

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 23 (23)
3 grudnia 2002 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Warszawa

Bulwy w Warszawie

– cz. 1

Warszawa od zawsze zamawiała tramwaje w chorzowskim Konstalu. Choć obecnie firma ta nazywa się Alstom, to wszystkie posiadane przez Tramwaje Warszawskie wagony liniowe pochodzą właśnie ze śląskiej fabryki. Także ostatnia seria wozów 105N2k/2000, zwanych potocznie bulwami lub delfinami, została wyprodukowana w Chorzowie. Od marca do grudnia 2001 roku dostarczono łącznie 62 wagony (31 składów).

Początki

Kasacje wyeksploatowanych wagonów typu 13N zmusiły Tramwaje Warszawskie do złożenia zamówienia na 62 sztuki nowych wagonów tramwajowych, sfinansowanego z nadwyżki budżetowej miasta stołecznego Warszawy na 2000 rok. Niestety, zamówienie opiewało na wagony wysokopodłogowe, a nie standardowe już w Europie niskopodłogowe. Tradycyjnie zdecydowano się na chorzowski Alstom.

Pierwotnie termin początku dostaw wyznaczono na grudzień 2000 roku, jednak z czasem przesunięto go na koniec lutego roku następnego. Potem wystąpiły kolejne perturbacje. Termin znowu odsunięto. W końcu Alstom przyznał się, że ma problemy z podwykonawcami. Z zobowiązań nie wywiązywała się firma IFE, producent drzwi. Praktycznie gotowe pudła pierwszych kilku wagonów stały w hali i czekały tylko na zamontowanie drzwi. W połowie lutego i te elementy dotarły do Alstomu. Firma oświadczyła, że pierwsze tramwaje przybędą do Warszawy pod koniec marca. Termin ten wydawał się niewiarogodny. Podczas jazd próbnych po śląskiej sieci (głównie na trasie Katowice – Chorzów) wykryto usterek.

Miłe zaskoczenie spotkało warszawiaków w niedzielny ranek 25 marca 2001 roku. Pierwszy skład przybył na lawecie do stolicy. Informacja lotem błyskawicy rozeszła się w środowisku miłośniczym, a kilka osób miało szczęście oglądać rozładunek pierwszej warszawskiej bulwy około godziny 9 przy bramie wyjazdowej zajezdni R-1 Wola. Tylko tam znajduje się odpowiednio długi tor, by można było dokonać takiej czynności. Wszystkie późniejsze rozładunki również odbyły się na Woli.

Przyjemnemu podnieceniu od razu towarzyszyły liczne komentarze na temat wyglądu nowych tramwajów. Niektórym zmodyfikowane przody bardzo się spodobały, większości nie. Przeważały opinie

krytyczne, a już po kilku dniach wśród miłośników rozeszło się przewisko – „bulwa”. Pracownicy zajezdni wspólnie z prasą nie dali za wygraną; ochrzcili wagony 105N2k/2000 mianem „delfinów”.

Przody bulw przypominają trochę ściany czołowe śląskich Karlików, czyli wagonów typu 116Nd. Ich projektantem była firma designerska Ncart, która wcześniej przedstawiła Tramwajom Warszawskim koncepcję kształtu ścian przednich i tylnych. Projekt został przez dyrekcję TW zaakceptowany. Wykonanie poliuretanowych kompozytów, a także osłon wózków powierzono firmie Bella z Czosnowa koło Warszawy. Praktycznie wszystkie części przodów, łącznie z osłoną na klimatyzację motorniczego (około 70%), pochodzą właśnie z jej fabryki. Części były na miejscu lakierowane, po czym dostarczane do Chorzowa.

Kolejne składy wagonów 105N2k/2000 dotarły do Warszawy w dniu 28 oraz 30 marca 2001 roku – w odstępie dwudniowym, bo tyle zajęła samochodowej lawecie dojazd do Chorzowa i powrót z nowiutkimi tramwajami. Nadmienimy, że tego typu transport z racji przekroczonej skrajni może się odbywać wyłącznie nocą, dodatkowo pod eskortą dwóch samochodów pilotujących. W granice miasta laweta mogła wjechać tylko po godzinie 22, a nieraz zdarzyło się, że musiano czekać aż ruch w mieście zmaleje do tego stopnia, by dalszy transport nie stwarzał zagrożenia dla innych użytkowników dróg.

Pierwsze trzy składy 105N2k/2000 dostały numerację z przedziału 2074–2079. Przybycie składu 2078+2079 wywołało jednak kolejną dyskusję. Wspomniany miał zupełnie inne malowanie niż cztery pierwsze sztuki. Zamiast dwóch czerwonych pasów na żółtym tle sięgających wysokości okien oraz fartuchów, posiadały czerwoną fałę namalowaną wzdłuż całej długości pudła. Oczywiście tło było żółte. Znowu pojawiły się głosy za i przeciw, znowu więcej było opinii niepocholebnych. Z czasem proporcje te się odwróciły.

Powitanie

W dniu przybycia „falistego” składu o numerach 2078+2079 (30 marca 2001 r.) Tramwaje Warszawskie wspólnie z firmą Alstom zorganizowały w Warszawie uroczystą prezentację wagonów. Impreza rozpoczęła się o godzinie 13 na terenie zajezdni wolskiej, do której przydzielono pierwsze sztuki bulw. Przed halę wystawiono wszystkie trzy ówczesnie posiadane składy, prezentując je dziennikarzom i miłośnikom. Skład 2078+2079 był tak „świeży”, że dopiero po kilkunastu minutach od rozpoczęcia pokazu dołączył do swych pobratymców; pośpiesznie naklejano mu numery taborowe i przy-

stosowywano do ruchu liniowego. Od razu po jego wyłonieniu się z hali padły pytania do producentów. O co chodziło? O nietypowe malowanie...

Przedstawiciele Alstomu odparli, że skład ten miał początkowo służyć prezentacji także w innych miastach. Na pomysłach się skończyło, a wagony zgodnie z planem trafiły do stolicy. Reprezentanci Tramwajów Warszawskich sugerowali, że taki wagon łatwiej będzie dostrzec w ruchu, przez co poprawi się bezpieczeństwo w czasie eksploatacji. Najwyraźniej Alstom zastosował się do sugestii, bo większość później przybyłych składów miało malowanie faliste.

Z każdą chwilą prezentacja nabierała rozmachu: potwierdzano wszystkie elementy i szafki bulw. Każdy mógł dokładnie zlustrować ich szczegóły i detale. Zaprezentowano orestaurowany w Miejskim Zakładzie Naprawy Tramwajów w Krakowie historyczny wagon Lw-541 (ex wrocławski G-020). Sponsorem renowacji okazał się właśnie Alstom, który w zamian za zamówienie nowych tramwajów w Chorzowie zobowiązał się wyremontować jeden z wagonów historycznych.

Około godziny 14 zorganizowano krótką jazdę po mieście. Wagon zabytkowy oraz skład o numerach 2076+2077 pojechały ulicą Wolską do pętli przy Cmentarzu Wolskim i z powrotem. Na wypadek defektu za miniparadą podążał wysłany przez zakład Wola skład zwykłych stopiątek. Dzień później nowoczesne wagony po raz pierwszy zaczęły wozić pasażerów. Swoje jazdy zainaugurowały na linii 26.

Ale numer!

Spore zaskoczenie wzbudziło także oznaczenie wagonów. Alstom po długich dyskusjach i wielu wątpliwościach ostatecznie zdecydował się na oznaczenie 105N2k/2000. A przecież wcześniejsze wagony tyrystorowe 105N2k z przedziału numerowego 2054–2073 były nieoficjalnie wagonami 105N3k (to wewnętrzne oznaczenie konstalowskie). Sprawa dość szybko się wyjaśniła. Chodziło o homologację. Wagony typu 105N2k miały dopuszczenie do ruchu. Łatwiej było wyprodukować nowy podtyp, niż ponownie brnąć w wir długich biurokratycznych procedur. Żeby było ciekawiej, na osłonach wózków 105N2k/2000 widnieje typ 105N4k! Tak więc wszystko już jasne...

Na tabliczkach znamionowych producent umieścił potrójne oznaczenie: typ 105N2k, wariant 105N2k/2000 oraz wersję 105N2k/A lub B/2000. Przy czym literka A oznacza pierwszy wagon w składzie (ten z kabiną), a literka B „bezkabiniastą” doczepekę. Umieszczone tam dodatkowo numery seryjne z grubsza pokrywają się z numerami boczo-

nymi. Piszę z grubsza, bo jak wiadomo 14 sztuk bulw zakupił Szczecin. I to dostawy do grodu Gryfa stały się przyczynkiem dla zawirowań numerków fabrycznych.

Bulwy otrzymały numerację z przedziału 2074–2135. To kontynuacja po tyrystorach 105N2k i 105N3k (najwyższy ma numer 2073). Z początku obie tramwaje miały zostać przydzielone do zakładu R-2 Praga (tam trafiła sporo nowo kupowanych tramwajów). Koncepcja zmieniała się, nowe nabytki TW miały trafić do R-3 Mokotów, następnie na Wole. Jak wspominałem, cztery pierwsze składy trafiły na R-1. Później spotkała nas niespodzianka – skład 2082+2083 zadomowił się w R-4 Żoliborz. W zajezdni tej stacjonują praktycznie tylko wagony typu 13N. Tu potwierdziły się obawy, że wagon będzie więcej stał, niż jeździł. Żoliborscy mechanicy długo poznawali tajniki nowoczesnej techniki, bo ich najnowszy skład dopiero po około miesiącu pojawił się na linii. Wcześniej widywano go tylko na krótkich jazdach próbnych. Kolejne wozy (aż do składu 2102+2103) ponownie trafiły na R-1 Wola, które bardzo sprawnie przystosowywało je do ruchu. Składy wyjeżdżały dzień po przybyciu do Warszawy. Wozy z przedziału 2104–2131 przydzielono zajezdni R-4 Żoliborz. Sytuacja powtórzyła się – długi czas szykowano je do wyjazdów na miasto. Wreszcie – kończąc żmudną wyliczankę – ostatnie dwa składy (2132+2133 oraz 2134+2135) trafiły ponownie na R-1 Wola, powodując kasację czterech zdezelowanych stopiątek.

Pewne różnice poglądów między zakładami dały się zauważyć w polityce naklejania nalepek z numerami inwentarzowymi, zarówno zewnętrznymi, jak i wewnętrznymi oraz herbów. O ile z lewej strony pudła nie było różnic w usytuowaniu tychże, o tyle z prawej i owszem. R-4 Żoliborz konsekwentnie przyklejała je za pierwszymi drzwiami. Nie jest to zbyt dobre rozwiązanie, ponieważ w czasie postoju na przystanku otwarte drzwi całkowicie zasłaniają numer taborowy. R-1 Wola była mniej konsekwentna. Kilka składów oklejono podobnie jak na Żoliborzu, lecz większość wagonów z tej zajezdni herb TW ma na pierwszych drzwiach, a numer taborowy przed nim. To o wiele lepsze rozwiązanie. Także oklejenie wewnętrzne różni się. Z przodu numery umieszczano na szafce bezpiecznikowej. R-1 zrezygnowała z numerków w pierwszych wagonach. R-4 natomiast naklejała je na szybach. W doczepie postępowało podobnie. Wagony żoliborskie mają numer na przedniej szybie, a z tyłu na odwrocie wyświetlacza. Bulwy wolskie mają naklejony numer tylko z tyłu.

W kilku żoliborskich składach na sprężynach zabezpieczających przed przechodzeniem między wagonami zamontowano dość śmieszne, żółte „blaszki” z czerwonym iksem pośrodku. Obecnie posiadają je składy: 2106+2107, 2110+2111, 2124+2125. Kiedyś wisały one także między wagonami 2120 i 2121 oraz 2130 i 2131.

Jak wiadomo, bulwy mają własny typ siedzeń, inny niż choćby w stoszesnastkach. Takie same siedzenia mają już zmodernizowane składy 105Na: 1274+1273, 1278+1277, 1284+1283, 1290+1289, 1302+1301 oraz 1326+1325. Pierwszy z nich jest wolski, trzeci mokotowski, a reszta praska. Ponadto krzeselka takie uzyskał również obecnie najbardziej zmodernizowany warszawski skład 2006+2007 oraz druga modernizacja o numerach 1392+1391, która niedawno przeszła remont w warsztatach T-3. Oba zmodernizowane składy stacjonują w zajezdni wol-

skiej.

Różnice

Producent zapewnia, że podstawowych różnic między bulwą a tradycyjnym przedstawicielem generacji 105N jest ponad sto. Najbardziej wyrazistą różnicą są oczywiście zaokrąglone ściany czołowe i tyłne. Zastosowano pudło trzyszybowe o wzmocnionej konstrukcji z drzwiami odskokowo-przesuwnymi firmy IFE. Wozy kabinowe uzyskały zupełnie odmienny pulpit. Zmieniono sterowanie z nożnego na ręczne, montując zadajnik jazdy (joystick). Oprócz tego kabina motorniczego jest klimatyzowana. Dodano także czołowe światła halogenowe, przeprojektowano rozmieszczenie aparatury elektrycznej w szafkach oraz do wykonania pudła pojazdu zastosowano stal nierdzewną, dla dachu ferrytyczną, a dla poszycia austenityczną. Z ważniejszych zmian należy wymienić jeszcze zastosowanie automatycznego sterowania ogrzewaniem wnętrza (utrzymywanie ustalonej temperatury), półmiękkich siedzeń oraz statycznej przetwornicy, zwiększony udział tworzyw sztucznych w pojeździe, zmianę typu gniazd złącz międzywagonowych, wykonanie podłogi tramwaju w technologii klejenia oraz zastosowanie nowych rozwiązań w konstrukcji maszyn drzwiowych. W pojazdach zamontowano sprawdzoną już aparaturę elektryczną na prąd stały łódzkiej firmy Wolta. Jest to impulsowy układ tyrystorowy wykorzystujący dwa przekształtniki GTO. Dodatkowo w wagonach serii 105N2k/2000 zamontowano połówkowy pantograf nowej konstrukcji, wyposażony w ściągacz elektromechaniczny. Całkowita długość pojazdu wynosi 13950 mm, szerokość 2350 mm, a wysokość od główki szyny bez pantografu 3090 mm. Rozstaw osi wózka to 1900 mm, masa własna pojazdu 17700 kg, a najmniejszy promień łuku to 18 metrów. Każdy wagon posiada cztery silniki po 40 kW mocy. Prędkość maksymalna to 70 km/h, przyspieszenie i opóźnienie hamowania (średnie) 1,2 m/s². Opóźnienie awaryjne przy zastosowaniu hamulców szynowych jest dwa razy większe.

Początki zawsze są trudne...

Na początku eksploatacji bulwy sprawiały troszkę kłopotów. Trzeba obiektywnie przyznać, że każda nowa konstrukcja przechodzi choroby wieku niemowlęcego. Z czasem ilość awaryjnych zjazdów znacznie spadła i obecnie nie odbiega od normy przypisanej wagonom 13N i zwykłym stopiątkom. Jedno zdarzenie zasługuje na szczególną uwagę. Dnia 1 grudnia 2001 r. na Woli rozładowano jeden z kolejnych składów; był to 2126+2127. Wagony jako przejazd techniczny podążyły do macierzystego zakładu R-4. O dziwo, po przejechaniu niecałego kilometra, zepsuły się na skrzyżowaniu ul. Okopowej z Dzielną naprzeciwko siedziby Zarządu Transportu Miejskiego! Po dokonaniu niezbędnych przełączeń w aparaturze jakoś doturłały się na Żoliborz.

Bulwy dość długo jeździły bezkolizyjnie. Puszka Pandory otworzyła się dnia 26 czerwca 2001 roku. Tego dnia aż dwa składy przeżyły kolizje (2086+2087 oraz 2088+2089), zaś jeden awarię (2080+2081). Trzy dni później skład 2090+2091 potłamał pantograf na drugim wagonie, zwijając przy okazji trochę sieci trakcyjnej na Placu Bankowym! Do dnia dzisiejszego wszystkie składy bulw przeszły większe lub mniejsze kolizje i wypadki, niektóre nawet wielokrotnie. Pięć składów miało zderzenia typu „wóz-wóz”. Najpoważniejszych „obrażeń” do-

znał pierwszy wyprodukowany przez Konstal skład o numerach 2074+2075. Dnia 30 sierpnia 2001 roku przed godziną 9 rano jadąc na linii 7 uderzył w bok wjeżdżającego na pętlę Aleja Zieleniecka wagonu 1073 (ze składu 1073+1063 linii 12). Po tym zderzeniu wagon 1073 trafił na złom, a bulwa przez kilka miesięcy stała odstawiona, bo problemy czynił ubezpieczyciel (PZU). Jednak z czasem serwis Alstomu wstawił do wozu 2074 nowy przód i na początku maja 2002 roku skład ten ponownie zaczął wozić pasażerów.

Drugim pechowcem okazał się skład 2122+2123 linii 22, który 14 stycznia 2002 roku zderzył się prawie czołowo na Rondzie Zgrupowania AK Radoślaw ze składem 105Nf 1434+1433 linii 16. Skład po wielomiesięcznej reanimacji (między innymi po wymianie przodu) wrócił do jazdy liniowych. Za to jego resztki przez wiele tygodni można było znaleźć na miejscu kraksy!

Trzecim już porządnie przechrzczonym zestawem jest 2120+2121, który nie raczył wyhamować dnia 17 listopada 2001 roku i wpakował się w tył stojącego na przystanku na pl. Zawiszy tyrystora linii 32 o numerach 2044+2045. Oba składy dość szybko wróciły do ruchu.

Przedostatnimi wagonami tej serii, które zaliczyły „wóz w wóz” były 2112+2113, w które 7 grudnia 2001 roku wjechał cofający na pl. Narutowicza skład 13N 732+731. Wóz 731 rozpruł prawy bok wagonu numer 2113, jednak po naprawie zajęzdniowej, po kilku dniach wrócił do ruchu liniowego.

Ostatnim solidnie rozbitym składem bulw jest wolski, kończący serię egzemplarz, czyli 2134+2135. Kilka tygodni temu „zaliczył” on samochód ciężarowy w okolicy ruchliwego Kercelaka. Zdarzeniami wartymi odnotowania w niniejszym artykule jest skasowanie naraz trzech autek przez skład 2100+2101 na skrzyżowaniu al. Solidarności/Żelazna dnia 4 września 2001 r. oraz ponowne połamanie pantografu (tym razem nad pierwszym wagonem) przez skład 2090+2091 dnia 10 grudnia 2001 r.

Służba liniowa

Przyjrzyjmy się jeszcze, na jakich liniach kursują bulwy. Oczywiście tylko na tych, które obsługują zajezdnie Wola i Żoliborz, choć nie na wszystkich. Gdy tramwajów tych było jeszcze mało, R-1 wysyłało je wyłącznie na dodatki szczytowe. Kursowały na liniach 7, 9, 12, 23, 24, 25, 26 oraz 32. Z czasem R-1 zdecydowało się wysyłać 105N2k/2000 również na linie 8, 20 oraz 27, jednak tam pojawiają się one o wiele rzadziej. Oczywiście z biegiem czasu wagony te zagościły też na całodziennych „maratonach”, a nie tylko na dodatkach. R-4 za to przez długi okres wypuszczało bulwy tylko na wtyczki na 22. Z czasem zagościły też na „maratonach” tej linii i obecnie, przy odrobinie szczęścia, jednego dnia można spotkać około 6–8 brygad tej linii obsługiwanych przez bulwy. Z czasem R-4 wypuściło wozy 105N2k/2000 także na inne linie, choć do dziś są to tylko 15-tka i 17-tka. Jeżdżą na nich po 2–3 brygady obsługiwane przez te wozy. Tak więc dotychczas bulwy zagościły w sumie na 14 liniach: jedennastu obsługiwanych przez R-1 i trzech przez R-4. Jeśli ktoś chciałby na nie zapolować z aparatem, to polecam skrzyżowanie al. Solidarności z ul. Okopową (tzw. Kercelak). Jeździ tam aż 8 linii, na których kursują one regularnie.

(ciąg dalszy nastąpi)

Krzysztof Lipnik

Wyjaśnienia

Uwagi nadesłane do redakcji *Przystanku*, dotyczące moich ostatnich dwóch artykułów skłoniły mnie do zamieszczenia na łamach pisma sprostowania.

Zgadzam się z tym, co napisał Jakub Wilczek w uwagach do artykułu *Zabrze – powrót tramwajów* i cytuję jego wypowiedź: „Numeracja pociągów na linii 3 nie uwzględnia zera pomiędzy numerem linii, a numerem pociągu – czyli 31, 32, 33, 34, 35, 311, a nie 301, 302, 303, 304, 305, 3011. Jest to o tyle istotne, że pociągi 301, 302, 303, 304, 305 i 3011 (a także 306) kursują na linii 30. (...) Autor nie uwzględnił istnienia pociągu 429 w części artykułu dotyczącej linii 4. Co za tym idzie nieciągłość numeracji pociągów, którą autor opisał w ramach ciekawostki obejmuje także nieistniejący pociąg 428. Co do nieciągłości: wynika ona z tego, że pociągi wieczorne otrzymują numer po pociągu dziennym w planie którego kursują np. pociąg 412 zjeżdża, a za niego wyjeżdża pociąg 422 (...). Ogólnie rzecz biorąc nieciągłości w numeracji pociągów nie są w tej chwili w GOP-ie niczym nadzwyczajnym – występują na liniach 3, 4, 9, 11, 15, 19, 21, 27, 29 oraz 30 w pełnym zakresie numeracji pociągów, natomiast w zakresie numeracji wyłącznie pociągów wieczornych (czy też raczej pozaszczytowych) nieciągłości występują na liniach 9 (pociągi 99, 911, 913, 915 i 917) i 11 (pociągi 1112 i 1118).” To pewnie niedopatrzenie z mojej strony.

Natomiast odnośnie uwag Jakuba Jackiewicza do artykułu *Komunikacja w GOP-ie w okresie Wszystkich Świętych* pragnę sprostować, że częstotliwość kursowania linii cmentarnych w dniu 2 listopada 2002 r. w Tychach była wyższa, niż napisałem w artykule.

Pewna nieścisłość wkradła się również do tekstu o czasowej zmianie trasy linii 901. Linia 901 jest li-

nią okreśną przeciwbieżną. Obydwa warianty trasy różnią się jedynie kolejnością obsługi przystanków w Grodźcu. W okresie Wszystkich Świętych wszystkie autobusy jeździły według jednego z wariantów, zatem teoretycznie zmiana dotyczyła tylko co drugiego kursu. Za wszelkie uwagi dziękuję, a zainteresowanych tematem Czytelników uprzejmie przepraszam.

Andrzej Soczówka

Kielce

Rzepak w baku?

Już w grudniu 10 autobusów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji pojedzie na paliwie rzepakowym, a prezes MPK, Stanisław Nowak, nie ukrywa, że będzie ich więcej. Program badawczy dotyczący wykorzystania biopaliwa produkowanego z oleju rzepakowego w różnego rodzaju silnikach, w którym udział biorą MPK Kielce, PKN Orlen i Instytut Technologii Nafty, a ostatnio również producent silników – firma MAN – jest dotychczas największym w skali kraju. Po raz pierwszy wykorzystana zostanie komunikacja miejska: Kielce to świetny poligon doświadczalny dla tego typu projektów, autobusy przemierzają w mieście codziennie około 400 km. Tak więc badania te najprawdopodobniej zdecydują o przyszłości tego ekologicznego rozwiązania.

Przed rozpoczęciem testów podzespoły silników autobusów zostaną wymienione, następnie przez pół roku do baków autobusów wlewany będzie wyłącznie „rzepak”. W trakcie trwania badań oraz po ich zakończeniu zaangażowane firmy sprawdzą wpływ rozwiązania na środowisko oraz zużycie części silników.

Paliwo rzepakowe to ester metylowy oleju rzepakowego. Można je wykorzystywać we wszystkich silnikach wysokoprężnych bez konieczności wprowadzania zmian konstrukcyjnych. Nietoksyczne,

zdecydowanie czystsze od tradycyjnej ropy, ulega rozkładowi biologicznemu. Zawartość dwutlenku siarki wynosi około 0,001 proc., podczas gdy w oleju napędowym to aż 0,3 proc. Może być spalane bez domieszek lub też w mieszankach z olejem napędowym. Na razie cena takiego paliwa porównywalna jest z cenami oleju napędowego, ale dzięki zmniejszeniu akcyzy może być regulowana przez państwo.

Jedną z dodatkowych korzyści, jaką odniesie MPK Kielce prócz udziału w badaniach, jest oszczędność. W czasie trwania eksperymentu PKN Orlen dostarczy biopaliwo za darmo.

Wynikami badań już interesuje się Wojskowa Akademia Techniczna, która zamierza wykorzystywać nowe paliwo w sprzęcie wojskowym.

Michał Musiał
na podstawie *Gazety Wyborczej* z Kielc

Listy do redakcji

Skandal

We Wrocławiu z powodu braku pieniędzy na kontynuację obwodnicy śródmiejskiej na północ od budowanego mostu Tysiąclecia (między ul. Wejherowską a Osobowicami) cały ruch zostanie z niego skierowany w ul. Osobowicką do skrzyżowania z ul. Bałtycką, a ponieważ linie tramwajowe 14 i 24 będą stanowić znaczne utrudnienie dla takich przejazdów, należy zlikwidować komunikację tramwajową w ul. Osobowickiej!

Jest to „genialny” pomysł wrocławskiego Zarządu Dróg i Komunikacji.

Uważam, że jest to skandal. Władze miasta okłamują nas zaręczając o popieraniu komunikacji zbiorowej, tymczasem nie potrafią nawet zaplanować sensownej rozbudowy miasta bez niszczenia tego co już jest i funkcjonuje.

(...)

W.K.

Z k r a j u i z e ś w i a t a

Bielsko-Biała

Tabor

A W poprzednim numerze *Przystanku* podaliśmy błędną informację, jakoby wrak Ikarusa 415-072 opuścił zajezdnię. Okazuje się, że coś, co kiedyś stanowiło Ikarę o numerze 072 nadal znajduje się w hali napraw MZK. Wszystkich zainteresowanych za wprowadzenie w błąd uprzejmie przepraszamy.

A Recesji reklamowej ciąg dalszy... W malowanie miejskie przystrojono kolejnego Ikarusa 280.26 o numerze 711 (poprzednio już 720). Ikarusy i MANY w malowaniu miejskim to – jakby nie patrzeć – rarytasy. W takowym jeżdżą tylko pojedyncze sztuki (pięć IK280, cztery IK415, dwa IK405, dwa NL222 i jeden IK411). Za to barwy miejskie popularnością nadrabiają na jelczach M11 i PR110M, których ponad 90% jeździ w takim malowaniu.

Linie

A Od 1.12. na linii 29 MZK wprowadziło dodatkowy kurs pomiędzy godziną 17:00 a 18:00.

A 29.11. na jeden dzień zamknięto prawoskręt z ul. Babiogórskiej w aleję Andersa na dwupoziomym skrzyżowaniu tych ulic. Przeprowadzano prace drogowe, więc z os. Beskidzkiego w kierunku os. Karpackiego autobusy linii 3, 6, 21, 30 musiały kur-

sować objazdem ulicami Babiogórską – Szarotki – Cieszyńską nie zatrzymując się na przystankach usytuowanych na trasie objazdu. Autobusy linii 6 i 21 zawracały na pętli Os. Beskidzkie i dojeżdżały do alei Andersa trasą właściwą dla przeciwnego kierunku. „Przystankowy” szpieg zdążył wykrzyć, że czas przejazdu z przystanku Os. Beskidzkie Pętla do przystanku Aleja Andersa, w zależności od natężenia ruchu i stylu jazdy kierowcy, wydłużył się z 1 minuty do 5–12 minut.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
711	Syriusz	malowanie miejskie	-

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
autobusy			
725	PR110M	11.2002 r.	NG

Paweł Adamus

Bydgoszcz

Tabor

A Udało się ustalić wcześniejszy przebieg służby dwóch spośród czterech dziewięciometrowych MANów, które w maju tego roku zasiliły park taborowy PKS Bydgoszcz (bliższe informacje – patrz *Przystanek* nr 12). Oba busy wyprodukowano w 1994 roku. Pojazd o obecnym numerze taborowym B215 i rejestracyjnym CB51881 jeździł poprzednio w przedsiębiorstwach Sumser Mühlendorf/Inn, Brodschelm Burghausen i Citybus Waldkraiburg nosząc numer rejestracyjny MU-SU-75. Autobus o numerze B216 i rejestracji CB51852 pracował dla Sumser Mühlendorf/Inn i Brodschelm Burghausen z numerem rejestracyjnym MU-SU-21. Wszystkie cztery MANY nadal nie wystawiają nosa poza linię 301 Łęczycka – Rekinowa.

Linie

A Od 9.12. linia 54 zostanie wydłużona z Dworca PKP do dworca PKS po trasie linii 77, zaś ta zostanie zlikwidowana.

Piotr Kamiński, Piotr Tomasiak

Bytom

Tabor

A Firma Ampex wyremontowała autobus jelcz L11 (w wersji trzydrzwiowej) o numerze rejestracyj-

nym KBE 639E. Układ siedzeń jest w nim identyczny z wersją M11, a o dawnym lokalnym jego przeznaczeniu świadczy układ poręczy.

Bartosz Mazur

Chorzów

Linie

T 1.12. przeprowadzono prace przy podłączaniu drugiego wyremontowanego toru w rejonie chorzowskiego Rynku. Podczas robót tramwaje linii **6**, **11** i **41** kursowały na trasach skróconych do Stadionu Śląskiego lub trójkąta Chorzów Metalowców, a między tymi przystankami jeździło pięć autobusów z PKM Bytom. Od 2.12. (po ponad dwóch latach!) ruch na odcinku Chorzów Chopina – Chorzów Huta Kościuszkowska odbywa się wreszcie dwoma torami.

Rozmaitości

T 14.11. w zajezdni Chorzów Batory odbyły się obrady Komisji Torowej wchodzącej w skład Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Członkowie komisji wybrali się też tego dnia na przejażdżkę po sieci tramwajowej. Wpierw na pokładzie zabytkowego N-1100 pojechali do Świętochłowic, gdzie modernizowany jest fragment torowiska w centrum miasta, a następnie udali się do Warsztatu Zwrotnic znajdującego się w zajezdni Łagiewniki. Niewtajemniczonym przypomniemy, że zajezdnia ta jest nieczynna dla ruchu liniowego, a przejezdny jest praktycznie tylko jeden tor prowadzący do hali warsztatowej, z którego korzystają robocze wagony. Dlatego też przed przejazdem pociągu specjalnego przez kilka dni doprowadzono do stanu używalności kilka rozjazdów i fragment drugiego toru. Z Łagiewnik uczestnicy dojechali do Stadionu Śląskiego, gdzie przesiadli się do 116Nd-816, którym udali się do zajezdni Zawodzie.

Jakub Jackiewicz

Gdańsk

Tabor

SKM Wraz z wejściem nowego rozkładu PKP w życie, nastąpią zmiany w kursowaniu pociągów SKM. Najważniejszą z tych zmian jest skrócenie relacji pociągów Gdańsk Główny – Gdańsk Nowy Port do przystanku osobowego Gdańsk Brzeźno. Rzekomym powodem takiej decyzji jest niespełnienie wymogów technicznych przejazdu na trasie do Bazy Promowej Polferies, nota bene jedynej na tej linii. Stan taki trwa wiele lat, nie wiadomo jednak dlaczego dopiero teraz zaczął stanowić problem. Zauważyć należy, że ruch kołowy na rzeczonym przejeździe ostatnio znacznie zmalał. Ilość pociągów tej linii po wspomnianej korekcie szczęśliwie nie zmieni się, pozostanie 10 par w dni powszednie, 4 pary w soboty. O dodatkową, drugą parę pociągów SKM wzbogaci się połączenie Gdańsk Główny – Tczew. Także Łębork w nowym rozkładzie odwiedzi więcej pociągów. Będzie on obsługiwany przez 1,5 pary pociągów SKM. Ciekawi pytają: co to półtorej pary? Otóż dodatkowe pół to poranny „tajny podszył” do Łęborka.

Wojciech Lemański

Gdynia

Tabor

A Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej zakupiło na przełomie października i listopada dwa nowe niskopodłogowe autobusy przegubowe volvo 7000A. Pojazdy otrzymały numery 2277 i 2278. Są to dwa pierwsze egzemplarze autobusów z wro-

clawskiej fabryki wykonane według nowej specyfikacji. Pojazdy charakteryzują się nowym systemem przewietrzania wnętrza, dlatego też z dachów znikły obudowy nawiewów imitujące trumny, bądź – jak kto woli – kominy. Zlikwidowane zostały podwójne szyby na rzecz pojedynczych. W wyniku tych zabiegów każdy z autobusów jest lżejszy o pół tony. Poza tym pojazdy mają zamontowane jednobrytowe fotele pasażerskie z firmy STER oraz ogrzewanie elektryczne szyby przedniego wyświetlacza. Obecnie PKM ma już 10 autobusów marki Volvo, po 4 sztuki V7000 i V7000A oraz dwie B10LA z Helsinek.

A PKA Gdynia zakontraktowała w firmie Solaris Bus&Coach kolejne nowe autobusy. Łącznie firma ma zamówionych 8 sztuk: 6 solarisów U12 i po jednym SU15 i SU18. PKA eksploatuje łącznie 49 autobusów niskopodłogowych, w tym 3 SU12, 2 SU15 i 3 SU18.

A Prywatna firma P.A. GRYF z Kartuz wprowadziła ostatnio do eksploatacji kilka nowych pojazdów. Pierwszy z nich, Mercedes O405N-7067 jeździ na linii pospiesznej K, drugi, przegubowy neoplan N4021-7281 stanowi stałą rezerwę przed Dworcem Gł. PKP. Zapowiedziane jest pojawienie się trzeciego autobusu – MANa NL202.

A PKS Gdynia wysłała do obsługi pospiesznej linii S kolejny niskopodłogowy autobus neoplan N4016 (nr inwentarzowy 4060) w wersji skandy-nawskiej, trzydziwiowej.

A Prywatna firma Ornowski-Travel z Rumii obsługująca dotychczas linie bezpłatne 05/805 do IKEI oraz jedną brygadę na linii 181 wygrała przetarg na obsługę dwóch brygad niskopodłogowych na pospiesznej linii K. By można było spełnić warunki przetargu, zakupione zostaną dwa autobusy, jeden to testowa scania OmniCity CN94 (rok produkcji 1999), a drugi to używane, testowe volvo 7000. Pojazdy otrzymają numery inwentarzowe ZKM Gdynia: 7013 i 7014.

Tr Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej przeprowadza we własnych warsztatach remonty trolejbusów. Naprawę średnią przechodzi wóz KPNA/Jelcz 120MTE 3362 z 1992 roku. Prace polegają na częściowej wymianie blach, montażu plastikowych zderzaków, wymianie foteli na typ Astromal Delux, lakierowaniu pojazdu. Naprawę główną przechodzi także trolejbus KPNA/Jelcz Pr110E-3328 z pierwszej serii z 1987 roku. 3328 zostanie wyremontowany w podobny sposób jak ostatnio oddany do eksploatacji 3345 (ex-Dębica z 1987 r.). Pojazd zostanie całkowicie rozebrany i złożony z nowych części po naprawieniu całej konstrukcji kratownicy. Otrzyma nowe klejone blachy, przód identyczny z jeczami 120M z lat 1996–1997, plastikowy tylny zderzak, nowe laminaty wewnątrz pojazdu, nowe podsufitki, wykładziny antypoślizgowe, poręcze lakierowane proszkowo na żółto, fotele Astromal, nową kabinę kierowcy, laminatowe odbieraki ESKO Praga, nową obudowę oporów i drabinek z ogranicznikami linek.

Rozmaitości

Tr Przeprowadzana jest modernizacja sieci trakcyjnej na rondzie Działdowska (skrzyżowanie Chylońskiej z Morską). Zakotwionych zostanie 16 nowych słupów trakcyjnych betonowych – wirowych, na których zawieszona zostanie nowa sieć trakcyjna czeskiej firmy Elektroline. Zwrotnica sterowana drogą radiową, szybkobieżne zjazdówka i krzyżówka. Całej przebudowie ulegnie układ sieci, zostanie wykonany nowy, bezkolizyjny nawrót dla kierunku z

centrum.

Marcin Połom

GOP

Tabor

A Solaris U12-880 z firmy Meteor Jaworzno przeszedł w ostatnich dniach mały face-lifting: pomalowany jest w barwy zakładowe żółto-wisniowe (wcześniej, jako autobus testowy pomalowany był na biało-pomarańczowo-czerwono) oraz otrzymał żółte poręcze. Kursuje tradycyjnie na trasie linii 92 Chorzów – Helena.

Linie

A Sprostowanie. Do notatki informującej o uruchomieniu przez KZK GOP czasowej linii bezpłatnej S-14 (Katowice Dworzec PKP – Dąbrówka Mała IKEA – Sosnowiec Dworzec PKP) wkraść się błąd. Donieśliśmy, że uruchomiono ją do dnia 24.11., tymczasem będzie ona jeździć do 24.12. Za pomyłkę Szanownych Czytelników przepraszamy.

A Początek grudnia przyniósł kilka zmian rozkładów jazdy na liniach KZK GOP:

- linie **12** (3 kursy popołudniu) i **912** (3 kursy rano) od akademików w Ligocie dojeżdżać będą kilometr dalej do przystanku Ligota Śląska Pętla;
- prawie wszystkie kursy linii **23** dojeżdżać będą pod market Auchan na katowickim osiedlu Tyśiąclecia;
- jeden kurs linii **66** wydłużono do przystanku Imielin Most Pętla;
- na linii **809** uruchomiono dwa nowe przystanki – Tworzeń Przejazd Kolejowy n/ż i Łęka Cmentarz n/ż;
- wydłużona została trasa linii **921** – od przystanku Będzin 11 Listopada obsługujący tę linię autosan H7-20.01 z firmy Elbud Jaworzno pojedzie, obsługując przystanki Będzin Urząd Miejski, Będzin Małachowskiego i Będzin Zawale, a w drodze powrotnej od przystanku Będzin Stadion przez Będzin Urząd Miejski, Będzin Małachowskiego i Będzin Hałę Targową; ponadto poprzesuвано godzinny odjazdów wielu kursów;
- na liniach **169**, **653** i **664** skorygowano kilka kursów.

A Od 18.11. do odwołania w związku z budową kanalizacji zamknięto ulice Boleradz w będzińskiej dzielnicy Grodziec oraz Paderewskiego w Wojkowicach. Kursująca tamtędy linia autobusowa **100** skierowana została na objazd, poprowadzony ulicami Różyckiego – Słowackiego – Barlickiego. Autobusy obsługują dodatkowo przystanek Grodziec Kopalnia.

T 23.11. podłączono do ruchu tor docelowy na modernizowanym fragmencie ul. Gliwickiej w Katowicach. Teraz układany będzie drugi tor. W czasie trwania robót linie tramwajowe **7** i **40** były przerwane na odcinku od Katowic do Chorzowa Batorego, a w zamian kursowało 6 autobusów z PKM Bytom.

T 1.12. wznowiony został ruch tramwajowy na odcinku Szopienice Pętla – Mysłowice Dworzec PKP po zakończeniu modernizacji torowiska. Wprowadzono jednocześnie nowy rozkład jazdy dla przebiegającej tamtędy linii **14**, a przy okazji również na liniach **7**, **12**, **13**, **23** i **40**. Zmiany opisujemy poniżej. Na liniach **7** i **40** w godzinach międzyszczytowych zmniejszono częstotliwość z 10- na 14-minutową (1 pociąg linii **7** oraz 2 pociągi linii **40** stoją w tym czasie w zajezdni i wypada im po jednym kursie). Jednocześnie zmniejszono ilość pociągów w dni robocze o jeden na każdej linii – w tej chwili na linii **7** kursuje 14 pociągów (9 stodwojek z ZU-

TiKT-2 Chorzów oraz pięć składów 2x105N z ZKT-3 Bytom, w tym jeden podmieniany na solówkę), a na linii **40** kursuje 10 pociągów (3 stodwójki i 7 składów 2x105N, wszystko z ZUTiKT-2 Chorzów). W dni wolne ilość pociągów nie uległa zmianie, natomiast zmieniła się obsługa taborowa – na linię **7** wyjeżdżają 4 stodwójki z Chorzowa i 4 składy 2x105N (w niedziele i święta – pojedyncze wagony) z zajezdni Stroszek, a na linii **40** kursują 2 stodwójki i 4 składy 2x105N z zajezdni chorzowskiej. Na liniach **12**, **13**, **14** zmieniono częstotliwość z 20- na 14-minutową (w dni robocze) oraz z 20- na 28-minutową (w dni wolne) jednocześnie likwidując jakiegokolwiek wagony ukrotnione na tych liniach. W dni robocze na linii **12** kursują dwie stodwójki i dwie solówki 105N, na linii **13** cztery solówki 105N, a na linii **14** cztery stodwójki i cztery solówki. W dni wolne na **12-tce** i **13-tce** kursuje po jednej stodwójce i jednej solówce, a na **14-tce** jeżdżą cztery stodwójki i jeden rodzynek solo 105N. Linię **13** obsługuje ZUTiKT-2 Chorzów, a linię **14** ZKT-5 Katowice. Obsługę **12-tki** ma przejąć Chorzów, jednak do czasu wprowadzenia nowych rozkładów na pozostałych liniach w okolicy (co ma nastąpić za dwa tygodnie), tymczasowo nadal jeżdżą tam wagony z zajezdni Zawodzie. Przypomnijmy jednocześnie, że w związku ze zwiększonym uruchomieniem stodwójek wypożyczono do Zawodzia dwa chorzowskie wozy tego typu – 209 i dwuślipka 224. Linia **23** kursuje nadal tylko w dni robocze z częstotliwością 28/42-minutową. Obsługiwana jest przez cztery pojedyncze wagony 105N z zajezdni Zawodzie. Wydłużono czas jej kursowania: dotychczas jeździła do zajezdni (lub włączała się na linię **14**) około godziny 17:00, teraz do zajezdni zjeżdża około 19:00. Rewolucja dokonana została w komunikacji nocnej. Zlikwidowane zostały pociągi nocne **PN-100**, **PN-211**, **PN-212**, **PN-213**, **PN-214**, **PN-221** i **PN-223**. Zamiast nich kursują:

- za **PN-100** – nowa linia **10** w relacji Chorzów Batory Zajezdnia – Chebzie Pętla (obsługiwana przez jedną stodwójkę z zajezdni Chorzów Batory);
- za **PN-211** – nocne kursy linii **12** (pociąg numer **1211**) w relacji Zawodzie Zajezdnia – Siemianowice – Chorzów Plac Hutników (obsługa przez stodwójkę z zajezdni Zawodzie);
- za **PN-212** i **PN-214** – nocne kursy linii **14** (pociąg numer **1411**) w relacji Zawodzie Zajezdnia – Mysłowice – Sosnowiec – Zawodzie Zajezdnia (obsługa przez stodwójkę z zajezdni Zawodzie);
- za **PN-213** i za jeden kurs **PN-214** – nocne kursy linii **15** (pociąg numer **1515**) w relacji Zawodzie Zajezdnia – Zagórze Pętla (obsługa przez solówkę 105N z Zawodzia);
- za **PN-221** – nowa linia **36** w relacji Katowice Słoneczna Pętla – Chorzów Rynek (obsługiwana przez pojedynczą stopiątkę z Chorzowa);
- za **PN-223** – nocne kursy linii **7** (pociągi numer **721** i **722**) w relacji Bytom Plac Sikorskiego – Zawodzie Zajezdnia (obsługa przez dwie stodwójki z Chorzowa).

Tym samym pozostało jeszcze 7 pociągów nocnych. Dwa z nich (**PN-215** i **PN-224**) polegają za około dwa tygodnie, przy zmianie rozkładów linii **16** i **17**. Pozostaną wówczas już tylko nocki uruchamiane przez ZKT-1 Będzin (**PN-201**, **PN-202**, **PN-203**, **PN-204** i **PN-205**), których eksterminacja planowana jest na początek przyszłego roku.

Rozmaitości

T 15.11. firma Semag z Katowic prowadziła ba-

dania natężenia hałasu w rejonie przebudowywanego torowiska na ulicy Katowickiej w Świętochłowicach. Do tego celu uruchomiono pociąg specjalny obsługiwany roboczym wagonem 4N-8R, który przez 2 godziny kursował po odcinku jednotorowym tam i z powrotem.

Jakub Jackiewicz

Kielce

Linie

A 30.11. z wielkim hukiem otwarto Galerię Echo przy ul. Świętokrzyskiej. MPK spełniając życzenie handlowców uruchomiło dwie nowe linie. Pierwsza z nich o kryptonimie **TESCO** jest bezpłatna. Autobusy jeżdżą po trasie: os. Świętokrzyskie – Maniastu Lipcowego – Świętokrzyska (Tesco) – Warszawska – Sikorskiego – os. Na Stoku. Na drugiej z nowo otwartych, **42-ce**, musimy już skasować bilet. Jej trasa wiedzie od os. Ślichowice ulicami: Massalskiego – Szajnowicza – Grunwaldzką – Piekoszowską – Grunwaldzką – Żytnią – Paderewskiego – aleją IX Wieków Kielc – Warszawską – Świętokrzyską do Galerii Echo.

Michał Musiał

Kraków

Linie

A Już w Andrzejkę autobusy **125** i **425** pojechały od ul. Płaszowskiej przez nowo otwartą, zmodernizowaną ul. Klimeckiego i most Kotlarski do ronda Grzegorzckiego i dalej po swoich trasach do Szpitala im. Rydygiera. Dumne ze swej linii natrafiały na ciekawostkę przyrodniczą: na ul. Klimeckiego zorganizowano nowy przystanek o nazwie Klub Kameleon.

A Od 30.11. MPK uruchomiło nową linię autobusową **194** na trasie Kampus UJ – Grota Roweckiego – Kapelanka – Monte Cassino – Rondo Grunwaldzkie – Konopnickiej – most Dębnicki – al. Kraśnińskiego – al. Mickiewicza – Czarnowiejska – Armii Krajowej II.

AT Tego samego dnia na swoje stałe trasy wróciły błądzące linie tramwajowe **8**, **18**, **19**, **22**, **23** oraz autobusowe **115**, **127**, **205**, **135**, **155**, **175**, **121**, a tymczasową linię **319** zlikwidowano. Nie trudno wywnioskować, że to z powodu zakończenia prac drogowych na ul. Zakopiańskiej.

Michał Kamiński, Krzysztof Utracki

Lublin

Tabor

A Od połowy listopada na tylnych szybach autobusów MPK dojrzeć można, umieszczane sukcesywnie, żółte naklejki, które pozostałym kierowcom sugerują przepuszczenie pojazdu ruszającego z przystanku. Na neoplanach N4020 i ikarusach 280 prócz opisanych wyżej doklejane są mniejsze, informujące o zachodzeniu tyłu pojazdu. A kryje się w nich sikus! Prawdopodobnie chęć oszczędności spowodowała, że są wyjątkowo ekonomiczne, bo... jednolite. Informują zgrzebnie, że „autobus zachodzi 1,4 m”. W przypadku ikarusa 280 to zwiększenie owego „zachodzenia” rzędu 0,4 m. Chociaż kto wie! Może MPK wprowadziło jakieś zmiany techniczne, rozregulowując mechanizmy przegubów, żeby rzeczywiście „zachodziło im się” tyle, ile twórca naklejki zdecydował? Dodajmy, że od 10 lat na każdym ikarusie MPK zawzięcie informowano „uwaga zachodzi 1 m”...

Tr Tempo napraw głównych trolejbusów maleje. Po wyjeździe T028 (obecnie 832) i T007 (obecnie

831) na placu boju pozostał tylko T003. I, co gorsza, nic nie wskazuje, aby w tym roku jakiś pojazd mógł do niego dołączyć... Prócz niego remontowany jest historyczny ziutek numer 730, który – niestety – w stanie niezmiennym stoi od prawie pół roku. No, ale do 50-lecia trolejbusów w Lublinie pozostało jeszcze ponad 6 miesięcy...

Tr O małych naprawach blacharskich etiudka czyli... wymiana blach w 753 oraz naprawa powypadkowa jednego z jeliczy 120MT w wersji tranzystorowej (816) – po spotkaniu z dostawczym mercedessem.

Tr Samego siebie, a w zasadzie pierwszej poważnej naprawy doczekał się ex-szkoleniowy jeliczyk PR110E o numerze 1223, który po polataniu powędrował na lakiernię. Od niepamiętnych czasów woził jedną reklamę: niezniszczalnych ryńien... No cóż, ryńny może i owszem niezniszczalne, ale trolejbus nie, a reklama jaką woził była jego pierwszą. Teraz taka samą wozi 792. W ramach ciekawostek dodajmy, że do połowy lat 90. służył wyłącznie jako wóz szkoleniowy, teraz tablicę tę przywdziewa sporadycznie. Na co dzień widywany jest na linii **153**.

Linie

A Od 7.11. zmianie uległy trasy linii **21** i **47**. Linię **21** skierowano przez Aleję Zygmuntowskie i ul. 1 Maja (wcześniej kursowała prosto przez aleję Piłsudskiego i pl. Bychawski), zaś linię **47** wydłużono z Majdanka do os. Jagiellońskiego.

A 28.11. zakończył się trwający od sierpnia remont ul. Bernardyńskiej. Tego dnia na starą trasę przez pl. Wolności i ul. Bernardyńską powróciła linia **9**. Pozostałe linie nadal kursują objazdami: **7** przez Mościckiego i Rusałkę, **11** przez Hempla, 3 Maja, al. Solidarności i **13** przez Hempla, Mościckiego i Rusałkę.

Magazyn 995

17.11. Chyba tylko sugestywna nazwa ulicy – Koncertowa – sprawiła, że wieczorem samochodzikowi osobowemu marki Audi 100 przy prędkości 140 km/h zachciało się boksu z trudnym przeciwnikiem, autobusem MPK linii **23**. Pojazdy zderzyły się czołowo. Szczęściem kibiców pojedynku nie było wielu – zważywszy na późną porę pasażerów było mało. Lekko ranny został kierowca autobusu. Jelcz M11 numer 2068 po tygodniowym postoju na „neutralnym” parkingu został przeholowany do zajezdni MPK. Autobus, niestety, jest poważnie uszkodzony, jeszcze nie wiadomo jaki czeka go los.

Rozmaitości

A MPK będzie musiało zmienić jeden z zapisów w swoim regulaminie. Wojewoda lubelski, po zasięgnięciu opinii prawników, stwierdził, że zabranianie pasażerowi wyjścia z pojazdu przed okazaniem kontrolerowi biletu jest niezgodne z konstytucją i prawem przewozowym. Zapis ten rzeczywiście powodował niedogodności – przy wydłużającej się kontroli nie wszyscy pasażerowie zdążyli wysiąść na pożądanym przystanku.

Rafał Tarnawski

Łódź

Tabor

T 19.11. do eksploatacji na linii **10** wszedł wagon 1209, zaś 23.11. wóz z numerem 1210. Biedaczek nie zdążył nacieszyć się widokiem miasta. Dzień później o godzinie 14:35 obsługując **12/1** na Bratysławskiej przy Wróblewskiego dostał kamieniem w szybę boczną z prawej strony. A skąd wziął się na **dwunastce**, przeczytacie dalej.

Linie

T O życiu cityrunnerów jeszcze... Zmiana władz samorządowych w Łodzi zaowocowała zmianami w strategii komunikacyjnej. Nowym władzom miasta nie podoba się system wentylacji, zbyt mała prędkość wagonów i nieprzystosowane do potrzeb cityrunnerów torowiska. Jednocześnie 23.11. citki po raz pierwszy pojawiły się na linii innej niż 10. By najnowocześniejsze łódzkie wozy nie nudziły się w weekendy, podjęto decyzję o skierowaniu kilku z nich w soboty i niedziele także na 12-tkę (Wyszyńskiego – Stoki). Na razie są to 3 brygady, a pierwszego dnia obsługiwały je wozy 1202, 1204 i 1208. Nie wiadomo, czy to śmiało posunięcie wolno nam wiązać deklaracjami prezydentów...

Sławomir Zamuszko

Olkusz

Rozmaitości

A Zakończono remont dawnego punktu kontrolerskiego przy Supersamie. Obecnie budynek zwieńczony jest spadzistym dachem i gruntownie odmalowany. Już wcześniej pojawiła się tam mapa linii ZKG KM Olkusz.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. malowanie	obecne malowanie	uwagi
autobusy			
2646	kremowo-czerwone	żółte	po remoncie
2653	żółte	LAS	tylko lewa strona
2656	żółte	LAS	tylko lewa strona
4279	żółte	LAS	tylko lewa strona

Bartosz Mazur

Opole

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
147	TP S.A. 1033	miejskie	-

Marek Drewniak

Poznań

Tabor

A Na wycieczkę do Zakładu Naprawy Autobusów w Biskupicach pojechały: MAN NL202-1028 i solaris urbino 18-1382. Życzymy pozytywnych wrażeń!

A Również w Biskupicach znajdują się ikarusy 280: 1525 i 1538 oraz ikarusy 260: 1735 i 1740. O ile skorodowane szkielety dwóch pierwszych hugarów wymusiły wysłanie tych autobusów do NG, to 1735 trafił tam z przyzwyczajenia (najprędzej też wróci do Poznania). Warto wspomnieć, że wóz 1740 był ostatnim autobusem tego typu z aluminiowymi listewkami.

A Na tym rzezi „listewkowców” nie koniec! W Solcu Kujawskim w nowe wcielenie wchodzi „postrach nocek”, jelicz M11-1401, ostatni z przypominających oryginalny wygląd tych wozów. 1401 zostanie zmodyfikowany do standardu nieformalnie zwanego M11g (g jak „gniot”).

A Dziurawy dwieściepięćdziesiąty? MAN NL223-1042, prezent MAN-a dla MPK sprawia wrażenie, jakby przeciekał mu dach. Na suficie w czasie

deszczu pojawiają się krople wody. Może biedaczek poci się z przemęczenia?

T Żegnamy kolejne helmuty... Powypadkowe wozy GT6-604 oraz GT8-658 i 665 zostały skreślone z inwentarza MPK Poznań z dniem 6.11. Do zobaczenia w lepszym świecie. Należałoby dodać, że nadal „nic się nie rusza” w kwestii wozów 682, 616 i 617 – czyżby o nich zapomniano?

Linie

A T Przypominamy: autobusy linii 58, 89 i 94 nadal jeżdżą z żółtymi tablicami. Objazd nie powinien trwać dłużej niż tydzień. Również tramwaje linii 6 i 8 nadal jeżdżą po zmienionej trasie, odpowiednio na Zawady i Os. Lecha. Taki stan utrzyma się jeszcze przez przeszło dwa tygodnie. Po szczegóły objazdów dla pięciu zmienionych linii zapraszamy do 22 numeru *Przystanku*.

Rozmaitości

● Dzięki inicjatywie fundacji Pomost, w Domu Tramwajarza powstało kino. Mieści się w Sali Amarantowej – wykorzystuje fotele sprowadzone ze zlikwidowanego kina Bałtyk. Film może oglądać jednocześnie 80 osób. Celem fundacji jest stworzenie „kina alternatywnego” – mieszczącego się w niewielkiej, ale stylowej sali, dzięki czemu w czasie seansów będzie panował specyficzny klimat. Zapraszamy do Amaranta.

A Jest taki dowcip. Jaki to samochód, w którym nie musisz sprzątać, który możesz zostawić otwarty na ulicy i nie martwić się o niego, którym możesz przejeżdżać przez wyboje z maksymalną prędkością? Służbowy! Do „trzeciego przykazania” stosują się często kierowcy linii 78 na Podolanach. Od czasu przejścia dwóch brygad tej linii przez zajezdnię A-3 Kacza (od 1.02.), nasz redaktor z pasją godną miłośnika próbuje odpowiedzieć na pytanie: kierowcom z której zajezdni lepiej wychodzi przejeżdżanie przez torowisko bocznicy w poprzek ul. Szarych Szeregów z jak największą prędkością. Jak na razie w niechlubnym współzawodnictwie prowadzi A1 Pusta przed A3 Kacza stosunkiem przejazdów bez zwalniania 78:68. W żadnym z autobusów nic się na razie nie urwało, ale każdemu wyścigowemu przejazdowi towarzyszy potworny wstrząs i huk. Miejsc tego typu w Poznaniu jest więcej (pomijając przejazdy przez tory tramwajowe). Zali naprawdę tak trudno nauczyć kierowców, żeby swoimi wyścigowymi ambicjami nie psuli opinii firmie? Wśród pasażerów za to słychać stwierdzenia typu „Trzęsie jak w starym ikarusie” (w neoplan N4016), lub „Pier... debil, ziemniaki wiezie czy ludzi?” (w MANie NL223). Czekamy na poważniejsze konsekwencje...

T Zarząd Dróg Miejskich poinformował, że w najbliższym miesiącu w ciągu ul. Pułaskiego pojawią się trzy inteligentne systemy sterowania sygnalizacją świetlną. Przebojem ma być skrócenie czasu oczekiwania tramwajów na „pionowe” na skrzyżowaniu alei Wielkopolskiej z Pułaskiego. Mamy nadzieję na upłynnienie ruchu tramwajów na strategicznym skrzyżowaniu, gdzie średnio co chwilę pojawia się tramwaj jednej z pięciu linii.

Magazyn 995

19.11. Wieczorem na skrzyżowaniu ulic Dąbrowskiego i Wawrzyniaka jadąca z Ogródów 1/6 (128+129) przemieliła zawracające renault safrane. Po 8 minutach stopiątki z uszkodzonym przednim zderzakiem zjechały na S1, skąd po naprawie jeszcze wróciły na trasę.

19.11. O 22:00 na pętli Dębiec wykołowała się 10/2 (GT8-678) wylamując poprzeczkę w torowisku.

Pierwszy wózek wjechał na tor środkowy, trzeci i czwarty na wewnętrzny, a drugi między nie. Po 46 minutach wstawiony przez Kruppa helmut udał się na Madalinę. Do tej pory linie 2, 9 i 10 zawracały przez teren S2. Kursowały 2 zastępczaki.

20.11. Na przystanku Ostroroga 15/4 (220+219) obierając kurs na Budziszynską lekko potrąciła nieletniego. Pogotowie zabrało go do szpitala. Po 9 minutach tramwaj zjechał na pętlę Budziszynska, a stąd do zajezdni.

21.11. W południe przez 85 minut nieczynna była pętla Zawady, gdyż na ul. Podwale drugi pantograf połamał zestaw 98+97, jadący jako 6/7 na Budziszynską. Gratisowo zerwały się dwa wysięgniki podtrzymujące sieć, jeden zgiął i na dokładkę pękt izolator jednego z wysięgników. Jakby tego było mało, na uszkodzoną sieć zdążył najeżdżać GT8-656 (7/4) i połamać pantograf. Po 20 minutach do raźnie naprawiona stopiątką odholowała połamańca na Madalinę, a sama czmychnęła na S1. Na 7 minut musiano wyłączyć prąd na Zawadach i Śródcie, a potem, na 40, tylko na Zawadach. Tramwaje w miarę możliwości kierowano objazdami. Na nieczynnym odcinku utkwily 3 składki.

21.11. Popołudniu skręcający z ul. 27 Grudnia w Kantaka citroen AX został skasowany przez 2/4 (178+177). W tramwaju tylko leciutko wgięła się blacha i słutk kierunkowskaz, przez co musiał się ewakuować do zajezdni. Wstrzymanko trwało 15 minut.

22.11. Kwadrans po godzinie 11 na pechowym skrzyżowaniu ulic Zamenhofs i Obrzyca stowójka nr 33 (4/4), jadąc na Połabską, rozprawiła się z zawracającym ffordem scorpio. Pomimo lekko uszkodzonych pierwszych drzwi, 102Na została na linii. W fordzie uszkodził się przedni lewy blikownik i przedni zderzak. W korku utknęło 5 składów.

24.11. Wieczorem w okolicach skrzyżowania Królowej Jadwigi i Karmelickiej desant na wydzielone torowisko tramwajowe wykonał samochód osobowy. Wstrzymanie w stronę Górnej Wildy trwało aż 25 minut, gdyż czekano na pomoc drogową. Bimby, oczywiście, jeździły po zmienionych trasach, a Kaponierę ze skrzyżowaniem Królowej Jadwigi i Strzeleckiej usiłował łączyć jeden zatramwaj.

26.11. Jak nie urok., to... uszkodzenie traktacji. O 18:47 pękt wspomnik sieci pod wiaduktem na ul. Hetmańskiej (w kierunku Głogowskiej). Uszkodzone przewody popsuły kilka pantografów. Dzięki temu 6/8 (98+97) musiała zjechać do zajezdni z drugiej kitki. Z tej samej przyczyny 5/5 musiała zholować 11/4, 2/8 zepchnąć 10/7, a 1/7 zholować 8/4. Naprawa trwała do godziny 19:35. Przez 10 minut był także wstrzymany ruch w drugą stronę. Bimby kierowano w obie strony objazdem przez 28 Czerwca,

R E K L A M A

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

W sklepie „Pantera” otrzymacie bezpłatnie *Przystanek*.

Wierzbice do Mostu Dworcowego. Ikarus nr 1166 i MAN nr 1097 występowały jako zatramwaje na trasie r. Przybyszewskiego – Reymonta – Hetmańska – Rolna (w czasie wyłączenia napięcia w sieci jeździły aż do r. Starołęka).

27.11. O godzinie 13:00 ze starości pękł drut sieci trakcyjnej na skrzyżowaniu 28 Czerwa i Hetmańskiej. Przez 18 minut bimby kierowano objazdami, a przez następne 9 były unieruchomione, gdyż sieciowcy musieli wyłączyć prąd. Na odsiecz wyruszyło 5 autobusów.

29.11. Przy Katedrze gęstym dymem buchnął nerwoplanek 1308 (83/1) – w komorze silnika zapaliły się przewody elektryczne i gumowe. Ogień ugasiła straż pożarna. W związku z powyższym, zamiast na Śródkę, autobus pojechał na holu pogotowia technicznego do zajezdni na Warszawskiej.

29.11. Na ul. Starołękiej raczył się zablokować trzeci wózek taty nr 407 (12/9) mknącej na Sobieskiego. Po doraźnej naprawie i 20-minutowym wstrzymaniu rozrabiak skierowano przez GTR na S3. W międzyczasie hulaj jeden zatramwaj.

29.11. Na skrzyżowaniu Winograd i Murawy poddał się GT8-678 (10/7). Tramwaj z zepsutym układem sterowania do pętli Połabska odholowało pogotowie techniczne. Tam poczekał na madaliński holownik.

30.11. O godzinie 9:45 pewien kierowca użył swego volkswagena golfa jako tarana i w ten sposób usunął 15 m barierki na przystanku tramwajowym Żeromskiego (w kierunku Ogrodów).

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1537	barwy MPK	barwy MPK	po NG
1627	barwy MPK	barwy MPK	po NG
tramwaje			
88+87	barwy MPK	Samsung	-
136+137	Atlas – kleje	barwy MPK	-
224+223	Przewodnik katolicki	Artresan	-
272+273	barwy MPK	barwy MPK	odnowa

Adam Białas, Piotr Buczkowski, Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka, Łukasz Nowicki, Marcin Przychodny, Maciej Rudzki

Radom

Tabor

A Nici z planowanych zakupów krótkich autobusów dla MPK. Na ogłoszone przetargi wpłynęła jedna oferta. Przeszkodą nie do przeskoczenia dla większości producentów był wymóg MPK, aby oferowany pojazd posiadał homologację. Jak się okazało, w kategorii pojazdów mini (8–8,5 metra) ani kapena, ani jelcz vero takiego dokumentu nie mają. Producenci dysponują jedynie tymczasowymi dopuszczzeniami, co MPK nie zadowala. Pojawiły się – zresztą słuszne – argumenty, że w przypadku wygaśnięcia pozwolenia autobusy musiałyby stać bezużyteczne w zajezdni. W przypadku autobusów midi ofertę złożył tylko MAN, oferując swój model NM223.3. Przedstawiciele Jelcza nie zdążyli złożyć swojej oferty – jelcza salusa (podobno spóźnili się dwie godziny). Solaris ze swoim modelem U10 także nie złożył oferty (tu też brak homologacji). Według słów p.o. prezesa MPK, Andrzeja Żurka, przetarg prawdopodobnie będzie powtórzony w grudniu. Prezes liczy, że do tego czasu producenci zdążą już uzyskać wymagane dokumenty homologacyjne.

Linie

A Remont Kieleckiej postępuje. 20 listopada w związku z otwarciem dla ruchu ul. Wolanowskiej oraz utrzymaniem ruchu jednokierunkowego na ul. Kieleckiej, kolejny raz trasy zmieniły autobusy linii **8** i **D**. W kierunku Koziej Góry wróciły na stałą trasę, przebiegającą ulicami Kielecką i Wolanowską. Pownowicie uruchomiono przystanek Kielecka/Wolanowska, a zlikwidowano tymczasowy przystanek Topiel/Kielecka. W kierunku centrum autobusy tych linii dalej jeżdżą Klonową i Topiel.

A Dalszy ciąg prac na skrzyżowaniu Kielecka/Wolanowska/Główna spowodował, że od dnia 22 listopada autobusy linii **8** i **D** pojechały w kierunku centrum nowymi objazdami. Trasa objazdu poprowadzona jest ulicami Wolanowską, Główną i Okulickiego. Trasy w przeciwnym kierunku nie zmieniły się. Na trasie objazdu obowiązują przystanki Główna/Kielecka (okresowy) i Główna/Krucza a nieczynne są przystanki Kielecka/Przytycka i Okulickiego/Przeskok (w kierunku centrum). Ten objazd spowodował, że wszystkie linie przejeżdżające w tych okolicach (skrzyżowanie Kieleckiej/Wolanowskiej/Główny) jeżdżą przez Główną. Co prawda tylko w kierunku centrum, jednak nie jest to częste zjawisko, więc warto wzmianki.

A W innej części Radomia także trwają prace modernizacyjne ulic, które spowodowały zmianę tras miejskich autobusów. Od końca września modernizowane jest skrzyżowanie ulic Żeromskiego i Zbrowskiego. Prace powoli zmierzają do końca, w związku z czym od 27 listopada firma drogowa przystąpiła do układania asfaltu. Aby asfaltowi nikt nie przeszkodził w osiągnięciu właściwych parametrów, od 27 do 30 listopada włącznie, linie **5** i **10** jeździły objazdami. W kierunku osiedla Gołębiów kursowały ulicami Żeromskiego, Szklaną i Struga. Zamknięto przystanki Zbrowskiego/Most i Zbrowskiego/Olsztyńska (w kierunku ul. Struga). Na trasie objazdu uruchomiony był przystanek okresowy Szklana/Kolberga, przywrócono też funkcjonowanie przystanku Szklana/Olsztyńska. W kierunku centrum autobusy kursowały objazdem ulicami Zbrowskiego, Kolberga, Młynarską i Żeromskiego. Zamiast przystanku Żeromskiego/Czachowskiego (w kierunku centrum) obowiązywał przystanek okresowy Młynarska/Żeromskiego. Objazdy były dość „smakowite” – poprowadzone ulicami, którymi normalnie żaden autobus nie kursuje. Poza tym należy zwrócić uwagę na fakt, żebusy zostały puszczane przez ulicę Szklaną. Są projekty, aby po zakończeniu modernizacji ww. skrzyżowania skierować ul. Szklaną (też niedawno zmodernizowaną) jakąś linię (**5**, **10** lub coś nowego) na stałe.

Tomasz Szydłowski

Szczecin

Tabor

A Od ponad miesiąca na bezpłatnej linii **701** możemy podziwiać nowy nabytek PKS Gryfice – przegubowego, niskopodłogowego neoplana. Pochodzenia autobusu na razie nie ustalono.

A W SPA Klonowica pobrzmiwa już echo nadjeżdżających MANów. Pod palnik trafił jelcz M11-1604. Był to ostatni jelcz M11 z serii przeniesionej w 1993 r. z zajezdni Police do zajezdni Klonowica.

T Do historii przeszły wagony 106Na-781, GT6-504 i 501 oraz B4-952. Jak się okazuje, oficjalna data skreślenia GT6-916 to 29.10., a nie, jak sądziłiśmy i informowaliśmy, 31.10.

Linie

A 28.11. około godziny 16 uszkodzeniu uległ wiadukt w ciągu ul. Lubeckiego. Pomiedzy szynami starego torowiska powstała mniej więcej metrowej średnicy wyrwa. Wiadukt zamknięto dla ruchu, a linia **67** została skrócona z Ludowej do Stoczni Szczecińskiej. Od następnego dnia do Ludowej nie dojeżdżały też wydłużone kursy linii **53** ze Stoczni i **69** z Rugiańskiej.

A 25.11. na stałą trasę do pętli Kormoranów powróciła linia **68**.

A ZDiTM potrafi nawet wyjść naprzeciw postulatowi pasażerów. Od 25.11. przyspieszono o 7 minut odjazdy linii **73** z Basenu Górniczego – z godziny 6:20 i 18:20 odpowiednio na 6:13 i 18:13.

T Od 25.11. poranne i popołudniowe podmiany na linii **9** przy zajezdni Pogodno odbywają się nie w kierunku Głębockiego, ale w kierunku centrum. Dzięki temu pasażerowie nie są zmuszeni do przechodzenia z jednego do drugiego tramwaju po jezdni, co przy panujących ciemnościach było bardzo niebezpieczne.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
915	barwy zakł.	Miedzik	z wag. 916

Olaf Skrzymowski

Świerklaniec

Tabor

A Miejscowy PKM we własnym zakresie przeprowadził remont autobusu marki Jelcz M11 o numerze 2694. Autobus wyróżnia się teraz między innymi żółtymi poręczami, odnowionym wnętrzem, siedzeniami Automet oraz zmodyfikowaną ścianą przednią.

Magazyn 995

30.11. Około godziny 17:15 autobus PKM Świerklaniec numer 1461 został trafiony... jajkiem. Do incydentu doszło na przystanku KWK Powstańców Śląskich.

Bartosz Mazur

Tarnowskie Góry

Linie

A W dniach 16–21.11. prowadzono prace drogowe w rejonie skrzyżowania ulic Wyszyńskiego i Wypiańskiego. W tym czasie autobusy linii **64** i **614** kursowały objazdem w kierunku Starych Tarnowic ul. Gruzełki. Na teje ulicy zlokalizowano również przystanki tymczasowe. W kierunku przeciwnym objazdem kursowała tylko linia **614**; autobusy jechały ulicami Legionów i Bytomską, nie obsługując przystanku Tarnowskie Góry Powstańców Śląskich.

A MZKP Tarnowskie Góry wprowadziło korekty rozkładów na liniach **174** (od 18.11. jeden kurs), **1** (od 25.11. jeden kurs), **87** (od 25.11. wydłużenie jednego kursu z Tarnowskich Gór do Żygliny przez Miasteczko Śląskie oraz korekty odjazdów dwóch innych kursów), **614** (od 25.11. korekta odjazdów dwóch kursów z przystanku Miedary POM i skierowanie ich do obsługi Górnośląskiego Centrum Rehabilitacji w Reptach Śląskich) oraz **143** (od 1.12. korekta jednego z kursów).

Jakub Jackiewicz

Tychy

Tabor

A Ikarus 280 z PKM Tychy o numerze 4418 przeszedł NG. Zainstalowano „klimę” w kabinie kierow-

cy, fotele z Autometu, wyświetlacze z Pixela w Truck Bus Service. Otrzymał też nowy numer – 243, choć rejestracja pozostała bez zmian – KCF 2649.

Linie

A Przetarg na obsługę linii autobusowej **157** (Tychy – Kobiór – Mikołów) wygrał Meteor Jaworzno s.j. (czyli przewoźnik pozostanie bez zmian).

A Przetarg na obsługę linii minibusowej **M** (Orzesze – Ormontowice) wygrała firma Andrzej Gaschi z Mikołowa (tu również przewoźnik pozostanie bez zmian).

Marcin Chrost

Warszawa

Tabor

A Według zapowiedzi producenta, 6.12. dotrą do Warszawy pierwsze trzy z piętnastu zamówionych midibusów marki MAN NM223.3. Cały kontrakt ma zostać zrealizowany do końca czerwca przyszłego roku.

A Dnia 8.11. wyjechał z remontu w warsztatach T-4 ikarus 280.37A numer 5254 w historycznym malowaniu (tzw. przejściowym – z przewagą koloru czerwonego). Faktu tego nie omieszkała kilka dni później zauważyć prasa! Dzięki staraniom miłośników, autobus stać będzie w hali zajezdni R-5 Inflancka oraz kursować tylko na rannych i popołudniowych dodatkach (przez ostatni tydzień królował na **508/010**). Warto przy okazji zauważyć, że wpisany na stan MZA w dniu 1.04.1993 r. pojazd posiada ponad 330-konny silnik firmy MAN oraz automatyczną 4-biegową skrzynię biegów firmy ZF. Właśnie ze względu na duży silnik MAN-a charakterystycznie przesunięto drugie drzwi. Ostatnią ciekawostką jest to, że pojazd został w połowie sierpnia przerejestrowany (z WAD 3084 na WI 58013). Już teraz zapraszamy na imprezę autobusową z jego udziałem. Odbędzie się ona dnia 14.12. Przewidziane liczne atrakcje i fotostopy!

T W dniu 16.11. motorniczy prowadzący praski skład 105Na 1296+1295 zgłosił, że drugi wóz doznaje samoczynnej jazdy. Na miejsce wysłano mechanika, który nie stwierdził żadnej usterki. Przez kolejne dni sytuacja powtarzała się. W końcu mechanik przejeździł pół zmiany w wozie 1295, znów nie wykrywając opisanych problemów. Jak widać, stopiątki lubią być kapryśne, bo usterka jak się tajemniczo pojawiła, tak samo tajemniczo znikła.

T Brzydkie kaczątko zaliczyła kolejną linię. 14.11. praska zajezdnia wypuściła stowunastkę 3001 na **dwunastkę**, a 22.11. zawitała ona na linii **22**. Za to R-1 posłała swojego jedyne przeguba nr 3002 na linię **23!** stozeszastka na **dwudziestcetrójce**? To prawdopodobnie pierwszy taki przypadek w historii. Dzień później ww. wagon jeździł już na linii **12** jako jedna z wysokopodłogowych brygad wolskich (jedyną planową niską ma R-2). Co ciekawe, zakład Wola nie ma planowych brygad niskopodłogowych, więc jej rodzynek zawsze zaskakuje pasażerów jakiejś linii.

T Wieści z T-2. Przebywające tam do nie dawna wagony 105Na-1029 i 13N-723 są już całkowicie pocięte. Za to między halami ciągle stoi 13N-777, do którego w dniu 13.11. dostawiono kolejną trzynastkę o numerze 529 (miała uciętą tylną część dachu), a następnie ex-gospodarczą 402. Na pocięciu czekają też 1017 (dnia 29.11. stał już napoczęty na placyku), 801, 547 i 1088 (dwa ostatnie również stoją między halami).

T Wieści z T-3. Od dnia 15.11. trwała tam roz-

biórka wagonu 13N-801. Co ciekawe, wóz ten charakteryzował się kierunkowskazami od stopiątek. Do warsztatowej hali trafił też wagon 105Na-1017. Już po kilka dniach oba pojechały w swoją ostatnią drogę na Obozową (801 dnia 20.11., a 1017 dwa dni później). W T-3 zaczęto w zamian rozbebeszać wagon 105Na-1088, który już 26.11. znalazł się na Obozowej. Reasumując, obecnie w T-3 znajdują się następujące wozy kasacyjne: 399 i 1011 (od ul. Siedmiogrodzkiej) oraz 700, 738 i 616 (od ul. Jaktrowskiej). Do hali na rozbiórkę wciągnięto też wagon 13N-547, który dnia 29.11. został wyeksmitowany na T-2.

T W ostatnim okresie zajezdnia Wola zaczęła wprowadzać nowinki. W październiku w kilku tyrostach zamontowano nowe gniazda (jak w 2014+2015). Dostały je składy: 2016+2017, 2018+2019, 2020+2021, 2022+2023. Przymierzano się ponoć do owych przeróbek w wozach 2024+2025, co jednak nie doszło do skutku. Wagony 105Na-1001 i 1095 dostały ponadto nowe nagrzewnice w kabinie motorniczego, które zastąpiły jeden stary grzejnik (reszta została). Pozostawiono także wszystkie odmrażacze. Dodajmy, że montaż nagrzewnic ma na razie formę eksperymentu – zobaczymy czy będą funkcjonalne.

T Radość warszawskich miłośników na wieść o zachowaniu oryginalnego wagonu berlinki 2412 okazała się nieco przedwczesną. Przypomnijmy, że kierownik zakładu R-3 chciał postawić wóz jako eksponat „zimny”, ponownie zakładając na niego poszycie, które zostało wcześniej zdjęte. Jednak dnia 26.11. wóz ten z pomocą solowej stopiątki został z powrotem zaciągnięty do warsztatów T-3 w celu złomowania. Zachowane zostanie tylko podwozie, które w dalszej przyszłości posłuży do odbudowania jakiegoś innego wagonu. Powód tej decyzji jest prosty – 19.11. Tramwaje Warszawskie wyraziły zgodę na zasilenie kolekcji wagonów historycznych dwiema innymi technicznymi berlinkami o numerach 2405 i 2400. Pierwsza z nich z kompletnym pudłem stoi od roku na torach postojowych zajezdni wolskiej, zaś drugą (z uciętym pomostem jak w 2412) z powrotem przekazano macierzystej zajezdni Żoliborz. Na szczęście nie służy już jako wagon gospodarczy – zakład Żoliborz wykorzystuje do tego celu tylko i wyłącznie techniczną trzynastkę o numerze 4-53.

Linie

A Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Górczewską spowodowała, że od 15.11. od godziny 23:00 do 17.11. do godziny 24:00 zamknięta była dla ruchu kołowego jezdnia południowa ul. Górczewskiej od alei Prymasa Tysiąclecia do ul. Sokółowskiej. W tym czasie autobusy linii: **109, 155, 171, 190, 501 i 522** od skrzyżowania Górczewska/al. Prymasa Tysiąclecia kursowały w kierunku Śródmieścia trasami objazdowymi:

- linie **109 i 501** – al. Prymasa Tysiąclecia w prawo – Wolską – Płocką w prawo i dalej stałymi trasami;
- linia **155** – al. Prymasa Tysiąclecia w prawo – Wolską – Skierniewicką i dalej bez zmian;
- linie **171 i 190** – al. Prymasa Tysiąclecia w prawo – Wolską – Płocką – Górczewską i dalej stałymi trasami;
- linia **522** – al. Prymasa Tysiąclecia w prawo – Wolską – al. Solidarności i dalej stałą trasą.

A Z uwagi na prowadzone na ul. Opatok roboty drogowe, od dnia 18.11. od godziny 8:00 do dnia 21.11. do godziny 18:00 autobusy linii **181 i 701**

jeździły zmienionymi trasami:

- linia **181** – zawieszono podjazdy w wybranych kursach ulicami: Wóycickiego – Wólczyńską – Opatok – Palisadową do krańca Palisadowa; we wszystkich kursach obowiązywała trasa podstawowa: Pl. Wilsona – ... – Żubrowa – Wóycickiego – Cm. Północny-Brama Główna;
- linia **701** – od skrzyżowania Wólczyńska/Opatok ulicami: Wólczyńską – Wóycickiego – podjazd na przystanek Cm. Północny-Brama Gł. – Wóycickiego – podjazd na przystanek Cm. Północny-Brama Płd. i dalej stałą trasą (w obu kierunkach).

A Do dwóch kursujących przez most Siekierkowski linii **143 i 301** dołączyła trzecia. Nowa całodzienna linia okresowa **359** zadebiutowała 18.11. na trasie: Międzyzlesie – al. Dzieci Polskich – Żagańska – Zwoleńska – Trakt Lubelski – Bronowska – Wał Miedzeszyński – most Siekierkowski – Trasa Siekierkowska – Czerniakowska – Gagarina – Spacerowa – Goworka – Puławska – pl. Unii Lubelskiej – Marszałkowska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Konstytucji – (powrót: pl. Konstytucji – Waryńskiego – rondo Jazdy Polskiej – Waryńskiego – Puławska) – Marszałkowska – rondo Dmowskiego – Aleje Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – jezdnia północna Dworca Centralnego (czyli po prostu Żółte Tarasy wraz z dojazdami) – Dw. Centralny (powrót: Dw. Centralny – jezdnia północna Dworca Centralnego – Emilii Plater – Aleje Jerozolimskie). Autobusy tej linii kursują w dni powszednie w godzinach 5:00–21:00 co 30 minut. Do obsługi nowej linii skierowano pięć brygad (dwie z zajezdni MZA Chełmska i trzy z Ostrobramskiej). U uruchomienie linii **359** przyczyniło się do zmiany rozkładów kilku innych linii. Linia **131** została pozbawiona w dni powszednie jednej brygady całodzienną i jednej wtyczki – przeszły do obsługi nowej linii. Zmniejszenie liczby brygad na **131** zaowocowało spadkiem częstotliwości kursowania tej linii z 12 do 15 minut. Pozostałe trzy brakujące brygady do obsługi **359** odzyskano z trzech wtyczek kursujących dotychczas na liniach: **102, 111 i 515**. W celu synchronizacji rozkładów jazdy z linią **359**, linie **146 i 147** zaczęły jeździć w dni powszednie ze stałą częstotliwością 30-minutową (dawniej linie te kursowały odpowiednio: **146** – w godzinach porannego szczytu co 25–26 minut, a **147** – w szczyt porannym i popołudniowym co 17–21 minut). Tak więc z obsługi tych linii wypadły trzy brygady szczytowe (jedna poranna na **147** i dwie na **146**).

A Od dnia 19.11. od godziny 19:00 do 20.11. do godziny 19:00 autobusy linii **122** w kierunku pętli Spartańska kursowały od placu Na Rozdrożu Alejami Ujazdowskimi – Belwederską – Spacerową – Goworka – Puławską i dalej stałą trasą. Trasa w kierunku przeciwnym nie uległa zmianie. Zmianę wymusiła konieczność przeprowadzenia na ul. Klonowej i ul. Spacerowej robót drogowych.

A W związku z zakończeniem robót kanalizacyjnych na ul. Parkowej w Legionowie, od dnia 20.11. przywrócono stałą trasę linii **801**.

A Na ul. Wybrzeże Kościuszkowskie prowadzono prace drogowe, dlatego od dnia 22.11. od godziny 22:00 do dnia 25.11. zmienione zostały trasy linii autobusowych: **162, 185, 362 i 609**:

- linie **162 i 362** – w kierunku pętli Targówek od skrzyżowania Tamka/Wybrzeże Kościuszkowskie kursowały przez most Świętokrzyski, następnie ulicami Wybrzeże Szczecińskie – Okrzei – Sierakowskiego – al. Solidarności i dalej stałymi trasami;

- linia **185** – w kierunku pętli Gwiazdzista od skrzyżowania Dobra/Tamka jeździły ulicami: Dobra – Nowym Zjazdem – Wybrzeże Kościuszkowskie i dalej bez zmian;

- linia **609** – w kierunku pętli Buków od skrzyżowania Tamka/Wybrzeże Kościuszkowskie kursowała przez most Świętokrzyski, ulicami Wybrzeże Szczecińskie – Okrzei – Sierakowskiego – al. Solidarności i dalej stałą trasą;

Trasy ww. linii w kierunku przeciwnym nie uległy zmianie. Co ciekawe, po dwóch dniach spokoju od dnia 28.11. ww. objazdy obowiązywały ponownie.

A Kolejny etap przebudowy wiaduktu kolejowego nad ul. Górczewską. Od 22.11. od godziny 23:00 do 23.11. do godziny 23:00 oraz od 30.11. od godziny 7:00 do 1.12. do godziny 7:00 zamknięta dla ruchu kołowego był jezdni północna ul. Górczewskiej od ul. Sokołowskiej do al. Prymasa Tysiąclecia. W tym czasie autobusy linii: **109, 155, 171, 190, 501 i 522** jeździły poniższymi trasami objazdowymi:

- linie: **109, 155 i 501** – od skrzyżowania Płocka/Wolska ulicami: Wolską – al. Prymasa Tysiąclecia – Górczewską i dalej stałymi trasami (odpowiednio w kierunku pętli Stare Bemowo, Karolin i Os. Górczewska);

- linie **171 i 190** – od skrzyżowania Górczewska/Płocka ulicami: Płocką – Wolską – al. Prymasa Tysiąclecia – Górczewską i dalej bez zmian (odpowiednio w kierunku pętli Nowe Bemowo i Os. Górczewska);

- linia **522** – od skrzyżowania Wolska/Młynarska ulicami: Wolską – al. Prymasa Tysiąclecia – Górczewską i dalej własną trasą (w kierunku pętli Złana).

Trasy ww. w kierunku przeciwnym nie zmieniły się.

A Na ul. Estrady zakończono jeden z etapów budowy kanalizacji. Dnia 26.11. możliwe stało się przywrócenie stałej trasy linii **110** w kierunku pętli Cm. Północny-Brama Zachodnia. Jednak na skrzyżowaniu ulic Arkuszowa/Estrady prace trwały nadal, dlatego od dnia 27.11. od godziny 11:00 do dnia 29.11. do godziny 12:00 autobusy linii **712** kursowały trasą objazdową przebiegającą od skrzyżowania Arkuszowa/Estrady ulicami: 3 Maja – Sikorskiego i dalej bez zmian.

A Modernizacja ul. Szaserów spowodowała, że od dnia 28.11. od godziny 22:00 do odwołania (na okres około 15 dni) autobusy linii: **102, 188, 523 i 610** jeżdżą od skrzyżowania Szaserów/Garwolińska w kierunku ul. Wiatracznej zmienionymi trasami:

- linie **102 i 610** – Garwolińską – Grochowską – Zakole – Wiatraczną do skrzyżowania z Dwernickiego/Szaserów i dalej stałymi trasami;

- linie **188 i 523** – Garwolińską – Grochowską do ronda Wiatraczna i dalej bez zmian.

A Dnia 30.11. zorganizowano Rajd Barbórki. W godzinach 16:00–19:30 autobusy linii **162** jadące w kierunku pętli EC Siekierki od skrzyżowania Dobra/Lipowa jeździły ulicami: Dobra – Tamką – Kruczkowskiego i dalej własną trasą. W przeciwnym kierunku trasa linii nie uległa zmianie.

A Z dniem 1.12. zawieszono na okres zimowy zostało kursowanie autobusów linii **804** w dni wolne od pracy oraz autobusów linii **130** w dni świąteczne na wydłużonej trasie: CH Reduta – Powsin-Park Kultury. Obowiązuje trasa na dni powszednie: CH Reduta – Wilanów.

Magazyn 995

15.11. Około 16:30 na pl. Konstytucji (na przejściu dla pieszych przy wylocie ul. Waryńskiego) mokatowski skład 105Na 1192+1193 (**2/010**) potrafił nie-

rozważnego pieszego, który wtargnął na pasy na czerwonym świetle. Poszkodowanego przechodnia w stanie bardzo ciężkim przewieziono do pobliskiego szpitala. W tramwaju zbita została część kierunkowskazu. Po wypadku w okolicy zapanował chaos i anarchia – gigantyczne korki (zablokowany był wyjazd z ul. Waryńskiego). Przy panującym bałaganie ruch puszczono dwadzieścia minut później. Wynik? Około 16:55 kolejna **dwójka**, mokatowski skład 105Nm 1460+1459, uległa kolizji. Tym razem tramwaje stały około 15 minut w stronę centrum.

15.11. Do kolejnego potrącenia pieszego doszło koło godziny 19:30 przy rondzie Zgrupowania AK Radosław. Bliższe szczegóły są niestety nieznane.

16.11. Około godziny 15:00 miejsce miał kolejny wypadek z serii na dojeździe do mostu Gdańskiego po stronie praskiej. Tym razem na dole, na torowisku tramwajowym, wyładował samochód marki Peugeot. Jak zwykle, służby ratownicze miały też sporo kłopotów by wyciągnąć „zawalitora” do poziomu ulicy.

18.11. Dla warszawskich sieciowców był to niewątpliwie pechowy dzień. Przejeżdżająca skrzyżowanie ulic Skierniewickiej i Kasprzaka ciężarówka z wysięgnikiem zabrała sobie na pamiątkę sporą część sieci trakcyjnej. Niezłożone ramię wysięgnika dosłownie przecięło druty. Zatrzymanie trwało niespełna 3 godziny i 40 minut. Linie **8 i 10** kierowano na trasy objazdowe.

18.11. Około godziny 15:20 do scenki zapamiętanej z ul. Skierniewickiej doszło na placu Inwalidów. Nierozsądny kierowca TIR-a porwał sieć i uszkodził wysięgniki słupów trakcyjnych. Zatrzymanie trwało do godziny 18:30, czyli też ponad 3 godziny. „Pajęczarze” mieli mnóstwo roboty, a w tramwajowym korku utknęło około 10 składów w stronę centrum oraz 5 w stronę Żoliborza. Resztę brygad linii **4, 6, 15 i 36** skierowano na trasy objazdowe.

19.11. Około godziny 14:00 doszło do makabrycznego wypadku w Ożarowie Mazowieckim. Robotnik, który chciał umożliwić wyjazd z budowy ciężarówce na ruchliwą trasę Poznań – Warszawa, został wgnieciony w rzeczoną ciężarówkę przez osobową škodę, która z kolei najechana została przez pijanego kierowcę żuka. Wszystkie trzy pojazdy zostały poważnie rozbite i prawie kompletnie zablokowały szosę. Ciężko ranny robotnik zmarł w szpitalu, nie przeżywszy skomplikowanej operacji. Cała rzecz działa się na wysokości przystanku Umiaostowska. Po obu stronach karambolu utworzyły się przynajmniej 5-kilometrowe korki, a to z kolei spowodowało kompletny chaos na podmiejskiej linii **713**, której brygady łapały nawet godzinne opóźnienia.

20.11. W środowy poranek około 8:30 niezidentyfikowany u-boot skasował nowiutką xsarę na rondzie ONZ. Na szczęście nikomu nic się nie stało.

20.11. W godzinach wieczornych doszło do awarii wodociągowej na pl. Inwalidów. Niestety, zapadło się także torowisko tramwajowe. Od samego rana dnia następnego wprowadzono trasy objazdowe w komunikacji szynowej. W stronę Żoliborza tramwaje kursowały normalnie (z wyjątkiem **36**, które nie miałyby jak wrócić), natomiast w kierunku śródmieścia objazd dla linii **4, 6 i 15** wytyczono od pętli Potocka ulicami: Popieluszkę – pl. Grunwaldzkim – al. Jana Pawła II – rondem Zgrupowania AK Radosław – Stawkami do tras podstawowych. Wspomniane już **36** kursowały tą trasą w obu kierunkach, a kończyły swój bieg na pętli Potocka. Z braku miejsca wozy linii **47** były wycofywane tamże na ślepe żeberko

nieużywane od dawien dawna. Około godziny 14:00 w dniu 21.11. prace naprawcze zakończono.

26.11. Tuż przed godziną 18:00 jeden z redaktorów *Przystanku* wysiadł z tramwaju na Placu Zamkowym. Udał się schodami na górę i jego oczom ukazał się na Krakowskim Przedmieściu... płonący ikarus 280 nr 7504 linii **E-1**. Okolice skrzyżowania wspomnianej arterii z ul. Miodową spowite były gęstym gryzącym dymem, który wypełniał prawie całą przestrzeń. Smaczku całej sytuacji dodawali biegający we wszystkich kierunkach ludzie. Sprawcą całej sytuacji okazała się szmata zostawiona przez woroniczańskich mechaników na silniku wspomnianego autobusu. Na szczęście obyło się bez większych strat.

27.11. Cóż, owego dnia wesoło nie było... Na ul. Sobieskiego (przy Królowej Marysieńki) doszczętnie spłonął silnik w neoplanie 6720. Straty są dość znaczne... Mogły być jeszcze większe, gdyby nie zbieg okoliczności. Za wspomnianym już autobusem podążał akurat polonez NR MZA. Ich zdecydowana reakcja pozostała w opozycji do zachowania kierowcy, który nie zauważył niczego podejrzanego. Mimo zużycia pokładowych gaśnic podręcznych, konieczna okazała się interwencja Straży Pożarnej.

27.11. Około godziny 8:30 przejeżdżające przez pl. Narutowicza **47** delikatnie uderzyło w znajdujące się w tym samym miejscu **44**. Obeszło się bez ran i innych większych strat materialnych.

28.11. Mokatowski skład 13N 434+295 (**2/4**) zapatrzył się w tyłeczek stojących na przystanku na ul. Grójeckiej przed Wawelską 105Na 1308+1307 (**9/4**). Zatrzymanie trwało około 10 minut. Uszkodzenia wagonów na szczęście nie były zbyt poważne: w 1307 urwał się odbiór, a w 434 nieco wgniół przód. Nie było rannych.

28.11. Mniej szczęścia niż zakochane pojazdy miało trzech pasażerów żoliborskiego składu 105Na 1199+1161 (**15/012**), którego około godziny 9:10 najechał mokatowski skład 105Na 1154+1155 (**4/3**). Wymagali hospitalizacji. Także straty w tym wypadku były znacznie większe: wagon 1154 ma poważnie rozbity przód, natomiast 1161 tył. Zniszczeniu uległy także sprzęgi międzywagonowe. Wszystko to zdarzyło się na Andersa i Nowolipiek (kierunek Żoliborz).

28.11. W godzinach popołudniowych dotarła do nas informacja, że pod tramwaj dostała się młoda kobieta. Niestety, nie wiemy nic więcej na temat tego zdarzenia poza tym, że przeżyła. Ale w końcu to jest najważniejsze!

Rozmaitości

● Po raz czwarty ZTM unieważnił 15.11. przetarg na wyłonienie prywatnej firmy kontrolerskiej, mającej sprawdzać bilety w środkach transportu zbiorowego...

● ...i odwołał przetarg na wybór firmy windykacyjnej, której zadaniem miało być ściąganie długów od pasażerów jeżdżących na gapę. Powód? Po raz drugi nie zgłosił się żaden oferent. Za to wysokość niezapłaconych kar urosła już do astronomicznej kwoty 57 mln zł.

● Na jaw wysłała informacja, że najstarsze toczące się wciąż postępowanie o odszkodowanie w MZA trwa od 9 lat (dokładnie od listopada 1993 r.). Pikanterii sprawie dodaje fakt, że w grę wchodzi zawrotna suma 230 zł za 15-centymetrowej długości rysę na lakierze. Obie strony są nieugięte, choć koszty sprawy już dawno temu przewyższyły kwotę sporu. Jak tak dalej pójdzie, to sprawa zakończy się

w Strasburgu! Gratulujemy. Przy okazji dodajmy, że najstarsze sprawy wytoczone Tramwajom Warszawskim trwają od... 1986 roku!

15.11. na stacji metra Wilanowska otwarto wystawę fotografii pod tytułem „Najlepsze w Warszawie od 150 lat”. Na antresolach umieszczono 150 fotografii przedstawiających Warszawę od połowy XIX wieku do dziś. Na niektórych uwieczniono komunikację miejską oraz piękne widoki miasta z lat przedwojennych. Są także zniszczenia z lat okupacji. Szczególnie interesujący nas motyw komunikacyjny to rondo Waszyngtona w połowie lat 50., a na nim składy berlinek+P15 oraz wszelakich eNek (widok z lotu ptaka). Ze zdjęć autobusowych ciekawie prezentują się te, przedstawiające chaussony oraz solarisy podczas pierwszych dni eksploatacji. Wystawa potrwa do końca roku.

W połowie listopada firma Adpol, właściciel ponad 500 wiat przystankowych udostępnionych ZTM-owi w zamian za możliwość reklamy na nich, podpisała umowę na ich ochronę z Agencją Ochroniarską Juwentus. Od kilku dni na czerwonych adpolowskich wiatkach pojawiają się więc stosowne naklejki o tym informujące. Umieszczane są one na czołach wiat obok nazw przystanków i naklejek liniowych. Ochroniarze będą pilnować by na przystankach nie pojawiały się stopy ogłoszeń szpecących wiaty. Warto zauważyć, że dotychczasowe ogłoszenia znikły w ciągu kilku dni. Bravo! ZTM na razie (z braku pieniędzy) nie przewiduje wynajmowania specjalistycznych firm do ochrony swoich przystanków.

W połowie miesiąca pojawiła się już trzecia reklama (po TVN-ie i TP S.A.) na solarisach. Tym razem na woroniczańskim 8701 reklamuje się firma spożywcza Roleski. Notabene wóz ten stracił gdzieś jedną szybę i na tej reklamie jest „okno na świat”. Dwie kolejne solarki upačkane tą reklamą to 8504 oraz 8611.

Ostatnimi czasy Nadzór Ruchu Tramwajów Warszawskich wzbogacił się o nowy radiowóz wypadkowy. Zaszczytu służenia Ojczyźnie doświadczyło zielone cinquento, które wcześniej było wozem służbowym w pionie T w dyrekcji TW.

Dnia 25.11. ponownie na linii 23 zagościł żoliborski skład 13N. Tym razem R-4 wytypowało skład 413+296 w barwach zakładowych. Co ciekawe, tego dnia na tejże linii pojawił się i drugi skład trzynastek! Niestety, jego numerów nie udało się ustalić. Jak widać, braki taborowe stopiątek są znaczne.

26.11. na ulicach pierwszy raz pojawił się dość ciekawy skład. Był nim 105Nm+105Nf 1458+1421 z zajezdni mokotowskiej, a kursował na linii 16. Mimo, że wozy typu 105Nf i 105Nm różnią się tylko przetwornicą, wcześniej nie zdarzały się przypadki ich łączenia. Teraz cała sytuacja spowodowana jest planową wizytą w warsztatach „kolegów” z podstawowych składów, czyli wagonów o numerach 1422 i 1457. Ciekawostką jest fakt, że skład 105Nm 1458+1457 był ostatnią „zwykłą” stopiątką w oryginalnym lakierze. Został nam więc już tylko jeden wagon w takowym... Bo poza tym jest jeszcze cała masa wolskich tyristorów.

Zarząd Dróg Miejskich ogłosił właśnie, że na wiosnę 2003 roku zostanie przeprowadzony remont kolejnego odcinka ul. Marszałkowskiej (od pl. Unii Lubelskiej do pl. Konstytucji). Zapowiada się parę tramwajowych ciekawostek komunikacyjnych. Przede wszystkim chodzi o lokalizację przystanków. Pojawić ma się przystanek w stronę Mokotowa tuż za pl. Zbawiciela. Za to zniknąć mają: podobny, tyle

że w kierunku centrum za pl. Unii oraz w tym samym kierunku przed pl. Zbawiciela. Na placu Konstytucji przystanki mają być za to zlokalizowane pośrodku placu (mniej więcej na wysokości obecnego przystanku w kierunku centrum). Mają pojawić się też dwa nowe (w obu kierunkach) na wysokości Trasy Łazienkowskiej. Podkreślamy jednak, że na daną chwilę są to tylko projekty, które jeszcze będą dyskutowane. Ponadto obniżeniu ma ulec całe torowisko tramwajowe (obecnie od remontu w 1987 r. położone jest częściowo na dawnej jezdni ulicy w stronę Mokotowa, prawdopodobnie na starym torowisku tramwajowym, które kiedyś zlokalizowane było w osi jezdni). Tak więc ewentualne wykopki będą gratką dla tramwajowych archeologów – stare szyny pewnie dalej gdzieśniedzie tkwią pod asfaltem. Jeśli rozkopany zostanie również pl. Zbawiciela (a zapewne tak się stanie), to światło dzienne ujrzą szyny dawnych torowisk wokół placu – kiedyś odbywał się tam ruch okrężny podobnie jak na pl. Unii Lubelskiej, gdzie niedawno szyny odkopano.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
8604	TVN 24 – Aster City	Firma Roleski	naklejka
8611	TVN 24 – Aster City	Firma Roleski	naklejka
tramwaje			
598+599	Stalexport	barwy zakł.	-
815+756	Gorenje	barwy zakł.	-
1001+1000	barwy zakł.	Samsung DigitAll	-
1045+1087	barwy zakł.	Samsung DigitAll	-
1067+1072	barwy zakł.	Samsung DigitAll	-
1074+1075	barwy zakł.	Gellwe	po NG
1082+1044	barwy zakł.	Samsung DigitAll	-
1106+1107	mal. Zakł.	Ehinacea Ratiopharm	-
1260+1259	Esprit	Samsung DigitAll	-
1394+1393	Galeria Mokotów	Samsung DigitAll	-
1398+1397	Galeria Mokotów	Samsung DigitAll	-
1446+1445	HTH – kuchnie	barwy zakł.	-

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
autobusy			
4432	120MM	5.11	NC
4487	120MM	12.11	NC
6370	260.73A	19.11	NC
5232	280.37	27.11	NC
5254	280.37	8.11	NC
tramwaje			
402" (ex 585)	13N	21.11	przebudowa na transportowy
2412" (ex 778)	13N	13.11	przebudowa na transportowy

Robert Człapiński, Grzegorz W. Fedoryński, Przemysław Figura, Tomasz Igielski, Tomasz Kaczmarek, Dariusz Kalinowski, Krzysztof Lipnik, Mariusz Mazek, mkm101, Paweł Obidziński, Marcin Stawicki, Villard, ztm.news

Wrocław

Linie

Zastępcza linia tramwajowa 73 (Pilczyce – Sępólno) okazała się być bardziej atrakcją niż zastępstwem zawieszanej linii 23. 73-ka ma raptem osiem kursów na dobę jedynie w dni robocze (w tym jeden wyjazd i jeden zjazd), osiągając zawrotną w porównaniu z 23, 55-minutową częstotliwość. Obsługę zapewniają trzy zajezdnie (Gaj, Borek i Dąbie) brygadami innych linii, przebiegającymi się o właściwych porach na 73. Dla lepszego zobrazowania sytuacji w tabelce poniżej czytelnicy znajdą rozkład tej pięknej linii.

	godziny odjazdów			
Pilczyce	05:00	05:55 st	12:56	20:54 L
Sępólno	06:15 s	14:11	15:14 sD	22:10

Legenda:

st - kurs skrócony do pętli Stadion Olimpijski;
L - kurs z Leśnicy (odjazd 20:43); od Stadionu Olimpijskiego do zajezdni Dąbie przez ul. Mickiewicza;

s - kurs z pętli Stadion Olimpijski;

D - kurs z zajezdni Dąbie (wyjazd 15:04).

Wojciech Gąsior

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. 504-398-490

ZASTĘPCA REDAKTORA NACZELNEGO:

Jarosław Girstun

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

Ziemowit Cabanek, Tomasz Gieżyński

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

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

REDAKTOR DZIAŁU POZNAŃSKIEGO:

Adam Białas (grozny@interia.pl)

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

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

REDAKTOR DZIAŁU SZCZECIŃSKIEGO:

Olaf Skrzykowski (bremen@o2.pl)

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Jacek Kalicki, Magdalena Murawska

REDAKTOR DZIAŁU WARSZAWSKIEGO:

Krzysztof Lipnik (lipton44@poczta.onet.pl)

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Grzegorz Fedoryński, Tomasz Kaczmarek, Mariusz Mazek

KOREKTA STYLISTYCZNA: Ziemowit Cabanek

EDYCJA STRON WWW: Piotr Buczkowski

SKŁAD: Adam Konieczka

DRUK: Studio Stempel, ul. Małachowskiego 39, 61-129 Poznań.

Redakcja nie zwraca tekstów nie zamówionych i zastrzega sobie prawo do ich redagowania, skracania oraz opatrywania własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń.