görlitz na Postplatz, dalej wieść ma przez Schuetzenstraße i południowymi obrzeżami parku miejskiego ma docierać do mostu. Po polskiej stronie planuje się trasę ulicami Piłsudskiego, Kościuszki do dworca kolejowego. Pozostałe dwie koncepcje są droższe: 5,2 mln euro (trasa przez Schuetzenweg) i 5,9 mln euro (linia w okolicach Ni-

kolaigraben, wymagająca zbudowania nowego mostu).

Jeśli władze obu miast zdecydują się na realizację tego projektu, to tramwajem przez Nysę będzie można przejechać w okolicach 2007–2008 roku, o ile Polska do tego czasu wstąpi do Unii Europejskiej.

**Marek Drewniak**

## Półkowe pantografy nad wagonami 13N w Warszawie

W historii warszawskiej komunikacji niewiele było wagonów typu 13N z pantografami półkowymi. Pierwszym z nich był wagon 174 z potrójnego składu 176+174+175, któremu próbnie zamontowano półkę typu OTK2. A był to dzień 15.12.1977 r. Jednak dwa dni później skład ten uległ poważnemu wypadkowi i prototypowy pantograf z wozu 174 zdemontowano. Dodam też, że po naprawieniu wagon ten nigdy półki już nie odzyskał.

Drugim wagonem, który dostał pantograf półkowy był wóz 135 ze składu 134+135+123. Można powiedzieć, że odziedziczył go po wozie 174. Jednak na początku kursowania potrójniaków (od października 1977 r.) skład ten jeździł z pełnym Stemmannem.

Kolejnym wagonem, który doczekał się półki był 169 ze składu 166+169+167. W wagonie tym zaszła przy okazji potrzeba zastosowania układu bloczków oraz przesunięcia wlotu linki na lewą część dachu nad skrzynią filmu.

Warto zauważyć, że na wagonach 174 i 135 omawiane pantografy eksploatowane były „z włosiem”, a na wagonie 169 „pod włos”. Zimą 1977/78 pozamieniano także kolejność wagonów w dwóch z tych trzech potrójniaków. Wagony 174 oraz 169 trafiły na końce składów i powstały pociągi o numerach 176+175+174 oraz 166+167+169. Dodatkowo, z pantografem od wagonu 169 cały czas były jakieś problemy, ponieważ co chwila pojawiał się on na przemian a to z półką a to ze zwykłym pantografem.

Potem przez wiele lat nic się nie działo. Dopiero w czerwcu 1994 roku półkowy pantograf otrzymał pierwszy wagon „żaby”, czyli zmodernizowanego składu 821+818, który przeszedł NG w warsztatach T-3. Nie był to jednak OTK2, a półkowy pantograf austriackiej firmy Stemmann. Jednak z czasem również wagon 821 stracił półkę na rzecz pełnego pantografu ze ściągaczami.

Dopiero niedawno (22.04.2002 r.) na ulicach Warszawy pojawił się kolejny skład 13N z pantografami typu OTK2. Mianowicie, to właśnie wtedy z remontu wyjechał żoliborski skład 540+492. Kilka dni później pojawił się on w ruchu liniowym. I ciekawostką jest, że wagon 540 zdążył już ową półkę połamać. Na szczęście R-4 szybko ją poskładało. Jednak mankamentem jest fakt, że skład ten pomalowany jest w reklamę (Franke). Dlatego bardzo się ucieszono, gdy nieco ponad miesiąc później (4.06.2002 r.) z NG wyjechał kolejny skład 13N (706+707) z zajezdni R-4. Tym razem pomalowany miał być w barwy zakładowe. Jednak w ostatniej chwili warsztaty zapałały go reklamą (Telepizza). Tak więc miłośnicy nie mieli okazji uwiecznienia składu 13N w malowaniu miejskim z pantografami typu OTK2. Miejmy nadzieję, że wkrótce pojawi się taka możliwość.

Za udzielenie cennych danych pomocnych przy pisaniu tego tekstu dziękuję serdecznie Tomkowi Lgielskiemu.

**Krzysztof Lipnik, KMKM w Warszawie**

## Po wejściu w życie reformy

Z dniem 1 lipca reforma układu komunikacyjnego w Częstochowie weszła w życie. Przypomnijmy, że projekt, który ostatecznie zatwierdzono do wprowadzenia był kolejnym z rzędu. Wcześniejsze wersje zakładały więcej zmian. Prezentowane w nich znacznie śmielsze i – co istotne – ciekawe rozwiązania. Na przykład wersja z listopada 2000 r. przewidywała małą rewolucję (opartą jednakże na dotychczasowym szkieletcie – z budowania komunikacji od podstaw zrezygnowano po ankietach przeprowadzonych wśród pasażerów) – zakładano powstanie kilku nowych linii (29, 34, 35), połączenie miejskich z podmiejskimi i spore przetasowania tras linii istniejących. Ten projekt spotkał się jednak z ostrą krytyką mieszkańców miasta. Projektodawcy przyznali zresztą, że jest on niedoskonały, bo nie uwzględniał dojazdów do szkół (!). To, oczywiście, kompromitacja specjalistycznej firmy, zważywszy, że dojazdy do szkół stają się sukcesywnie w ciągu ostatnich lat podstawą komunikacji miejskiej. Kolejny zamysł – chyba najlepszy – z wiosny roku 2001 (powstały po konsultacji z mieszkańcami na otwartym forum) – wolny jest od wszelkich niemożliwych do przyjęcia fanaberii, zawiera jednak ciekawe propozycje.

Wersja, która miała ostatecznie wejść w życie (wiosna 2002 r.) została pozbawiona wielu ciekawych rozwiązań, które nie wytrzymały zderzenia z przyzwyczajeniami pasażerów. Mimo to, nie doczekała wejścia w życie w niezmiennym stanie. W ostatniej chwili władze miasta uległy opinii publicznej, domagającej się skierowania autobusu nowo wybudowaną trasą, powstałą z połączenia ulic Szajnawicza-Iwanowa i Obrońców Westerplatte, zmieniając przebieg linii 25. Upřednio bezczelnie twierdziły, że nie spodziewają się na tej trasie odpowiednich potoków. Tymczasem linia 25 w takim kształcie przysłuży się właśnie mieszkańcom tego obszaru, który dotąd pozbawiony był właściwie komunikacji miejskiej (a istnieją tam spore osiedla). Pasażerem z Pólnocy z koleji ni w duszę ni w oko jest to połączenie: zależało im na szybszym połączeniu z Parkitką i Jasną Górą – otrzymali możliwość dojazdu na około z centrum miasta.

Jak już wspomniano, decyzja zapadła w ostatniej chwili i MPK musiało zmieniać rozwieszony już rozkład jazdy (oczywiście, nie o wszystkich przystankach pamiętano, ale to sprawa oczywista). I w tym momencie na niebie pojawił się grom: 25 nie mogło pojechać nową trasą, gdyż – prawie całkowicie gotowa – została oprotestowana przez mieszkańców ul. Obrońców Westerplatte, żądających, m.in., bariery dźwiękochłonnej. Z uwagi na rozpoczęte postępowanie, otwarcie zostało wstrzymane przez Naczelny Sąd Administracyjny. W efekcie linia 25 kursuje objazdem przez al. AK i Dekabrystów (a taką miała mieć ładną trasę przez PCK (!), co jest zupełnym nonsensem – przez nikogo jednak niezawinionym, a mieszkańcy ul. Obrońców Westerplatte mają na pieńku ze społecznością całego miasta (tu i ówdzie słychać o zamiarach wybicia wszystkich szyb przy tej ulicy. Cóż, oby nie ucierpieli na tym niewinni...). Jeśli chodzi natomiast o durną trasę linii



25, została ona wprawdzie zmieniona przez władze miasta niejako poza reformą, jednakże to projektodawcę – Biuro Inżynierii Transportu winić należy za takie jej skierowanie. Choć na otwartym forum w listopadzie 2000 roku przedstawiciele firmy przechwalali się, że jest to projekt na 10 lat, żadne inwestycje drogowe (choć budowa ich już wówczas była zaawansowana) nie zostały w nim przewidziane. A w opracowanym przez BIT układzie wybór linii 25 jest najmniejszym złem, jako że skierowanie tu bardziej predestynowanych linii (16) całkowicie psułoby założenia częstotliwościowe.

Również bez związku z reformą zdecydowano się wycofać autobusy z ul. Rolniczej, jako że zlokalizowana tu pętla znajdowała się na działce nie będącej własnością miasta. Zamiast jednak wykorzystać dojeżdżającą tu linię (22, a po tej decyzji 15) w innych rejonach, przedłużono ją do pętli przy ul. Fieldorfa. Mamy więc w efekcie niecodzienny przypadek, gdy linia kończy trasę przy początku osiedla mieszkaniowego.

Okazuje się jednak, że projekt, który wszedł w życie nie jest wcale ostateczny. Odbiór reformy przez pasażerów należy uznać za bardzo negatywny. I nie chodzi tu bynajmniej jedynie o nieskore do zmiany przyzwyczajzeń staruszki. Nagle okazało się, że mieszkańcy dzielnic takich jak Stradom, Sabínów czy Gnaszyn utracili dojazd do linii tramwajowej (pozostawiono im rzadko kursujące linie 30 i podmiejskie). Podobnie jest z linią 28, na którą nie mogą się już przesiąść przy Politechnice mieszkańcy Tysiąclecia czy Północy. Wszystko to w imię usuwania tramwajom konkurencji w postaci autobusów, co – jak pamiętamy – było głównym założeniem projektu. A przecież linie, które stamtąd odsunięto (14, 17, 22, 28) nie mogły z tramwajem konkurować, jako że pokrywały się z nim na odcinku co najwyżej dwóch przystanków. Teraz pasażerowie z Sabinowa, chcąc dostać się do tramwaju, muszą pojechać swoją 14 czy 17 aż do alei Najświętszej Marii Panny, gdzie – jadąc np. na Raków – tramwaju wcale nie wybiorą, bo łatwiej tam przesiąść się do autobusu (sic!). Tymczasem linia, która z tramwajem autentycznie konkurowała (24) wciąż jeździ na dublującej go trasie – BIT wycofał się z proponowanej trasy przez ulice PCK i Kilińskiego wobec protestów pasażerów tej linii (nieskorych do dodatkowego jej wydłużenia) i szefów MPK (którzy nie chcieli jeździć tamtędy przegubowcami).

Wycofanie linii 14, 17 i 22 z al. Wolności oraz niezbyt udana (o czym wyżej) trasa linii 25 to chyba dwie największe wady tej reformy. Za trzecią trzeba uznać trasę linii 19. Najdłuższą dotąd linię w mieście jeszcze bardziej wydłużono, kierując ją przez ul. św. Jadwigi i 7. Kamienic, skąd zniknęła dotychczas tamtędy jeżdżąca linia 18. Jak pamiętamy, usunięcie jej to efekt pewnego błędu projektodawców, z którego się jednak nie wycofali (dlaczego żyjemy w czasach, w których przyznanie do błędu, tak szlachetne przecież, uznawane jest za ujmę i każdy boi się go jak ognia) – przeniesienie jej z al. Armii Krajowej w „korytarz”, czyli ulice Dąbrowskiego i Kilińskiego. Spowodowane w ten sposób zamieszanie pod Jasną Górą jest niemałe – nagle nie można się stąd dostać ani do centrum (co wiele osób uznaje za skandal), ani do Mirowa, dokąd tłumnie co roku zmierzali biwakujący pielgrzymi, korzystając z – w tym jednym (15.08.) dniu – całkowicie przegubowej 18. Cały ten problem można rozwiązać kierując przez ulicę 7. Kamienic nie linię 19, a 33. Pozostanie jednak problemem fakt, że do Grabówki autobusy 19 jadą puste – wszak ludzie

nie chcą tam jechać przez św. Jadwigi. Dlatego przegubowce się marnują.

Z tej przyczyny ostateczny układ linii autobusowych może się jeszcze znacznie zmienić. Zmiany zapowiadane są na październik, kiedy znany będzie już pełny obraz poreformowych efektów, związanych z rozpoczęciem roku szkolnego. Już dziś ze wszech słychać domysły co do planowanych zmian. Pewne wyłączenie się przywrócenie poprzedniej wersji tras linii 14, 17 i 19 oraz skierowanie przez ul. 7. Kamienic linii 33. Co jeszcze – nie wiadomo. Wiadomo jednak, że największe larum podnoszą staruszki regularnie w niedziele nawiedzające cmentarze. Jeśli bowiem chodzi o cmentarz Kule, nie tylko wycofano im autobusy z Rolniczej, ale jeszcze usunięto połączenie ze ścisłym centrum miasta. Co gorsza, nie doczekały się one na tym, ani na innym, cmentarzu autobusów niskopodłogowych, które wykazane są w rozkładzie. Całą moc posiadanych 20 ikarusów 412.08 i MANów NL222 skierowano bowiem na szpitala i... tradycyjnie na linie podmiejskie. I tu Działowi Organizacji Ruchu zabrakło pomysłów. Zresztą okazuje się, że niskopodłogowy autobus to także jecz M11...

Rafał Lamch

#### Przystanek przedstawia

## Praga (cz. 4)

Park autobusów wzrastał lawinowo. W samych tylko latach 1966 i 1967 dostarczono 133 karosy SM11 i 207 ogórków w wersji MTZ. W tym czasie na ulicach miasta spotkać można było już tylko 83 trolejbusy. I podczas, gdy trajtków stopniowo ubywało z zakładów w Smichovie, Vršovicach i Košičach, autobusy po Vršovicach, Dejvicach, Libni i Pankracu, doczekały się nowego w Kačerovie. W 1971 roku po mieście kursuje ostatnia linia trolejbusowa, tymczasem autobusy mierzą się z zadaniem zapewnienia komunikacji w nowo przyłączonych do stolicy wsiach. Poza tym, nowo powstające osiedla to już nie blocki z lat 50. i 60., ale kilkudziesięciotysięczne blokowiska wznoszone w szczerym polu. Budujące się metro powstrzymuje nieco zagęszczanie liniami centrum. Linie już funkcjonujące jeżdżą arcypokręconymi objazdami po rozkopanym mieście. Wprowadzenie wolnych sobót kończy złoty wiek linii weekendowych, gdy okazuje się, że mieszkańcy wolą spędzać wolny czas w większej odległości od miejskiego zgiełku. Coraz więcej praskich rodzin ma już zresztą własne cztery kółka. Zmienia się też strategia linii szczytowych, które wkrótce przestają jeździć w soboty. Pamiętamy o oblężeniu Pragi w sierpniu 1968 roku. Ogórek obsługujący linię 135 został także porwany przez wir historii – użyty jako barykada przy budynku Czeskiego Radia, został następnie postrzelony przez radziecki czołg.

Na przełomie lat 1970/71 na stanie MHD znajdowało się 559 ogórków: 442 MTZ (do 4799), 104 MEX i 13 CAR; ponadto 340 karos: SM11 262 w odmianie 1608 (5001–5267), 78 w zmodernizowanej wersji 1620 (od 5268–5299, 5307–5349) oraz 3 karosy SD11 1307 (5301–5303). Ze stanu trolejbusów w 1972 roku schodzi ostatnia tatra T400 (nr taborowy 9431; wóz został przekazany do Muzeum Praskiej Komunikacji), ostatnie kilometry wykonują 34 škody Tr8. Jeszcze w 1968 roku na linii 52 testowano trolejbus škoda Tr9. W tym samym roku trolejbusy ustępują miejsca autobusom w zajezdni Vršovice, autobusy od 1968 roku parkują

także na Strahovie nieopodal stadionu, 63 sztuki parkują na ulicy w okolicach dejvickiej zajezdni. 1 lutego 1971 roku zmieniono system oznaczania linii autobusowych. Linie pospieszne oznaczane dotąd wspólnie z liniami zwykłymi ponumerowano powyżej 200. Używające dotąd tego przedziału nocki przenumeroowano na 300. Nawiązywała nawet do tego nowa taryfa. Przejazd setkami kosztował koronę, dwusetkami 2 korony, a trzyszetkami 3 korony.

Zmiana dotyczyła następujących linii:

219 (ex-119)	Nam. Republiki – Ruzyně;
220 (ex-120)	Petřiny – Jarov;
225 (ex-125)	Bořislavka – Revoluční;
226 (ex-126)	Prosek / Lovosicka – Nusle / Kloboučnicka;
227 (ex-127)	Nový Hloubětín – Nusle / Kloboučnicka;
232 (ex-132)	Bořislavka – Síd. Pankrac I;
233 (ex-133)	Síd. Malešice – Nam. Krasnoarmejcu;
234 (ex-134)	Petřiny – Krč / Ryšanka;
235 (ex-135)	Vešelavín – Síd. Spořilov II;
236 (ex-136)	Kobylisy – Hostivař, Nam. Marata;
244 (ex-144)	Novodvorská – Václavské Nam.;
245 (ex-145)	Nový Hloubětín – Zahradní Město;
249 (ex-149)	Dejvice (Řijnové Revoluce) – Jinonice;
255 (ex-155)	Síd. Malešice – Krč MBU;
256 (ex-156)	Prosek – Revoluční;
344 (ex-244)	Václavské Nam. – Kačerov;
357 (ex-257)	Vychovatelna – Prosek.

Numeracja nocek może wydawać nam się nieco dziwna, ale weźmy pod uwagę, że dla uproszczenia do numeru linii dziennej dodawano na noc setkę, a po 1.02.1971 r. – 200 i stąd takie wysokie numery.

#### Życie w mieście bez trolejbusów

Kilka minut po północy 16 października 1972 roku do smichovskiej zajezdni zjechał ostatni trolejbus z linii 51. Rankiem jego dotychczasowy szlak przejechał autobus linii 176. Tak zamknęła się 36-letnia era praskich trolejbusów. Do tego zdarzenia przyczyniły się następujące powody: budowa nowych linii nie nadążała za tempem rozbudowy miasta; w rozkopanym przez budowę metra mieście z wytyczonymi objazdami lepiej radziły sobie autobusy; mała pojemność škód Tr8; możliwość strategicznego użycia autobusu (psychoza zimnej wojny); dostawy paliwa z ZSRR i decyzja o maksymalnej unifikacji taboru. W następnym roku cena baryłki ropy wzrosła na giełdach światowych z 2 do 12 dolarów, tak więc w następnych latach słychać było wiele głosów za przywróceniem tego ekonomicznego środka transportu, do czego ostatecznie jednak nie doszło.

W latach 1971–74 dostarczono ostatnich 50 sztuk škód 706 RTO CAR (4800–4849) i 39 sztuk (uwaga!) jeczki MEX272 (4850–4873 w zajezdni Kačerov i 4874–4888 w Pankracu). Tak, tak. W stolicy ojczyzny ogórka jeździły polskie cygara! (Wtajemniczeni wiedzą, że fabryka w Jelczu produkowała ogórki właśnie na czeskiej licencji.) Pod koniec 1974 roku na stanie MHD były 384 škody 706RTO, 39 zdrowych polskich ogórków, 687 karos SM11, 81 karos SL11 (5301–5306, 5654–5728) oraz trzy turystyczne karosy SD11 1307. Razem 1194 autobusy. Wszystko to okazywało się i tak być za mało, bo w roku 1973 na pomoc zostaje wezwany ČSAD, który obejmuje linie 256 (156), 181 i 198. W roku 1973 oddana zostaje do użytku zajezdnia Klíčov.

## Do spółki z metrem

W Dzień Zwycięstwa, czyli 9.05.1974 roku rusza pierwszy odcinek praskiego metra z Kačerova do Sokolovskiej (później ta stacja otrzymała nazwę Florenc). W związku z tym, w praskiej komunikacji następuje szereg zmian: zakończono eksploatację wszystkich tramwajów starszych typów niż T; zlikwidowano stanowiska konduktorów; zmieniono taryfę: każdy przejazd środkiem komunikacji miejskiej kosztował 1 koronę; zlikwidowano linie pospieszne

i zwrócono numery sprzed 1971 roku. Zreorganizowano zupełnie komunikację nocną. Zlikwidowano zwyczaj numerowania przez dodawanie setek do linii dziennych, w ogóle uwolniono przedział od 300, a zajęto od 500. Przenumerowane zostały linie 307 na 502, 310 na 503, 353 na 508, 357 na 509 i 369 na 506. Natomiast linie 313, 317, 331, 344 i 378 zostały zawieszono. Wprowadzono zupełnie nowe linie 501, 504 i 512. Linie 505, 507, 510 i 511, zaplanowane do Bohonic, Jižnego Miasta i na Žižkov, wyruszyły w późniejszym terminie.

Doszło naturalnie także do przeorganizowania układu linii w rejonie metra, którego stacje stały się teraz węzłami przesiadkowymi do autobusów rozwożących pasażerów na okoliczne osiedla. Taka reorganizacja groziła także tramwajom, ale w tym wypadku operacja nie udało się do końca, więc do dziś tramwaje kursują Sokolovską třídą i Vinohradami.

(ciąg dalszy nastąpi)

Marcin Łańko

# Nowinki z Pyrogradu

## Między przystankami

● **Wierzbęciami na piechotę.** 29.07. MPK rozpoczęło remont torowiska tramwajowego w ul. Wierzbęcice, pomiędzy ul. Jakuba Wujka i św. Czesława. Przez najbliższe dwa tygodnie tramwaje linii 10 i 11 oraz nocny autobus N43 jeżdżą po zmienionych trasach. Obie linie tramwajowe podążają przez Królowej Jadwigi i Górą Wildę, by przy Rynku Wildeckim wrócić na swe dotychczasowe trasy. Tak więc jedenastka jeździ teraz objazdem objazdu. Natomiast N43 w kierunku os. Dębina podąża al. Niepodległości, Królowej Jadwigi, Górą Wildą i 28. Czerwca 1956 r.

● **Taborowy groch z kapustą.** Na ulice miasta wyjechały dwa kolejne przegubowe nabytki przypisane zajezdni na Kaczej. Są to MANy NG313-1079 i 1080. Wóz 1080 zadebiutował na 91/1 19.07. Wyposażony jest w czterostopniową przekładnię firmy ZF. Pojazdy te są, podobnie jak NL223 1049-1051, autobusami zakupionymi od MANa, w którym pełniły rolę autobusów testowych. Ikarusy 280-1506 i 1508 oraz jelicz M11-1477 pojechały do NG. Reklamującymi dotąd giełdę Wilmarkt przegubkami zajęła się Kapena, natomiast jeliczdyto przechodzi reinkarnację w Solcu. Z naprawy głównej wróciły zaś przegubowce 280.70A 1634 i 1638 oraz jelicze M11 1409 i 1413.

● **Testowanie.** Na Kaczej pojawił się solaris U12 dla Berlina, który wyróżnia się, znanym z tatr, systemem drzwi odskokowo-przesuwanych, a na Pustej testowany jest biało-niebieski SU18 dla gdańskiego PKS. Od poznańskich wozów różni się on układem niskiej podłogi i sposobem rozmieszczenia (bardziej miękkich) siedzeń w sekcji B. Mianowicie, w miejscu trzech foteli usytuowanych bokiem do kierunku jazdy zamontowano dwa razy po dwa siedzenia ustawione przodem.

● **Wyjechał.** 17.07. po raz pierwszy po modernizacji skład 300+301 z Wydziału S3 wozit pasażerów. Inicjacja nastąpiła na linii 12. Skład jest pomalowany w barwy zakładowe i ma wszelkie oznaki skierowania na jego naprawę funduszy inwestycyjnych, a nie eksploatacyjnych. Oznacza to nowe siedzenia, świetlówki wpuszczone w sufit oraz zmodernizowane wózki. Jak w przypadku wszystkich innych zestawów opuszczających ZNT, drugi wagon jest doczepą czynną, ma statyczne przetwornice Enika. Wnętrze wyłożono sympatycznymi dla oka laminatami. Dodatkowo standardem staje się montowanie nawiewnego ogrzewania szyb ka-

## Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzednia reklama	kolor poprzedniego podkładu	obecna reklama	kolor obecnego podkładu	uwagi
tramwaje					
106+105	Techpex	niebieski	-	barwy MPK	-
202+201	Gala	złoty	-	barwy MPK	-
262+261	Economy	żółto-niebieski	Gellwe	żółty	-
300+301	TTW	zielono-biało-czerwony	-	barwy MPK	po NG
322+323	-	barwy MPK	SKOK	biały	-
652	Safari – Astra	pomarańczowo-kremowy	Rooibos – Astra	czerwono-zielony	-
autobusy					
1409	Pruszyński	biało-żółty	-	barwy MPK	po NG
1411	-	barwy MPK	Big Star	żółto-czarny	reklama naklejana
1486	-	barwy MPK	Big Star	żółto-czarny	reklama naklejana
1634	M1	niebieski	-	barwy MPK	po NG

opracował Łukasz Nowicki

biny motorniczego, zamiast przestarzałych i niebezpiecznych (możliwość spalenia np. karty drogowej) odmrażaczy.

● **Ciekawostki rezerwowe.** 15.07. nasz wiadowiec na linii 51 widział przegubowego MANa 1096. 19.07. na 14/4, a nieco później na 14/5, obracał holender 851.

● **Złośliwość przedmiotów martwych?** W dniu 17.07. na torze nawrotowym na terenie zajezdni Głogowska (tym najbliższym bramy wjazdowej) napawano zewnętrzną szynę. Już po południu dwukrotnie wykołcił się wagon 184, za każdym razem drugim wózkiem. Wstawianie w pierwszym przypadku zajęło pół godziny, lecz zablokowano przez to wjazd do zajezdni w porze zjazdów. Większość tramwajów nawracała przez Górczyn bezpośrednio na Budziszynską bez przeglądu. Drugie wykołczenie nastąpiło po dospawaniu dodatkowych elementów na tor nawrotowy. Tym razem w celu wstawienia rozprzęgnięto skład 184+183. Doczepka-solówka dzielnie paradowała po zajezdni, a poirytowani pracownicy S1 skierowali 184 na podnośniki do przeglądu. Inne wagony przejeżdżały świeżo napawany łuk bezproblemowo.

● **Co nowego na torach odstawczych?** Z Budziszynskiej zniknęła doczepka do bzmota torowców, a przy tej okazji odstawiony tamże skład 108+109 przesunięto na tył, również odstawionego, N-2048.

● **Podratowana krzyżówka.** W ramach prac na ul. Głogowskiej ekipy remontowe dzień i noc ryły też na środku skrzyżowania Głogowskiej z Hetmańską. Efektom jest napawany i podlany epoksydobetonem element krzyżowy.

● **Kosmiczny 134?** Radzimy ekipom warsztatowym z S1 dokładnie sprawdzić wagon 134, gdyż jego pierwszy wózek wydaje podczas hamowania

takie odgłosy, jak pojazd sympatycznych Sigmy i Pi z bajeczki *Opowieści z Matplanety*.

● **Testowe zielisko.** Testowe roślinki torowe pojawiły się na krótkim odcinku torowiska w ul. Sw. Marcin za wylotem Gwarnej w stronę Marcinkowskiego. Porosty wyglądają jak dolna warstwa roślinności tundropodobnej i przytwierdzone są do matych szarych kamyczków, którymi uprzednio posypano torowisko. Miejsce na testy idealne – przelatujące szybko tramwaje z pewnością nakapią mniej smaru, niż miałyby to miejsce pod „inteligentnym” semaforem na skrzyżowaniu...

● **Planowanie...** Na przyszły rok planowana jest modernizacja torowiska w ul. Grunwaldzkiej od ronda Przybyszewskiego do Bułgarskiej. Już wiadomo, że na 2004 r. przesunięto remont ul. Winogrody. Jeśli w tym roku nie zdąży się choćby napocząć Starolekciej, to jest wielce prawdopodobne, że linie 3, 4 i 10 już w 2005 roku będą musiały zmienić trasę z powodu... zamknięcia torów w ul. Winogrody.

● **„Wszystko da się zrobić.”** Na Madalinie padło takie hasło w związku z nadchodzącym nieuchronnie zwiększonym zimowym uruchomieniem. Otwartym jest tylko pytanie o roboczość i materiały. Na przykład na S2 zabrakło masy szpachlowej i nie można dokończyć klepania helmuta 666. Przyszły za to koła do 682, tak więc najpóźniej w czasie, gdy Czytelniczy będą mieć w rękach albo na monitorach ten numer *Przystanku*, następnym helmut zadebiutuje na torach Poznania. A 616 i 617 poczekają jeszcze na wolne moce przerobowe (czyli długo). Już dziś wiadomo, że nie wyjadą z pierwszym szkolnym dzwonkiem.

Tomasz Albrecht, Piotr Buczkowski, Krzysztof Datatni, Tomasz Gieżyński, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Maciej Rudzki, Tomasz Simon

## Magazyn 995

**11.07.** Helmut 675 linii **8**, jadąc w kierunku Miłostowa wykoleił się pierwszym wózkiem na zwrotnicy zjazdowej z ronda Śródka łączącej tory w stronę... Zawady. Dodajmy, że stało się to w trakcie cofania wozu, po tym, jak motorniczka zorientowała się, że jedzie w niewłaściwym kierunku. Wykolejenie spowodowała leżąca w torach śruba. Tramwaj wjechał w tory o własnych siłach, mimo obecności na miejscu zdarzenia Kruppa. Tramwaje linii **8** jadące od strony Miłostowa kierowano przez ul. Jana Pawła II.

**13.07.** Wieczorem na ul. Towarowej naprzeciw Dworca PKS skapitulowała tatra nr 409, kursująca na **12/3**. Spowodowało to 16-minutowe wstrzymanie w kierunku mostu Dworcowego. Tramwaj o własnych siłach zjechał na nieczynny odcinek ul. Towarowej i dopiero w nocy poturlał się na S3.

**14.07.** Jadąca na Sobieskiego tatra nr 403 (**12/6**) na stacji Serbska zgrzeszyła zanikiem niskiego napięcia. Wysiłki pracowników pogotowia technicznego nie zdały się na nic. Po 35 minutach na pętlę Sobieskiego dopchnął ją zestaw 92+91 (**14/4**). Tam w ramach pokuty musiała oczekiwać na holownik.

**16.07.** Na moście Przemysła I toyota carina po uderzeniu w krawężnik przytarła się do jadącej w kierunku Junikowa **1/10** (118+117), a następnie rozbiła 3 inne samochody. Kierowca toyoty trafił do szpitala. Obyło się bez wstrzymania ruchu.

**17.07.** 15 minut trwało wstrzymanie ruchu tramwajowego w dwóch kierunkach na r. Kaponiera. Spowodowane było awarią skrzyni biegów w autobusie **T/2** (ikar nr 1518). Z miejsca zdarzenia odholował go star. Tramwaje kierowane były objaz-

dami, a regulacja ruchem trwała jeszcze dalsze 10 minut.

**18.07.** Jak nie urok, to wykolejenie. W południe helmut 665 (**11/7**), wykonujący skręt z Kórnickiej w ul. Jana Pawła II, wykoleił się ostatnimi dwoma wózkami. Przez 50 minut ruch bimb był całkowicie sparaliżowany. GTR z r. Śródka i r. Śródka z r. Rataje łączyło 5 zatramwajów.

**19.07.** O godzinie 6:46 na ul. Warszawskiej połamiał pantograf zestaw 218+215, jadący jako **6/7** na Miłostowo. Po doraźnej naprawie udał się grzecznie do zajezdni przy wykorzystaniu drugiego odbieraka. Ruch wznowiono o 7:16. Do tego czasu **6** i **8** jeździły przez Zawady, a od Śródki do Miłostowa pędziły 2 zatramwaje.

**19.07.** Późnym popołudniem, podczas wyjazdu z pętli Budziszyska, znów narozrabiał zestaw 218+215, tyle że tym razem wystąpił jako **6/3**. Uszkodzeniu uległa pierwsza przetwornica. Następnie rozrabiaka udał się do zajezdni, udrażniając tym samym ruch na pętli po 18 minutach.

**20.07.** Wieczorem na Piątkowskiej doszło do 18-minutowego wstrzymania spowodowanego uszkodzeniem regulatora napięcia w **9/2** (GT6-611). Po doraźnej naprawie helmut zjechał na Madalinę.

**23.07.** Skoro świt, na torach tramwajowych przy wyjeździe straży pożarnej w ul. Wolnica wylądował maluch, który się dość mocno przy tym pogiął. Otwarcie puszki 126p zajęło strażakom pół godziny, przez które w korku tkwiło 10 tramwajów. Pozostałe kierowano objazdami.

**23.07.** Czarnej serii ciąg dalszy – kolejny helmut zderzył się na tymczasowym przejeździe przez torowisko na ul. Hetmańskiej. O godzinie 16:40, gdy

ruchem kierował policjant, jadący z Zawady jako **7/5** 655 uderzył w czeskiego TIRa. 8 pasażerów tramwaju zostało rannych – wszyscy zostali przewiezieni do szpitali. W tramwaju poważnie wgniół się przód, uszkodziły pierwsze drzwi i wygięły schody, a nawet blacha za nimi. W ciągniku siodłowym pogięła się kabina, uszkodziła opona i urwał się bak znajdujący się po lewej stronie. Wyciekającym paliwem zajęli się strażacy. Tramwaj o 18:19 na Madalinę zaczął spychać zestaw 332+333 (**1/7**). Do tego czasu kursowały 3 autobusy zastępcze.

**23.07.** U zbiegu Głogowskiej i Rynku Łazarskiego o godzinie 21:15 uszkodzeniu uległa rura wodociągowa. Wypływające hektolitry H<sub>2</sub>O zmusiły zatramwaje do zmiany trasy. Do końca dnia w kierunku Hetmańskiej jeździły ulicami Głogowską, Berwińskiego, Matejki, Szczanieckiej i Głogowską. W przeciwną stronę do 22:17 kursowały przez Dmowskiego i Gąsiorowskich.

**25.07.** Po południu nieprzejezdna stała się ul. Ściegiennego w okolicach skrzyżowania z Raszyńską. Przez 35 minut blokował ją zepsuty star, w którym opadła tylna oś wraz z mostem. Dopiero po 35 minutach usunęła go pomoc drogowa. 3 autobusy wynudziły się w korku, a kolejne cieszyły się z objazdów.

**28.07.** Czy holowniki ściągają do zajezdni tylko zepsute autobusy? Niekoniecznie. Późnym wieczorem z pętli Wichrowe Wzgórze odholowano sprawny pszczołkę 1260 kursującą na **7/1**. Przejmujący autobus kierowca zauważył, że upłynął wpisany w dowód rejestracyjny termin ważności badania technicznego.

**Natalia Rychlewicz, Adam Konieczka**



## Co robi Łazarz na Wildzie?

Rozstaliśmy się na skrzyżowaniu ulic Królowej Jadwigi, Półwiejskiej i Górnej Wildy, a więc nadal jesteśmy w bezpośredniej bliskości XIX-wiecznych fortyfikacji. U wylotu Półwiejskiej stała kolejna miejska brama – Wildecka, wyróżniająca się najdłuższym i najciemniejszym przejazdem spośród wszystkich wyjazdów z Poznania. Wrażenie ciemności potęgował dodatkowo fakt, że tunel bramy nie był prosty. Zakrzywienie było tak duże, że stojąc przed wejściem z jednej strony prawie nie było widać przeciwnego wylotu. Z zewnątrz brama również nie mogła zachwycać: pruski militarny monumentalizm z kamiennymi elewacjami. Czy jednak mieszkańcy ją lubili, czy nie, była ważnym traktem komunikacyjnym – tędy prowadził wylot na południe, na Dolny Śląsk. Także rozwój rzemiosła i handlu w miejscowościach podpoznańskich: Wildzie, Dębcu, czy Luboniu powodował wzmożony ruch. W 1891 r. do bramy dotarła komunikacja publiczna: najpierw omnibusy konne prywatnego przewoźnika, a od 5.12.1896 r. tramwaj konny linii oznaczanej kolorem czerwonym, kursującej z Jeżyc, a więc protoplasty dzisiejszej dwójki (po wprowadzeniu numeracji linii taki numer przypadł właśnie relacji Jeżyce – Wilda). Połączenie od Bramy

Wildeckiej nie zadowalało jednak mieszkańców gminy. Już w 1895 r. Niemieckie Towarzystwo Obywatelskie wystosowało do władz gminy apel o podjęcie działań mających na celu budowę linii tramwajowej. Rok później podpisano już umowę z przedsiębiorstwem Posener Strassenbahn, a w 1897 r. przeprowadzono tor przez „czeluść” bramy i pociągnięto go dalej, przez ul. Następcy Tronu (Kronprinzstr. – dzisiejsza Górna Wilda) aż za Rynek Wildecki do ul. Fabrycznej. Trasę budowano już jako elektryczną, ale 6.03.1898 r. tramwaje linii czerwonej nadal kończyły bieg przy Bramie Wildeckiej. Powodem zwłoki w otwarciu ruchu była konieczność przebudowy wildeckich linii telefonicznych tak, aby ich druty nie kolidowały z drutami trakcyjnymi. Z dobrodziejstw elektrycznej komunikacji mieszkańcy Wildy mogli w pełni skorzystać dopiero 19 maja tegoż roku, ale za to na całej długości trasy do ul. Fabrycznej – początkowo planowano bowiem doprowadzenie toru w pierwszym etapie budowy tylko do mostku nad wspomnianym w odc. 33 Rowem Austriackim. Likwidacja wałów i rozbiórka bramy w 1905 r. umożliwiły rozpoczęcie modernizacji linii – na początek położono drugi tor od ul. Krakowskiej do Spadzistej. Potem układ torowy krzyżówki ul. Półwiejskiej z nowo wytyczonymi ringami nie zmienił się aż do 1957 r., kiedy pojawił się łuk z Górnej Wildy w Królowej Jadwigi i trasa, którą tu przyjechalśmy. W 1965 r. oddano do eksploatacji tory w ul. Królowej Jadwigi od strony dworca PKS, umożliwiając bimbom przejazd z tego kierunku na wprost, do Strzeleckiej. 26.07.1970 r. zlikwidowano ruch tramwajowy na Półwiejskiej, rozbiierając także tory w relacji Górna Wilda – Półwiejska i budując łuki z Górnej Wildy w kierunku dworca PKS. Od tego czasu plan torowy skrzyżowania po-

zostaje nie zmieniony. Choć w latach 70. i 80. prawie pewne było przywrócenie kierunku północ – południe! Plany przewidywały połączenie nową trasą Śródmięscia i Wildy przez ul. Piekary. Skrzyżowanie Królowej Jadwigi / Górna Wilda miało być przebudowane na rondo, a tory w kierunku północnym zamierzano przeprowadzić wzdłuż początkowego odcinka Półwiejskiej i dalej, za Krakowską przez park J.H. Dąbrowskiego. W latach 90. odstąpiono od tej koncepcji na rzecz trasy w ul. Ratajczaka, co ma pociągnąć za sobą także likwidację torowiska na Górnej Wildzie.

Na razie jednak tory wildeckie istnieją, więc możemy skręcić. Za chwilę po lewej odgałęzia się ul. Dolna Wilda, prowadząca do części dzielnicy położonej na niższej terasie Warty. Z prawej najpierw oglądamy niezabudowaną dziś skarzę Parku Lubuskiego. Przed wojną stała tu trzypiętrowa kamienica należąca do nauczyciela Gimnazjum im. Jana Kantego – Józefa Górala. Natomiast za odchodzącą prostopadle ul. Niedziałkowskiego (Uwaga, miłośnicy autobusów! Przy tej ulicy mieści się baza Krajowej Spółdzielni Komunikacyjnej – eksploatującej ostatniego w Poznaniu jelca ogórka) musimy zwrócić uwagę na narożnikowy, jednopiętrowy biały domek, pochodzący z 1757 r., który dał początek poznańskiej dzielnicy... Łazarz. Dziwnie, prawda? Przecież stąd do Rynku Łazarskiego jest w linii prostej około 1,5 km! Żeby to zrozumieć, musimy cofnąć się do XVI w. W tym okresie Poznań nawiedzały częste epidemie dżumy. Aby odizolować zakażone chore od społeczeństwa, powstawały wtedy na przedmieściach liczne szpitale. Ze szpitalami w dzisiejszym znaczeniu „placówek leczniczych” nie miały zbyt wiele wspólnego – były to raczej przytułki dla starców i ubogich. Jeden z takich przytułków



## Uruchomienia autobusów od 6.07.2002 r.

Od dnia 6.07.2002 r., czyli od początku kursowania linii 50, zmieniły się uruchomienia autobusów. Przedstawiają się one następująco (patrzac pod względem różnych aspektów):

- ze względu na rodzaj linii, po Poznaniu jeździ (liczba autobusów):

rodzaj linii	w dni robocze		w soboty		w święta	
	rano	po południu	rano	po południu	rano	po południu
normalne	164	171	113	135	111	113
pospieszne	7	8	5	5	5	5
sezonowe	3	3	6	6	6	6
bezpłatne	2	2	2	2	2	2
za tramwaj	5	5	4	4	4	4
<b>razem</b>	<b>181</b>	<b>189</b>	<b>130</b>	<b>152</b>	<b>128</b>	<b>130</b>
rezerwa	9	9	9	9	9	9
<b>łącznie:</b>	<b>190</b>	<b>198</b>	<b>139</b>	<b>161</b>	<b>137</b>	<b>139</b>

- ze względu na typ taboru, po Poznaniu jeździ (w nawiasach „(,)” łącznie z liniami nocnymi):

wydział	typ taboru	stan inwent.	w dni robocze	w soboty	w święta
A1	N4009	22	17	19	19
	N4016 / U12	35	32	22	17
	N4020 / IK435	20	14	12	9
	N4021td / U18	13	9	9	7
	DAF MB200 / M11 / IK260	47	16 (20)	13 (21)	12 (21)
	IK280 / IK160P	36	28	17	16
	<b>razem:</b>	<b>173</b>	<b>116 (136)</b>	<b>92 (112)</b>	<b>80 (100)</b>
A3	NL202 / NL223 / M121MB	51	36	27	24
	NG272 / NG312	21	13	13	10
	IK280	43	33	29	26
	IK260 / M11	13	(8)	(8)	(8)
	<b>razem:</b>	<b>128</b>	<b>82 (90)</b>	<b>69 (77)</b>	<b>59 (67)</b>
<b>łącznie:</b>		<b>301</b>	<b>198</b>	<b>161</b>	<b>139</b>

Poszczególne wydziały wypuszczają zatem następującą ilość autobusów:

wydział	w dni robocze				w soboty				w święta			
	rano	po poł.	rezer.	razem	rano	po poł.	rezer.	razem	rano	po poł.	rezer.	razem
A1	106	111	5	111/116	75	87	5	80/92	73	75	5	78/80
A3	75	78	4	79/82	55	65	4	59/69	55	55	4	59
<b>razem:</b>	<b>181</b>	<b>189</b>	<b>9</b>	<b>190/198</b>	<b>130</b>	<b>152</b>	<b>9</b>	<b>139/161</b>	<b>128</b>	<b>130</b>	<b>9</b>	<b>137/139</b>

Codziennie uruchamianych jest łącznie 9 rezerw czynnych na końcówkach:

A1 – Dworzec Gł. PKP, Os. Batorego, Os. Sobieskiego, Dworzec Rataje, Dworzec Śródką;

A3 – Bałtyk, Górczyn, Ogrody, Os. Kopernika.

Rezerwy techniczne stoją:

A1 – na ul. Książęcej i Dworcu Rataje (na Ratajach z wyjątkiem sobót i świąt);

A3 – na ul. Kaczej i Górczynie.

Autobusy nocne:

wydział	uruchomienie na liniach													razem	rez.	przewóz pracown.	ogó- łem
	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43				
A1	4	-	2	2	2	2	2	2	-	-	3	-	2	21	1	2	24
A3	-	4	-	-	-	-	-	-	2	1	-	1	-	8	1	2	11
<b>razem</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>35</b>

Łączna ilość uruchamianych autobusów:

wydział	stan inw.	u.d.	u.n.	za tram.	tur.	rez.dz.	rez.n.	rez.t.	ogółem	w.u.d.	w.u.dn.
A1	173	111	21	3	3	5	1	2	146	71,7	84,4
A3	128	78	8	2	1	4	1	2	96	67,39	75,0
<b>razem</b>	<b>301</b>	<b>189</b>	<b>29</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>242</b>	<b>70,1</b>	<b>80,3</b>

u.d. – uruchomienie dzienne

za tram. – za tramwaj

rez.dz. – rezerwa dzienna

rez.t. – rezerwa techniczna

w.u.dn. – wskaźnik uruchomienia dziennego i nocnego (%)

u.n. – uruchomienie nocne

tur. – turystyczne

rez.n. – rezerwa nocna

w.u.d. – wskaźnik uruchomienia dziennego (%)

opracował Piotr Buczkowski na podstawie materiałów Krzysztofa Dostatniego

(patrz: odc. 33). Nie bardzo jednak obrazek szewskiego warsztatu i szachulcowej rudery pasuje do wspomnianej przed chwilą „bogatej północy”. Pamiętajmy jednak, że w XIX w. był to rejon przedfor-

teczny, w którym obowiązywały znaczne ograniczenia budowlane! Domek szewca był pamiątką po tych czasach. Dalsze domy to już eleganckie kamienice inżyniera Krenza (nieistniejąca), radnego

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

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

W sklepie „Pantera” otrzymacie bezpłatnie *Przystanek*.

i posła Krajny czy literata Wilkanowicza (redaktor naczelny *Rzeczypospolitej*).

Tramwaj po łagodnym łuku skręca w lewo, osiągając ul. Spadzistą, prowadzącą do położonej jeszcze wyżej od Górnej Wildy (choć za chwilę opadającej do „naszego” poziomu) ul. Różanej. Od tego miejsca linia początkowo była jednotorowa – drugi tor dobudowano w 1912 r. Różana jest jedną z najstarszych ulic Wildy, jej przebieg pojawia się już na XVIII-wiecznych planach. Najwcześniej uzyskała też gęstą zabudowę (jeszcze w czasach wsi czynszowej) i najwcześniej w jej okolicy zaczęły pojawiać się charakterystyczne dla Wildy obiekty przemysłowe. Pod koniec XIX w. bracia Glaserowie założyli tutaj Mechaniczną Fabrykę Smalcu, po kilku latach przeniesioną na ul. Przemysłową. Bliżej Górnej Wildy, przy Spadzistej, istniały w międzywojniu też Agol – producent wyrobów z papieru i kartonu (serwetki, podstawki do piwa, kartony i ustniki do papierosów) oraz Unikum – laboratorium chemiczne znane z produkcji... maści na odciski. W 1929 r. laboratorium spłonęło, a w pożarze zginął jego właściciel.

Ponieważ stoimy teraz na przystanku (Różana), jest czas na spojrzenie w lewo. W zabudowie Górnej Wildy jest tu luka, w której oglądać możemy strome zbocze skarpy Wildeckiej, opadające ku Dolnej Wildzie i Dębinie. Do niedawna można było stąd podziwiać panoramę niższej terasy, ze Stadionem im. E. Szyca na pierwszym planie. Niestety, w ostatnich latach zabudowano skarpy chaotycznie rozmieszczonymi blokami, zupełnie nie wykorzystując szansy na stworzenie punktu widokowego i malowniczego traktu spacerowego na stoku. Zamiast tego mamy „tymczasowe”, częściowo drewniane schody, na których nie należy ryzykować spaceru zimowego... Dla historycznego porządku przypomnijmy jeszcze, że schody te nazywane są na planie miasta ul. Głęboką. Podobny, „schodowy” charakter ma wschodni odcinek ul. Chwiałkowskiego, kolejnej mijanej przez nas przecznicy. I tu betonowe stopnie nie przydają uroku zakątkowi, choć w przedwojennych projektach miały być szerokim zejściem z ozdobnymi balustradami, klombami i ławeczkami na szerszych płaskich powierzchniach. Zadziwiające, jak gospodarny Poznań nie potrafi wykorzystać swych naturalnych walorów krajobrazowych. Dziś przez Chwiałkowskiego możemy dojść do Ośrodka Sportowego z krytą i otwartą pływalnią, siłownią, trzema halami do gier zespołowych, boiskami i kortami, zajmującymi teren aż do Drogi Dębińskiej – przed wojną schody prowadziły do podrzędne kina Tęcza. Nazwa wśród kin poznańskich dość popularna – po II Wojnie Światowej nosiły ją dwa „przybytki X muzy”: na Dębcu, na te-

renie ogródków działkowych przy Wspólnej oraz na Łazarzu, przy Głogowskiej.

Do Rynku Wildeckiego, który stanowi metę dziesiętętego etapu mijane widoki będą już takie same – gęsta zabudowa, w większości pochodząca z pierwszego dziesięciolecia ubiegłego wieku. Godna uwagi jest tylko kamienica z 1904 r. z ozdobną, renesansową fasadą, stojąca po lewej, obok przystanku Rynek Wildecki. Obecnie, jak w czasach przedwojennych, mieści aptekę zwaną Pod Koroną, w latach 30. specjalizującą się w maści przeciwko... piegom. Nazwę tę zawdzięcza wnęce nad oknem parteru, w której umieszczony jest element dekoracyjny właśnie w postaci korony. Dalej, już w pobliżu narożnika ul. Czajczej pyszni się dziś nowoczesny gmach bankowy, a jeszcze 25 lat temu oglądać tu można było jednopiętrowy dom o konstrukcji szachulcowej, pamiętający czasy gminy Górna Wilda.

Nieopstrzeżenie minęliśmy przystanek Rynek Wildecki i jesteśmy na kolejnym węzle torowym. Po prawej widzimy gmach Delegatury Urzędu Miejskiego Poznań-Wilda (dawniejszy Urząd Dzielnicy), kościół (niegdyś ewangelicki) z początków wieku i plac targowy za nim. To znak, że pora na obiecaną przerwę.

**Piotr Dutkiewicz**

Źródła:

Z. Zakrzewski *Ulicami mojego Poznania*. Zysk i S-ka 1998.

M. Mrugańska-Banaszak *Wilda – dzielnica Poznania 1253–1939*. Wyd. Miejskie 1999.

## Bilety u motorniczego, czyli cudze chwalicie....

Od pewnego czasu poznański oddział *Gazety Wyborczej* namiętnie podchwytuje i uwypukla głosy czytelników niezadowolonych z faktu, iż gdzieś kiedyś nie było czynnego punktu sprzedaży biletów. Osobiście uważam, iż problem ten Szanowna Redakcja rozdmuchuje trochę sztucznie. Jeżdżę komunikacją miejską wiele lat i właściwie problem braku punktu sprzedaży biletów nie był dla mnie nigdy problemem rażącym. Jeżeli w niedzielny poranek w domu nie znalazło się żadnego zbędnego biletu, a do tego nie było w okolicy czynnego punktu sprzedaży, to prawie zawsze poratowali mnie współpasażerowie. To naprawdę nie było problemem!

Tymczasem z publikacji *Gazety Wyborczej* pojawia się obraz krakowskiej komunikacji miejskiej jako „raju biletowego”. Właśnie wróciłem ze „Smokogrodu” i zaręczam, iż tamtejszy system sprzedaży biletów wcale nie jest taki doskonały, jak wynika z publikacji w *GW*. Przede wszystkim: najtańszy bilet normalny upoważniający do przejazdu jednym pojazdem bez przesiadki kosztuje 2,20 zł i tylko taki (z dopłatą 50 groszy) można nabyć u motorniczego. Nie wiem, czy poznaniacy przyzwyczajeni do podróży „za złotówkę” (10 minut z prawem przesiadki) byłiby zadowoleni z tak wysokich stawek.

Kraków oferuje też bilety czasowe, ale tylko w jednym rodzaju – 60 minut kosztuje 2,80 zł. Tańszych (na krótszy czas przejazdu) tam nie znają. Po bardzo krótkim pobycie doświadczyłem, z czego wynika konieczność wprzęgnięcia krakowskich motorniczych w system dystrybucji biletów – po prostu mało który punkt handlowy bilety sprzedaje. Nawet tamtejsza sieć Kolportera nie zaopatruje swoich punktów w bilety MPK!

Osobną sprawą jest dostępność w Krakowie biletów całodobowych. Wyruszając spod Wawelu chciałem taki bilet nabyć. Pytałem się w każdym mijanym kiosku – po piętnastu odpowiedziach negatywnych już mnie to znudziło i pieszo podreptałem pod Dworzec Główny, gdzie istnieje punkt sprzedaży podległy MPK. Oczywiście, krakowiacy są oszczędni, więc tamtejszy bilet całodzienny upoważnia do przejazdów od momentu skasowania do północy (nie ma mowy o znanej z Poznania regule „24 godziny”). Oczywiście, komunikacja nocna ma swoje bilety za dwukrotność stawki, czyli za 4,40 zł.

Tak Redakcja chwali krakowiaków. Ja jednak wolę poznański system biletowy, nawet jeżeli biletu nie kupię u motorniczego.

Oczywiście, że najlepiej być pięknym, młodym i bogatym. Jednakże, nie wszystko można mieć i trzeba się godzić z kompromisami. Nie mamy „bogatego wujka” zza Łaby, który w kilka lat wyremontuje (czytaj: wymieni) większość torowisk, zmodernizuje układy zasilania i sieć trakcyjną oraz skredytuje / dofinansuje zakup nowoczesnych wagonów. Trzeba wybierać. I jeżeli na jednej szali postawić wygodę nielicznej grupy, a na drugiej modernizację odczuwalną przez wszystkich, to ja wolę, by MPK wydawało pieniądze na swój rozwój.

Dodać należy, iż wbrew wyobrażeniom malkontentów, wprowadzenie sprzedaży biletów przez motorniczych wymagałoby inwestycji. Zaczynając od banalnego wykonania okienek w kabinach (a samych wagonów tramwajowych jest ponad 300), do tego zakup kas fiskalnych, które mają się stać obowiązkowym wyposażeniem – to robią się całkiem spore sumy. Czy to byłby dobry kierunek? – wątpię.

Rozwiązaniem, zapewne, byłoby wprowadzenie do wagonów automatów do sprzedaży biletów. I to chyba jest najważniejszy kierunek. Ze względu na wandaloodporność automaty powinny być umieszczone w wagonach, a nie na przystankach. Może się też okazać, iż koszt ich zakupu dałby się sfinansować z marży, którą w tej chwili pobierają dotychczasowi kolporterzy biletów. Lecz do rezygnacji z tradycyjnej przedsprzedaży biletów potrzebna byłaby także zmiana przyzwyczajenia pasażerów.

Czy ktoś podejmie się oszacowania „zwrotności” inwestycji w automaty do sprzedaży biletów?

**Marek Malczewski**

### 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,

Tomasz Gieżyński

STALI WSPÓŁPRACOWNICY: Krzysztof Dostatni, Marek

Drewniak, Grzegorz Fedoryński, Remigiusz

Grochowiak, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson,

Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński,

Rafał Lamch, Wojciech Lemański, Krzysztof Lipnik,

Mariusz Madej, Magdalena Murawska, Michał Musiał,

Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Marcin Pejski,

Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz, Olaf

Skrzymowski, Andrzej Soczówka, Sebastian

Staschok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Piotr

Tomasik, Krzysztof Utracki

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.