

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 5 (30)

11 marca 2003 r.

kontynuacja Nowinek z Pyrogradu

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

Częstochowa

Pasażerskie narzekanie

Stek wyzwick najgorszego gatunku, i to z ust osób, które trudno byłoby posądzać o znajomość ich znaczenia, to najczęściej słyszane kwestie na częstochowskich przystankach. Tyczą się one kolejnych zmian tras autobusowych i dotyczą nie tyle samych zmian, które – jak na ironię – ogólnie są dość pozytywne, lecz faktu kolejnej już innowacji.

Pasażerowie po prostu stracili cierpliwość. Dla przykładu linia 17 w ciągu ostatnich 4 miesięcy przemierzała odcinek aleja NMP – Piastowska trzema, a w ciągu ostatnich 8 miesięcy – wszystkimi możliwymi trasami. Tymczasem nie bardzo wiadomo, do czego to wszystko ma prowadzić.

Coraz częściej słyszy się głosy, że najlepiej byłoby przywrócić dawny układ. Wszystkie bowiem za-

łożenia przeprowadzanej przez BIT reformy systematycznie upadają. Autobusy powróciły w ulicę 1 Maja, do dawnych tras powróciły linie 19 i 28, podobny do dawnego układ tras przywrócono na ulicach 7 Kamienic i Św. Jadwigi.

Linia 16, którą reformatorzy skrócili z powodu nierówności potoków na obu połowach trasy, wróci praktycznie od kwietnia jako linia 15. W dodatku po mieście krążą plotki, że z powodu zaniedbań proceduralnych cała reforma zostanie unieważniona i władze rozpiszą przetarg na wykonanie kolejnej.

Ogólna sytuacja po ostatnich zmianach przedstawia się tyle dziwnie, co niemiło. Spora ilość linii jest przeładowana, gdyż kursują zbyt rzadko – zwłaszcza 13, 17, 25, 33. Nie bardzo jednak da się uzupełnić je dodatkowym taborzem, gdyż drugą kategorię stanowią linie które jeżdżą rzadko i są puste (nikomu nie chce się czekać blisko godzinę na luksus bezpośredniego połączenia) – tu wyróżniać się

będą 20, 23, 29 i 31. Zabranie z nich i tak już nielicznych autobusów, doprowadziłoby w konsekwencji do upadku tych linii.

Trzeba jednak pamiętać, że istotną rolę w takim stanie rzeczy odgrywa fatalna koordynacja rozkładów jazdy. Przepelnienie linii 33 wynika z faktu, że mająca ją zasilac krótsza 18 (i to przegubowa) jeździe zazwyczaj 5 minut za nią. Linia 31 też miałaby większe znaczenie, gdyby nie jeździła zawsze w parze z bardziej popularnym 26. Od kwietnia otrzyma jednak nową rolę...

Rafał Lamch

GOP

Przetargi w KZKGOP w Katowicach

Komunikacyjny Związek Komunalny Górnosląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach ogłosił w miesiącu lutym 2003 r. ważne dla komunikacji śląskiej przetargi. W orientacji w ważkiej sprawie pomoże nam zamieszczona obok tabela, sporządzona na podstawie Biuletynu Zamówień Publicznych.

Andrzej Soczówka

Łódź

Szczypce i migawki

1 marca 2003 roku zmuszony byłem do bardzo wczesnego porzucenia ciepłego łóżeczka, ale z perspektywy czasu ani trochę nie żałuję tego kroku. Stało się tak za sprawą Klubu Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi – jego członkowie zorganizowali tego dnia imprezę spod znaku „szczypiec i migawki”, czyli II Ogólnopolski Zlot Kolekcjonerów Biletów Komunikacji Miejskiej. (Niewtajemniczonym wypada oznajmić: szczypce to urządzenie, jakim niegdyś konduktorzy unieważniali bilet. Migawka to łódzkie określenie biletu okresowego, a zwłaszcza miesięcznego, stosowane przez łodzian do biletów okresowych dosłownie z całego świata.) Całość odbyła się na terenie zajezdni Telefoniczna – bardzo urokliwym miejscu, otoczonym zewsząd polami i nieużytkami.

Troszkę brakowało jasnej informacji dotyczącej charakteru zlotu (wymiana doświadczeń, giełda biletowa, prezentacja kolekcji). Sama informacja o organizacji imprezy została podana zaledwie miesiąc wcześniej, co wydaje się terminem zbyt krótkim do dobrego przygotowania się. Trzeba jednak przy-

li- nia	trasa	okres realizacji	obecny przewoźnik		
43	Katowice Kopernika – Wojkowice Park (okreżna)	01.06.2003–31.05.2011	PKM Katowice Sp. z o.o.		
133	Katowice Kopernika – Wojkowice Park (okreżna)				
170	Katowice Wita Stwosza – Sączów Kościół				
0	Siemianowice Pszczelnik – Muchowiec II				
30	Giszowiec Kopalnia Staszic – Michałkowice Szyb Północny				
50	Siemianowice Powstańców – Muchowiec II				
72	Giszowiec Kościół – Michałkowice Szyb Północny				
74	Zawodzie Dw. PKP – Chorzów Batory Osiedle II				
110	Os. Paderewskiego Geant – Michałkowice Fabud				
190	Katowice Dw. PKP – Węzłowiec Pętla				
196	Przełajka Pętla – Siemianowice Pl. Skargi (okreżna)	01.06.2003–31.05.2011	PKM Katowice Sp. z o.o.		
662	Katowice Dw. PKP – Siemianowice Pszczelnik				
802	Michałkowice Fabud – Katowice Sokolska				
812	Katowice Kopernika – Czeladź Rynek (okreżna)				
974	Siemianowice Powstańców – Chorzów Batory Osiedle II				
823	Bytom Dw. PKP – Miechowice Pętla (przyspieszona)			01.06.2003–31.05.2011	PKM Bytom SA
121	Halemba Pętla – Orzegów Waniora			01.06.2003–31.05.2011	PPUH H. Zagozda Ruda Śląska
37	Katowice Dw. PKP – Mikołów Dw. PKP			01.06.2003–31.05.2011	PKM Katowice Sp. z o.o.
98	Halemba Pętla – Siemianowice Powstańców			01.06.2003–05.31.2011	PPUH H. Zagozda Ruda Śląska
102	Chropaczów Wiślan – Zgoda ZUT			01.06.2003–31.05.2011	Meteor S.j. Jaworzno
869	Będzin Kościuszki – Siewierz Rynek (przyspieszona)			01.06.2003–31.05.2011	
750	Bytom Dw. PKP – Miechowice Plejada			01.06.2003–31.05.2006	
753	Miechowice Plejada – Godula Pl. Niepodległości (okreżna)			01.06.2003–31.05.2006	
752	Miechowice Plejada – Zabrze Goethego			01.06.2003–31.05.2006	
S-9	Milowice Geant – Sosnowiec Dw. PKP (okreżna)			01.06.2003–31.05.2006	PKS Będzin Sp. z o.o.

znać, iż koledzy z Łodzi zorganizowali rzecz na dobrym poziomie. Już od wejścia do zajezdni uczestników we właściwe miejsce kierowały plakaty, na miejscu można było skorzystać z szatni, napić się czegoś ciepłego lub zimnego (z uwagi na pogodę raczej ciepłego), a także zaprezentować swoje zbiory na osobnym stoliku.

O powodzeniu zlotu w dużej mierze zdecydowała frekwencja. Przybyło ponad 20 osób – przede wszystkim z Łodzi i okolic, lecz można powiedzieć, że większość ośrodków w Polsce była reprezentowana.

Towarzystwo w pewnej mierze znało się już z pierwszego zlotu w Chorzowie, który odbył się w grudniu 2001 roku, co wpłynęło pozytywnie na wręcz familijną miejscami atmosferę. Dla mnie zaskoczeniem była miejscowa „młodzież miłośnicza”, której kolekcje momentami wprawiały w osłupienie nawet wytrawnych zbieraczy.

Zlot należy uznać za udany z kilku powodów. Po pierwsze i chyba najważniejsze: kontynuacja tradycji i podtrzymanie kontaktów. Wiem skądinąd, że pomiędzy różnymi kolekcjonerami istnieje niemalże stała wymiana korespondencji, lecz to w żaden sposób nie zastąpi osobistych spotkań, kiedy na temat wątpliwości można dyskutować nad konkretnym biletem, oglądając go równocześnie ze wszystkich stron.

Po drugie: pojawiło się sporo dotąd nieznanych osób. Obok „starej gwardii” przybyło bowiem kilka nowych twarzy z różnych stron kraju oraz lokalna młodzież.

Impreza trwała od dziewiątej rano, lecz niektórzy bileterzy pojawili się dopiero około południa – w końcu przewidziano czas do godziny szesnastej. W pewnej mierze spowodowało to rozbieżności, bowiem niektórzy już wychodzili, podczas gdy inni dopiero przybywali. Lecz to także dodało kolorytu imprezie.

Niemalże tradycyjnie już największym popytem cieszyły się bilety z mniejszych miejscowości. Więcej uwagi, w porównaniu do zlotu zorganizowanego przez Klub Miłośników Transportu Miejskiego w Chorzowie, poświęcano biletom zagranicznym. Pośród biletów zagranicznych szczególnym uznaniem od zawsze cieszyły się bilety zza wschodniej granicy, lecz także niektóre egzemplarze nowoczesnych zachodnich biletów w postaci różnych kart.

Obok prowadzonej wymiany biletów toczyły się liczne dyskusje. Przedmiotem ich były najczęściej bilety, jak choćby pewien bilet z terenu dawnego Związku Radzieckiego. Z uwagi na bardzo lakoniczną informację zawartą przez emitenta nie wiadomo, z jakiego miasta on pochodzi. Takie lub inne wątpliwości rodzą się w stosunku do biletów polskich, także z tak zwanej historii najnowszej. Niestety, nie udało się rozwiać większości z nich...

Pochwalić trzeba przede wszystkim sympatyczną atmosferę. Można generalnie powiedzieć, że uczestnicy przybyli raczej po to, by pozbyć się swoich nadmiarów, aniżeli nabyć coś nowego, dlatego królowało wręcz „wybierz sobie coś ode mnie, nie krępuj się”. Prawie nikt nie stosował sztywnych zasad typu „bilet za bilet” i dlatego chyba, w tej ciepłej atmosferze, stopniał śnieg na zewnątrz i wyjrzało słońce.

Łódzcy miłośnicy chcą częściej organizować tego typu zloty, nawet co miesiąc. Czy taka idea ma szansę na realizację? Z perspektywy doświadczeń Klubu Miłośników Transportu Miejskiego można stwierdzić, że giełdy biletowe są potrzebne i są

przez ludzi wykorzystywane. Jednak comiesięczne ogólnopolskie zloty chyba nie mają racji bytu – po pierwsze trudno mi sobie wyobrazić comiesięczne wyjazdy, choćby ze względów finansowych, po drugie zaś w ten sposób ogólnopolskie zloty zatraciłyby swój specyficzny charakter. Wymianę na skalę lokalną rzeczywiście trzeba prowadzić na bieżąco, zaś ogólnopolskie zloty powinny być tylko raz na jakiś czas – w ten sposób kolekcjonerzy czują się zobligowani do zaprezentowania się z jak najlepszej strony i włożenia wiele trudu w przygotowanie się do zlotu.

Podsumowując tylko dodam, że bardzo żałuję, że nie mogłem zostać do końca. Zapewne dyskusjom nie było końca, lecz niepewna sytuacja tramwajów w Pabianicach skłoniła mnie do przejazdu linią 41. Dzięki temu mam też aktualny bilet MZK Pabianice...

Bartosz Mazur

Poznań

Jak poznaniacy swoje „dwa pokoje z kuchnią” chcą odzyskać

Zaczyniamy od początku. Pod koniec 2002 roku KMPS wystosował pismo do dyr. MIM w Krakowie, Pana Pochwały zawierające prośbę o rozważenie możliwości przekazania wagonu P₁D-388 do MPK w Poznaniu. Niestety, dyr. Pochwała ustosunkował się negatywnie do naszej prośby, po czym – po serii artykułów w „Gazecie Wyborczej” dotyczących dwóch pokoi z kuchnią, na jej łamach – wypowiedział się, że oficjalnie nic do niego w tej sprawie wcześniej nie dotarło i stwierdził, że siłą chcemy mu odebrać wagon, na co na pewno nie pozwoli. Obserwując wypowiedzi kilku innych przedstawicieli krakowskich klubów miłośników komunikacji oraz zachowanie dyr. Pochwały, łatwo możemy wywnioskować, że odzyskanie przez Poznań „dwóch pokoi z kuchnią” nie będzie rzeczą łatwą. Dlatego czeka nas naprawdę trudna próba pozyskania wagonu, który dla kilku pokoleń poznaniaków jest legendą poznańskich tramwajów.

Dobrym punktem w całej sprawie jest przychyłność oraz oferta pomocy w pozyskaniu i w odbudowie tramwaju ze strony poznańskiego MPK. Dzięki nagłośnieniu całej sprawy przez „GW”, zainteresowanie tematem wykazały nawet osoby poznańskiego świata politycznego. W końcu, jeżeli nie uda się nam dojść do porozumienia z MIM w Krakowie, to będzie się liczył każdy głos poparcia dla naszej akcji.

Ale najpierw, aby nie rozłożyć do końca Krakusów, będziemy próbowali sztuki negocjacji. W końcu zawsze lepiej jest rozwiązać sprawę polubownie, niż zabierać coś komuś na siłę. W związku z tym, MPK w Poznaniu wspólnie z KMPS wysłało pismo do MIM w Krakowie, w którym MPK oficjalnie poprosiło dyr. Pochwałę o zaproponowanie warunków przekazania P₁D. Z naszej strony zaoferujemy Krakusom wagon 4ND₁-517 oraz sprawnego holendra. Jaka będzie reakcja ze strony Krakowa – łatwo przypuszczać, ale dzięki temu zawsze będziemy mieli dowód, że polubownie próbowaliśmy rozwiązać sprawę. „Dwa pokoje z kuchnią” są bardzo cennym eksponatem muzealnym dla Poznania, a także cennym eksponatem w zbiorach MIM. Dlatego też musimy wykazać się ogromną cierpliwością

podczas tej akcji i nie możemy działać pochopnie, aby nie stracić swojej szansy. Naszym ogromnym atutem będzie niewątpliwie historia wagonów serii P₁D, okoliczności w jakich wagon trafił do Krakowa, a także na dzień dzisiejszy brak realnych możliwości na odbudowę tramwaju przez MIM w Krakowie.

Krzysztof Dostatni

Radom

Zmiany, zmiany, zmiany...

Co mi zrobisz, jak mnie złapiesz? albo Dudałowa replika o Radomiu

Od 1 marca trasę zmieniła linia 10. Zmieniła w stopniu mniejszym, niż początkowo zakładano w MZDiK-u, ale za to w jakim stylu.

Zaczyniamy może jednak od początku. W zeszłym roku po wybudowaniu – w cywilizowanym kształcie – ulicy Szklanej w umysłach pracowników naszego organizatora zaczęła wykuwać się koncepcja jej zagospodarowania pod kątem obsługi autobusami komunikacji miejskiej. Początkowo, w wakacje w dni wolne od pracy, kursowała ulicą Szklaną (tylko w kierunku Gołębiowa) linia turystyczna 30. Jednak linię 30 pod koniec września zlikwidowano i znów na Szklanej zrobiło się pusto. Potem pod koniec listopada (27–30.11.2002 r.) przy okazji przebudowy skrzyżowania Żeromskiego/Zbrowskiego na objazd (też tylko w kierunku Gołębiowa) trafily linie 5 oraz 10, i znów cisza.

Sprawą zajęli się radomscy MKM-owie. Na stronie <http://komunikacja.radom.pl> pojawiła się sonda, w której autorzy pytali, czy na Szklaną mają trafić: autobusy linii 5, 10; zupełnie nowej linii; czy może w ogóle autobusy tamtędy kursować nie powinny.

Wyniki wskazały na linię 10. Prawdopodobnie sonda, na którą zwrócono uwagę MZDiK-owców, stała się impulsem do „wymyślenia” konkluzji: Gołębiową powinna kursować **dziesiątka**. Co więcej: posunęli się oni w swoich planach dużo dalej, i oprócz wycofania 10-ki z ulicy Zbrowskiego i skierowania jej na Szklaną zaproponowali, aby autobusy trochę przyspieszyły i od dworca PKP pojechały ulicami Beliny-Prażmowskiego i Czachowskiego do Żeromskiego, zamiast wlec się ulicami Traugutta, Mickiewicza i stać w korkach na Sienkiewicza, 25 Czerwca i Żeromskiego.

Koncepcja skryształowała się, więc w lutym – co niecodzienne w praktyce MZDiK-u – została „wystawiona” pod osąd pasażerów. Jak się okazało, spotkała się tylko z częściową aprobatą. Wycofanie 10-ki z okolic katedry nie spodobało się mieszkańcom Wacyna – „...bo oni muszą dojechać do kościoła i banków w centrum, a przesiąść się nie mogą, bo nie...”.

O swoje mieszkania zaczęli się nagle obawiać mieszkańcy ulicy Czachowskiego. Stwierdzili, że przejeżdżające raz na pół godziny autobusy będą powodować wstrząsy, które doprowadzą do zawalenia się budynków – „...które mogą nie wytrzymać wzmożonego ruchu...” – a poza tym ulica jest za wąska, żeby jeździły nią autobusy. Ciekawe, że do tej pory nie zauważyli jeżdżących tędy autobusów PKS-u i ciężarówek! Jeszcze bardziej ciekawe jest, że swego czasu właśnie mieszkańcy ulicy Czachowskiego zabiegali o skierowanie tamtędy linii 10. Albo więc do MZDiK-u dzwonili i pisali ludzie podszycyjący się pod mieszkańców ul. Czachowskiego, albo MZDiK-owcy przeczuli się swoich po-

mystłów i zrezygnowali ze skierowania tam autobusu.

Inne obiekcje mieli mieszkańcy ulicy Zbrowskiej. Ci z kolei narzekali, że jadąc na swoje działki na Wacynie, będą musieli się przejść kawałek do przystanku. Nawet nie wiedziałem, że na ulicy Zbrowskiej mieszka tyłu działkowców! I że wszyscy mają działki akurat na Wacynie... Na szczęście działkowcy zostali „spacyfikowani” przez mieszkańców ulicy Szklanej oraz uczniów i dyrekcję Zespołu Szkół Elektronicznych, którym trasa **10-ki** przebiegająca przez Szklaną bardzo się podobała.

Tym sposobem – po uwzględnieniu głosu społeczeństwa – linia zmieniła trasę i zaczęła kursować przez ulicę Szklaną. Na Szklanej usytuowano pięć przystanków: dwa w kierunku Gołębiowa (Szklana/Kolberga i Szklana/Olsztyńska) oraz trzy w kierunku centrum (Szklana/Struga, Szklana/Olsztyńska i Szklana/Kolberga). Skorygowany został też rozkład jazdy.

Zali to koniec zmian!? Skądże: kolejną z nich jest rotacja na stanowisku wicedyrektora MZDiK-u odpowiedzialnego za komunikację miejską. Nowy prezydent miasta, eks-generał Marcinkowski dojrzał do tego, aby wymienić Janusza Ziętka na Zbigniewa Ostrowskiego.

Janusz Ziętek został dyrektorem w MZDiK-u dziewięć miesięcy temu. Zastąpił wtedy Witolda Spoczyńskiego, który z kolei objął stanowisko prezesa MPK. Jako dyrektor MZDiK od spraw komunikacji miejskiej zasłynął przede wszystkim złotą myślą, którą wyartykułował udzielając wypowiedzi redaktorce lokalnego oddziału „Gazety Wyborczej”. Komentował wtedy wprowadzenie kolejnych cięć w rozkładach jazdy autobusów.

Myśl weszła już do Kanonu Myśli Decydentów Komunikacyjnych, grzechem byłoby pominąć tak znakomity cytat: „Nie stać nas na wożenie powietrza, nawet pasażerowie nam zgłaszają, że w autobusach jest za duży komfort.”

O innych dokonaniach MZDiK-u pod kierownictwem Ziętka – przez wzgląd na to, że o nieobecnych nie powinno się źle mówić – nie będę wspominać. Może poza nieudolną próbą uruchomienia drugiej linii nocnej, o której większość potencjalnych pasażerów dowiedziała się dopiero z ogłoszeń o jej likwidacji...

Wróćmy jednakże do nowego dyrektora: Zbigniew Ostrowski ma 46 lat; jest absolwentem Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej; przez 20 lat pracował w spółdzielni SPTM, a dziewięć lat był jej prezesem. Ostatnie pół roku Ostrowski pracował w Warszawie, w wydawnictwie prasowym jako kierownik działu handlowego. Absolwent Transportu i pracownik firmy transportowej ma z pewnością dobre przygotowanie do pracy związanej z komunikacją miejską. Jak będzie wyglądało w praktyce, zobaczymy z czasem.

Prezydent Marcinkowski zmienił dyrektora w MZDiK-u, a wiceprezydent Nita podobnie na początku marca zmienił radę nadzorczą MPK – należy przypomnieć, że jest to spółka miejska, więc Zarząd Miasta ma pewien wpływ na skład rady. Dotychczas zasiadali w niej: Tadeusz Orczykowski (przewodniczący), Wojciech Bernat, Krystyna Andraszek, Mirosław Ciura, a także przedstawiciele załogi: Jerzy Pietrzyk i Henryk Szycko. Dwaj ostatni dostali od pracowników MPK rekomendacje i dalej będą w niej zasiadać. Nita wymienił zaś pozostałych, powołując na ich miejsca: prof. Michała Kelles-Krauza, Zbigniewa Dąbrowskiego i Krzysztofa Zalibowskie-

go.

Czwartego członka prezydent Nita postara się znaleźć w najbliższym czasie. Na uwagę zasługuje z pewnością osoba profesora Kelles-Krauza, który od wielu lat stara się w Radomiu propagować alternatywne w stosunku do autobusów rozwiązania transportowe (tramwaj, trolejbus). Czy będzie to miało jakieś przełożenie na działalność MPK? Pokaże czas.

Tomasz Szydłowski

Poznań

Nocne przewozy pracownicze

Wielu kierowców, motorniczych oraz innych pracowników MPK Poznań mieszka poza Poznaniem: w miasteczkach i wsiach położonych kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt kilometrów za miastem.

Głównie dla nich, ale nie tylko, MPK od dawna uruchamia przewozy pracownicze. Co noc na „nocnych pracowniczych” jeżdżą 5 linii: od **N1** do **N5**. Linie te odwiedzają wiele z podpoznańskich miejscowości, aby odebrać lub zawieźć mieszkających tam pracowników. Odpowiednio wcześniej należy kierowcy zgłosić miejscowość, do której chcemy się dostać, gdyż wiele z kursów realizowanych jest według potrzeb. Oznacza to, że jeżeli nie ma nikogo, kto jedzie do lub z danej miejscowości, to kurs tam nie jest realizowany. Zajezdnia przy ul. Warszawskiej uruchamia linie **N1**, **N3 (N41/1)** i **N4**, a zajezdnia przy ul. Kaczej uruchamia **N2** i **N5**. Szczegóły przedstawić można następująco.

N1 odwiedza w ciągu nocy Antoninek, Swarzędz, Kobylnicę, Bogucin, Czerwonak, Owińska, Złotniki, Morasko, Biedrusko, Murwaną Goślinę i okolice zajezdni przy ul. Warszawskiej.

N2 rozpoczyna z zajezdni przy ul. Kaczej i ulicami Grunwaldzką, Bułgarską, Grochowską jedzie przez Ławicę do Skórzewa, Przeźmierowa, Zakrzewa, Lusowa, Tarnowa Podgórnego, Brzeźna, Rumianku, Rokietnicy, Krzyszkowa i Kiekrza; następnie odwiedza również Pawłowie, Krzyżowniki, Swadzim, przez Rondo Kaponiera wraca do zajezdni, by następnie udać się przez Głogowską i Hetmańską do Szczepankowa i wrócić przez Śródkę i Rataje do zajezdni.

N3 (wykonuje według potrzeb autobus **N41/1**) to najkrótsza z linii: rozpoczyna kursy ze Staroleki i jedzie do Garaszewa, Czapur, Babek, Głuszyny, Sypniewa, Gądek, Kórnik, Pierzchna i Brnina, skąd wraca na Starolekę, gdzie wykonuje jeszcze kursy jako **N41/1**.

Trasa **N4** wiedzie z zajezdni przy ul. Warszawskiej przez Żegrze, Forteczną, Górczyn, Dębiec, Dębinę, Luboń do Mosiny, skąd wraca przez Puszczkowo, Puszczkówko, Luboń do Poznania, następnie przez Rataje do Nowej Wsi, i wraca do zajezdni. Ponownie z niej wyrusza przez Dębiec, Luboń do Mosiny, a wracając na zajezdnię zahacza o Wydział S1 przy ul. Głogowskiej.

N5 – ostatnia z nocek – rozpoczyna z zajezdni przy ul. Kaczej. Jedzie przez ul. Arciszewskiego, Głogowską, Czechosłowacką, Dębiec do Lubonia i Lasku oraz wraca przez ul. Budziszyńską do zajezdni. Następnie wyrusza znów przez Luboń, Lasek do Wir, Walerianowa, Komornik, Chomeć, Konarzewa, Dopiewca i Dopiewa, skąd przez Górczyn i ul. Głogowską wraca do zajezdni.

Piotr Buczkowski

Tarnowskie Góry

Sprostowanie z Tarnowskich Gór

Autor artykułu „Kłopoty finansowe MZKP Tarnowskie Góry” zamieszczonego w „Przystanku” numer 3 (29) Andrzej Soczówka oraz redakcja pragną wyjaśnić błędy i niedopowiedzenia zawarte w wypowiedzi.

W informacji dotyczącej linii **114** napisano „W dni robocze z rozkładu jazdy wycofano 5 wozów”, tymczasem winno być: „w dni robocze z rozkładu jazdy wycofano piąty wóz”.

Z obsługi linii **614** wyłączona zostaje dzielnica Rybna – w artykule podano ul. Rybna, zaś autobus nie będzie obsługiwał wjazdu kieszeniowego do ul. Litewskiej na os. Przyjaźń – w artykule podano: „do os. Przyjaźń”.

Dodajemy, że zlikwidowany został kurs linii **670** na trasie Tarnowskie Góry Dworzec PKP – Fazos (jest to kurs skrócony na trasie wariantowej Tarnowskie Góry – Fazos – Pniowiec Pętla).

Za niedopatrzienia i omyłki szanownych Czytelników przepraszamy.

Redakcja

Szczecin

„Gadaczki” szczecińskie

Pasażerowie szczecińsko-polskiej komunikacji od niedawna mogą słuchać urządzeń zapowiadających przystanki w dwóch wydaniach: bydgoskiego Pixela oraz mieleckiego R&G. W niniejszym artykule dążę do oceny obydwu urządzeń informacji pasażerskiej – oceny pasażera, który na co dzień z nich korzysta, nie miłośnika.

Pierwsze urządzenia do zapowiadania przystanków pojawiły się w grudniu 2000 roku w modernizowanych tramwajach 105Na. Aktualnie mają je wszystkie wagony 105Na zmodernizowane do wersji 3-drzwiowej oraz 4-drzwiowe modernizacje z zajezdni Niemierzyn. „Gadaczki” są także w nowych tramwajach 105N2k. Łącznie 30 wagonów posiada urządzenie nagłaśniające – są to 596+597, 598+599, 745+746, 757+755, 759+758, 780+779, 1001+1002, 1005+1006, 783+784, 785+786, 787+788, 789, 790, 1053+1054, 1055+1056, 1057+1058.

Od sierpnia 2001 r. urządzenia takie są także w każdym nowym autobusie. Jako pierwsze odezwały się do pasażerów MAN NG313 o numerze 755 i MAN NL223 numer 3019 z SPPK.

Obecnie „gada” 17 autobusów; oprócz wymienionych także wszystkie MAN-y NL313 z SPPK (5 sztuk) oraz MAN-y NL223 z SPAD (5 sztuk) i SPAK (5 sztuk).

We wszystkich tramwajach oraz w autobusach z SPPK zamontowane zostały urządzenia firmy R&G z Mielca, natomiast autobusy z SPAD i SPAK są wyposażone w „gadaczki” z bydgoskiego Pixela. Różnice między tymi urządzeniami są bardzo wyraźne.

W przeciwieństwie do mieleckiego produktu, bydgoska „gadaczka” mówi damskim głosem, wyraźnie i głośno (w pierwszej chwili może się wydawać, że zbyt głośno); zapowiedzi wyraźnie słychać w całym autobusie, a nie tylko w przedniej części. Nazwa przystanku jest czytana płynnie bez przerw z dobrą intonacją.

W produkcji mieleckim niestety dostrzec można długie pauzy międzywyrazowe w trakcie zapowiedzi, a nagranie brzmi ciszej i jest gorzej słyszalne. Drażni pytająca intonacja – zamiast kadencji anty-kadencja.

W bydgoskiej „gadacze” następny przystanek jest zapowiadany tuż po ruszeniu z poprzedniego przystanku; niestety minusem jest to, że zapowiedź aktualnego przystanku uruchamia się dopiero po otwarciu drzwi.

Z kolei „gadaczka” R&G przystanki zapowiada często spory kawałek po ruszeniu z przystanku i na długo przed przystankiem. Nietrudno o sytuację, gdy po zapowiedzi autobus lub tramwaj jeszcze spory kawałek jedzie lub stoi na światłach.

Niewątpliwym minusem produktu Pixela jest przydługa przerwa pomiędzy dźwiękiem i tekstem „następny przystanek” a samą nazwą przystanku, co w R&G działa plynnie.

Co do treści prezentowanych na wyświetlaczu: u obu producentów naprzemian wyświetlany jest numer linii i przystanek docelowy, imieniny, data z dniem tygodnia i godziną oraz następny przystanek.

Różnica jest taka, że Pixel wyświetla czas z dokładnością do sekund, zaś R&G wyświetla dodatkowo trasę przejazdu od pętli do pętli (jeżeli urządzenie nie „gada”) lub od aktualnego miejsca do końca trasy (jeżeli „gada”).

Zdecydowanym plusem Pixela jest wyświetlanie całej nazwy przystanku, a nie skrótów w stylu „Wilcza wiad.”, „K.Paryskiej” i „Jana z Czar.”.

W mojej ocenie lepsze są urządzenia zapowiadające przystanki firmy Pixel. Przemawiają za tym lepiej nagrane, głośniejsze i uruchamiane w odpowiednich momentach zapowiedzi oraz nieużywanie skrótów w nazwach przystanków.

Jacek Kalicki

Warszawa

Niežnośna „lepperiada” w stolicy

Warszawa, z racji pełnienia roli stolicy Polski, co kilka tygodni przeżywa swoisty „najazd” różnych grup niezadowolonych rodaków, którzy chcą zwrócić na siebie uwagę rządzących.

Nie inaczej było we wtorek 4 marca 2003 roku. W tym dniu w godzinach 11:00–14:00 odbyła się zapowiadana manifestacja rolników Samoobrony. Oczywiście, nie obyło się bez poważnych utrudnień w ruchu drogowym, które także nie ominęły komunikacji miejskiej. Wprawdzie zawczasu ZTM przygotował dla linii kursujących planowaną trasą przemarszu nawet po kilka wariantów tras objazdowych, które miały być wprowadzane sukcesywnie w zależności od przemieszczania się demonstracji. Jednak, jak się w praktyce okazało, manifestujący nie przestrzegali wcześniejszych ustaleń i w trakcie manifestacji blokowali drogę na całej szerokości, a co gorsza samowolnie zmienili wcześniej ustaloną trasę przemarszu.

Pierwotna koncepcja zakładała, że będzie ona wyglądać następująco: zbiórka wszystkich uczestników na pl. Piłsudskiego, skąd wszyscy mieli przemaszerować pod Kancelarię Prezesa Rady Ministrów ulicami: Królewską – Krakowskim Przedmieściem – Nowym Światem – rondem de Gaulle’a – Nowym Światem – pl. Trzech Krzyży i Alejami Ujazdowskimi. W rzeczywistości manifestujący po wyruszeniu z pl. Piłsudskiego przeszli ul. Królewską

i skręcili w ul. Krakowskie Przedmieście, lecz w kierunku przeciwnym niż zakładał pierwotny plan, przechodząc pod Pałac Prezydencki, gdzie odbyła się kilkunastominutowa pikiet. Spowodowało to spore utrudnienie w kursowaniu autobusów – kilka brygad, które miało nieszczęście znaleźć się w tym samym czasie na Trakcie Królewskim, miało przymusowo postój. Wracając do demonstrujących rolników, spod Pałacu Prezydenckiego zgodnie z założeniami ruszyli oni Krakowskim Przedmieściem i Nowym Światem. Niestety, demonstrujący nie potrafili w dalszym ciągu utrzymać w swoich szeregach porządku i dyscypliny, co objawiło się rozciągnięciem manifestacji na całą szerokość jezdni. Uniemożliwiło to całkowite poruszanie się tymi ulicami autobusów komunikacji miejskiej. W ten sposób cała kolumna dotarła do skrzyżowania ulic Nowy Świat ze Świętokrzyską.

W tym miejscu nastąpiła kolejna nieoczekiwana zmiana trasy – manifestujący skręcili we wspomnianą ul. Świętokrzyską, a następnie na pl. Powstańców Warszawy, gdzie pikietowali siedzibę NBP. Po kilkunastu minutach ruszyli ul. Kruczą, z której skręcili w jedną z najruchliwszych arterii stolicy – Aleje Jerozolimskie, którymi dotarli do ronda de Gaulle’a i dalej zgodnie z planem pod Kancelarię Premiera.

Zajmijmy się jednak kwestią, która interesuje nas najbardziej, a więc wprowadzonymi objazdami.

Tuż po godzinie 10:00 na pl. Piłsudskiego zaczęli zbierać się uczestnicy manifestacji. W tym samym czasie z ruchu został wyłączony wspomniany pl. Piłsudskiego wraz z przylegającą do niego ul. Królewską. Od tego momentu zmienionymi trasami kursowały linie:

106 od ul. Królewskiej: Marszałkowska – Świętokrzyską – Emilii Plater do krańca Emilii Plater (przystanek końcowy linii **504**). Powrót identyczną trasą;

111 od pl. Bankowego: Senatorską – pl. Teatralnym – Senatorską – Miodową – Krakowskim Przedmieściem i dalej stałą trasą (w obu kierunkach);

160 od ul. Krakowskie Przedmieście: Nowy Świat – Świętokrzyską – Emilii Plater i dalej własną trasą (w obu kierunkach);

310 od skrzyżowania aleja Solidarności/Andersa: al. Solidarności – Bielańską do pętli Bielańska (dawny przystanek końcowy linii **413**). Powrót: Bielańska – Senatorską – pl. Bankowym i dalej bez zmian.

Jako ciekawostkę należy potraktować fakt, że linia **310** już drugiego dnia od powstania została skierowana na objazdy.

Wreszcie kilka minut po godzinie 11:00 rozpoczęła się właściwa demonstracja. Jednocześnie z ruchu kołowego zostały wyłączone ulice Krakowskie Przedmieście i Nowy Świat (na odcinku: Krakowskie Przedmieście – Świętokrzyska). Oprócz czterech ww. linii na trasy objazdowe trafiło kilkanaście kolejnych: **116, 122, 174, 175, 180, 192, 195, 503, 518**. Wszystkie pojechały równoległą do Krakowskiego Przedmieścia ul. Marszałkowską. W tym samym czasie kolejnym wariantem trasy objazdowej skierowano dwie inne linie, a mianowicie:

111 od pl. Bankowego: Marszałkowską – Świętokrzyską – Nowym Światem i dalej bez zmian;

160 od alei Solidarności: pl. Bankowym – Marszałkowską – Królewską i dalej własną trasą.

Przed południem manifestujący dotarli do skrzyżowania Nowy Świat/Swiętokrzyska. Mniej więcej w

tym samym czasie po raz kolejny uległy zmianie trasy kilku linii autobusowych, kursujących Traktem Królewskim. I tak:

116, 195, 503 – od ul. Bonifraterskiej: Świętojęską – Andersa – pl. Bankowym – Marszałkowską – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – pl. Konstytucji – Waryńskiego – rondem Jazdy Polskiej – Goworka – Spacerową – (powrót: Belwederską – Spacerową – Klonową – pl. Unii Lubelskiej – Marszałkowską – pl. Zbawiciela – Marszałkowską – pl. Konstytucji) i dalej stałymi trasami (w obu kierunkach);

122 od ul. Bonifraterskiej: Świętojęską – Andersa – pl. Bankowym – Marszałkowską – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – pl. Konstytucji – Waryńskiego – Puławską (powrót: pl. Unii Lubelskiej – Marszałkowską – pl. Zbawiciela – Marszałkowską – pl. Konstytucji) i dalej własną trasą (w obu kierunkach);

180 od ul. Anielewicza: Andersa – (powrót: Andersa – Nowolipki – Zamenhofska – Anielewicza) – pl. Bankowym – Marszałkowską – rondem Dmowskiego – Marszałkowską – pl. Konstytucji – Waryńskiego – Goworka – Spacerową – (powrót: Gagarina – Spacerową – Klonową – pl. Unii Lubelskiej – Marszałkowską – pl. Zbawiciela – Marszałkowską – pl. Konstytucji) i dalej własną trasą (w obu kierunkach).

Wcześniej wprowadzonymi trasami objazdowymi poruszały się pozostałe linie z Traktu Królewskiego, a więc:

174 od ul. Bonifraterskiej: Świętojęską – Andersa – pl. Bankowym – Marszałkowską – Świętokrzyską i dalej stałą trasą (w obu kierunkach);

175 od ul. Bonifraterskiej: Świętojęską – Andersa – pl. Bankowym – Marszałkowską – rondem Dmowskiego – Alejami Jerozolimskimi i dalej bez zmian (w obu kierunkach);

192 od ul. Świętokrzyskiej: Marszałkowską – pl. Bankowym – al. Solidarności i dalej bez zmian (w obu kierunkach);

518 od ul. Bonifraterskiej: Świętojęską – Andersa – pl. Bankowym – Marszałkowską do przystanku Centrum – (powrót: Marszałkowską – zawrotka na rondzie Dmowskiego – Marszałkowską).

Wracając do przebiegu manifestacji, jej uczestnicy niespodziewanie skręcili w ul. Świętokrzyską. To spowodowało natychmiastowe wycofanie stamtąd kolejnych pięciu linii (to jest: **102, 150, 155, 178, 506**), które trafiły na najprzeróżniejsze objazdy.

Jednak największe utrudnienia w ruchu powstały po zablokowaniu przez protestujących Alej Jerozolimskich. Tutaj w zatrzymaniu utknęło kilkanaście składów tramwajowych kursujących na liniach: **7, 8, 9, 12, 22, 24, 25 i 44**. Pozostałe skierowano objazdem przez Trasę W-Z (czyli ciąg aleja Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski). Nie inaczej stało się z liniami autobusowymi: **107, 117, 119, 128, 151, 158, 171, 175, 517 i 521**, które także trafiły na bardzo różne trasy zastępcze. Przykładowo autobusy linii **517** były widziane na moście Śląsko-Dąbrowskim, a **521** – na moście Świętokrzyskim.

Z Alej Jerozolimskich manifestacja skierowała się Nowym Światem przez pl. Trzech Krzyży do Alej Ujazdowskich. Wówczas na podstawie planu wprowadzany był kolejny wariant tras objazdowych, zgodnie z którym linie poruszały się następującymi trasami (oto kilka przykładów):

108 od ul. Szwoleżerów: Myśliwiecką – Rozbrat – postój na przystanku Książęca i dalej Kruczkowskiego – Tamką – Dobrą – Solec – Ludną –

eNka chorym

Dnia 15 lutego z okazji przypadającego dzień wcześniej Międzynarodowego Dnia Osób Chorych na Padaczkę na warszawskie ulice wyjechał zabytkowy wagon N1-607. W godzinach 9:00–15:00 woził bezpłatnie pasażerów po trasie linii mikołajkowej M (dawne 31 lub 45: pl. Narutowicza – Filtrowa – Krzywickiego – Nowowiejska – pl. Politechniki – Nowowiejska – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – rondo Dmowskiego – Marszałkowska – pl. Bankowy – Andersa – pl. Inwalidów – Mickiewicza – pl. Wilsona – Słowackiego – Potocka).

Imprezę zorganizowało warszawskie Stowarzyszenie Osób Dotkniętych Padaczką i Przyjaciół „Spokojna Głowa” we współpracy z Fundacją Epileptologii, Tramwajami Warszawskimi i Klubem Miłośników Komunikacji Miejskiej, który zapewnił pracujących społecznie motorniczego i konduktora.

Akcja odbyła się bez większych zakłóceń. Jedynie nalot dziennikarzy na początku trzeciego kółka opóźnił odjazd o 20 minut, a tramwaj gonił rozkład przez następne dwa okrążenia.

Mała przygoda spotkała nas także podczas kursu zjazdowego. Nasza dzielna eNka pechowo stanęła pod izolatorem na alei Niepodległości na przystanku Metro Pole Mokotowskie i wóz trzeba było trochę przepchnąć ręcznie. Akrobacje udały się: scena ta wyglądała nadzwyczaj komicznie dla postronnych obserwatorów. Impreza cieszyła się dużym zainteresowaniem i Stowarzyszenie „Spokojna Głowa” już myśli o powtórzeniu jej w przyszłym roku.

Paweł Zadrożny, KMKM w Warszawie

- Rozbrat i dalej stałą trasą;
118 od ul. Książęcej: Rozbrat – Łazienkowską do pętli Torwar (powrót tą samą trasą);
119 od ronda Dmowskiego: Marszałkowska – pl. Konstytucji – Waryńskiego – rondem Jazdy Polskiej – Waryńskiego – Goworka – Spacerowa – (powrót: Belwederską – Spacerową – Klonową – pl. Unii Lubelskiej – Marszałkowską – pl. Zbawiciela - Marszałkowską) i dalej stałą trasą;
151 od alei Armii Ludowej: Waryńskiego – pl. Konstytucji – Marszałkowską – rondem Dmowskiego – Alejami Jeruzolimskimi i dalej stałą trasą (w obu kierunkach);
509 od ul. Książęcej: Rozbrat – Myśliwiecką – Górnośląską – Piękną – pl. Konstytucji i dalej własną trasą (w obu kierunkach);
513 od ul. Belwederskiej: Gagarina – Wistostradą – Łazienkowską – Rozbrat – Ludną i dalej bez zmian (w obu kierunkach).

Wreszcie w czasie końcowego etapu manifestacji – pikiet Kancelarii Premiera – trasami objazdowymi jeździły jedynie autobusy następujących linii: **116, 119, 180, 195, 503, 513, E-1, E-2** – od skrzyżowania Belwederska/Gagarina/Spacerowa: Spacerową – Klonową – pl. Unii Lubelskiej – aleją Szucha – Alejami Ujazdowskimi i dalej stałymi trasami (w obu kierunkach).

Należy oczywiście zaznaczyć, że w miarę jak demonstracja pokonywała kolejne ulice, następowało odblokowywanie kolejnych fragmentów ulic i skrzyżowań i powrót pojazdów komunikacji miejskiej na swoje stałe trasy.

Oprócz „lepperiady” w centrum, odbyła się ona też na peryferiach miasta. Konkretnie blokadę umiejscowiono w Starej Miłosnej. Kłopoty miały linie **173 i 722**, z czego ta druga miała około godziny 14

ponad 40-minutowe opóźnienia. Blokada była także w Jankach (miejscowość na trasie wylotowej na Katowice i Kraków) – tam również kłopoty miały autobusy podmiejskich linii: **703, 706, 711 i 804**.

Podsumowując: demonstracja Samoobrony spowodowała wielkie zamieszanie w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. W sumie na trasy objazdowe trafiło kilkadziesiąt linii tramwajowych i autobusowych, nad którymi próbowało zapanować kilkunastu pracowników Nadzoru Ruchu TW, MZA, ZTM-u, Connexu oraz PPKS-u Grodzisk Mazowiecki. Nie obyło się oczywiście bez parominutowych opóźnień poszczególnych brygad, które dodatkowo generowały korki tworzące się na nie zablokowanych przez demonstrujących ulicach.

Niestety, ta demonstracja po raz kolejny pokazała, jak jej przeprowadzenie znacząco dezorganizuje ruch drogowy. Po prostu w Warszawie nie istnieje system obwodnic z prawdziwego zdarzenia, którymi kierowcy mogliby omijać centrum. Ich brak zmusza tysiące kierowców nawet bez potrzeby na wjeżdżanie każdorazowo do Śródmieścia. W tej sytuacji zamknięcie choćby na kilkadziesiąt minut jednego z głównych ciągów komunikacyjnych powoduje natychmiastowe powstawanie korków na równoległych arteriach i w dalszej kolejności praktycznie na wszystkich ulicach w centrum, co oczywiście bardzo dotyka komunikację miejską (głównie autobusy). Niestety, nikt nie jest w stanie zabronić manifestowania na ulicy, a szczególnie pod gmachami urzędów państwowych, jednak wydaje się uzasadnione z punktu widzenia zwykłych mieszkańców dokładne zaplanowanie każdej przyszłej manifestacji, a najważniejsze – egzekwowanie zgłoszonej trasy przez marszruta.

Tomasz Kaczmarek, KMKM w Warszawie

Z k r a j u i z e ś w i a t a

Bielsko-Biała

Linie

A Od 01.03. MZK wprowadził drobne korekty w niedawno zmienionym rozkładzie linii **2**.

Rozmaitości

■ Pomimo protestów związków zawodowych w MZK, Prezydent Bielska-Białej zdecydował, że dotychczasowy dyrektor MZK Dariusz Kraus zostanie na swoim stanowisku. Związki zawodowe nie widzą możliwości dalszej współpracy z obecnym dyrektorem MZK i nie wiadomo jak dalej będzie przebiegała akcja protestacyjna (dotychczas oflagowano autobusy i budynek MZK).

Paweł Adamus

Bydgoszcz

Linie

A Od 08.03. autobusy linii **52, 55 i 59** jadące w stronę placu Poznańskiego dodatkowo zatrzymują się na przystanku przy Zbożowym Rynku. Wcześniej z przystanku korzystały tylko autobusy linii **53**. W przeciwną stronę przy Zbożowym Rynku zatrzymują się wszystkie linie, co znacznie ułatwia przejazdki pomiędzy liniami **52,55,59 a 53**.

Piotr Tomasiak

Bytom

Tabor

A Ikarus 280 z PKM Bytom numer 7227 zmienić

malowanie zgodnie z duchem czasu. Obecnie jeździ w barwach żółto-czerwonych w miejsce dotychczasowych kremowo-czerwonych. Dołączył tym samym do swojego krakowskiego kolegi, 7228.

Rozmaitości

■ Ukazał się kolejny, drugi numer „Gazetki Autobusowej” PKM Bytom. Jak zwykle pełny górnolotnych słów bez pokrycia w rzeczywistości. Wszystkich, którzy w to nie wierzą, zapraszam do czytania gazetki oraz przejazdu kilku przystanków autobusami PKM Bytom. Jednocześniej lekturze powinno towarzyszyć analizowanie różnic między prozą a realiami. Gdyby podsumować zawartość drugiego numeru – półtoręj strony zajmują bezsensowne wykazy nazwisk szefostwa KZK GOP i władz Tarnowskich Gór; pół strony – reklamy i reklamy miejsc na reklamy; a kolejne pół – artykuły w żaden sposób nie związane z komunikacją miejską. To już prawie wszystko. Przyznaję jednak, że pomysł gazetki trzeba pochwalić, i nie da się ukryć, że byłoby pięknie, gdyby akurat w tej jednej inicjatywie inni przewoźnicy zaczęli naśladować PKM Bytom. Czekamy na kolejny numer, który, zgodnie z tradycją, opatrzony datą „luty 2003 r.,” ukaże się zapewne w okolicach końca kwietnia.

Maciej Łoś, Bartosz Mazur

Chrzanów

Tabor

A Firma Duhabex, prowadząca przewozy na zle-

cenie miejscowego związku komunalnego, nabyła w ostatnim czasie midibus Ringster, zbudowany na podwoziu Fiata 315. Pojazd ten otrzymał numer 04.

Bartosz Mazur

Cieszyn

Tabor

A Do ZGK powrócił z badań homologacyjnych i prezentacji Jelcz M101I Salus. Jest to pierwszy Jelcz M101I w ZGK Cieszyn i zarazem pierwszy wyprodukowany z silnikiem Iveco, spełniającym normę Euro III. Niebawem w ZGK pojawią się kolejne autobusy tego typu. Zastąpią one DAB-y 0860 ServiceBus i najbardziej wysłużone Autosany H9-35. Warto dodać, że cieszyńskie ZGK jest wierce jelezańskim wyrobom – eksploatuje największą ilość autobusów M125M (5 sztuk).

Paweł Adamus

Czechowice-Dziedzice

Tabor

A Na przełomie lutego i marca na testach w PKM Czechowice-Dziedzice przebywał Mercedes O520 Cito 9m, wypożyczony z PPKS Zakopane. Autobus obsługiwał linię **4**. Jest to kolejny testowany przez PKM autobus Mercedesa – na początku grudnia testowano MB O345 Conecto.

Paweł Adamus

Częstochowa

Tabor

A Po wejściu w życie kolejnych zmian trasowych największe zdziwienie wzbudziły... nowe tablice. Nowe, a właściwie stare, autobusy linii **17**, **23** i **28** wciąż bowiem jeżdżą z tablicami dotychczasowymi, linie **18** i **29** natomiast dostały nowe tablice, ale klasyczne – metalowe malowane. Czyżby miał to być koniec ery nowych, lekkich tablic przygotowywanych komputerowo?

Magazyn 995

03.03. Tuż po porannym szczyście na pętli przy alei Wyzwolenia wykoleił się tramwaj. Było to pierwsze zdarzenie w tym miejscu od czasu przebudowania pętli (wcześniej wykolejenia były normą), a zawiłła najprawdopodobniej zwrotnica, która skierowała drugi wózek pierwszego wagonu (615) na żeberko. Tramwaje kursowały tylko do pętli w dzielnicy Tysiąclecia, a uruchomiona komunikacja zastępcza składała się z jednego tylko autobusu – Ikarusa 280.70 numer 172, który zapewnił częstotliwość delikatnie mówiąc skromną: 15–20-minutową. Wynikało to m.in. z trudności z zawracaniem w dzielnicy Tysiąclecia (do historii przeszły czasy, gdy zastępcze autobusy zawracały w poprzek alei Armii Krajowej, a i ówczesna ulica Chochriakowa dziś nie jest już przejezdna). W kwestii sterowania ruchem tramwajów zdano się całkowicie na sygnalizację świetlną. Okazało się jednak, że gdy ktoś przez pół życia widzi sygnalizator wyłączony, to może na niego nie zwracać uwagi – motornicza pociągu **1/09** (skład 672+677) beztrudno zamierzała dojechać do końca trasy i dopiero oświecona przez prowadzącego poprzedni pociąg wypuściła pasażerów na rozjazdach awaryjnej pętli, skąd musieli odbyć dalej wędrówkę pieszą. Sama zaś wjechała na pętlę tyłem. Z wypadkiem poradzono sobie nad wyraz szybko – wstrzymanie ruchu tramwajów w dzielnicy Północ trwało nieco ponad godzinę.

Rafał Lamch

Gdańsk

Tabor

T W lutym po prawie półrocznym okresie „produkcji” zajezdnia Nowy Port otrzymała nowe wcielenie wagonu technicznego 9005”. Jest to dawny wagon 1217” (505/1977). Od 1991 roku zajezdnia Nowy Port miała na swoim stanie wagon 105N (324/1976) 9005 eks-05901” eks-06214. Zrobiono z niego wagon techniczny bo był nie do pary. Przemalowany w połowie lat 90. na nowe, pomarańczowe barwy, był pierwszym wagonem technicznym w nowych szatach. W 1997 roku wraz ze zmianą numeracji z 5-cyfrowej na 4-cyfrową otrzymał nowy numer – 9005, ale przez pomyłkę przejściowo jeździł z numerem 9000 (taki numer miał także wagon-pchacz). Od przeróbki wagonu na techniczny nie przeprowadzono nań remontu z prawdziwego zdarzenia, co odbiło się na jego stanie technicznym. Latem 2002 roku do kasacji przewidziano nowoporccki skład 105N 1217”+1216” (eks-1218+1219). Jako że wagon 1217” był w relatywnie dobrym stanie technicznym, podjęto decyzję o przebudowie tegoż na techniczny i zamianie podówczas używanego wagonu na nowy. Prace wykonywały własne warsztaty angażując siły w „miarę możliwości” – na pierwszym planie był remont wagonów liniowych, więc przebudowa 1217” trwała ponad pół roku. Ostatecznie 10.02. po raz pierwszy nowy wagon 9005” zaczął swoją służbę jako wagon gospodarczy. Docelowo „stary” 9005 ma iść na złom, jednak

póki co utrzymuje się go w pełnej gotowości na wypadek awarii „nowego” 9005”. Miłośnikom pragnącym spotkania ze „starym” wozem śpieszymy donieść, że będą mieli okazję do zobaczenia 9005 w ruchu, kiedy „nowy” 9005” ponownie zawędruje do warsztatów. Okazało się bowiem, że burta w części odkrytej jest za wysoka i trzeba ją przerobić.

Krzysztof Jacobson

GOP

Tabor

A Transgór Mysłowice zakupił Autosana H7-20 w kolorze pomarańczowym. Pojazd najprawdopodobniej wyposażono w silnik Iveco.

Linie

A Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach postanowił z dniem 17.03. na wniosek gminy Bytom i w uzgodnieniu z gminą Radzionków, uruchomić nową linię autobusową **744**, kursującą tylko w dni robocze w relacji: Szombierki Osiedle – Bobrek – Karb – Dąbrowa Miejska – Radzionków – Stroszek Poczta. Od Karbia trasa autobusu pokrywać się będzie z nieistniejącą już linią **751**.

A Linia **966** powraca. Przypomnijmy, że autobusy oznaczone takim numerem kursowały od 29.01. do 07.02. na trasie Kosztowy Plac Wolności – Imielin Autostrada. Nowe wcielenie tej linii, obsługiwane minibusem z firmy Usługi Przewozowe Marek Komander z Mysłowic, kursować będzie na trasie Imielin Most Pętla – Golcówka – Dzieckowice Kościół. Od 10.02. w trasę z przystanku Kosztowy Oświęcimska (od Imielina tak jak **966**) wyrusza również minibus obsługujący linię **954** – wykonuje w ten sposób jedną parę kursów dziennie.

A Od 17.02. skorygowany został rozkład jazdy linii **2** (Myszków – Siewierz) i **269** (Będzin – Siewierz). Na linii **269** w jednym kursie wprowadzono obsługę dwóch nowych przystanków w Boguchwałowicach koło Siewierza.

A Marzec przyniósł bądź przyniesie – prócz wprowadzenia nowej linii **744** – następujące zmiany na liniach autobusowych KZK GOP. Od 1 marca:

- na linii **14** wprowadzono korekty godzin odjazdów kilku kursów, zmieniono miejsca włączeń poszczególnych wozów, a także zlikwidowano kurs wykonywany z Bytomia do Zabrze przez Biskupiec (trasą dawnej linii **15**);
- na linii **823** przesunięto kursy o 10 minut i wymieszano obsadę taborową;
- zawieszono zostało kursowanie linii minibusowej **989** (kursowała w centrum Zabrze);

Od 10 marca:

- na liniach **84** i **835** wprowadzono korekty godzin odjazdów niektórych kursów;
- na liniach **821** i **831** uruchomiony został przystanek Bogucice Skrzyżowanie – obsługiwany będzie tylko w wybranych kursach (2 na linii **821** i 3 na linii **831**) w godzinach porannych, tylko w kierunku do Katowic, a służyć ma studentom Akademii Ekonomicznej;

Od 21 marca:

- wprowadzone zostaną korekty rozkładów jazdy na liniach **24**, **99**, **104**, **269**, **721** i **722**;

A 08.03. w godzinach 7–15 zamknięta była ulica Dąbrowskiego w Chorzowie na odcinku pomiędzy ulicami Zjednoczenia i Sobieskiego. Autobusy linii **6**, **22**, **48**, **74**, **139**, **144**, **632**, **922**, **974** i **998** kursowały objazdem – w stronę Chorzowa Batorego ulicami Sobieskiego, pl. Matejki i Kopernika, a w kierunku przeciwnym – ulicami Zjednoczenia, Powstańców i Sobieskiego.

A Od 14.02. od godziny 8:00 do odwołania potrwają prace przy przebudowie kanalizacji na ulicy Francuskiej w Czeladzi-Piaskach. Autobusy linii **88**, **100** i **900** pojadą objazdem ulicami Zwycięstwa i Kościuszki.

A Remont drogi krajowej 94 (ulica Bytomska) w Wieszowej spowodował od 06.03. konieczność skierowania objazdem linii autobusowych **20** (tylko w niektórych kursach), **132** i **184**. Objazd poprowadzono przez Górniki, Ptakowice i Zbrosławice. Potrwają on do odwołania.

Rozmaitości

T Komunikacyjny Związek Komunalny GOP w Katowicach poinformował o wyniku przetargu na kontrolę biletów w komunikacji tramwajowej – podpisano umowę z firmą Kolejowe Przedsiębiorstwo Związkowe Sp. z o.o. z Katowic.

T W dniach 05–08.03. Górnica Sieć Bytom przeprowadziła przegląd sieci trakcyjnej w rejonie ZKT-3. Użyto do tego celu jak zwykle wagonu nauki jazdy 105N-3, który wyposażony jest w dwa stanowiska do przeglądania sieci. W nocy z szóstego na siódмого marca ekipa sieciowców wyjechała tym wagonem na trasę linii **38**, czyli na ulicę Piekarską w Bytomiu. Po dojechaniu do końca toru nastąpiło wycofywanie wagonu przez 1,5 km... Wizyta jednokierunkowego wagonu na ślepo zakończonej Piekarskiej zdarzyła się pierwszy raz od co najmniej kilku lat.

T Od 07.03. powoli zaczynamy rozstawać się z dotychczasowym oznakowaniem wagonów tramwajowych. Zarząd spółki Tramwaje Śląskie podjął decyzję o zmianie tego oznakowania – o czym informowaliśmy już na łamach „Przystanku”. Dotychczasowe uskrzydłone herby miast-zajezdni zastąpi logo spółki (tzw. „wrona”), umieszczone na kremowym podkładzie w kształcie elipsy. 07.03. stare herby zaczęły znikać z wagonów zajezdni Gliwice (wszystkie) i Stroszek (częściowo). Najpóźniej w przyszłym tygodniu wszystkie wagony powinny być już obwieszane nowymi naklejkami.

Marcin Chrost, Jakub Jackiewicz, Maciej Łoś, Andrzej Soczówka

Grudziądz

Tabor

T 27.02. po rewizji na trasę wyjechał wagon GT6-71 już w nowym malowaniu. Jak to w Grudziądzu, pół tramwaju jest reklamą jednej firmy: Big Stara, zaś drugie pół – reklamą innej: Adidasa. W podobnym stylu pomalowano wagon 76 (także GT6).

T 06.03. nastąpiła zamiana wagonów w parach – rozłączono 47+55 i 56+51, tak że na linii **2** można było zauważyć tandem 47+51. Wagony 55 i 56 pozostały jak na razie w zajezdni.

Marcin Smoliński

Katowice

Tabor

A Jelcz 120MM/1-086 z PKM Katowice, rozbity w wypadku z dnia 19.02. (zderzenie z tramwajem), zostanie skasowany. Na tamten świat wybiera się również Jelcz M11-2617 z tej samej firmy, który również ucierpiał w jakimś wypadku – uszkodzona jest tylna część autobusu.

Magazyn 995

02.03. Zatrzymany został kierowca autobusu linii **110**. Prowadził autobus mając 2,8 promila alkoholu w wydychanym powietrzu. Policję wezwali pasażerowie, których zdziwiła bardzo powolna jazda autobusu. Nikomu na szczęście nic się nie stało.

06.03. O godzinie 7:30 w katowickiej dzielnicy Szopienice miał miejsce kolejny wypadek z udziałem tramwaju. Tym razem pod wagon 105Na-599 kursujący na linii 14 wjechał mikrobus citroen wiozący niepełnosprawne dzieci. Winnym był kierowca citroena, który nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu. Troje dzieci odwieziono do szpitala.

Jakub Jackiewicz

Kraków

Tabor

A Niedawno został rozstrzygnięty przetarg na dostawę nowych taśm informacyjnych (zwanymi popularnie filmami) dla MPK Kraków. W związku z tym od kilku dni na ulicach można już zauważyć Scanie CN113ALB z nowymi filmami. Różnią się one od dotychczas używanych. Przede wszystkim zawierają nazwy pętli, które nie znajdowały się na starych filmach, inny jest także krój czcionki. Dokładna lista pętli, które znajdują się na nowych filmach nie jest jeszcze znana. Jako ciekawostkę natomiast możemy podać, że stare zawierały nazwy tak „egzotycznych” końcówek jak chociażby Tynec Kamieniołom (dla Czytelników spoza Krakowa wyjaśnienie: przegubowy autobus, a tym bardziej scania wyposażona w film to w Tyńcu rzadkość). W ramach przypomnienia: obecnie większość autobusów MPK Kraków wyposażona jest w wyświetlacze. Nie posiadają ich tylko Ikarusy 280, niektóre Autosany H6, Scanie CN113ALB (oprócz jednej) oraz część Scanii CN113CLL.

Linie

A Z dniem 01.03. w związku z budową kanalizacji w ul. Drużbackiej zawieszono zostały linie autobusowe 101, 107 i 145. W zamian uruchomiono następujące linie zastępcze:

- 301 Dworzec PKP Płaszów – Dworcowa – Wielicka – Malborska – Trybuna Ludów – Łużycka – Cechowa – Niebieska – Żelazowskiego – Krzemieniecka – Kuryłowicza – Landaua – Niewodniczańskiego – Myślenicka – Merkuriusza Polskiego – Kapielowa – Zakopiańska – Borek Fałęcki; - 345 Borek Fałęcki – Zakopiańska – Kapielowa – Chałubińskiego – Szybisko – Myślenicka – Krzyżańskiego – Matematyków Krakowskich – Golkowice – Grabówki (do obecnej pętli linii 101).

T Z okazji meczu pomiędzy Wisłą Kraków i Lazio Rzym, który odbył się w środę 05.03., MPK Kraków na linie kursujące w pobliżu stadionu Wisły skierowało bardziej pojemny tabor. Dwuskład 105Na pojawił się na liniach: 15 (obsługiwana normalnie przegubowcami GT6 z Norymbergi) oraz 18 (normalnie kursują na niej solowe stopiatki).

Michał Kamiński, Paweł Paruch

Lublin

Tabor

A Do MPK dostarczono już wszystkie 10 Kapen Urbanino. Pojazdy, mimo skromnej i topornej budowy, różnią się od siebie pewnymi detalami. We wszystkich minibusach jest 11 miejsc siedzących i 27 stojących. Tylko 5 ostatnich pojazdów (prawdopodobnie 2261, 2263, 2265-67) oprócz resorów ma zawieszenie pneumatyczne na tylnej osi. Te pojazdy mają także zmieniony układ siedzeń – przeniesiono jedno z krzesłek przy tylnym podeście za kabinę kierowcy, gdzie w pierwszych wozach była „minirzeźnia”. W ośmiu pojazdach kasowniki znajdują się po lewej stronie, a tylko w 2 po prawej (2259, 2259). Na szczęście nie wprowadzono krzesłek całkowicie plastikowych, jak chciało MPK.

A Po zakupie kapen, w MPK przyszła pora na małe kasowanko. Niestety, pod palnik pójdzie przedostatni pozostały przy życiu Jelcz PR110M nr 2127. Tuż przed egzekucją jego silnik zdążyło przeschępcić do ostatniej peerki numer 2137.

Tr Wykręcili nam numer i... wyjechał teraz 819, a nie – jak wcześniej w zapowiadaliśmy – 826. Tak można by rzec prostą informację zawartą w „Przystanku” numer 3 (28). Białutki trolejbus to szósty ekszarszawiak na lubelskich ulicach, i zarazem zamknął on pierwszą połówkę przeznaczonych do remontu pojazdów.

Tr 767 skasowano wreszcie po rekordowym czasie – prawie 2 miesiącach.

Rozmaitości

Tr W związku z nową organizacją ruchu w Alejach Racławickich, MPK zostało zmuszone do ustawienia 8 nowych słupów. Tym razem „błysnęło” montując stare słupy umieszczone wcześniej na ul. Morwowej na tyłach zajezdni Helenów. Kiedyś, według wcześniejszych założeń, miały jeździć tamtędy trolejbusy, lecz stało się inaczej. Przez około 15 lat słupy stały bezużytecznie...

Tr Problemów słupowych ciąg dalszy, czyli walące się słupy na ul. Głębokiej. MPK zostało zmuszone do awaryjnego usunięcia betonowego słupa z powodu groźnego pęknięcia. Pechowiec został ścięty jakieś 80 cm nad ziemią. Co gorsza, słupów w podobnym stanie na Gołębiej przybywa coraz więcej. Wszystkiemu winna jest stara betonowa konstrukcja, która teraz przegrywa próbę czasu

Rafał Tarnawski, Maciej Zyśko

Łódź

Tabor

T Drugi etap przesunięć zmodernizowanych osiemsetpiątek z Telefonicznej. Od 01.03. skład 805 Elin 1930+1931 przeniósł się na Dąbrowskiego i zyskał numerację 2930+2931. Do Chocianowic trafiły zaś: chopperowy 1451 (obecnie 3451) i 805 Elin 1369+1368 (obecnie 3369+3368), dla którego jest to już piąta przeprowadzka – „zwiedził” wszystkie łódzkie zajezdnie poza Brusem. Tenże skład obecnie nosi się z numerkami „na bakier”, gdyż szczupłą pierwszą cyferkę doklejono do pozostałych zaokrąglonych, co wygląda bardzo nieporządnie i przypomina podobne wynalazki z okresu tuż po przenieściowaniu w roku 1985.

Linie

T Sprzeczne wieści o dalszych losach linii 41! Pabianickiego Miejskiego Zakładu Komunikacji Samochodowej ponoć nie stać na dalsze partycypowanie w utrzymaniu 803N z MKT i proponuje obciążenie linii taborom autobusowym (choćby Solarisami Urbino 10, które mają być zakupione po restrukturyzacji firmy – jedna „solniczka” była w lutym testowana w Pabianicach na linii 8). Proponuje się pilotażowe wprowadzenie obsługi autobusowej w weekendy. O konsekwencjach? – Już w Ksawerowie powstają olbrzymie korki, a co będzie po wprowadzeniu często zatrzymującego się autobusu?! – Nikt nie wspomina. Bardziej prawdopodobny jest powrót łódzkiego MPK do obsługi linii do Pabianic – miałby na nią trafić tabor 1x805 Elin z Chocianowic. Nieoficjalnie dowiedzieliśmy się, że rozważa się skrócenie linii do krańcówki Duży Skręt.

Magazyn 995

05.03. O godzinie 10:46 skrzyżowanie Piotrkowskiej i Żwirki usiłował opuścić skręcający w lewo z Piotrkowskiej volkswagen polo. Pomógł mu w tym dwuskład 805 Na 3327+3328 na linii 11, „bomba-

jąc” go nieznacznie w tyłek, co na własne oczy zaobserwował łódzki korespondent „Przystanku”. Straty tramwaju – żadne, samochodu – zbita lewa tylna lampa zablokowana i wgnieciony zderzak. Po 16 minutach na miejscu zdarzenia zjawili się policja i Nadzór Ruchu oraz – w zupełnie niewiadomym celu – wypadkowy zespół pogotowia. O 11:11 ruch tramwajów przywrócono. W zatrzymaniu (dość kłopotliwym, bo jakiś czas skrzyżowanie blokowało trójka 805 Na 2272+2273) utkwilo 10 składów.

Rozmaitości

■ Korespondent „Przystanku” z zadowoleniem donosi, iż nowa wiata na przystanku Piotrkowska/Tymienieckiego (wzmiankowana w poprzednim numerze pisma) zyskała ławeczkę. Mamy nadzieję, że kosza na śmieci tudzież w ogóle następnych egzemplarzy nowych „deszczochronów” doczekamy wkrótce.

■ 07.03. wszystkie związki zawodowe działające w MPK Łódź weszły w spór zbiorowy z zarządem, nie podejmując jednak działań uciążliwych dla pasażerów. Według związkowców, gubią się oni w informacjach podawanych przez władze spółki i media oraz są niepewni dalszych losów przedsiębiorstwa. Akcja została podjęta bezpośrednio wobec perspektywy przejęcia Zakładu Obsługi Pasażera przez Zarząd Dróg i Transportu, co ma nastąpić 01.04. i wiązać się z redukcją zatrudnienia ze 140 do 12 osób. Pracownicy MPK z niepokojem oczekują również planowanego usamodzielnienia Zakładu Torów i Sieci.

Sławomir Zamusko

Opole

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
415	Optiroc	żółty	-
704	Giorgio	żółty	-

Marek Drewniak

Oświęcim

Rozmaitości

■ Prezydent miasta zmniejszył o prawie połowę budżet przeznaczony na zakup środków komunikacyjnych dla MZK Oświęcim w 2003 r. Prawdopodobnie chce zaoszczędzić pieniądze miejskiej kasy. Lecz jak w takich warunkach rozwijać się ma miejska komunikacja!?

Krzysztof Łączak

Poznań

Tabor

T Kolejny skład po naprawie głównej i modernizacji. Od 07.02. jest to forteczański 282+283. Zakres NG i modernizacji obejmował przebudowę doczepy na 105NaD oraz statyczne przetwornice, zmodernizowane wózki, nowe wnętrza...

T 18 i 19 grudnia z Gajowej do HCP wywieziono pułta wagonów 320 i 321. W kolejności na wjazd do ZNT oczekują następujące wagony (wszystkie z Wydziału S3 Forteczna): 302, 303, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 332 i 333.

Linie

A 24.02. neoplan nr 1372 objawił się niespodziewanie na linii 82. Nasz szpieg zauważył go o 19:40 na ulicy Umultowskiej – wóz zmierzał na Górczyn, a na wyświetlaczu była dodatkowa informacja: „Zmiana Trasy”.

T Stopiątki na **trójce**? A jednak – skład 90+89 jeździł w roli rezerwy na **trzeciej trójce**. A było to w czwartek, 06.03.

Magazyn 995

21.02. Krótko przed godziną 17 na wjeździe na rondo Starołęka wykołcił się drugi wagon 5/6 (zestaw 218+215) podążającej na Górczyn. W 25-minutowym wstrzymaniu stanęło 8 składów. Interweniował Krupp, jednak obyło się bez wyłączenia napięcia w sieci.

22.02. Po południu na pętlę Ogrody przybyła spóźniona 2/5 (skład 150+151). Dyżurny skierował ją więc po skróconej trasie bez pasażerów na Dębiec. Nie zdążyła jednak nawet opuścić pętli, gdyż jeszcze na zewnątrz torze pętli, za przystankiem dla wsiadających, od jej drugiego wozu odbiła się kobieta. Niedoszła pasażerka upadła. Po chwili pogotowie przewiozło ją do szpitala. Przez 16 minut ruch odbywał się tylko po wewnętrznym torze pętli.

22.02. O godzinie 16:52 na ul. 28 Czerwca (na wysokości zajezdni Madalińskiego) zawracająca honda wśladowała się wprost pod koła jadącej z tego samego kierunku glogowskiej 2/7. Jedna osoba odniosła obrażenia. Tramwaj z lekko wgniecioną blachą po 25 minutach zjechał do zajezdni. Niestety, lewy bok samochodu przestał istnieć. W godzinach 17:10–17:15 bimby w jedną stronę skierowano objazdem przez zajezdnię Madalińskiego.

24.02. Kierującej Oplem Astrą późnym wieczorem musiało się bardzo spieszyć, skoro jadąc od Starogo Rynku ul. 23 Lutego chciała jeszcze zdążyć przed skręcającą w lewo na pl. Wielkopolski 4/9 (forteczanski zestaw 286+287). W wyniku bliskiego spotkania trzeciego stopnia samochodzik zmasakrował sobie przód, tramwaj zaś pogiął sobie blachę osłony bocznej i deskę ochronną. Po 9 minutach ruch udrożniono.

24.02. Od godziny 6:00 bimby nie mogły przejechać ul. Hetmańską w stronę ronda Starołęka. Wszystko dlatego, że jakiś tramwaj omal w kłębek nie zwinął 6 poprzeczek sieci trakcyjnej na wiadukcie. Ponadto pantograf uszkodził sobie GT8-652 (7/5) zmierzający na Zawady. W związku z tym został zepchnięty przez 1/4 (168+167). Torowcy „robili na drutach” do 6:35. Do tego czasu kursowały 4 za-tramwaje.

26.02. Aż 40 minut musiały stać wieczorem tramwaje na pl. Wolności (przy PKO) za sprawą pewnego inteligentnego inaczej kierowcy. Swoje osobowe volvo zaparkował tak, że zablokowało przejazd tramwajom. Zdążył jednak wrócić przed przyjazdem pomocy drogowej. 8 bimb zostało uziemionych, pozostałe kierowano objazdami.

03.03. O godzinie 5:10 było „bum” na wjeździe na Most Dworcowy od strony ul. Roosevelta. Zderzyły się Ford Sierra z Fiatem Seicento, skutkiem czego ten ostatni został wepchnięty na lewe przednie naroże 10/5 (wagon GT8-677) udającej się na Połabską. Dwie osoby odniosły obrażenia. Przez 40 minut ruch tramwajowy w obu kierunkach był zablokowany, a do łask wróciła ul. Towarowa. Uszkodzenia samochodów, a szczególnie fiata, były poważne. Lekko draśnięty helmut zjechał na Gajową.

03.03. Przy Multikinie pantograf uszkodził sobie holender 851 (9/10), wstrzymując ruch tramwajowy w stronę Strzeleckiej w godzinach 15:48–16:15. Na Madalinę zepchnęła go 6/2 (132+133).

05.03. Wcześniej rano przy wjeździe na pętlę Połabska zdefektowały opory w kanciaku piątce (4/8). Po 20 minutach na tor odstawczy zepchnęła go 10/1.

Rozmaitości

● Powtarzamy za „Gazetą Wyborczą” wieści miłe, zwłaszcza dla niewidomych: MPK w Poznaniu jako pierwsze w kraju sfinansuje mapy wykonane techniką druku Braille’a, a ponadto pokryte jaskrawymi kolorami dla potrzeb osób niedowidzących.

A W 23 numerze „Przystanku” pisaliśmy o sportowych ambicjach sporej grupy kierowców obu wydziałów obsługujących linię 78. Objawiają się one w zupełnie spokojnej okolicy, a sprowadzają się do przejeżdżania pełną prędkością przez tor kolejowy w poprzek ulicy Szarych Szeregów. 05.03. nieco przed południem neoplan 1332 jako 78/2 „przefrunął” tak skutecznie przez rzeczony przejazd, że urwał kłoz jednej z lamp wewnętrznych, który upadł na podłogę roztrzaskując się. Poskutkowało: jadąc w przeciwną stronę, pan kierowca łaskawie zwolnił, oszczędzając pasażerów, konstrukcję wozu i pozostałe kłozy. Nieplanowo zaliczył także pętlę Piątkowska „pod prąd”, celem powiadomienia o uszkodzeniu autobusu Centrali za pomocą radia z przypadkowo stojącego tam autobusowego pogotowia technicznego. Należy dodać, że kłoz nie został założony do końca służby.

T Doczepa sanocka i wycofana z ruchu eNka 2021 zostały przesunięte do końca toru piętnastego zajezdni Gajowa. Wszystko za sprawą zabrania stamtąd pudeł składu 202+201, które trafiły do FPS na podmianę.

T Wieczna – bo wiecznością można nazwać oczekiwanie na remont torowiska trasy starołęckiej – zmarzlina, zalegająca poniżej głębokości 80 cm w dzikich rejonach Starołęki, uniemożliwia rozpoczęcie remontu tej trasy, o którym wspominaliśmy w poprzednim numerze. Za Panem Dyrektorem Firlikiem powtarzamy, że remont rozpocznie się o 2 tygodnie później niż planowano: najprawdopodobniej będzie to weekend 29/30.03.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1404	Big Star	barwy MPK	-
1408	Big Star	barwy MPK	-
1410	Big Star	barwy MPK	-
1411	Big Star	barwy MPK	-
1486	Big Star	barwy MPK	-
tramwaje			
71	barwy MPK	Unia Wolności	-
202+201	barwy MPK	Giełda nieruchomości	naklejana
282+283	Junkers	barwy MPK	po NG
681	biały	Sanpol	-

Adam Białas, Karol Cieśla, Adam Konieczka, Łukasz Nowicki, Grzegorz Narkiewicz, Piotr Wawrzyniak

Puławy

Tabor

A W MZK zauważono kolejny nowy autobus. Jest to Autosan H7-20, który otrzymał numer 150.

Rafał Tarnawski

Radom

Linie

A W lutym w Radomiu królowała prawdziwa zima. Opady śniegu jak zwykle były dla drogowców zbyt intensywne, na drogach tworzyły się zaspas. 07.03.

od 6 rano trzeba było trasy autobusów linii 23 i 26 skrócić: kursy linii 23 do pętli Zenonów były wykonywane tylko do pętli Sołtyków; kursy linii 26 do pętli Myśliszewice były wykonywane tylko do przystanku Groszowice (zawracanie na skrzyżowaniu). Od południa tego samego dnia autobusy linii G wykonywały wszystkie kursy stałą trasą, bez wahadeł do Grzmiczna.

A 08.02. skończyły się w Radomiu ferie, więc do stałych rozkładów powróciły linie 7 i 9. Natomiast na liniach 26, A i B znów wykonywane są kursy oznaczone na rozkładach literą „W” (nie wykonywane w okresie wakacji).

A 15.02. w związku z postulatami pasażerów MZDiK zmienić rozkład jazdy linii F. W dni powszednie kilkominutowemu przesunięciu uległy pory odjazdów czterech kursów z pętli Radom Dworzec Linii Podmiejskich, pięciu z pętli Wierzbica Osiedle i jednego z pętli Rzeczków Kolonia.

A Kolejny raz – i chwala mu za to – MZDiK dostosowuje wczesnoranne kursy linii 7 i 9 do odjazdu pociągu do Warszawy. Aby pasażerowie mogli zdążyć na pociąg o godzinie 5:07, od 08.03. w dni powszednie na linii 7 przesunięto kursy z pętli Osiedle Południe z godziny 4:55 na 4:47 oraz z pętli Osiedle Michałów z godziny 4:47 na 4:39. Na linii 9 kurs z pętli Os. Prędocinek z godziny 4:58 przesunięto na 4:50, a z pętli Os. Gołębiów kursy z godziny 4:54 i 5:29 przesunięto odpowiednio na 4:45 i na 5:19.

A 10 i 11.03. w Skaryszewie odbyły się „Wstępy” – tradycyjne targi końskie. Trasę w tych dniach zmieniła linia B – autobusy zostały wycofane z ulic Skłodowskiej-Curie, Krasickiego oraz Mickiewicza i skierowane prosto ulicą Słowackiego do Rynku. Przystanki Skaryszew poradnia i Skaryszew były nieczynne, a zamiast tego na Rynku powstał tymczasowy przystanek końcowy Skaryszew. Ponadto linia B została w tych dniach dodatkowo zasilona. Dodatkowa brygada wykonała pięć pełnych kółek pomiędzy 7:15 (pierwszy odjazd z Radomia) a 12:57 (ostatni odjazd ze Skaryszewa).

Magazyn 995

06.03. Ulice były na tyle śliskie, by kierowca tira wiozącego mroźne kurczaki na ulicy Żółkiewskiego przy rondzie Kozienickim mógł wykonać efektowny „pad” całego „zestawu drogowego”, blokując północną jezdnię ulicy Żółkiewskiego (od ronda Kozienickiego do ul. Kozienickiej). Skutkiem tej spontanicznej blokady (nie ma informacji, czy kierowca jest zwolnieniem Samoobrony) były objazdy, na jakie trafiły autobusy kilku linii. I tak linie 10 i 17 od pętli Gołębiów/Zubrzyckiego I (II) kursowały ulicami Zubrzyckiego, Rodziny Ziętałów, Żółkiewskiego i Kozienicką. Linie 26 i J od skrzyżowania ulic Kozienickiej i Zubrzyckiego skierowano w Zubrzyckiego,

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**.

Rodziny Ziętałów, Żółkiewskiego i Koziennicką. Z kolei 21 i G od ronda Koziennickiego kursowały Koziennicką, Zubrzyckiego, Rodziny Ziętałów, Żółkiewskiego i Koziennicką. W przeciwnych kierunkach autobusy kursowały stałymi trasami.

Tomasz Szydłowski

Szczecin

Tabor

T Skład wagonów 105N 705+643 tylko przez 3 tygodnie jeździł z zamontowanymi w czasie remontu zwykłymi kasetami na tablice. Obecnie zainstalowano w nim wyświetlacze matrycowe – w odróżnieniu od poprzednio stosowanych – świecące na żółto.

Linie

A 03.03. zmienił się rozkład jazdy linii 81 Dworzec Główny – Przeclaw. W godzinach szczytu na linii kursuje trzeci autobus, dzięki czemu częstotliwość wzrosła z 35 do 20 minut. I co ważne, odjazdy nie pokrywają się z linią 61.

A Od tego samego dnia nastąpiła także zmiana rozkładu jazdy linii 82 – też na lepsze! Odjazdy z pętli Kołtąją w dni powszednie przesunięto o 7 minut do przodu i teraz nie pokrywają się z odjazdami linii 57. A tak od Kołtąją aż do Bandurskiego jechały dwa autobusy razem.

Magazyn 995

22.02. Prawdopodobnie tego dnia dąbskie Volvo B10M-2852 w czasie służby na linii 61 zaliczyło bliskie spotkanie z innym pojazdem. Szczegóły nieznane, ale autobus ma mocno rozbity przód.

Rozmaitości

A Jelcz 120M był jedynym typem autobusu w SPPK, który jak dotąd skutecznie opierał się policzkom barwom. Ale i ta ostoja szczecińskiego malowania w Policach padła! Od początku marca autobus o numerze 3004 bliższy żółto-zielonym lakierem. Spośród 57 autobusów tylko 17 jeszcze nie zostało przemalowanych. Trzy z nich mają reklamy całopojazdowe, zaś pozostałe prezentują barwy szczecińskie lub białoczerwone w stosunku 2:1.

T Torowcy z MZK fizycznie unieczynnili nieużywany od lat zjazd w dół ulicą Dworcową (od ul. Nowej) poprzez zastąpienie jednej z krzyżownic zwykłym fragmentem szyny.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
2195	barwy kremowo-czerwone	barwy zakł.	-
2870	barwy zakł.	ABA Meble	lewy bok
3004	barwy zakł. (szczecińskie)	barwy zakł. (SPPK)	-
tramwaje			
592+593	barwy zakł.	Codipar	-
692+683	Manti	barwy zakł.	-
739	Apap	barwy zakł.	-
1035+1036	Astra/Diuna/Safari	barwy zakł.	po remoncie
1045+1046	Junkers	barwy zakł.	-

Jacek Kalicki, Olaf Skrzymowski

Tychy

Tabor

A W PKM Tychy kolejny Ikarus 280 przeszedł NG

w Truck-Bus Service. Został standardowo wyposażony w klimatyzację dla kierowcy, fotele Automet i wyświetlacze z Pixela. Nowe malowanie jest żółto-zielone. Otrzymał też nowy numer boczny – 244 w miejsce starego: 1596.

Linie

A MZK Tychy wprowadziło w marcu dwie zmiany w swojej sieci komunikacyjnej:

- od 02.03. na linii 273 wprowadzono dodatkowe dwa kursy tylko w niedziele i święta – mają one umożliwić dojazd wiernych na msze święte w kościele św. Marii Magdaleny w Tychach;
- od 10.03. marca skorygowano trasę linii 291, która kursuje obecnie ulicami Cienistą i Begonii, obsługując przystanek Tychy Czarnieckiego zamiast dotychczasowego Tychy Bielska. Zmiana ma na celu poprawę dojazdu do Szkoły Integracyjnej.

Marcin Chrost, Jakub Jackiewicz

Warszawa

Tabor

A Jakiś czas temu KM Łomianki nabyła następnego Jelcza M120, któremu nadała numer 26. Bus ten ma nowe malowanie zakładowe (popielato-zielone).

T Jak już informowaliśmy, w dniu 24.02. ekspozycyjny wagon 102Na-42 w asyście solowego wozu 13N-270 został wystawiony na próbę przez zakład R-3. Jednak w wyniku całkowitego braku hamowania (działały tylko hamulce szynowe) zjechał wkrótce do zajezdni. Tam się okazało, że w jednym miejscu pęknięty był jeden z kabli, właśnie odpowiedzialny za hamowanie. Trzy dni później zaplanowano kolejną objeżdżankę. Niestety, tym razem nawaliły szczęki, które nie chciały „łapać”. Po usunięciu usterki dzień później na próbę już pojechano po standardowej trasie: zajezdnia R-3 – Wołoska – Marynarska – PDPS i z powrotem. Tym razem wszystko działało bez zarzutów i wagon można już uznać za w pełni sprawny. W najbliższym czasie planowana jest impreza z udziałem stodołki, ale dokładny termin jest jeszcze niezany. Prawdopodobnie będzie to (wzorem poznańskim – z racji pochodzenia wagonu) linia 0.

T Nastąpiła zmiana w planie remontów tramwajów na marzec: zamiast żoliborskiego 13N-590 do T-3 pójdzie wagon 13N-804 z tej samej zajezdni.

T Ostatnimi czasy z powodu defektu żoliborskiego składu 105Nm 1470+1469, na linii 26 ponownie pojawiają się składy 13N z tej zajezdni. Jednak w dniu 07.03. znów widziano naprawionego już „bociana”.

T W dniu 04.03. w popołudniowej zmianie B na linii 23 ponownie zagościła żoliborska trzynastka. Tym razem pętlę Czyszowska i okolicę zaszczylił skład 13N 606+607 w malowaniu zakładowym.

T Dnia 06.03. na linii 47 pojawił się u-boot numer 3019 z R-3 Mokotów. Stoszesnaśki pojawiały się na tej linii sporadycznie już wcześniej, ale ogólnie jest to bardzo rzadko spotykane zjawisko.

Linie

● Niestety, potwierdzają się niepokojące przypuszczenia prezentowane w numerze 2 (27) „Przystanku”, dotyczące przyszłości „silnomrozowych” przystanków. Na początku marca przekształcono właśnie przystanki tego rodzaju w zespół Warnerńska obowiązujące dla linii 416 – z „na żądanie” na stałe. Z dobrze poinformowanych źródeł dowiedzieliśmy się, że ZTM jest w trakcie przeprowadzania obserwacji wykorzystania pozostałych przystanków, które zostały uruchomione z powodu silnych mro-

zów. Niestety, jeżeli wyniki potwierdzą celowość ich funkcjonowania (co w niektórych przypadkach wydaje się dość prawdopodobne), zostaną wpisane na stałe w rozkłady linii przyspieszonych, które coraz bardziej upodobnią się do linii zwykłych. Obawy te uzasadnia dodatkowo fakt, że w minionych kilku tygodniach właśnie z uwagi na postulaty pasażerów zostały uruchomione dodatkowe przystanki dla linii przyspieszonych (401 i 517), a nawet dla linii ekspresowej E-2. Co ciekawe, po około trzech tygodniach od likwidacji, podając ten sam argument, 10.02. ponownie uruchomiono przystanki „na żądanie” w zespole Świderska (dla linii: 508, 509 i 510). Wcześniej ich likwidację uzasadniano znikomym wykorzystaniem.

A Z powodu montażu konstrukcji stalowej wiaduktu nad rondem Zesłańców Syberyjskich nocami 21/22, 22/23, 23/24, 24/25, 25/26, 26/27. i 27/28.02. w godzinach 0:30–4:30 nieprzejezdna była zachodnia jezdnia ww. ronda w relacji: al. Prymasa Tysiąclecia – Bitwy Warszawskiej 1920 r. W czasie trwania prac autobusy linii 605 jadące w kierunku pętli Ursus-Niedźwiadek jeździły od Dw. Zachodniego następującą trasą: Alejami Jerozolimskimi prosto – zawrotka na skrzyżowaniu Alej Jerozolimskich z ul. Śmigłowca – Alejami Jerozolimskimi – Bitwy Warszawskiej 1920 r. i dalej bez zmian. W przeciwnym kierunku trasa nie uległa zmianie.

A Przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Górczewską spowodowała, że od 24 do godziny 22:30 do 25.02. do godziny 4:30 zamknięto dla ruchu kołowego obie jezdnie wspomnianej ul. Górczewskiej (na odcinku między ul. Sokołowską a al. Prymasa Tysiąclecia). Kursujące tą ulicą autobusy linii: 109, 155, 171, 190, 501 i 522 zostały skierowane w obu kierunkach na poniższe trasy objazdowe:

- linie: 109, 155 i 501 – od skrzyżowania Płocka/Wolska ulicami: Wolską – aleją Prymasa Tysiąclecia – Górczewską i dalej stałymi trasami;
- linie: 171 i 190 – od skrzyżowania Górczewska/Płocka ulicami: Płocką – Wolską – aleją Prymasa Tysiąclecia – Górczewską i dalej własnymi trasami;
- linia 522 – od skrzyżowania Wolska/Młynarska ulicami: Wolską – aleją Prymasa Tysiąclecia – Górczewską i dalej bez zmian.

A Międzynarodowy Salon Edukacyjny „Perspektywy 2003” był powodem uruchomienia w dniach 27.02.–01.03. specjalnej linii autobusowej EXPO. Autobusy tej linii kursowały w godzinach 8:30–17:00 z częstotliwością co 10–17 minut po trasie: Dw. Centralny (przystanek końcowy linii: 105, 109 i 507 – od strony Sali Kongresowej) – Emilii Plater – Świętokrzyska – rondo ONZ – Prosta – rondo Daszyńskiego – Prosta – Kasprzaka – PKP Kasprzaka (powrót: Kasprzaka – zawrotka na rondzie przy skrzyżowaniu Kasprzaka z aleją Prymasa Tysiąclecia – Kasprzaka), łącząc dwa miejsca wystawiennicze – PKiN oraz Centrum Targowe EXPO XXI przy ul. Prądzyńskiego. Po drodze autobusy stawały tylko na trzech przystankach: Rondo ONZ, Norblin oraz Rondo Daszyńskiego. Linię obsługiwały trzy solówki – po jednej z zajezdni MZA T-7 Woronicza, T-9 Chełmska i T-11 Kleszczowa (m.in.: Ikarusy 260 o numerach 222, 815, 6316, 6372, 6472, 6473). Przejazd tą linią był bezpłatny i w związku z tym cieszyła się naprawdę dużym zainteresowaniem.

A Z dniem 01.03. dla linii podmiejskiej 707 został utworzony drugi wariant trasy, który przedstawia się następująco: (Warszawa) Okęcie – aleja Krakow-

ska – (Raszyn) aleja Krakowska – (Falenty) szosa krakowska – (Janiki) aleja Krakowska – (Nowy Sękocin) szosa krakowska – (Stary Sękocin) szosa krakowska – (Sękocin-Las) szosa krakowska – Słoneczna – (Magdalenka) Słoneczna – (Lesznówola) Słoneczna – (kolonia Lesznówola) Słoneczna – (Stara Iwiczna) Słoneczna – Nowa – (Piaseczno) Okulickiego – Wojska Polskiego – Jana Pawła II – Chylickowska – Armii Krajowej – Okulickiego – Polkolor (powrót: Polkolor – Okulickiego – Puławska – Chylickowska). Nowy przebieg trasy obowiązuje jedynie w sześciu kursach w dni powszednie i trzech – w soboty, niedziele i święta. W pozostałych kursach autobusy tej linii kursują na dotychczasowej trasie: (Warszawa) Okęcie – (Antoninów) Cm. Południowy-Brama Płd. Nie zmienia się obsługa brygadowa linii **707**. Tak jak wcześniej, pojawiają się odpowiednio: w dni powszednie jedna brygada całodzienna i jedna szczytowa oraz w dni świąteczne – jedna brygada całodzienna (wszystkie z zakładu MZA T-11 Kleszczowa).

A Tego samego dnia z warszawskimi ulicami pożegnała się linia **149** (Cm. Wolski – Groty). O jej likwidacji mówiło się od dłuższego czasu, a powodem była oczywiście niska frekwencja. Od 1995 roku linię obsługiwały odpowiednio jedna brygada całodzienna i szczytowa – w dni powszednie i jedna całodzienna – w dni świąteczne, co przekładało się na częstotliwość rzędu 30 minut w godzinach szczytu i 60 minut poza oraz w dni świąteczne. Jednak i taka częstotliwość nie była w stanie zapewnić wystarczającej frekwencji. Ostatecznym pretekstem do likwidacji tej linii stało się uruchomienie nowej linii, oznaczonej numerem **310**, o czym poniżej.

A W dniu 03.03. zadebiutowała nowa linia zwykła okresowa **310**. Powodem jej uruchomienia była konieczność zapewnienia dojazdu z centrum miasta i gmachów sądów przy alei Solidarności do niedawno przeniesionych na ulicę Kocjana wydziałów Sądu Rejonowego dla miasta stołecznego Warszawy. Linia kursuje tylko w dni powszednie z częstotliwością 15–30 minut po trasie: Pl. Piłsudskiego – Trębacka – Krakowskie Przedmieście – Królewska – Marszałkowska – pl. Bankowy – (powrót: pl. Bankowy – Senatorska – Wierzbowa – Moliera – Trębacka – pl. Piłsudskiego) – aleja Solidarności – Leszno – (powrót: Leszno – Okopowa – al. Solidarności) – Górczewska – Powstańców Śląskich – Radiowa – Kaliskiego – Kocjana – Bolimowska – Spychowka – Hubala-Dobrzańskiego – Groty (powrót: Groty – Hubala-Dobrzańskiego – Bolimowska). Obsługę nowej linii (7 brygad całodziennych) zapewnia jeden z dwóch agentów linii autobusowych – PPKS Grodzisk Mazowiecki. Pierwszego dnia na linii **310** kursowały autobusy o numerach A-535, A-537, A-538, A-539, A-540, A-564 i A-571.

A W następstwie uruchomienia linii **310**, także od 03.03., z rozkładu dnia powszedniego linii **113** (Os. Górczewska – Groty) wycofano jedną brygadę, tzw. maraton. Zaowocowało to dwukrotnym spadkiem częstotliwości jej kursowania (co 30 minut). Co ciekawe, od tej pory nowy rozkład dnia powszedniego jest identyczny z tym obowiązującym w dni wolne od pracy.

A Wytypowanie do obsługi linii **310** agenta – PPKS Grodzisk Mazowiecki – spowodowało, że autobusy tego przewoźnika zniknęły całkowicie z rozkładów dnia powszedniego linii **110** i **712**. Zastąpiły je wozy z zakładu MZA T-6 Redutowa, co oznacza powrót tej zajezdni – po 7 latach nieobecności – na

linie podmiejskie. W dzień świąteczny obsługa wyżej wymienionych linii nie zmieniła się.

A To nie koniec zmian. Od 03.03. w dzień powszedni nie zobaczymy już planowo niskopodłogowych solarisów z Connexu na linii **160** (we władaniu tego przewoźnika pozostały jedynie dwie brygady obsługiwane taborem wysokopodłogowym). Zostały one zastąpione przez autobusy miejskiego przewoźnika z zakładu T-13, który skierował do jej obsługi także pięć wozów, w tym jedynie trzy niskopodłogowe. Ponieważ każda zajezdnia dysponuje określoną liczbą taboru, toteż skierowanie trzech wozów niskopodłogowych na linię **160** przez wspomnianą zajezdnię MZA Stalowa wymusiło pojawienie się trzech ikarusów przegubowych z tejże zajezdni w dni powszednie na linii **169**, która do tej pory we wszystkie dni tygodnia była obsługiwana tylko taborem niskopodłogowym. Odzyskane z **160** solariki Connexu objęły we władanie wszystkie, czyli pięć brygad szczytowych linii **159**, na której dotychczas solarisy należące do tego agenta pojawiały się tylko w dni wolne od pracy. Ten sam przewoźnik przejął także od zakładu T-11 dwie brygady szczytowe w godzinach popołudniowych na linii **194**. W ten sposób Connex stał się monopolistą na tej linii w dni powszednie, a wszystkie kursy obsługuje tabor niskopodłogowy. Z kolei zakład MZA T-9 Chełmska przejął obsługę od T-13 Stalowa wszystkich pięciu brygad całodziennych linii **416**. Zwiększono w dzień powszedni o jedną brygadę całodzienną i dwie szczytowe obsadę linii **709**, a także o jedną brygadę całodzienną linii **727**, co przełożyło się na nieznaczne zwiększenie częstotliwości kursowania obu linii. Ponadto od 01.03. nastąpiło kilka przetasowań w rozdysponowaniu „wtyczek”. Zmiany dotyczyły m.in. linii: **145**, **402**, **521** (nowe brygady) i **171** – tylko w dzień powszedni, **187**, **522**, **709** (likwidacja „wtyczek”). Oto kilka najciekawszych z nich:

- na linię **E-4** w dni powszednie w godzinach szczytu wyjeżdżają dwie dodatkowe brygady z macierzystej zajezdni Inflancka;
- do obsługi linii **171** w dni powszednie wyjeżdżają dwie szczytowe niskopodłogowe „wtyczki” z Connexu oraz cztery z PPKS-u Grodzisk Mazowiecki (przebierane po godzinie 17:00 z linii **310**), a w dzień świąteczny jedna brygada – maraton z PPKS-u Grodzisk Mazowiecki;
- najwięcej, bo aż siedem wtyczek szczytowych zawitało w dzień powszedni na linię **510**;
- ze względu na zbliżające się ocieplenie i przewidywane zwiększenie frekwencji w autobusach linii **519** dojeżdżających do Parku Kultury w Powsinie, do obsługi w dzień świąteczny tej linii skierowano trzy wtyczki maratony.

Magazyn 995

21.02. Po godzinie 19:00 na ul. Czerniakowskiej zderzyły się dwa solarisy (8132 i 8910). Wypadek spowodował spore utrudnienia w ruchu kołowym. Na Czerniakowskiej utworzył się gigantyczny korek, który „wylewał się” aż na Trasę Łazienkowską.

25.02. Na zakręcie z ulicy Krzywickiego w Filtrów około godziny 9:00 ugrzązł mokatowski skład 13N 494+569 (**8/15**). Na pl. Narutowicza został on zepchnięty przez zoliborskiego kolegę 13N 689+688, który kursował jako **3** brygada linii **47**.

28.02. Około godziny 14:30 na skrzyżowaniu ulic 11 Listopada, Szwedzkiej i Starzyńskiego jedna z praskich stopiątek linii **3** (brygada **07**) skolidowała się z Ikarusem 260 numer 1244 linii **416**. Na szczęście nikomu nic się nie stało. Tramwaj stracił luster-

ko, a autobus trochę lakieru na lewym boku. Po kilkudziesięciu minutach ruch odblokowano.

02.03. W godzinach rannych mokatowski skład 13N 483+386 linii **15** walnął niegroźnie w granatową Toyotę Avensis na skrzyżowaniu ulic Potockiej i Słowackiego.

04.03. Około godziny 13:45 jeden z naszych klubowych kolegow znowu został wystawiony na ciężką próbę. Mianowicie na ul. Wolskiej z bramy Cementarza Prawosławnego wyjechał na torowisko osobowy nissan, prowadzony przez rozkojarzoną niewiastę. Niestety, prowadzonego przez niego składu 105Ne 1394+1393 linii **10** nie udało się już zatrzymać. Na szczęście zarówno tramwaj jak i samochód nie odniosły w kraksie większych uszkodzeń (w tramwaju złamał się odgarniacz oraz wciągnął i porysował prawy fartuch, blachosmród natomiast nabawił się rys i wgnieceń na całej prawej stronie). Po trwającym 11 minut zatrzymaniu, w którym utknęły cztery składy, tramwaje pojechały na swoje trasy, a sprawczyni wypadku dyskutowała na miejscu zdarzenia z policmajstrami przez ponad... 3 godziny!

05.03. Około godziny 7:45 MAN NG313 numer 3306 linii **506** „zaliczył coś” pomiędzy przystankami Os. Górczewska a Szobera. W zderzeniu z bliżej niezidentyfikowanym pojazdem ucierpiała przednia szyba z lewej strony oraz zderzak.

05.03. Koło południa w pierwszym wagonie jadącego na Wyciągi ulicą Puławską składu 105Na 1364+1363 linii **4** z zajezdni R-3 Mokotów urwała się przekładnia. Wszystko stało się między przystankami Metro Wilanowska i Niedźwiedzia. Przedni wózek wozu wstawiono na „pieska” przy pomocy dźwigu, po czym skład w tempie żółwia ewakuował się do zajezdni. Zatrzymanie trwało ponad godzinę (dokładnie 68 minut). W tym czasie tramwaje linii **4**, **19** i **33** zawracano na pętli Metro Wilanowska.

05.03. Osobowe mitsubishi o godzinie 9:12 nierozważnie wjechało na torowisko na skrzyżowaniu Wotolskiej z Madalińskiego. Wtem nadjechał mokatowski skład 105Nf 1430+1429 linii **10** i dość poważnie „przetarcił” delikwenta, przy okazji niszcząc sobie okolice prawego skosu. Zatrzymanie trwało 36 minut, ponieważ kierowca auta awanturował się i nie chciał podpisać oświadczenia. Zrobił to dopiero po przekonaniach pana w białej czapce.

05.03. Późnym wieczorem (godzina 22:47) praski skład 105Na 1238+1237 linii **25** skasował (dosłownie) luksusowego lincolna na skrzyżowaniu Hynka i Alei Krakowskiej. W wyniku wypadku na prawie godzinę zablokowane zostały oba kierunki ruchu, a kierowca samochodu w ciężkim stanie trafił do szpitala. Do usunięcia wraku auta wezwano nawet dźwig oraz torowców. W czasie zatrzymania pozostałe brygady linii **7**, **9**, **15** i **25** skrócono do pętli Banacha. Poważnie rozbity skład 1238+1237 zjechał do zajezdni po godzinie 1:00 w nocy, po załatwieniu formalności z policją.

Rozmaitości

● W Ratuszu powstało Biuro Komunikacji. Jest to dziwny twór nowych władz stolicy, którego kompetencje praktycznie w 100% dublują się z kompetencjami i zadaniami Zarządu Transportu Miejskiego. Dotychczas BK liczyło trzy osoby, jednak ostatnio zatrudniono ich już siedem (w tym dwie na pół etatu). Dyrektorem Biura został Stanisław Szweyger. Najsmutniejsze jest to, że zarówno on jak i jego ludzie nie mają zielonego pojęcia o komunikacji miejskiej. A wszystkie decyzje ZTM-u muszą przejść przez ich ręce. Biuro Komunikacji może więc bez przeszkód je blokować. Poza tym decyzje pozytyw-

ne biuro może przypisywać swojej działalności, negatywne zaś ZTM-owi. Ogólnie procedury podejmowania nawet najprostszych decyzji bardzo się obecnie skomplikowały. Czekamy na następne ruchy pana prezydenta Kaczyńskiego...

■ Między innymi z powodu powstania w Ratuszu Biura Komunikacji oraz niestusznych oskarżeń pod adresem ZTM-u, z funkcji dyrektora naczelnego tej instytucji zrezygnował Przemysław Prądyński. Dymisja została przyjęta. Jego następcą został Robert Czapla z łomżyńskiego PKS-u. Powołany został z rekomendacji PiS-u czyli partii, której przewodniczącym jest brat prezydenta Lecha Kaczyńskiego, Jarosław. Dyrektor Czapla obecnie oficjalnie jest wicedyrektorem firmy, a obowiązki dyrektora naczelnego pełni pani dyrektor ekonomiczna Wiesława Dolińska. Nieoficjalnie wiadomo, że w samym ZTM-ie będą także kolejne zwolnienia. Zmiany mają też dotknąć „firmy bliźniacze” czyli TW i MZA. W Metrze Warszawskim zmiany już były, ale o tym w innej notatce.

■ Dnia 26.02. wszystkie związki zawodowe działające w TW i MZA (9 z 10 z tym, że dziesiąty kępsko „działa”) wystąpiły – jak to określono – „o pilne spotkanie w ciągu 7 dni” z panem prezydentem Kaczyńskim. Powodem takiej decyzji jest nierealizowanie przez władze miasta zapisów porozumienia zawartego w dniu 27.12.2002 r. oraz niedotrzymanie terminów w nim uzgodnionych. Związki zaznaczyły, że jeśli nowe władze żądań nie spełnią, to „wkrótce może dojść do określonych w statucie działań, z niezapowiedzianym strajkiem generalnym pracowników komunikacji miejskiej łącznie”.

■ W dniach 22.03.–29.03. w Warszawie w Centrum Sztuki Współczesnej będzie mieć miejsce Vlepkova Vystava. Dokładnie miejscem tym będzie Knapja w Baszcie zlokalizowana po prawej stronie głównego wejścia. Początek imprezy koło godziny 22.00.

■ W związku z zaniechaniem likwidacji zajezdni R-9 Chełmska powróciły plany i pomysły (niestety, coraz bardziej realne) likwidacji zajezdni R-5 Inflancka zlokalizowanej, jak wiadomo, w ścisłym centrum miasta. Wstrzymanie likwidacji zajezdni R-5 było jednym z postulatów związków zawodowych działających w KM.

■ W dniu 05.03. pogotowie nr 9601 z zajezdni R-5 Inflancka odholowało do warsztatów T-4 (celem ostatecznej rozbiórki) dwa z pięciu warszawskich Jelczy M11. W ostatnią drogę odjechały autobusiki o numerach 90 i 92. Dzień później wywieziono jelczyka o numerze 93. Od czasu do czasu na miejscu pojawiają się natomiast jeszcze busy o numerach 91 i 94.

■ Mamy już też pierwsze efekty warszawskich rządów nowego dyrektora Metra Warszawskiego, Krzysztofa Celińskiego. Doprowadził on w końcu lutego do tego, że w dniu 01.03. miała być wstrzymana dalsza budowa tuneli metra. Prawdopodobnie chodziło o to, że firmy budujące warszawską kolejkę podziemną nie otrzymały ani grosza, a umowa (aneks) na 2003 rok nie została z nimi w ogóle podpisana, bo nowy pan dyrektor wciąż nie miał na to czasu. Groźba wstrzymania robót poskutkowało, bo umowę w końcu podpisano (z tym, że na mniejszą kwotę niż pierwotnie zakładano).

■ Dnia 26.02. Metro Warszawskie ogłosiło przetarg nieograniczony na wykonanie instalacji teletechnicznych (telekomunikacyjnych dla potrzeb łączności przewodowej) na odcinku stacja A-15 Ratusz – stacja A-17 Dworzec Gdański oraz na demontaż urządzeń w komorze rozjazdów za stacją

A-15 i torach odstawczych. Wymagany termin realizacji to 01.10.2003 r. Dwa dni później MW ogłosiło przetarg nieograniczony na budowę systemu automatycznego ograniczenia prędkości typu SOP-2 wraz z urządzeniami zabezpieczenia ruchu pociągów metra (z wyłączeniem zakresu prac dotyczących urządzeń komputerowych) dla stacji A-17 Dworzec Gdański i części szlaku B16/17 oraz dla stacji A-15 Ratusz w zakresie wynikającym z rozbudowy szlaku B16/17. Termin realizacji (wymagany) to 30.10.2003 roku.

■ W nocy z 25 na 26.02. doszło do dość niespotykanej sytuacji. Po wypłacie „trzynastki” kilku motorowych z zajezdni R-1 Wola uznało ten fakt za godny uczczenia. No i balowali tak do około godziny 2 w nocy. Kiedy skończyli, postanowili wrócić do domów. Jednak o tej godzinie jeżdżą już tylko autobusy nocne (i to w dodatku co pół godziny). Tak więc jeden z motorowych wpadł na genialny pomysł porzucenia się tramwajem. Jak pomyślano, tak uczyniono i panowie wzięli przygotowany już do porannego wyjazdu skład 105N2k 2054+2055. Na bramie ochroniarzom powiedzieli, że jadą „na kółeczko” na próbę i pojechali w miasto. Nie było ich koło dwóch godzin. Z tego co udało nam się ustalić, to odwiedzili m.in. jednotorową linię na Boernerowo oraz daleką Pragę (torowcy widzieli wracający z dość znaczną (ponad 80 km/h!) prędkością skład na rondzie de Gaulle’a). Na szczęście nieroztropni motorowi nie spowodowali żadnego wypadku. Na koniec motorniczy, który prowadził, odstawił skład w... myjce i poszedł w nim spać! Sytuacja była dość kuriozalna i prawdopodobnie kilka osób straci pracę. „Oberwać” może też firma ochroniarska, która wypuściła nocą skład na miasto.

■ W dniu 21.02. Tramwaje Warszawskie ogłosiły kolejny przetarg nieograniczony. Tym razem chodzi o dostawę szyn kolejowych normalnotorowych otworowanych S-49 oraz szyn pełnogłówkowych D180/105 z pogrubioną szyjką. Wymagany termin realizacji zamówienia to kwiecień–październik 2003 r. Trzy dni później TW ogłosiły przetarg nieograniczony na dostawę podkładów drewnianych do toru tramwajowego wraz z kompletnymi przytwierdzeniami do szyn. Termin realizacji to kwiecień – czerwiec 2003 roku.

■ W końcu lutego zaczął się kolejny kurs dla motorniczych. Tym razem na naukę tramwajarskiego fachu brani są też ludzie „z miasta” w przeciwieństwie do kursów poprzednich. A cała sytuacja spowodowana jest brakiem ludzi. Na ulicach obserwowano już pojawienie się szkoleniowych składów, m.in. mokatowskiego 105Na 1186+1187, praskiego 105Na 1228+1227, wolskiego 105Na 1093+1094 oraz żoliborskiego 105Na 1190+1191.

■ W nocy 03/04.03. nieznani sprawcy rozkręcili boczniki (w jednym jest około 3 kg miedzi) złącza izolujących torowisko na ulicy Broniewskiego, skutkiem czego już na początku dnia tramwaje stanęły tam na około godzinę. Dwa z boczników zniknęły w całości, dwa kolejne zostały odcięte i ich resztki zostały na miejscu zdarzenia. W wyniku zaistniałej sytuacji przejeżdżające tramwaje powodowały dość konkretne „efekty pirotechniczne” (dokładnie chodzi o iskrzenie, ponieważ wypaliły się przekładki izolujące). Na miejscu prawie natychmiast pojawili się torowcy, którzy niewiele myśląc, zespawali szyny od dołu doraźnie udrażniając tory. Warto zauważyć, że złącza izolujące zostały tam zamontowane dokładnie 15 lutego 2002 r. Przetrzywały więc nieco ponad rok. Była to jak na razie pierwsza próba tego typu kradzieży, ale jeśli będą się one powtarzać to

TW prawdopodobnie od razu profilaktycznie podejmą decyzję o likwidacji wszystkich złączy izolujących w Warszawie. A takie miejsca są jeszcze dwa – na ulicach Waszyngtona i Grochowskiej. Na koniec jeszcze małe wyjaśnienie co to jest bocznik torowy. Jak wiemy, torowisko składa się z odcinków szyn. W miejscu łączenia znajduje się przekładka izolująca. Ponadto szyny są skręcone łubkami, pod którymi też są przekładki izolujące (generalnie chodzi o to, by prąd nie mógł płynąć przez szynę). Aby umożliwić przepływ prądu, złącze izolujące jest zbocznikowane specjalnym przewodem, który jest przykręcony do szyny po obu stronach przecięcia. Są to właściwie dwa połączone ze sobą przewody, złączone specjalnym zaciskiem umożliwiającym ich rozkręcenie i przerwanie obwodu. W sumie oba przewody mają długość około metra, i są w czarnej „koszulce” termokurczliwej. Przewody te powinny być przykryte podsypką by nie były zbyt łatwo zauważalne, ale jak widać nawet i takie zabezpieczenia na niewiele się zdają...

■ W dniu 02.03. motorniczy wozu 105N2k 2070+2071 linii 20 słuchał sobie Radia Zet. I przy okazji słuchała go także cała Centrala Ruchu TW, ponieważ system Tadiran nie działał tak jak powinien. Tak więc CR wystosowała prośbę do wszystkich motorniczych o wyłączenie (ściszenie) radia, które zakłócało prace całego wyżej wymienionego systemu łączności. Jako ciekawostkę podamy, że Tadirany czasami psują się też „w drugą stronę”. Na przykład dnia 28.02. w składzie 105Nb/e 1388”+1389” linii 2 system „nadawał” wszystkie połączenia z Centralą Ruchu.

■ Późnym wieczorem 02.03. ekipa pod wezwaniem redaktora działu warszawskiego „Przystanku” oraz prezesa KMK-u udała się na likwidowaną pętlę Odrowąza w celu zdjęcia ze słupa trakcyjnego zlokalizowanego przy wjeździe na pętlę (a tym samym w celu zachowania dla potomności) metalowej tabliczki „STOP – Złóż Lusterko”, informującej motorowych o tym, że na pętli tej nie była zachowana skrajnia i w celu „zatrzymania” lusterka w całości trzeba ją złożyć. Niestety, złożliwość rzeczy martwych dała o sobie znać i mimo użycia kija do zwrotnic oraz zestawu kluczy, tabliczka pozostała na swoim miejscu (tylko nieco niżej). Dwa dni później wyżej wymieniona ekipa wraz z dodatkowym kolegą-pomocnikiem wróciła już z lepszym sprzętem, i obecnie tabliczka ta (wkrótce zapewne stanie się jedyną pamiątką po pętli Odrowąza) czeka na ekspozycję w przyszłym Muzeum Komunikacji.

■ Dnia 03.04. o godzinie 16:00 na ulice Warszawy wyruszył wynajęty przez Kancelarię Prezydenta RP skład historycznych eNek 838+1811. Ulicami Woronicza i Puławska dotarł na pl. Unii Lubelskiej, gdzie wsiedli goście z kancelarii prawniczej White&Case (zmieniła ona swoją siedzibę) i dalej ulicą Marszałkowską pojechali przez centrum miasta do ul. Królewskiej, gdzie goście wysiedli. Potem już „na pusto” ulicami Marszałkowską – Andersa – Mickiewicza i Słowackiego skład 4Nu+4ND1 dojechał do pętli Potocka, skąd zjechał do zakładu R-3 Mokotów.

■ Ciekawostka z R-1 Wola. Kierownictwo tej zajezdni wnioskuje o zaniechanie podłączania urządzeń elektrycznych (np. radia) do przewodów znajdujących się pod pulpitem tramwajowym (niektórzy motorniczy w ramach oszczędności baterii tak robią). Argumentuje to większą ilością zwarć, jakie wtedy powstają. Co ciekawe, nie respektowanie powyższego wniosku będzie traktowane jako... sabotaż! W ramach sankcji przewidziane jest m.in. na-

tychmiastowe rozwiązanie umowy o pracę.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
806+807	TNT	barwy zakł.	-
1078+1062	Junkers	Telegrosik	po NG
1188+1189	LG Digital	barwy zakł.	-
1279	Hulakula	Lotto	-
1330+1329	barwy zakł.	LG telefony komórkowe	-
1368+1367	Samsung – odkurzacze	Targi Pracy	naklejki
1428+1427	Blend A Med	Telegrosik	-
1432+1431	Naj/Claudia	Telegrosik	-

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
autobusy			
1472	260.04	17.02.	NB
4297	120M	19.02.	NB
6381	260.73A	12.02.	NC
tramwaje			
296	13N	05.03.	NG II
413	13N	03.03.	NG II
491	13N	03.03.	NG II
650	13N	28.02.	NG I
794	13N	28.02.	NG I
815	13N	05.03.	NG II
1044	105Na	06.03.	NG I
1082	105Na	06.03.	NG I
1172	105Na	06.03.	NG I
1173	105Na	06.03.	NG I
1343	105Na	06.03.	NG II
1344	105Na	06.03.	NG II
1467	105Nm	26.02.	NG I
1468	105Nm	26.02.	NG I

Robert Człapiński, Dariusz Dąbrowski, Przemysław Figura, Julek Gędek, Jarosław Girstun, Tomasz Igielski, Tomasz Kaczmarek, Krzysztof Lipnik, Mariusz Mazek, Sławomir Moczulski, Krzysztof Olszak, Robert Sokołowski, Marcin Stiasny, mkm101, Karol Ślusarczyk, Michał Wołański, ztm.news

Wrocław

Linie

T Od 24.02. do 10.03. wymieniane były rozjazdy na skrzyżowaniu ulic Piastowskiej i Sienkiewicza. Skrzyżowanie stało się dość ruchliwe, odkąd przebiega tędy objazd linii **6, 11, 34 i 73** i właśnie wymiana wykorzystywanego przez ten objazd (a normalnie awaryjnego) łuku był głównym celem prac. Wykonywane przez wrocławski Spolbud prace podzielone zostały na kilka etapów. Od 24.02. do godzin wieczornych 28.02. prowadzone były wyłącznie prace przygotowawcze, obejmujące rozbiórkę nawierzchni wokół wymienianych szyn; ruch tramwajowy odbywał się normalnie, a ograniczony był tylko ruch kołowy, co spowodowało drobny objazd na trasie autobusu linii **C** (pojechał w obie strony przez Piastowską). Od godzin wieczornych 28.02. do wieczora 03.03. wymieniane były rozjazdy po północnej stronie skrzyżowania (Piastowska w kierunku Nowowiejskiej) i łuk torowy w relacji północ-wschód (od Nowowiejskiej do Grunwaldzkiej). W związku z tym na trasy objazdowe zostały skiero-



Tramwaj linii 1 na „przelotce” na skrzyżowaniu Sienkiewicza/Piastowska. Fot. Paweł Więcek, 01.03.2003 r.

wane tramwaje linii **0, 1, 6, 11, 34, 40, 73**:

- linia **0** zamiast po trasie okólnej kursowała w relacji Hala Ludowa – pl. Powstańców Wielkopolskich – od pętli przy Hali Ludowej przez Wróblewskiego i Skłodowskiej-Curie do pl. Grunwaldzkiego i dalej po trasie; ponieważ na pl. Powstańców Wielkopolskich nie ma możliwości zorganizowania postoju wyrównawczego, tramwaje jadące w kierunku Hali Ludowej miały postój na ul. Mieszczkańskiej;
- linia **1** pojechała od Piastowskiej przez Sienkiewicza, Drobnera, Dubois, Pomorską i pl. Staszica;
- linie **6, 11, 34 i 73** od pl. Bema pojechały przez Sienkiewicza;
- linia **40** pojechała od Piastowskiej przez Sienkiewicza, Drobnera, Dubois;
- autobusy linii zastępczych **706, 711 i 734** kursowały trasami wydłużonymi do pl. Bema;
- uruchomiono zastępcze linie **700** (dzienna, pl. Grunwaldzki – pl. Powstańców Wielkopolskich) i **740** (nocna, pl. Grunwaldzki – Drobnera) przez Piastowską, Sienkiewicza, Reja, Nowowiejską, Stowiańską.

W nocy z 4 na 05.03. wymieniono rozjazd na ul. Sienkiewicza od strony pl. Bema. Z tej okazji objazdem jeździła linia **32** – przez Poniańskiego, Jedności Narodowej i Nowowiejską. W dniach 5–07.03. prowadzono prace przygotowawcze, by od godzin wieczornych 07.03. do godzin wieczornych 10.03. wymienić rozjazdy po wschodniej stronie skrzyżowania (Sienkiewicza w kierunku Grunwaldzkiej). Na trasy objazdowe zostały skierowane tramwaje linii **6, 8, 9, 11, 17, 32, 34, 73**. Tym razem objazdy były inne w weekend, a inne w poniedziałek ze względu na ograniczoną wytrzymałość trakcji na pl. Grunwaldzkim. I tak:

- linia **6** w weekend została skierowana od Piastowskiej przez Skłodowskiej-Curie, Wróblewskiego do pętli przy Hali Ludowej; w poniedziałek natomiast od Drobnera przez Chrobrego do pl. Powstańców Wielkopolskich z nawrotem na zajezdni 2 Ołbin;
- linia **8** została skierowana od pl. Dominikańskiego przez Oławską, pl. Społeczny, Most Grunwaldzki, pl. Grunwaldzki;
- linie **9, 17, 32, 34 i 73** zostały skierowane przez Piastowską, Skłodowskiej-Curie, Mickiewicza;
- linia **11** w weekend została skierowana od Piastowskiej przez pl. Grunwaldzki, most Grunwaldzki do pl. Społeczny; w poniedziałek na-

tomiasz od pl. Dominikańskiego przez Oławską do pl. Społeczny;

- zastępcze linie **706 i 711** zostały w poniedziałek wydłużone odpowiednio: **706** do pl. Powstańców Wlkp., **711** do pl. Dominikańskiego;
 - uruchomiono nocną linię zastępczą **732** na trasie Sienkiewicza/Piastowska – Sępólno.
- Ważnym dla wrocławskich miłośników komunikacji miejskiej faktem było to, że w przy okazji objazdów wykorzystano słynne „przelotki” na skrzyżowaniu Sienkiewicza i Piastowskiej. Oryginalnie rozwiązany łuk w relacji zachód-południe jest używany bardzo niechętnie ze względu na kolizyjność z ruchem samochodowym. Z „przelotek” korzystały linie **1 i 40** (pierwszy etap) oraz **8, 9, 17, 32** (drugi etap).

Paweł Więcek

Przystanek

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych, ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań

ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań

E-MAIL REDAKCJI: przystanek_gazeta@op.pl

REDAKTOR NACZELNY:

Adam Konieczka, tel. 504-398-490

ZASTĘPCA REDAKTORA NACZELNEGO:

Jarosław Girstun

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:

Ziemowit Cabanek (ziemowit0@poczta.onet.pl – dział *Z kraju i ze świata*); Adam Białas (grozny@interia.pl – dział Poznański); Krzysztof Lipnik (lipton@kmm.waw.pl – dział Warszawski); Olaf Skrzymowski (bremen@o2.pl – dział Szczeciński);

STALI WSPÓŁPRACOWNICY:

Paweł Adamus, Piotr Buczkowski, Robert Człapiński, Krzysztof Dostatni, Marek Drewniak, Grzegorz Fedoryński, Wojciech Gąsior, Tomasz Gieżyński, Remigiusz Grochowiak, Tomasz Igielski, Jakub Jackiewicz, Krystian Jacobson, Tomasz Kaczmarek, Jacek Kalicki, Michał Kamiński, Rafał Lamch, Wojciech Lemański, Mariusz Mazek, Bartosz Mazur, mkm101, Magdalena Murawska, Michał Musiał, Grzegorz Narkiewicz, Łukasz Nowicki, Marcin Pejski, Jakub Putyra, Maciej Rudzki, Natalia Rychlewicz, Andrzej Soczówka, Sebastian Staschok, Marcin Stiasny, Tomasz Szydłowski, Rafał Tarnawski, Piotr Tomasiak, Krzysztof Utracki, Maciej Zyśko

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.