

PRZYSTANEK

bezpłatny dwutygodnik
miłośników komunikacji

nr 6 (31)
25 marca 2003 r.

www.mpk.poznan.pl/kmps/przyst

ISSN 1730-6388

Częstochowa

Post-refleksji

o Częstochowie ciąg dalszy

W gąszczu komentarzy do wprowadzanych zmian umknęła gdzieś kwestia linii **15**, która 1 kwietnia 2003 primaaprilisowo zażartuje sobie z użytkowników pętli przy ulicy Fieldorfa i, omijając ją, podąży do pętli przy ulicy Kukuczki. Fakt ten może wydawać się mało istotny, bo zapowiadany przez MPK od ponad pół roku, nie budzi sensacji. Ma jednak spore znaczenie.

Po pierwsze: sytuacja taka jest kolejnym ciosem wymierzonym założeniom całej reorganizacji. Jej autorzy zauważyli bowiem, że linia **16** jest na poszczególnych połowach trasy nierównomiernie wykorzystana i – pozostawiając ją linią silną – postanowili skrócić jej trasę do Dworca PKP Stradom. Rolę drugorzędnej linii, dojeżdżającej do Wypalanek, miała przejąć linia **15**, co pozostawało w zgodzie z jej funkcją na drugim końcu biegu: do pętli przy cmentarzu Kule także nie była potrzebna linia silna. **15** miała się więc stać linią drugorzędną, kursującą raz na godzinę i 2 razy częściej w szczycie. MPK nie zamierzało jednak z innych względów kontynuować eksploatacji pętli na Rolniczej i w efekcie **15** dotarła do pętli przy ulicy Fieldorfa.

Powstał w ten sposób bezsens, polegający na kończeniu trasy autobusu już przy wjeździe na duże osiedle, z którego jednak zadowoleni byli mieszkańcy okolic pętli. Obecne przedłużenie jest więc naturalną konsekwencją tego stanu rzeczy, jednak tym samym **15** przestanie być linią drugorzędną – jak zakładano. Oczywiście MPK może pozostawić dotychczasowy, rzadki rozkład, co nie zmienia jednak faktu, że po wprowadzeniu tej linii w ulice dzielnicy Północ powstanie zapotrzebowanie na częstotliwość wyższą.

Upadnie nie tylko idea linii **15** jako drugorzędnej, ale też stanie się ona niemalże kopią dawnej **16** ze wszystkimi jej problemami – jeśli zostanie wzmocniona z tytułu istnienia takiej potrzeby po przedłużeniu, znów pojawi się linia pusta na połowie trasy – do Wypalanek. Oczywiście dobra koordynacja rozkładu z linią **16** powinna problem ten rozwiązać – na wspólnym odcinku obie linie stworzą jakoby jedną silną, a w drugiej części trasy pozostaną takie jak były – w tym **15** stosownie słaba. Jednak, obserwując dotychczasową politykę MPK na tym polu, trudno na koordynację liczyć. Obecnie ważniejsza jest dla nich koordynacja **16** z **24** i **15** z... **29**.

Pojawienie się nowej linii w dzielnicy Północ

przywróci dyskusję nad wykorzystaniem nowej arterii, złożonej z ulic Obrońców Westerplatte i Szajnowicza-Iwanowa. Skoro trasę z pętli Kukuczki przez cmentarz Kule „objęła” w swe panowanie linia **15**, nic nie stoi na przeszkodzie, by właśnie nową (wciąż jeszcze nie otwartą) trasą pojechała jedyna linia, jaka na tym odcinku miałaby sens, czyli właśnie **16**. Linia **25** mogłaby wówczas pojechać obiecywaną trasą przez ulicę PCK. Nie ma chyba przecież potrzeby kursowania aż dwóch linii (**15** i **16**) przez niezamieszkały obszar cmentarza Kule, a wspomniane wyżej zalety utworzenia przez te linie wspólnego szlaku autobusowego dotyczyły ogólnie połączenia rejonu ulic Sosabowskiego i Kukuczki z zachodnią częścią śródmieścia. Natomiast, mimo wielości linii autobusowych w dzielnicy Północ, żadna nie wykorzystuje nowej arterii drogowej dla szybkiej komunikacji na tym odcinku – **25** ma bowiem trasę pozostawiającą w tym względzie wiele do życzenia, choć jest to linia bardzo ważna i mimo niekorzystnego przebiegu kursuje wręcz przeładowana.

Dywagacje na temat zamiany tras linii **16** i **25** przypominają, że można jeszcze sporo poprawić w trasach rozpoczynających się w dzielnicy Północ na terenie centrum miasta. Nowa rola linii **15** stwarza tutaj jeszcze większe możliwości. Reformowe przetarasowanie tras linii **15**, **16** i **22** stworzyły bowiem wielką „dziurę” po dobrej komunikacji na ulicy Sobieskiego. MPK podejmuje rozpaczliwe, lecz wciąż nieudane próby jej załatwienia – skierowano tamtędy **17**, następnie **23**, dodano przystanki na liniach podmiejskich.

Tymczasem trasy linii **15** i **16** znów można byłoby zamienić – bynajmniej nie odwracając lipcowej reformy. **15** mogłaby pojechać ulicami Szajnowicza-Iwanowa, Popieluski i Pułaskiego (wówczas stałaby się dawną **16**, ale w takiej sytuacji bezdyskusyjna stałaby się potrzeba skierowania tej właśnie linii przez ulicę Obrońców Westerplatte), a **16** „korytarzem”. Powyższe rozważania wystarczająco chyba dowodzą, że byłaby to sytuacja optymalna – obie linie pozostałyby na ulicy Sobieskiego (zapełniając wspomnianą „dziurę”); **15** zapewniłaby mieszkańcom Północy wymarzone połączenie przez nowo wybudowaną trasę (jednocześnie mogłaby powrócić na ulicę Michałowskiego, gdzie także wystąpił po reformie niedobór autobusów); jedynie **25** jadące przez ulicę PCK wydawałoby się dla Północy linią zbędną – jest nią jednak teoretycznie już obecnie, a jednak na popyt narzekać nie może. W dodatku w rejonie osiedla PCK wzmocniłaby linię **13**, która – będąc niegdyś w ścisłej czołówce pod

względem częstotliwości – w ramach całej reorganizacji dwukrotnie straciła na częstotliwości.

Wydawać by się mogło, że powyższy tok rozumowania prowadzi do bardzo udanych rozwiązań. Nie sposób jednak ustrzec się w ten sposób podstawowego błędu, popełnianego zarówno przez reformujące częstochowską sieć Biuro Inżynierii Transportu, jak i przez poprawiające reformę MPK. Chodzi o traktowanie wybranej grupy linii lub wybranego osiedla jako odizolowanej od reszty części układu. W reformie przedstawiono nawet podział linii o zmieniających trasach na pakiety, co miało dodać projektowi animuszu i... niczego nie wniosło. Przewidywano nawet wprowadzenie reformy etapami (po kolei poszczególne pakiety), co mogło prowadzić do przejściowego niedoboru lub nadmiaru linii autobusowych w niektórych punktach miasta oraz zupełnego braku koordynacji rozkładów jazdy.

Również teraz należy pamiętać, że sieć komunikacyjna stanowi całość, a więc proponowane zmiany tras linii **15**, **16** i **25** spowodują konieczność rewizji kursowania linii **13** oraz kolejnego przeombloowania komunikacji osiedla Trzech Wieszczy. Trzymając się bowiem tezy, że problem ulicy Sobieskiego rozwiąże skierowanie tamtędy (oraz przez dworce PKP i PKS) linii **18** oraz zamiana tras **23** i **33**, można łatwo dojść do wniosku, że linia **16**, kursująca do Dworca PKP Stradom, stałaby się zbędna na odcinku pl. Biegańskiego – Dworzec PKP Stradom. Dla tak silnej linii nietrudno jednak znaleźć odpowiednią trasę – mogłaby przecieć od tegoż placu począwszy przejąć rolę linii **25**, dojeżdżając do Malowniczej (z ewentualnym skróceniem niektórych kursów do ZGH Sabinów). Powstałaby wówczas linia o wysokiej częstotliwości (15–20 minut w szczycie) i pożądaną trasie. **25** zostałaby wówczas skazane na likwidację, bo wobec wielości połączeń autobusowych dzielnicy Północ z rejonami Politechniki (**15**, **16**, **22**, **24** i **29**), luksus kierowania linii autobusowych wszelkimi możliwymi trasami nie byłby konieczny. Ewentualnie można byłoby przedłużyć do dzielnicy Północ (w miejsce **25**) linię **13**, która stanowiłaby dla tej dzielnicy bardzo potrzebne połączenie z Zawodziami i nabrałaby nieco większego sensu swego istnienia.

Na zakończenie pozostaje mała refleksja: główną ideą wszystkich innowacji było wzmocnienie roli tramwaju, między innymi poprzez likwidację konkurencyjnych połączeń autobusowych. Zlikwidowano – owszem, ale te, które przywoziły tramwajom pasażerów z przesiadek (**14**, **17**, **22**). Niżej podpisany mieszka w dzielnicy Północ przy samej pętli tram-

wajowej. Przed reformą korzystał głównie z tramwajów, choć nie lubi. W chwili obecnej miejsce jego zamieszkania stało się krainą liniami autobusowymi płynącą (15, 16, 22, 25 i 29), w konsekwencji o istnieniu tramwajów dawno już zapomniał. Nic dziwnego, że po hucznym przywróceniu im wysokiej częstotliwości okazały się jeździć puste...

Rafał Lamch

GOP

PKM Katowice – cz. 1

Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. w Katowicach jest jednym z największych przewoźników autobusowych w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym. Obecnie obsługuje 55 linii autobusowych na zlecenie ZKZ GOP.

Historia

1 października 1991 r. wydzielono Zakład Komunikacyjny nr 5 ze struktur Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach. Z zajezdni autobusowej w Katowicach utworzono Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Katowicach. Do nowopowstałej firmy dołączono jeszcze Zakład Transportu Wewnętrzny, czyli zajezdnię Bogucice (dziś Zawodzie), która w strukturach PKM otrzymała nazwę Zakład Komunikacji i Transportu w Bogucicach oraz zajezdnię w Brzezince, którą uruchomiono na przełomie lat 1991/92. Pod ZK-5 podlegały również zajezdnia tramwajowa w Bogucicach – ją włączono do Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej oraz zajezdnia autobusowa w Zawierciu, na bazie której około 1992 roku utworzono PKM w Zawierciu, przekształcony dość szybko w spółkę pod nazwą Przedsiębiorstwo Transportowo-Komunikacyjne Sp. z o.o.

PKM Katowice przekształcone zostało w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością około 1998 roku. Udziały w spółce objęły gminy Katowice, Mysłowice, Siemianowice Śląskie i Chorzów. Siedziba zarządu spółki mieści się w Katowicach przy ulicy Mickiewicza 59 – tam znajduje się też zajezdnia Katowice. Pozostałe dwie zajezdnie mieszczą się w katowickiej dzielnicy Zawodzie (ul. 1 Maja 152) oraz w Brzezince – dzielnicy Mysłowic (ul. Fabryczna 10). Z obiektów „w terenie” firma posiada kolekturę biletową na placu Szewczyka (przy Dworcu PKP) w Katowicach – dawniej mieściła się tam dyspozytornia ruchu oraz informacja dla pasażerów. Kolektura pełni też funkcję zaplecza socjalnego dla kierowców PKM-u.

Tabor

Według stanu na dzień 31 grudnia 1990 r. zajezdnia Katowice dysponowała 260 autobusami (139 Ikarusów 280, 50 Ikarusów 260, 67 Jelczy M11 oraz 4 Jelcze PR110Dlux). Zajezdnia Bogucice eksploatowała wyłącznie autobusy Jelcz M11 w ilości 20 sztuk. Lata 1991–1992 przyniosły jeszcze zakup 10 autobusów – 5 Ikarusów 280.58 (z automatyczną skrzynią biegów – numery 1601–1605), 5 Ikarusów 280.261 (są to autobusy po odbudowie w Zakładzie Napraw Autobusów WPK nr 10 w Mikołowie – numery 1612, 1614, 1621 i 1622) oraz jednego Jelcza 120MM, który otrzymał numer 2703. Numery nadawane były wówczas jeszcze jako kontynuacja numeracji WPK, później niestety z tego zrezygnowano. Autobusy z zajezdni Bogucice, a także inne, które zostały tam na początku lat 90. przeniesione przenieumerowano – nadano im nume-

ry od 001 do 051. Wszystkie późniejsze nowo zakupione autobusy numerowane były od 007 przez „zapychanie” kolejnych dziur w numeracji. Do dziś numeracja doszła do numeru 178.

Lata 1994–95 to szal zakupów cuda techniki z Laskowic, czyli Jelcza 120MM/1. Produkowana wówczas była wersja z oknami w uszczelkach, starą ścianą przednią rodem z PR110 i dermowymi siedzeniami. PKM zdecydował o zakupie autobusów wyposażonych w silniki MAN D0826LUH05 o mocy 230 KM spełniających normę Euro 1 oraz w automatyczną skrzynię biegów firmy ZF. W 1994 roku zakupiono 21 sztuk jelczy (numery 052–071 i 074). 7 z nich (052–058) wyposażono w specjalne windy umożliwiające wejście do autobusu osobom na wózkach inwalidzkich. Windy te jednak były używane sporadycznie z uwagi na bardzo długi czas takiej operacji. Dalsze 7 jelczy zawitało do Katowic rok później (numery 075–079 i 086–087), a ostatnie dwa w 1996 roku (numery 088 i 090). W 1997 roku uzupełniono tę liczbę jeszcze trzema podobnymi autobusami, ale po lekkim face-liftingu, czyli z klejonymi oknami i plastikowymi siedzeniami wewnątrz (otrzymały numery 015, 019 i 093).

Poza jelczami kupowano na szczęście również inne autobusy. W 1994 roku do Katowic dotarł rodzinek w postaci Ikarusa 280.38A. Jest to wersja Ikarusa wyposażona w silnik MAN D0826 o mocy 270 KM. Ze względu na gabaryty silnika, drugie drzwi przesunięte są nieco do przodu. Otrzymał on numer 072. Rok później park taborowy PKM-u wzbogacił się o 6 Ikarusów 280.70B (numery 080–085). Ostatnie węgierskie przegubowce pojawiły się w 1997 roku – było ich wówczas 24, a od tych sprzed dwóch lat różniły się zastosowaniem skrzyni biegów Voith w miejsce ZF (stąd oznaczenie typu 280.70E). Nadano im numerację w zakresie 094–111 i 116–121. Prasa wówczas szeroko rozpisywała się na temat nowych nabytków> Dyrekcja PKM tłumaczyła, że można było kupić autobusy niskopodłogowe, ale one są droższe, więc wybrano sprawdzony produkt Ikarusa, który jest doskonały na nasze warunki eksploatacyjne. W planach był zakup jeszcze większej ilości Ikarusów (mówiono nawet o liczbach w okolicy 100 sztuk), jednak kurek z pieniążkami się zakreślił, opcja polityczna zmieniła i 1997 rok zamknął kilkudziesięcioletnią historię dostaw Ikarusów do Katowic. A szkoda, bo dziś, po prawie sześciu latach, autobusy te są w doskonałym stanie technicznym, liczba awarii jest znikoma, wozy te są chwalone przez kierowców, mechaników, a także przez pasażerów. Mają tylko jeden mankament – brak niskiej podłogi.

Ciąg dalszy nastąpi.

Jakub Jackiewicz

GOP

Jamnik

Czyli drugie z kolejnych wcieleń Ikarusa

Żadnego miłośnika komunikacji autobusowej nie musimy przekonywać, że autobusy z Bolechowa potocznie zwane są „jamnikami”. Neoplany i solarisy opatrzone są symbolem tego sympatycznego skądinąd zwierzątka.

Na terenie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego można jednak często spotkać określenie „jamnik” na zupełnie inny rodzaj autobusu!

W 1992 roku do przedsiębiorstw powstałych z podziału WPK Katowice trafiła partia kilkudziesięciu przegubowych Ikarusów zmontowanych w firmie

Jamna-Bus w Mikołowie. Te właśnie pojazdy w żargonie nazywane są, z oczywistych powodów, jamnikami. W centralnej części GOP-u i ROW-u pojazdy otrzymały numerację od 1606 wwyż, natomiast dawne oddziały peryferyjne, jak na przykład Olkusz, nie trzymały się jednolitego standardu numeracji.

Warto bliżej przyjrzeć się tym pojazdom. Powstały one w roku 1992 jako montaż nowych elementów węgierskich oraz „staroużytecznych” części wycofywanych z eksploatacji przegubowców. Proces, w którym powstały jamniki nazywany bywa odbudową, remontem kapitalnym lub też naprawą główną – autobusy w każdym bądź razie jako rok produkcji podany mają rok 1992.

Bazą odbudowy stały się podwozia węgierskie z roku 1991 – można z dużą dozą pewności stwierdzić, iż pozostałe sprowadzone elementy również pochodzą z tego roku. Niektóre egzemplarze posiadają na tabliczkach znamionowych błędną informację, że podwozie jest z roku 1992.

Do nowych węgierskich podwozi, kratownic i silników dołączono nadwozia z kasowanych pojazdów. Stąd w jamnikach pochodzących z roku 1992 spotkać można po dziś dzień charakterystyczne białe kabiny czy antyczny układ poręczy w przyciepce.

Wykorzystywano różne elementy, stąd niekiedy wnętrza jamnika było prawdziwą „mieszanką wybuchową” różnych wersji autobusu Ikarus 280 (poręcze, kabiny, obudowy nad drzwiami, znaczki na oknach i inne detale). W trakcie eksploatacji poszczególne elementy były wymieniane – oczywiście nie sprzyjało to ujednolicaniu wnętrza, a wręcz przeciwnie.

Najwięcej wątpliwości wzbudza oznaczenie fabryczne jamników. Wynika ono między innymi z faktu, iż producent, w tym przypadku Jamna-Bus, wyposażył pojazdy w bardzo mało czytelne tabliczki znamionowe, a właściwie w tabliczki zastępcze. W użyciu były zarówno standardowe tabliczki zastępcze, jakie można spotkać w innych autobusach w GOP-ie (np. w Jelczach M11), zwykłe kawałki blachy z wybitymi numerami (sic!), tabliczki firmowe Ikarusa z lat późniejszych (występujące między innymi w Ikarusach serii 400) oraz tabliczki z czarnym tłem.

Wspomniane wątpliwości dotyczą podtypu, a wzięły się między innymi ze zlewania się oznaczenia typu z numerem podwozia. Kolejne cyfry numeru 280.261 są niekiedy błędnie interpretowane jako kolejny podtyp popularnego pojazdu.

W rzeczywistości występuje jednak odmiana 280.261 – oznaczenie takie można jednak spotkać tylko w jednym egzemplarzu. O tym, że nie jest to błąd przy wytłaczaniu tabliczki świadczy dobitnie fakt oznaczenia innego pojazdu symbolem 280.260, a ów drugi wóz także pochodzi z Mikołowa.

Konkluzja zatem jest taka: każdy Ikarus 280.261 pochodzi z Jamny, lecz nie każdy jamnik jest oznaczony symbolem 280.261. Można jedynie domniemywać, że pozostałe wozy oznaczone są typowym symbolem 280.26, bowiem znakomita większość tabliczek zawiera w odpowiednim miejscu jedynie zdawkowe oznaczenie „IKARUS 280”.

Pośród jeżdżących po drogach GOP-u i ROW-u Ikarusów jamniki posiadają bodaj najbujniejszą historię. Obecnie można jeszcze spotkać jamniki w wersji niemalże dziewiczej, lecz coraz częściej autobusy te poddawane są różnego rodzaju remontom i modernizacjom.

Bartosz Mazur

Rendez-vous z historią P₁D

Poznańskie spostrzeżenia mistrza Frankusa

Z dużym zainteresowaniem i sympatią śledzę batię poznańskiego środowiska miłośniczego o odzyskanie zabytkowego tramwaju, zwanego przez swą charakterystyczną budowę „dwoma pokojami z kuchnią”. Tym żywięj, że w Izbie Tradycji MPK Łódź zachowały się materiały jakże mocno związane z historią tego przepięknego pojazdu. Sprawozdanie młodego inżyniera, wieloletniego kierownika warsztatów Kolei Elektrycznej Łódzkiej, to podsumowanie praktyk, jakie odbył w Poznaniu.

Alfred Frankus został przyjęty do pracy przez Kolej Elektryczną Łódzką w 1929 roku. Rozwijająca się firma wysłała go w imponującą podróż po sieciach tramwajowych Polski, Niemiec, Czech czy Austrii. Zwiedził Warszawę, Wiedeń, Zurich i Düsseldorf; zawitał w Hamburgu, Berlinie, Monachium i Krefeld; oglądał Pragę. Relacja z przebiegu praktyk należała do jego obowiązków, a bogate doświadczenie czyni ją jeszcze ciekawszą.

Do Poznania majster Frankus przybył w kwietniu 1929 roku. Przez dwa tygodnie miał – jak to wówczas pisano – „zaznając się ze wzorowo zorganizowanymi urządzeniami tramwajowymi” – przyglądał się więc budowie wozu tramwajowego P₁D, przebudowie silników AEG52 i malowaniu wozów. Próbował maszyn w warsztatach, urzędzeń lejowni [odlewni – przyp. aut.], badał sprawność sygnalizacji w wozach PKE; nie omieszkął opisać autobusów. Z 23-stronnicowego dokumentu interesuje nas dziś najbardziej część opisująca „dwa pokoje z kuchnią”. Oto, co pisał prawie 74 lata temu inżynier:

Montaż nowych wozów przyczepnych

Montuje się tutaj 20 wagonów przyczepnych typu wg. załączonego rysunku [Fot1].

Szkielet wozu jest zrobiony z drzewa jesionowego i dębowego. Przesła dachowe są zrobione z 7 warstw 5-cio mm drzewa, na przemian jesion i sosna. Warstwy klejone klejem „Certus”. W ogóle wszelkie wiązania drewniane są tym klejem sklepane. Szkielet (słupki) wozu jest malowany rozcieńczonym lakierem emaliowym „Blask” (rozcieńczony pokostem). Dach pokryty jest drzewem jesionowym, krańce dachu blachą miedzianą 0,85 mm. Dach jest pokostowany i kitowany, poczym pokryty jest płótnem żaglowym i znów dwa razy pokostowany i wreszcie szarą emalią przeciągnięty. (...) Czas robocizny pokrywania dachu 25 godzin.(...)

Zewnątrz wóz pokryty jest blachą żelazną 1 mm. Blachy przymocowane są śrubkami. Na jeden wóz wychodzi: 10 blach 1,0 mm o wymiarach 2000x1000mm, 6 blach 1,5 mm o wymiarach 2000x1000mm; blacha 1,5 mm do przedniej i tylnej części wozu. Blachy przed obiciem muszą być wyprostowane. Prostuje je 1 człowiek (młotkiem) w 7 dni po 10 godzin 16 blach t.j. dla jednego wozu. Jeden wóz objają blachą w 7 dni 3 ludzi po 10 godzin.

Po obiciu blachą, zostają one gruntowane, szlifowane pumeksem z wodą (filcem), szpachlowane i znów gruntowane i szlifowane, poczym idą 3 lazury (farby w lakierze) i wreszcie pokryte lakierem powozowym No.3”Blask”.

Od wewnątrz wóz /drzewo/ zostaje pokryte zacieraczem porów (Porenfüller) i następnie 3 razy lakierowane lakierem. (...)

Drzwi będą zaopatrzony w mechanizmy oparte

na ząbieniu koła zębatego z zębatką. Mechanizm ten daje zupełną pewność dobrego i subtelnego działania w otwieraniu drzwi. Zatarcie drzwi jest wykluczone. (...) Czas robocizny wykonania karoserii do wagonów przyczepnych nowych 2000 godzin. (...)

Podwozie jest wykonane z korytek, kątowników i blachy żelaznej [Fot2]. Waga podwozia 2200 kg. Odstęp osi 3 m. Hamulce klockowe (wkładkowe) hamujące specjalne bębny umieszczone na osiach.

W podwoziu jest 840 nitów. Nitowanie jest wykonywane młotkiem pneumatycznym ręcznym (rewolwerem). Czas znitowania podwozia kompletnego – 20 godzin przez 4 ludzi. Płaca akordowa za znitowanie jednego podwozia 120.-zł. Całkowite ślusarskie roboty jednego podwozia (ucinanie korytek, zginanie ich, wiercenie otworów, zmontowanie i znitowanie) zostały wykonane przez 36 ludzi (po 10 godzin dziennie) w ciągu 2 dni. Podwozie jest malowane raz minią i następnie dwa razy emalią szarą „Blask”. Resory są malowane czarną farbą „Żyrostylną”.

Koszt wagonu przy kalkulacji wstępnej zł. 18.000.-

Koszt wagonu prawdopodobny zł. 22.000.-

Poznań 15 IV 1929. A.Frankus

Jeszcze słycać stuk młotków przy ręcznym klepaniu blachy...

Może nie wszystkich zainteresują robociznami, szpachle, pokosty, arkusze blachy. Opisu dokonał jednak rasowy warsztatowiec, skupiający swą uwagę na szczegółach technicznych, a cała relacja dobrze ilustruje, jak bardzo przez lata zmieniła się technologia budowy pojazdów szynowych i wzrosła wydajność ludzkiej pracy.

zebrał i wstępem opatrzył Jerzy Wojtowicz

Poznań

Boso... ale w korku!

Bezpłatny Tygodnik Poznański opublikował w najnowszym numerze felieton autorstwa Mariusza Waszaka, opatrzony tytułem *Boso, ale tramwajem*. Pan Mariusz, za pomocą rozmaitych, pseudonaukowych sądów uzewnętrznia swoją patologiczną nienawiść do tytułowego środka transportu miejskiego.

A kim jest Mariusz Waszak? Obito mi się o uszy, że kandydował w wyborach parlamentarnych – „stotka” na Wiejskiej nie otrzymał, a teraz trudni się promowaniem diety optymalnej. Co natchnęło niedoszłego polityka do refleksji, że poznańskie tramwaje należy zlikwidować?

Mariusz Waszak rozpoczyna felieton od ogólnikowego utyskiwania na komunikację miejską: że wolno, że „dojechać dokądkolwiek w godzinach szczytu nie jest (...) łatwo”, że drogo „a to za sprawą zupełnie idiotycznych biletów czasowych”. Cóż – może i trafne są te opinie. Powiem jednak, że funkcjonowanie komunikacji miejskiej zależy od wielu czynników: jeżeli „wolno” – to znaczy, że tory są „zaśmiecone” przez samochody, że bimba z trzystu ludźmi w środku czeka dwie minuty na światłach, żeby przepuścić nawet pięćdziesiąt samochodów, w których podróżuje sześćdziesiąt osób. W ograniczonym pojęciu Mariusza Waszaka „żółtowość” leży u podstawy funkcjonowania komunikacji miejskiej.

Jak najbardziej zaprosiłbym Pana Waszaka do merytorycznej dyskusji na temat usprawnienia komunikacji w Poznaniu, jednak ten ma już gotowy

patent: zlikwidować tramwaje! Podaje przykład Stanów Zjednoczonych, gdzie w miastach „zbliżonych wielkością do Poznania” nie ma „nieszczęścia nasyżonych ulic – czyli tramwajów”. Nie zdradza przy tym, czy w miastach mniejszych (i większych) od Poznania jego zdaniem tramwaje funkcjonują.

Mariusz Waszak zdradza swoją kompletną niewiedzę w materii, którą brudnymi argumentami śmiał dotknąć. Otóż, tramwaje funkcjonują w 60 miastach Stanów Zjednoczonych – od Atlanty do Waszyngtonu: w części tych miast trwa dynamiczna rozbudowa systemów zintegrowanej komunikacji szynowej. Symbolem amerykańskiej przyszłości tramwaju niech będzie oddana do użytku jeszcze pod koniec lat osiemdziesiątych sieć szybkiego tramwaju w... Dolinie Krzemowej.

Autor dalej stwierdza jednak, że wraz z likwidacją tramwajów w USA „znikły korki i problemy komunikacyjne”. Panie Mariuszu, niech Pan nie będzie śmieszny! Problemów komunikacyjnych nie rozwiąże się przez likwidację tramwajów i zamianę torowisk na jezdnie, „po których powinny jeździć samochody”. Stany Zjednoczone są tego najlepszym przykładem. Kończąc wątek amerykański: Panie Mariuszu, dlaczego nie wspomniał Pan o metrze, czyli o kręgosłupie komunikacji miejskiej, funkcjonującym w każdej większej amerykańskiej aglomeracji? Nieladnie!

Cóż – brnąć dalej przez felieton, napotykać na odkrywcze stwierdzenie, że „(...) tramwaj jedzie tylko tam, gdzie są szyny. Gdzie ich nie ma – nie pojedzie (...)”. Trudno odmówić słuszności: tramwaj nie pofrunie, jednak przepustowość pasa drogi szerokości trzech metrów jest co najmniej kilkukrotnie większa, gdy leżą na nim szyny i jedzie po nim tramwaj, niż gdy leży asfalt i tłoczą się na nim samochody. Nie wspominając już o ekologii: nawet Pan Mariusz jako ekspert raczej samozwańczy w zakresie amerykańskiej komunikacji powinien łatwo zgadnąć, skąd wziąć się termin „smog typu Los Angeles”.

Pan Mariusz żąda dalej likwidacji tramwajów, argumentując „każdy zna piekielne dźwięki jakie wydają bimby”... Ha! Jeżeli chodzi o mnie, wolę słycać metalicznego rżenia bimby, niż warkotu samochodów i odgłosów ich stłuczek w opalizującej w słońcu otoczce spalin. Przytoczę jeszcze stare hasło miłośników komunikacji miejskiej: „Lepiej jechać stojąc, niż stać siedząc!”.

Na koniec Pan Mariusz odkrywa clue artykułu: chodzi o reklamę Unii Wolności promującą z kolei polskie wuniowstąpienie na tramwaju właśnie. Stwierdza, że tramwaj „to środek transportu tak absurdalny i szkodliwy jak i... one.”

Nie pałam sympatią ani do Mumii Wolności [nazwa użyta w komentowanym artykule – przyp. red.], ani do Unii Euradzieckiej, aczkolwiek Panu Mariuszowi zapodałbym inny punkt widzenia: skoro nawet Unia Wolności agituje za pomocą tramwaju, to coś w tym musi być!

Adam Białas

Warszawa

Metro też się psuje

Jest poniedziałek, 17 marca, godzina 16:55. Typowe warszawskie popołudnie na stacji metra Politechnika. Ludzie tłoczą się na peronie. Jest gwarno w pociągu, który przed chwilą nadjechał. Nagle słyszę: „Uwaga! Pasażerowie stojący w pociągu w kierunku centrum, proszeni są o opuszczenie

składu po pociągu. Powtarzam. Pasażerowie pociągu stojącego na torze w kierunku centrum, proszeni są o opuszczenie składu pociągu.” [oryginalny tekst komunikatu – przyp. red.]. Maszynista biegnie wzdłuż peronu do ostatniego wagonu, mimo wielu prób nie udało mu się zamknąć wszystkich drzwi. Megafon ryczy, podróżni opuszczają skład, maszynista sili się z drzwiami, zamykając wszystkie ręcznie. Wreszcie pociąg rusza. Jest 16:59. Odjeżdża w kierunku stacji Ratusz, gdzie zmieni czoło i pojedzie z powrotem w kierunku Kabat. Już dyżurny stacji ogłasza komunikaty ostrzegające o pociągu niezabierającym pasażerów, i że trzeba zachować ostrożność i nie podchodzić do krawędzi peronu. Kolejne pociągi są chwilowo zatrzymywane na innych stacjach...

Drzwi pociągów, szczególnie produkcji radzieckiej, psują się często. Jak mówi Teresa Kuźmińska, rzecznik Metra Warszawskiego, główną tego przyczyną są pasażerowie, notorycznie blokujący drzwi, którzy zwyczajnie rozregulowują mechanizm zamykający. Wtedy, w przypadku popsucia, pociąg musi zostać wycofany z ruchu i być naprawiony, powoduje więc opóźnienia w kursowaniu pozostałych wagonów.

Za to rankiem 19 marca pociągi w kierunku Młocin kursowały opóźnione o kilka minut. Na stacji A-9 Raclawicka pasażerowie czekali na przyjazd pociągu aż 9 minut. Czy to dużo? Tak, bo zamiast rozkładowych 3-4, pociąg przyjechał opóźniony aż 5 minut. Skład odjechał w dziesiątej minucie...

W Metrze Warszawskim nieczęsto dochodzi do tego typu opóźnień. Wydawałoby się, że opóźnienie 5-minutowe to mało, ale gdy pociągi kursują co 3-4 minuty, a pasażerów w bród, sytuacja taka oznacza awarię. Prawdopodobnie wycofano pociąg z ruchu na wcześniejszej stacji, może zepsuł się jakiś skład bądź chwilowo siadło zasilanie.

Ciekawe, że w Metrze Warszawskim dyżurni zapowiadają każde opóźnienie, nawet dwupółminutowe, a co dopiero, gdy to pięć minut! Opóźnienia mierzone są względem częstotliwości ustalonej w rozkładzie. Jeżeli pociągi planowo kursują co 5-6 minut, a skład przyjedzie po 13 minutach, to znaczy, że spóźnił się 7 minut. W przypadku przyjazdu znacznie opóźnionego pociągu bądź następnego składu po takim, który nie zabrał pasażerów, dyżurni informują przez głośnik o planowym przyjeździe następnego pociągu i proszą o nie opóźnianie odjazdu. Raz nawet dyżurna stacji Politechnika zagroziła: „Proszę nie wchodzić na siłę! Proszę nie wchodzić na siłę do pociągu! Następny pociąg w kierunku Kabat przyjedzie za minutę”.

Stacja A-11 Politechnika jakoś szczególnie do gustu przypadła samobójcom. Mimo monitoringu i wzmożonej czujności obsługi stacji, również w metrze dochodzi do wypadków śmiertelnych. 2 stycznia w opisywanym miejscu mężczyzna rzucił się pod koła wjeżdżającego pociągu Alstom w kierunku Młocin. Była 15:00 – szczyt komunikacyjny, a kursowanie pociągów uległo zupełnej dezorganizacji. Od stacji A-7 Wilanowska do stacji A-15 Ratusz wyłączone z ruchu tor w kierunku Młocin. Na odcinkach: A-7 Wilanowska – A-11 Politechnika i A-11 Politechnika – A-15 Ratusz planowo wahadłowo kursowały dwa składy Alstom po torze w kierunku Kabat. Od stacji A-1 Kabaty do stacji A-6 Służew pociągi czekały na przystankach nawet do czterech minut! Podróż wydłużała się o niebotyczną sumę 20 minut. Dobrze, że na każdej stacji pasażerowie byli informowani o zmianie w kursowaniu pociągów, jednakże wszędzie zapowiadano co innego.

Trzydzieści minut po wypadku na stacji A-2 Natolin pani przez megafon poinformowała: „Uwaga! Od stacji Kabaty do stacji Wilanowska pociągi kursują normalnie, od stacji Wilanowska do centrum ruchem wahadłowym po torze w kierunku Kabat. Od stacji Centrum do Ratusz pociągi kursują normalnie”. Na stacji A-4 Stokłosy zapowiedziano już coś innego: „Uwaga! Ruch pociągów w kierunku Młocin odbywa się wahadłowo wzdłuż całej linii metra, z przesiadką na stacji Wilanowska i stacji Politechnika. Powtarzam. Ruch pociągów w kierunku Młocin odbywa się wahadłowo wzdłuż całej linii metra, z przesiadką na stacji Wilanowska i stacji Politechnika.” Gdy dyżurna głosiła owe słowa, pociągi jeździły normalnie po dwóch torach do stacji Wilanowska, a więc nie mogły kursować wahadłowo na całej długości linii metra! Poza tym pociągi mogą kursować wahadłowo w dwóch kierunkach, a nie tylko w jednym... I czy pociągi mogą się przesiadać?... Najbardziej zbliżony prawdzie okazał się komunikat na stacji A-5 Ursynów: „Pociągi w kierunku Młocin dojeżdżają do stacji Wilanowska, od stacji Wilanowska do stacji Ratusz odbywa się ruch wahadłowy. Pociągi jeżdżą jednym torem”.

Składy zbliżające się do stacji A-7 Wilanowska musiały czekać, aż wcześniejsze pociągi wjadą na tory postojowe – dopiero wtedy mogły wtoczyć się na tor w kierunku Młocin. Pasażerowie proszeni byli o opuszczenie składu pociągu, a maszynista przebiegał do drugiego końca składu i zjeżdżał na tory postojowe, by po kilku minutach wjechał na tor w kierunku Kabat i odjechał z pasażerami w tamtą stronę. Dyżurny stacji co kilkadziesiąt sekund nadawał komunikaty o kierunku odjazdu pociągu i o pociągach kończących bieg. Pociąg do stacji Politechnika przyjeżdżał co 20 minut – do pierwszego pociągu (około 15:33) wielu pasażerom nie udało się wsiąść i musieli czekać na następny, podczas gdy kilka pociągów z niewielką ilością pasażerów odjeżdżało w kierunku Kabat. Dyżurny niestety zapomniał poinformować, za ile minut przyjedzie następny skład. Gdy wreszcie wjechał pociąg ze stacji Politechnika na tor w kierunku Kabat, wszyscy pasażerowie, którzy stali na peronie, wsiadli do pociągu. Ten odjechał w tym samym kierunku, z którego przyjechał – do stacji A-11 Politechnika. Za stacją A-9 Raclawicka maszynista poinformował, że pociąg jednak jedzie do stacji A-15 Ratusz. Podróż na odcinku Kabaty – Politechnika wydłużyła się do 60 minut, zamiast rozkładowych 17 minut i 50 sekund.

Na stacji A-11 Politechnika do połowy peronu, na torze w kierunku Młocin, stał pociąg Alstom. Po peronie kręcili się policjanci, zaafektowani nie mniej niż obsługa. Dopiero po pewnym czasie odgródzono połowę peronu od jednego wyjścia do drugiego. Wcześniej podróżni tłoczyli się na niewielkiej powierzchni, poza miejscem zdarzenia. Dyżurny informował na bieżąco o kierunku jazdy najbliższego pociągu, co jakiś czas mówiąc przez głośnik: „Uwaga. Z przyczyn technicznych nastąpiły utrudnienia w ruchu pociągów. Prosimy o korzystanie w miarę możliwości z komunikacji miejskiej”.

Według nadawanych zapowiedzi, najbliższy pociąg miał jechać do stacji Wilanowska, jednak stało się inaczej: „Uwaga. Najbliższy pociąg, który wjedzie od stacji Ratusz kończy bieg. Najbliższy pociąg, który wjedzie od stacji Ratusz kończy bieg. Po nim przyjedzie pociąg do stacji Wilanowska”. Na tor w kierunku Kabat wjechał pociąg kończący bieg, po czym zjechał na tory postojowe, aby ponownie zeń wrócić (!) i odjechać do stacji Wilanowska. Przed jego odjazdem w kierunku Kabat, pani poin-

formowała przez megafon (a raczej wykrzyczała...): „Uwaga! Pociąg stojący na stacji jedzie w kierunku Kabat! Powtarzam! Pociąg stojący na stacji jedzie w kierunku stacji Wilanowska!”. Skonsternowani pasażerowie na szczęście dowiedzieli się, w czym rzecz: zapowiadająca niejako rehabilitując się nadała dwa kolejne komunikaty, tym razem prawidłowej treści. Utrudnienia w kursowaniu pociągów trwały do godziny 17:45. Zmiany obrazuje dołączony schemat (tylko w wersji internetowej *Przystanku*).

Metro jest z reguły niezawodnym środkiem transportu. O wiele rzadziej niż choćby w przypadku tramwajów, dochodzi tam do zakłóceń w kursowaniu. Jednak, gdy te już wystąpią, stają się bardziej odczuwalne dla pasażerów. Pewnych zdarzeń nie da się przewidzieć i wyeliminować – często dochodzi do awarii składów pociągów, a główną przyczyną są wadliwe drzwi. Sporadycznie zdarzają wypadki, jak pożary urządzeń, silne opady deszczu, zalewające stacje, samobójstwa... Raz nawet pociąg popsuł się w tunelu przed stacją Ratusz, blokując ruch przez dwie godziny.

Ciekawym porównaniem będzie dla metra w Warszawie Londyn, gdzie funkcjonuje 12 linii. Codziennie dochodzi tam do zamknięcia jakiejś stacji bądź opóźnień. Ich główną przyczyną są: awaria sygnalizacji, wadliwe pociągi, śnieg, woda, zepsute windy, pozostawione bagaże, osoby na torach, prace modernizacyjne... 25 stycznia 2003 r. na linii Central na stacji Chancery Lane wykoleił się pociąg – rannych zostało kilkanaście osób. Ruch pociągów na przeważającej długości linii jest wstrzymany do dnia dzisiejszego.

Witold Urbanowicz

Listy do redakcji

O Tyńcu i dwóch pokojach z kuchnią

Tyniec nie jest egzotyczny

Mam uwagę do ostatniego (5) numeru *Przystanku*, w którym natrafiłem na takie zdanie: „dla Czytelników spoza Krakowa wyjaśnienie: przegubowy autobus, a tym bardziej scania wyposażona w film to w Tyńcu rzadkość”. Otóż przegubowy autobus w Tyńcu nie jest żadną rzadkością. W dni robocze linia 112 obsługiwana jest wyłącznie ikarusami 280, a i tak autobusy te jeżdżą przepelnione. Krótkie autobusy pojawiają się na tej trasie wyłącznie w weekendy, być może takiego właśnie dnia dokonał obserwacji autor artykułu. W tym kontekście nazwa tynieckiej końcówki na „filmie” w scanii nie jest niczym egzotycznym. Co prawda scanie nie jeżdżą do Tyńca, ale pamiętajmy, że koniec ikarusów w Krakowie jest bliski. Potem mogą zastąpić je właśnie przegubowe scanie, jako najstarszy przegubowy tabor w Krakowie.

Dwa pokoje z kuchnią

Skoro już jestem przy głosie, wyrażę również swoje zdanie na temat poznańskiego wagonu „dwa pokoje z kuchnią”, który poznańscy miłośnicy chcą pozyskać z Krakowa. Uważam, że wagon ten powinien jak najszybciej trafić do Poznania. Jest to wagon poznański, w Krakowie nigdy takich nie było. Poza tym poznaniacy deklarują chęć szybkiego jego odremontowania i tę szansę trzeba wykorzystać. W Krakowie wagon ten musiałby czekać na remont na pewno dłużej, a nawet gdyby taki remont nastąpił, to nie wiem, jak powinien być ten wagon poma-

lowany: na niebiesko? Mamy już jednego „niekrakowskiego” Linke-Hoffmana. Na zielono? Bzdura taka sama jak (przepraszam, ale takie jest moje zdanie) 102Na w Warszawie czy 13N w Poznaniu. Nie ulega wątpliwości, że najbardziej odpowiednim

miejszem dla tego zabytkowego wozu jest Poznań. Myślę, że niektórzy mieszkańcy Krakowa bronią wagonu kierując się źle pojętym patriotyzmem lokalnym. Mimo że sam mieszkam w Krakowie, życzę wszystkim miłośnikom z Poznania zwycięstwa w

walce o „dwa pokoje z kuchnią” i mam nadzieję, że wkrótce zobaczą w *Przystanku* albo na stronie KMPS-u zaproszenie na imprezę ze składem N+wspomniany wagon...

Tomasz Flaga, Kraków

Z k r a j u i z e ś w i a t a

Berlin

Tabor

A Przybył pierwszy z dziesięciu zamówionych przez BVG bolechowskich Solarisów U18. Autobus 2851 prezentował się 16.03. gotowy do ruchu w zajezdni Britz. Tymczasem kasacja spotkała MAN-a SD202 numer 3586. Kontrakt, prócz rzeczonych dziesięciu U18, obejmuje także zakup dwóch wozów U12.

A 30.01. zakończyła się eksploatacja piętnastu serii SD200. Ostatnim autobusem w ruchu był 3427 na linii **122**, widziany też 19.01. na linii **200**.

S-Bahn Tylko do końca roku będą kursować przedwojenne wagony S-Bahnu serii 477. Większość z kursujących jeszcze 374 wagonów (głównie na linii **S3**) zostanie ze złomowanych, kilka zachowanych jako wagony muzealne lub restauracyjne. Stare wagony zastąpią sukcesywnie dostarczane nabytki serii 481. Od 1997 roku kosztem ponad miliarda euro berliński S-Bahn wzbogacił się o 1000 nowych wagonów.

Marcin Czech

Bielsko-Biała

Linie

A Zlikwidowano wariantowe, weekendowe kursy linii **4, 10, 15, 20** do dyskoteki Silver Club. Stało się to po zaleceniach Rady Miejskiej, badającej obecną sytuację w MZK. Najprawdopodobniej w najbliższym czasie zostaną zlikwidowane wariantowe kursy do bielskich hipermarketów (linie **8, 16, 29, 33, 56, 57** do CH Sarni Stok; **8, 11, 16, 17, 25** do Tesco; i **25** do Auchan). Nieznany jest także los bezpłatnych linii hipermarketowych MZK, jednak te najprawdopodobniej zostaną utrzymane ze względu na konkurencję ze strony prywatnych przewoźników.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
709	CH Makowscy	malowanie miejskie	zielono-niebieskie
055	Carman	malowanie miejskie	zielono-niebieskie
080	Atrium	Centrum Fiat	-

Paweł Adamus

Bydgoszcz

Tabor

A Po NG w KZNS Solec Kujawski jeździ już Ikarus 280.70 numer 3822. Podobnie jak 3832 jest niebieski i ma białe zderzaki.

Piotr Tomasiak

Częstochowa

Linie

A MPK w Częstochowie nie przestaje dokładać starań, by jego klienci tłumnie przesiadali się do

taksówek. Opublikowane właśnie rozkłady jazdy, uwzględniające zmiany tras od 01.04., wołają o pomstę do nieba. Linie, które będą się poruszać bliźniaczymi trasami (**15 i 16, 31 i 35 oraz 20 i 34**), mają w ogóle nieskoordynowane rozkłady – odstęp między nimi wynoszą niejednokrotnie po dwie minuty! A przecież **31-ka** zmieniła trasę po to, by po skoordynowaniu rozkładu, wspomóc rzadko kursującą linię **35**... Zwiększyła się też liczba linii obsługiwanych autobusami niskopodłogowymi, mimo nie zwiększenia ilości taboru – drugą po **31** całkowicie „niską” linią będzie **35**.

Rafał Lamch

Drezno

Tabor

A Na wiosnę dostarczone zostaną 4 przegubowe Solarisy U18 z Bolechowa do obsługi najbardziej obleganej linii w mieście – **61**.

Marcin Czech

GOP

Tabor

A Dzień 11.03. należy uznać za koniec Jelczy M11 w oryginalnym kremowo-czerwonym malowaniu, kursujących na liniach obsługiwanych przez PKM Katowice. Tegoż właśnie dnia przy użyciu wałka przemalowany na żółto został autobus o numerze 2615.

A W PKM Katowice trwa obecnie naprawa główna dwóch Ikarusów 280.26 o numerach 294 i 4402. W obu pojazdach zamontowany zostanie ekologiczny zespół napędowy z silnikiem RABA D10 spełniającym normę emisji spalin Euro 2 oraz automatyczna skrzynia biegów Voith. Ponadto dobiega końca pierwsza w historii GOP-u NG autobusu wyprodukowanego po 1992 roku, a mianowicie Jelcza 120MM/1-053 z 1994 roku. Poza remontami PKM Katowice także kasuje. Do pocięcia przeznaczone są Jelcze M11-2618 i 120MM/1-086. Oba po wypadkach.

A PKM Sosnowiec rozstrzygnął przetarg na dostawę siedmiu nowych autobusów. Wygrała go firma Solaris Bus & Coach i do końca czerwca tabor autobusowy Zagłębia wzbogaci pięć Solarisów U15 oraz dwa U12.

T W poprzednim *Przystanku* informowaliśmy o zmianie oznakowania wagonów Tramwajów Śląskich. 15.03. zakończyła się wymiana tego oznakowania i obecnie wszystkie tramwaje wyposażone są w dużą ilość (od 4 do 6 sztuk) „gustownych” jajowatych naklejek z logo spółki. Na skutek niedbalstwa lub przeoczenia wśród nowego oznakowania zabrakło miejsca dla numerów taborowych umieszczonych dotychczas z boku wagonów – jedynie na wagonach z zajezdni Zawodzie te numery pozostały, gdyż za prostu nie zostały zdjęte; znikły za to ze wszystkich pozostałych wagonów liniowych. Stodwójki otrzymały w prezencie „jajo” również na przedniej i tylnej ścianie (dotychczas umieszczany był tam tylko numer taborowy) – teraz numer prze-

niesiony został pod reflektor, a nad reflektorem umieszczona została duża naklejka. Podobnie z tyłu, gdzie numer znajduje się jeszcze niżej niż dotychczas, a żeby zmieścić naklejkę konieczne było podniesienie o kilkanaście centymetrów tablicy z numerem linii. Wagon 116Nd ozdobiono aż sześcioma naklejkami – dwie w miejscu dotychczasowego herbu na środkowym członie, a kolejne dwie pary z przodu i z tyłu wagonu – po obu stronach pudła pod przednią/tylną szybą. Na kilku wagonach napotkano na drobne problemy ze zmieszczeniem wszystkich wymaganych elementów. Dwa z trzech dwuślipków (wagon 102Na z zamontowanymi podwójnymi reflektorami z wagonu 105N) przerobiono w ten sposób, że przednia tablica z numerem linii powędrowała nad prawy reflektor (kto mówił, że się nie zmieści?), a środek zajęło „jajo” i numer taborowy. Trzeci dwuślippek ma światła ustawione pionowo oraz kierunkowskazy zamontowane nad reflektorami, więc cały zestaw musiał się zmieścić między światłami. Wagon 102Na-153 stracił natomiast resztki gniazd WS na ścianie przedniej, które usunięto w celu naklejenia „jaja”. Na wagonach nauki jazdy 2 (stopiątki) i 8 (kanciak) numer taborowy naklejono... z boku ściany przedniej. Nowe oznakowanie umieszczone jest już również na wagonach roboczych oraz na taborze samochodowym.

Linie

A Od 17.03. do odwołania zamknięta została ulica Knuruwska w Gliwicach na odcinku od granicy miasta do skrzyżowania z ulicą Chmielną. Autobusy linii **8, 58, 194, 648 i 710** skierowanie zostały na objazd, poprowadzony ulicami Rybnicką (w Gliwicach), Rybnicką i Krywałdzką (przez miejscowości Mysia Góra, Nieborowice i Kuźnię Nieborowska) oraz Rybnicką (w Knurowie). Autobus linii **236** w jednym kursie (odjazd o godz.16:05 z Leboszowic) od przystanku Knurów Cegielnia pojedzie ulicami 1 Maja – Wilsona – Niepodległości – Rybnicką, a później trasą objazdową taką jak pozostałe linie. Zawieszona zostało kursowanie linii **8bis** (linia wykonywała trzy pary kursów tylko w soboty).

A 21.03. pogrzb jednego z policjantów, który zginął w akcji w podwarszawskiej Magdalence był przyczyną zmiany tras linii autobusowych **57, 93, 258, 259, 280, 692 i 693** w Gliwicach. Autobusy kursowały ulicami Kozielską – Czołgową – Andersa; obsługiwane były przystanki zlokalizowane na trasie objazdowej. Również w czasie przemarszu konduktu ulicami miasta zatrzymywany był doraznie ruch.

A 24.03. z powodu prac remontowanych na ulicy Batorego w Chorzowie Batorem linie autobusowe **22, 48, 74, 98, 139, 144, 663 i 922** jadąc w kierunku południowym, kierowane były trasą objazdową ulicami Farną – Odrowążów – Graniczną do Batorego, a dalej po stałej trasie. Przystanek Chorzów Batory Kościół przeniesiony został na ulicę Odrowążów w rejon skrzyżowania z ulicą Kochanowskiego.

T 22.03. przeprowadzono prace przy remoncie torowiska w rejonie nowo budowanego supermarketu w Chorzowie przy ulicy 3 Maja. Linia **11** kur-

sowała na trasie Katowice Plac Wolności – Chorzów Metalowców, obsługiwana przez pięć stowózek. Na trasie Chorzów Rynek – Chebzie Pętla jako komunikacja zastępcza jeździło pięć autobusów (trzy Ikarusy 415 i dwa Jelcze M11) z PKM Bytom. Autobus numer 3 wykonał wcześniej (w nocy z 21/22.03.) kursy za pociąg 1111 – ten potworek kursuje od grudnia zeszłego roku zamiast **PN-224**.

Jakub Jackiewicz

Gorzów Wielkopolski

Tabor

A 18.02. MZK przekazało przedstawicielom Związku Polaków na Białorusi jeden ze swoich autobusów marki Jelcz M11. Autobus-dar służyć będzie w Grodnie i okolicach.

Linie

A Z początkiem marca zmieniono rozkłady jazdy niektórych linii autobusowych:

- w dni robocze zawieszony został kurs linii **127** rozpoczynający się od przystanku KEN o godzinie 15:55; w soboty, niedziele i święta zawieszono kursy o 4:45 od przystanku Jagiełły i 5:00 od przystanku Ustronie.
- linie **A** i **B** w dni robocze kursują dłużej – aż do 18:00, a w soboty i niedziele do 17:40.

Rozmaitości

Od 01.01. bilety w MZK Gorzów sprawdzają nowe firmy, o których nie mieliśmy okazji wspomnieć. Pierwsza z nich to spółka DIKE z siedzibą w Płocku. Gorzowskie biuro oddziału DIKE mieści się przy ul. Nad Wartą 7, czynne jest od poniedziałku do piątku w godzinach 9:00–16:00. Drugą z nich jest: Agencja Ochrony Mienia i Osób „Arsen”; firma łódzka, której siedziba gorzowska mieści się przy ul. Dworcowej 3. Jej biuro czynne jest w poniedziałki, wtorki, czwartki oraz piątki w godzinach 9:00–15:00, w środy w godzinach 9:00–17:00.

W Gorzowie powstał pomysł wyremontowania zabytkowego plugu wirnikowego i ustawienia go jako kasy biletowej na rynku.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
134+133	-	Codipar	-
255	TP SA Octopus	OSM Go- rzów Wlkp.	-

Remigiusz Grochowiak, Marcin Pejski

Grudziądz

Tabor

T Kolejne zmiany zestawienia taboru tramwajowego w MZK Grudziądz. Rozłączono pary osiemsetpiątek 67+66 oraz 65+64 i połączono je w parę 66+64. Wagony 65 i 67 pozostały na razie w jezdni.

Marcin Smoliński

Kraków

Tabor

A Do Krakowa dotarło 5 nowych Scanii OmniCity CN94AB. Swoje miejsce, jak na sianie przystało, w Krakowie znalazły w zajezdni Płaszów. Otrzymują numery w przedziale PE191–PE195, na ulicach mają pojawić się na przełomie marca i kwietnia. Zasadniczych zmian technicznych w nowych nabytkach nie zauważono, wozy otrzymały tylko halogeny przednie wbudowane w zderzak.

T Pierwszy z nowej partii wagonów typu Bombardier NGT6, wóz o numerze 2015, jest już zmon-

towany. Na pierwszą jazdę po zajezdni Podgórze wyjechał 13.03. Teraz kursuje także po mieście – z pełnym obciążeniem, bo pasażerów zastąpiły worki z piaskiem. Próby potrwają jeszcze 3 tygodnie i w połowie kwietnia wagon powinien zacząć wozić pasażerów. Montaż kolejnego wagonu, 2016, zbliża się ku końcowi. Być może tramwaj kursować poocznie w końcu kwietnia, gdyż MPK planuje co miesiąc wprowadzać do ruchu 2–3 wagony. Domniemywać wolno także, że na przełomie sierpnia i września wyjedzie ostatni wóz nowej dostawy. Różnią się one od poprzednich: obecnością dodatkowych drzwi z tyłu pojazdu, poszerzeniem wszystkich drzwi, przesuwymi okienkami (takimi jak w wagonie 2007), a także – wymuszoną montażem wspomnianych drzwi – mniejszą liczbą siedzeń.

Magazyn 995

19.03. Autobus linii **163** opuścił pętlę autobusową na Nowym Bieżanowie dwie minuty przed planowym odjazdem. Niedoszła pasażerka, która nie zdążyła na autobus, powiadomiła o zdarzeniu dyspozytornię MPK. Gorliwy pracownik, tłumacząc kierowcy, że z powodu przyspieszenia klienci nie zdążyli na zaplanowany kurs, zmusił tegoż do zawrócenia z przystanku Nowy Prokocim i do powrotu na pętlę. Tam nie było już nikogo chętnego na podróż przyspieszonym **163**... Nasuwa się pytanie: czy nerwowość pasażerów w połączeniu z nadgorliwością dyspozytorów nie powoduje większych strat niż niestosowanie się kierowców do rozkładu?

Rozmaitości

A Kilka dni temu w *Dzienniku Polskim* pojawiła się informacja o zaniepokojeniu, jakie w decyden- tach MPK Kraków wywarły wahania cen paliw w pierwszym kwartale 2003 roku. Wzrost cen rynkowych paliwa może zmusić krakowskiego przewoźnika do zmniejszenia ilości autobusów kursujących po mieście. Pojawiły się także spekulacje o możliwości zawieszenia w drugim półroczu kilku linii, które w zamyśle twórców tego awaryjnego planu dublują się z tramwajami. Wśród nich pojawiły się choćby bardzo obciążone i lubiane przez pasażerów **128** czy **502**. Lukę spowodowaną ich zniknięciem miałyby wypełnić tramwaje, korzystające ze źródeł energii niezależnych od ropy. Należy mieć nadzieję, iż ten czarny scenariusz jest jedynie planem awaryjnym, stworzonym na wszelki wypadek, i nie zajdzie potrzeba jego wprowadzenia w życie.

**Michał Kamiński, Paweł Paruch,
Krzysztof Utracki, Jerzy Witwinowski**

Lublin

Tabor

Tr Wóz 754, po odbyciu służby jako nauka jazdy i po przeprowadzonych przy jego użyciu egzaminach, powrócił do ruchu liniowego.

Linie

A Od 17.03. nieznacznie wydłużono linię mikrobusową **74** z os. Paderewskiego do granicy miasta na Choinach. Zmiana ma na celu wypełnienie luki po wycofanej stamtąd linii **77**.

A W ramach projektu renowacji Starego Miasta od 03.03. zamknięta dla ruchu są pl. Wolności i ul. Narutowicza (od pl. Wolności do ul. Okopowej). W związku z tym zmieniono przebieg linii **8**, **9** i **40**. **Ósemka** nie kończy już na małej pętli przy pomniku Kochanowskiego, tylko zatrzymuje się przy DOKP na ul. Okopowej. Powrót następuje przez ulicę Lipową. Linia **9** ponownie została skierowana przez ul. Mościckiego i Rusałkę, natomiast linię **40** wydłużono ulicami 3 Maja – Prusa – Północną – Szeli-gowskiego – Smorawińskiego do pętli na Chodźki.

A Kolejnym etapem przebudowy centrum jest remont ulicy Królewskiej. Od 20.03. ulica ta została zamknięta dla ruchu, jednak pozostawiono tam komunikację trolejbusową. Linie autobusowe **1**, **6**, **23**, **33** i mikrobusowa **73** kursują objazdem przez aleję Unii Lubelskiej, a linia **17** przez aleję Tysiąclecia – 3 Maja – Mościckiego i Rusałkę. Przerwy w kursowaniu trolejbusów linii **156** i **160** na ul. Królewskiej mają być krótkotrwałe.

A Na linii powiatowej **1** Lublin (Dworzec Gł. PKP) – Świdnik pojawił się testowy MAN-ik NM223.3 z rejestracją WPR M941. Pojazd testuje prywatna firma Lider Trans.

Rafał Tarnawski, Maciej Zysko

Łódź

Tabor

Wszystko jasne! Poza składem tramwajowym 2514+2516 i autobusem Volvo B10La-3967, kamer w pojazdach MPK nie instalowano. Kilkanaście różnych firm złożyło MPK oferty monitoringu. Kilka z nich jest ciekawych i atrakcyjnych. Prawdopodobnie niedługo nowe rozwiązania będą testowane.

Magazyn 995

10.03. O godzinie 8:40 na ul. Pomorskiej przy ul. Zaczysze systema marki DAF włączyła się do ruchu, gdy od strony Stoków nadjechała **15-tka** (skład 805Na 3924+3925). Według relacji motorniczego, dwukrotna próba załączenia hamowania nie dała rezultatów, w wyniku czego tramwaj staranował cysternę, wypadł z szyn, rozpędem dojeżdżając aż do pobliskiego budynku. Na szczęście w wypadku ucierpiały tylko pojazdy – nikt nie został ranny. Wagon 3925 udało się wkoleić tyłem „na popych”, 3924 macierzystym torowiskom przywrócił dźwиг. Zatrzymanie spowodowane wypadkiem trwało 2 godziny.

10.03. Burzliwemu porankowi nie dość było: o godzinie 10:30 kierujący oplem dojeżdżając do skrzyżowania Pabianickiej z Rudzką od strony Pabianic brawurowo zmienił pas, zderzając się z peugeotem. Samochód wypadł z jezdni, siłą rozpędu przełamała bariery przystanku tramwajowego, potrafił dwie stojące na nim kobiety i zatrzymał się na szynach. Stan poszkodowanych kobiet ocenia się, niestety, jako ciężki.

Rozmaitości

Wydział Dróg i Transportu Miejskiego przedstawił harmonogram prac nad usprawnieniem ruchu drogowego w Łodzi. Trwające już roboty przy poszerzeniu wiaduktu kolejowego nad ul. Pabianicką, od połowy marca wejdą we właściwą fazę – zamknięta zostanie jedna z nitek trasy kolejowej. Na maj przewiduje się rozpoczęcie montażu nowego wiaduktu, zaś w połowie roku zostanie przeprowadzony przetarg na modernizację jezdni i torowiska, które muszą zostać obniżone o 80 cm. Docelowo na początku roku mają tamteży przebiegać po 3 pasy ruchu w każdą stronę z wyciszonymi torami tramwajowymi pośrodku. Roboty mają być prowadzone przy normalnym ruchu kołowym i szynowym. Zakończenie prac przewiduje się na początek przyszłego roku. Z kolei jesienią rozpocznie się modernizacja następnego fragmentu ul. Rokicińskiej – od Augustów do alei Hetmańskiej. Wpiew położona zostanie nowa południowa nitka ulicy, a następnie wyremontuje się jezdnię północną. Ostatni etap obejmie budowę toru tramwajowego, który skręci w Hetmańską i zakończy się krańcówką przy ul. Zakładowej. Kiedy jednak pojedziemy dziesiątką na Olechów? Trudno to w tej chwili określić. Ważne, że ta, ponoć jedyna, inwestycja w rozbudowę łódzkiej

sieci tramwajowej ma szansę realizacji.

Łukasz Stefańczyk, Sławomir Zamuszko

Olkusz

Tabor

A Dla miłośników komunikacji miejskiej kolejny bolesny cios zgotowały warsztaty miejscowego PKM-u. Kolejny kremowo-czerwony Ikarus 280 stracił zarówno barwy, jak i znaczną część tyłu. Tym razem na solówkę przerobiono wóz 1560. Autobus tradycyjnie pomalowano na żółty kolor. Systematyczne naprawy główne połączone z konwersją 280 na 260 wyniszczyły już praktycznie wszystkie przegubowce z tak wspaniale zachowanymi oryginalnymi elementami z początku lat 90. Można spodziewać się, że rychło na warsztat trafi „ostatni Mohikanin”, czyli wóz 1562.

Bartosz Mazur

Opole

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
402	Junkers	LG	-
614	żółty	Bater	-
618	biały	żółty	-

Marek Drewniak

Oświęcim

Tabor

A Z niepotwierdzonych informacji wynika, że MZK Oświęcim kupi w tym roku tylko jeden a nie trzy autobusy, jak planowano. Kwota przeznaczona przez miasto na zakup wynosi 597.709 złotych, wcześniej mowa była o sumie 1.300.000 złotych.

Krzysztof Łączak

Poznań

Tabor

A Na początku miesiąca na testach przebywał MAN NL223. Pojawił się między innymi na linii 80. Oprócz tego, że pojazd był koloru białego, nie musimy już nic dodawać, gdyż Czytelnikom autobus ten jest dobrze znany.

T Sensacyjki taborowe. Z dniem 01.04. (nie jest to primaaprilisowy dowcip) skład 262+261 przeprowadzi się na stałe z zajezdni S1 Głogowska do zajezdni S3 Forteczna. Kilka dni temu odstawiono kolejną stowójkę – tym razem padło na wóz nr 41, który, ogólnie mówiąc, jest strasznie przegniły. Data kasacji nie jest jeszcze znana.

T NG helmuta? Modernizacja GT8-659 postępuje dalej. Na razie udało nam się dowiedzieć, że wagon ten został wyposażony w przetwornicę statyczną Enika.

T 21 marca do ZNT pojechały wagony N-624 i 4N1-737. Była to ich ostatnia podróż. Czekają bowiem kasacja. Z terenu zajezdni S1 Głogowska, gdzie zdążyły już prawie zapuścić korzenie stojąc na piachu, na ulicę Gajową pojechały ciągnięte pojedynczo holownikami N-2050. Zostały ustawione na torze 15, gdzie aktualnie czekają na wykonanie wyroku.

T Optymizmem napawa jednak fakt, że po zakończeniu w ZNT remontu wagonu wieżowego nr 2041, „na warsztat” wreszcie trafi muzealna doczepka sarnocka ND-436.

Linie

A Coś się kończy, coś się zaczyna – punktualność linii 64 zadziwiająco się poprawiła. Dotyczy to również godzin szczytu. Co ciekawe, nie dokonano żadnych modyfikacji w rozkładzie jazdy tej linii.

A Od poniedziałku 24 marca na stałe trasy wróciły linie 58, 89 i 94. Linie te kursowały trasami objazdowymi od listopada. Było to spowodowane budową wiaduktu nad autostradą A-2.

T Przypominamy, że w weekend 29/30 marca rozpocznie się (teraz już na pewno...) remont torowiska przy ulicy Starołęckiej. Objazdami pojadą linie: 4 (przez GTR do ronda Starołęka i na Połabską), 5 (do ronda Starołęka i Hetmańską na Górczyn) 12 i 13 (przez GTR powrócą do ronda Rataje). Komunikację zastępczą na zamkniętym odcinku zapewni zajezdnia A1. Na miłośników czeka zaś masa atrakcji. Aktualnie trwa budowa łącznika torowego, który umożliwi wyjazd przez pętlę liniowych tramwajów z zajezdni Forteczna zgodnie z ruchem wskazówek zegara – zostanie on podłączony do zewnętrznego kółka pętli Starołęka. „Przypinanie” tego odcinka miało się odbyć już w poprzedni weekend, jednak tę operację przesunięto w czasie. Mimo to nie wstrzymano zmian służb motorniczym i obsady linii. 1, 12 i 13 obsługiwała więc zajezdnia S1, a linie 4 – S2.

Magazyn 995

08.03. W pół do piątej rano na skrzyżowaniu ulic Głogowskiej i Hetmańskiej wykołeił się ostatni wózek holendra 856 (7/5). Stało się to na krzyżaku, gdy tramwaj podążał na Zawady. Zatrzymał się po przejechaniu kilkumetrowego odcinka – na przystanku. Na tory wstawił go Krupp. Po 40 minutach zjechał do zajezdni.

09.03. Na skrzyżowaniu Królowej Jadwigi i Górnicy Wildy trzepnęły się dwa fiaciki: Punto i 126p. Unieruchomiło to w południe na 20 minut tramwaje.

11.03. Awaria układu sterowania uziemiła także na 20 minut kanciaka nr 5 (4/2). Zdarzenie miało miejsce przy skrzyżowaniu Murawy i Winograd, gdy jechał na Starołękę. Na Gajową został dopchnięty przez 10/1 (skład 248+247), a stamtąd niebawem zabrany przez forteczański holownik.

12.03. Na ul. Pułaskiego, przed skrzyżowaniem z Armią Poznań, wysiadł rozruch w stowójce nr 41 (4/12), która zmierzała na Połabską. Do celu dotarła dopchana przez GT8-678 (10/7). Stamtąd do zajezdni została zholowana.

12.03. Pół godziny przed północą skręcająca z ul. Głogowskiej w lewo w Hetmańską techniczna (sieciovą) eNka nr 2042 wykołeiła się pierwszą osi. W tory wjechała bez pomocy Kruppa i po 6 minutach wyruszyła w dalszą podróż.

13.03. Znów na torowisko w ul. Wyszyńskiego, za skrzyżowaniem z Chwaliszewem, wpadł samochód osobowy. Scenariusz ten sam, co zwykle: Alfa Romeo wpadło w poślizg i zablokowało tor w kierunku Śródky. Po prawie pół godzinie pojazd usunął Starśmieciarka. 8 tramwajów utknęło w korku, resztę skierowano objazdami.

14.03. O godzinie 10:40 jadący w kierunku Budziszyskiej zestaw 252+251 (15/1) narobił zamieszania na rondzie Kaponiera. Pierwszy wózek pierwszego wozu skręcił na zwrotnicy najazdowej w lewo, a drugi się na niej wykołeił. Ruch w obie strony był niemożliwy. Przez 13 minut tramwaje jadące w kierunku Mostu Teatralnego jeździły przez ul. Towarową i Św. Marcina.

14.03. Na ul. Górnicy Wilda, przy Wierzbęcicach, miało miejsce 18-minutowe wstrzymanie w obu kierunkach. Na środku torowiska bowiem wyhaczyło się przednie koło w nieustalonym samochodzie osobowym. Pojazd ściągnął na bok MPK-owski Star.

15.03. Po meczu Lech Poznań – Odra Wodzisław na stadionie przy ul. Bułgarskiej, MPK Poznań podstawiło kibicom dodatkowo 3 rezerwy tramwajowe zabrane z końcówek oraz 4 składy dodatkowe, które

– po zakończeniu krótkich zmian – od razu nie zjechały do zajezdni. Nie zapomniano także o autobusach – 4 rezerwy czynne wzmocniły linie 91 (dwie pojechały na Batorego) i 63 (jedna pomknęła na Górczyn i jedna na Śródkę). W imieniu kibiców dziękujemy za miły gest.

16.03. Krótko przed godziną 16 na pętli Połabska wykołeiła się pierwsza os drugiego wózka holendra 879 (4/1) przejeżdżającego po środkowym torze. Wszystko za sprawą oberwanego kłoca hamulca szynowego. Oczywiście, na odsiecz przybył Krupp. Przez godzinę wszystkie tramwaje musiały kursować po torze zewnętrznym.

16.03. O godzinie 16:20 sieć trakcyjna przy stacji PST Lechicka (w okolicach kładki dla przewodów ciepłowniczych) stała się przez jakichś kretyńców wieszakiem dla około 10-metrowego przewodu i... spodni. Usuwanie tych swoistych „dekoracji” zajęło pracownikom pogotowia sieciowego 20 minut.

16.03. Wykołeiła się pierwsza os czwartego wózka holendra 856 (4/1), który o godzinie 23:28 podjeżdżał z wewnętrznego toru pętli Starołęka na przystanek początkowy. Na miejsce zdarzenia Krupp przybył dopiero o godzinie 0:30 i wstawił wykołeić na tory. Do 1:02 zablokowana była jeszcze 4/3 i wagon roboczy.

17.03. Rano na pętli Budziszyska wytramwaił się pierwszą osią zestaw 115+116, gdy przejeżdżał na małe koło. Zawinił wyjechany klin iglicy. Pętla była nieprzejezdna przez 40 minut – wszystkie inne tramwaje standardowo kierowano na Junikowo.

18.03. W stojący przed skrzyżowaniem Głogowska/Sielska skład 132+133 (5/3 relacji Stomil – Górczyn) puknął późnym wieczorem zestaw 182+181 (14/2). Skończyło się na szczęście tylko na minimalnych wgniecieniach i zbitych kłozkach lamp. Prawie natychmiast oba składy zjechały do zajezdni.

19.03. Zaparkowane częściowo na torowisku w ul. Wołyńskiej (przy aptece) Seicento wstrzymało tramwaje podążające do Piątkowskiej w godzinach 21:18–21:40.

20.03. Rano na pętli Połabska wykołeił się drugim wózkiem wjeżdżający z małego koła na przystanek początkowy GT8-673 (10/2). Poznańskim torowiskom helmuta zwrócił Krupp. Nie na długo jednak. Bowiem zaraz po ruszeniu współpracy z tym samym krzyżakiem odmówił trzeci wózek. Znów pomógł Krupp. „Akcja” trwała łącznie 75 minut.

21.03. W samo południe wjeżdżająca na żeberko pętli Dębiec rezerwa czynna (holender 879) raczyła się wykołeić drugim wózkiem, co spowodowało wystawienie z torów także pierwszego. Pętla była nieczynna aż do godziny 13:45, gdyż w następstwie wykołejenia pękła także lewa szyna. Interweniował Krupp. Do czasu usunięcia skutków zdarzenia bimby linii 2, 9 i 10 kończyły bieg w zajezdni Madalińskiego,

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**.

zaś dalej smrodziły zatramwaje. Jak się okazało, sprawcą zdarzenia był wylamany klin iglicy. Do godziny 14:35 jeżdżono tylko jednym torem.

21.03. Dość nietypowe zdarzenie miało miejsce po południu na ul. Górna Wilda w okolicach skrzyżowania z Chwiakowskiego. Pewna kobieta zaparkowała swoje Renault Megane pozostawiając je „na luzie” i poszła do sklepu. A że było z górki, auto zaczęło zjeżdżać. Samodzielnie pokonało jakieś 100 m i pewnie jechałoby dalej, gdyby nie przeszkodził mu w tym zmierny wiatr nr 603 (9/7). Na skutek kolizji pogięła się maska samochodu i lekko strzaskoło przednie poszycie w bimbie, która musiała w związku z tym zjechać do zajezdni.

21.03. O wielkim szczęściu może mówić pasażerka siedząca tuż za trzecimi drzwiami wagonu 242 (skład 242+241 – 16/6). O godzinie 16:23 na estakadzie Bogdanki w szybę tramwaju na wysokości głowy kobiety uderzył około dziesięciocentymetrowej średnicy kamień rzucony ręką nie zidentyfikowanego bezmózgowca. Pomimo sporego impetu uderzenia szyba nie pękła, ocalając pasażerke przynajmniej zdrowie. Jeden z pasażerów poinformował natychmiast o zajściu centralę 995 przez telefon komórkowy, uzyskując zapewnienie o niezwłocznym skierowaniu policji na miejsce zdarzenia.

21.03. Pierwszy dzień wiosny zbytnio się udzielił pięciuosobowej grupce w wieku 17–20 lat, płci obojga. Otóż w 6/8 (skład 106+105) na przystanku Półwiejska zaczęła się po pijaku zabawa... rozgniataciem owoców cytrusowych i jabłek na tylnym pomoście wozu 106. Wszystkich młodzieńców zatrzymała policja, zaś tramwaj po 8 minutach zjechał do zajezdni celem wyczyszczenia.

21.03. Hucznie wiosnę postanowił również przywitać drut podjazdowy izolatora sekcyjnego przy Agromie. Uszkodził on ślizgi pantografów podążających w kierunku os. Lecha: 16/6 (242+241), 16/7 (210+209), 5/10 (158+127), 5/11 (126+125), 1/15 (206+205) i 11/1 (671). Ogólnie doraźna naprawa wymienionych tramwajów i wyrwanego drutu zajęła pracownikom pogotowia technicznego 55 minut. Pozostałe tramwaje kierowano objazdami.

23.03. W godzinach 11:11–11:25 policja zamknęła dla ruchu Al. Niepodległości na odcinku Libelta – Św. Marcin, by umożliwić przemarsz uczestnikom uroczystości w auli UAM. W związku z tym jeżdżące tędy autobusy skierowano objazdem (w obie strony) przez Św. Marcin – Kaponierę – Roosevelta i Libelta.

23.03. Wieczorkiem na przystanku Nad Wierzbakiem uszkodził się wyłącznik nadmiarowy w holendrze 868 (9/8), który pomykał na Dębiec. Z miejsca zdarzenia do zajezdni przy ul. Gajowej zepchnął go po kwadransie niemiecki kolega nr 601 (11/3).

Rozmaitości

T Rowerowa Sekcja Zwiadowcza KMPS odnalazła na terenie ogródków działkowych koło Promna poznaki wagon tramwajowy typu ND o numerze 570. Posiada on drzwi jednoskrzydłowe z napędem ręcznym po prawej stronie (patrząc w kierunku jazdy). Poszycie zewnętrzne wagonu jest całkowicie przeszyte rdzą, zachowały się tylko nieliczne napisy i resztki gniazd międzywagonowych. Wewnątrz wagonu można obejrzeć mechanizm hamulca ręcznego, kłosze oraz poręcz. Wagon stoi na „dzikiej” działce i służy za magazyn desek. Klub Miłośników Pojazdów Szynowych nie planuje jego pozyskania.

T Zakład Komunikacji Tramwajowej zgodził się na zajęcie nieużywanej liniowo pętli Plac Wielkopolski przez stragany. Obecnie pętla jest już nieprzejezdna, lecz w razie konieczności jej użycia, w ciągu trzech dni musi zostać udrożniona.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
1357	Inter Marche	barwy MPK	-
1401	Heroes Life	barwy MPK	po NG
tramwaje			
94+93	Mapa Poznania	Mapa Poznania	odnowa
190+189	Apap	barwy MPK	-
605	barwy MPK	Ford Bemo Motors	-
661	Natura	barwy MPK	-
671	ORIX	barwy MPK	-

Tomasz Albrecht, Adam Białas, Tomasz Gieżyński, Adam Konieczka, Łukasz Nowicki, Natalia Rychlewicz, Piotr Warzywniak

Szczecin

Tabor

T Samotne wojaże wagonu 105N-656 trwały bardzo krótko. Po tygodniu powrócił do składu 656+695.

Rozmaitości

● Z powodu małego zainteresowania nowych władz miasta, Siemens zrezygnował z negocjacji w sprawie przejęcia szczecińskiej komunikacji tramwajowej.

A Kolejny testowy autobus przybył do SPPK. Przez około tydzień 12-metrowy turkusowy Volvo 7000 cieszył oczy głównie pasażerów linii 101.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
tramwaje			
732	Apap	barwy zakł.	-

Jacek Kalicki, Olaf Skrzymowski

Trójmiasto

Tabor

SKM Nowa reklama pojawiła się na środkowym członie EN57-1757. Oglasza się na nim *Przegląd Sportowy*.

Wojciech Lemański

Warszawa

Tabor

A 07.03. zakład T-5 Inflancka skreślił ze stanu inwentarzewego resztę swoich jeliczy M11. Tym samym pożegnaliśmy się też z autobusami o numerach 91 i 94. Ten pierwszy już od ponad tygodnia jest szabrowany w warsztatach T-4. Kolega 94 wkrótce podzieli jego los...

T Mamy kolejny dobry przykład, w jakim stanie są wolskie 105Na, których numery zaczynają się na 10xx. Pułdo wozu 1078 (ze składu 1078+1062) pomimo przeprowadzonej ostatnio NG jest w katastrofalnym stanie. Wagon jest cały poskręcany, a podłoga powybrzuszana. Stojąc za tylnym skosem, patrząc do przodu, nie widzi się przednich okien. Jeden z redaktorów *Przystanku* miał (nie)przyjemność jechać kilkakrotnie tym wozem w ostatnich dniach i przejażdżka ta przypominała mu ruską karuzelę. Według oceny niektórych, wagon 1078 może wkrótce podzielić los pobratymcy o numerze 1020 (przypnijmy, że w wagonie tym mimo przeprowadzonego remontu pękł czop skrętu). Prawdopodobnie jeszcze gorzej sytuacja wygląda z mokotowskim 105Na-1172 (ze składu 1172+1173), który dopiero co opuścił bramy warsztatów T-3.

T W nawiązaniu do informacji z poprzedniego numeru informujemy, że w nocy z 05/06.04. (data ta będzie zaproponowana do akceptacji Tramwajem Warszawskim) planowany jest okolicznościowy przejazd stowójką numer 42 na specjalnej linii 0, i tym samym objechanie większości warszawskiej sieci tramwajowej (m.in. jednoróż na Boernerowo i tymczasowego na Okęcie). Niewykluczone, że w trakcie imprezy odbędzie się grill. Możliwe też, że w czasie przejazdu wagon przegubowy zostanie podmieniony na coś innego – wszystko to spowodowane jest obawą przed nadmiernym eksploataowaniem wagonu, który mimo niedawnej naprawy instalacji elektrycznej (wymiana kabli w najgorszych miejscach), jest w nie najlepszym stanie technicznym.

T Żoliborski wagon 13N-491, mimo wcześniejszych zapowiedzi, nie dostał jednak kabiny w czasie przeprowadzonego remontu.

T Jakies trzy tygodnie temu Dyrekcja TW wpadła na pomysł zamontowania odpływów podłogowych w wagonach typu 116Na/1. Obecnie montaż tych urządzeń trwa i mają je już wagony: 3005, 3010, 3015, 3017 oraz 3021. Ponadto trwa zakrojona na szeroką skalę akcja skracania u-bootowych lusterek. W chwili obecnej czynność tę R-2 Praga wykonała już we wszystkich wagonach, oprócz 3009, 3021 i 3023.

T W dniu 13.03. na 2/23 hasał sobie na zmianie B żoliborski skład 13N 742+761 w malowaniu zakładowym. Został on wysłany na podmianę za zdefektowanego 105Na 1260+1259, który przez blisko dwie godziny stał na pętli Czyszowa.

Linie

● Sprostowanie: W poprzednim numerze *Przystanku* błędnie nazwano przywrócone przystanki „na żądanie”, obowiązujące dla linii: 508, 509 i 510. Prawidłowa nazwa tego zespołu przystanków brzmi: Stare Świdry. Za pomyłkę przepaszczamy.

A Wielka akcja psucia linii przyspieszonych trwa. Po sławetnym przystanku Wameńska dla linii 416, tym razem dostało się liniom 408 i 515, dla których przystanki w zespole Kordiana z dniem 12.03. zostały przekształcone z „na żądanie” na stacje.

A Zjawisko to nie ominęło także linii podmiejskich. Z dniem 08.03. zmieniono charakter przystanków (z „na żądanie” na zwykłe) w zespole Wspólna w Markach dla linii 718. Identyczna zmiana nastąpiła w dniu 17.03. Tym razem dotyczyła przystanków w zespołach Śmigłowca i Popularna w Warszawie, obowiązujących dla linii 717.

A Z kolei od 15.03. dla linii 724 zostały utworzone całkiem nowe przystanki „na żądanie” – Dominikańska i Podbiępięty.

A Od 13.03. na okres około 4 miesięcy autobusy linii 153 jadące w kierunku pętli Szatkowników od skrzyżowania Czwartaków/Szyszaków zostały skierowane na trasę objazdową, przebiegającą ulicami: Szyszaków – al. Sztandarów – al. gen. Chruściela i dalej stałą trasą. Trasa tej linii w kierunku przeciwnym pozostała niezmienną. Przy okazji warto dodać, że jest to pierwsza oficjalna – choć tylko tymczasowa – zmiana trasy tej linii od ponad 35 lat (to rekord, jeśli chodzi o Warszawę).

A Rozpoczęcie kolejnego etapu przebudowy Alei Jerozolimskich w rejonie ronda Zesłańców Syberyjskich spowodowało, że od 16.03. od godziny 22:00 na około miesiąc została zwężona południowa jezdnia Alei Jerozolimskich od ronda Zesłańców Syberyjskich do ul. Grzymały-Sokołowskiego. Jednocześnie zamknięto na stałe przejazd z jezdni południowej Alei Jerozolimskich na teren Dworca Zachodniego. W związku z tym od 17.03. zmienione zostały na stałe

trasy linii **136** i **717** – tylko w kierunku pętli Dw. Zachodni. I tak:

- linia **136** – od skrzyżowania Bitwy Warszawskiej 1920 r./Szczęśliwicka kursuje ulicami: Szczęśliwicką – Grzymały-Sokołowskiego – Alejami Jerozolimskimi do krańca Dw. Zachodni;
- linia **717** – od ronda Zesłańców Syberyjskich jeździ ulicami: Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Szczęśliwicką – Grzymały-Sokołowskiego – Alejami Jerozolimskimi do pętli Dw. Zachodni.

Trasy wyżej wymienionych linii w kierunku przeciwnym nie uległy zmianie. Zmiana trasy linii **717**, a przede wszystkim znaczne pogorszenie przejezdności przebudowywanego ronda, wymusiły rozkładowe wydłużenie czasu przejazdu tej linii. Aby nie odbiło się to na częstotliwości kursowania, w dzień powszedni dołożono jedną brygadę szczytową z zakładu T-11 Kleszczowa. Zmiana ta spowodowała zaprzestanie kursowania wtyczki – maratonu z linii **181**, która była obsługiwana właśnie przez wspomnianą zajezdnię.

A Potwierdziły się przypuszczenia odnośnie funkcjonowania dodatkowych przystanków uruchomionych na okres zimowy dla linii przyspieszonych. Po przeprowadzeniu pomiarów ich wykorzystania przez pasażerów, ZTM postanowił z dniem 21.03. wpisać do rozkładów jazdy kilka z nich. Są to:

- dla linii **401** przystanek Astronautów („na żądanie”) – tylko w kierunku pętli Natolin Płn.;
- dla linii **408** przystanki Hala Kopińska (zwykłe);
- dla linii **515** i **523** przystanki Os. Majdańska (zwykłe);
- dla linii **519** przystanki Spacerowa (zwykłe);
- dla linii **523** przystanki Szaserów („na żądanie”).

W tym samym dniu, to jest 21.03. pozostałe obowiązujące pozostałe przystanki „silnomrozowe” uruchomione dla linii przyspieszonych 11.01.

AT Przygotowania do remontu wiaduktu w alei Krakowskiej nad torami linii radomskiej weszły w fazę końcową. Po przeniesieniu ruchu kołowego w kierunku centrum miasta na tymczasowy wiadukt budowany tuż obok, przyszła pora na zmianę organizacji ruchu tramwajów. W czasie trwania remontu tramwaje będą kursować przez wiadukt tylko jednym torem (ale o tym w osobnej notatce). Właśnie prace przy przebudowie torowiska i trakcji w obrębie tego wiaduktu były powodem wstrzymania od 15.03. od godziny 0:00 do 17.03. do godziny 4:00 ruchu tramwajowego na ciągu ulic: Grójecka – aleja Krakowska (na odcinku od ul. Banacha do pętli Okęcie). W tym czasie linie tramwajowe **7**, **9**, **15** i **25** jeździły na skróconych trasach:

- linie **7** i **9** – do pętli Pl. Narutowicza;
- linie **15** i **25** – do pętli Banacha.

Kursowanie wyżej wymienionych linii odbywało się według specjalnych rozkładów jazdy. Skrócenie tras wspomnianych linii spowodowało, że do ich obsługi wyjechało w sumie osiem brygad tramwajowych mniej. W czasie wyłączenia ruchu tramwajowego na trasie: pl. Narutowicza – Grójecka – aleja Krakowska – Okęcie kursowały autobusy linii zastępczej **202** (nawet co 6 minut). Do jej obsługi skierowano osiem brygad: po dwie – z zajezdni MZA T-5 Inflancka, T-6 Redutowa i T-7 Woronicza oraz po jednej – z T-9 Chelmska i T-11 Kleszczowa. Jak widać, na tej linii kursowały wozy ze wszystkich zajezdni lewobrzeżnej Warszawy. Pewną ciekawostką był fakt pojawienia się na tej linii ikara 5522 w reklamie Samsunga, a przede wszystkim ikara 5254 w malowaniu historycznym, którym w dniu 16.03. (zmiana A) powoził sam prezes KMKM-u.

Magazyn 995

08.03. Tuż przed godziną 14:00 na rondzie Wiatraczna żoliborski skład 13N 714+755 linii **6**, jadący w stronę Huty, przepchnął kilka metrów po torowisku autko, które nagle pojawiło się na torach. Przy okazji rzucony samochodzik wykosiał kilka słupków wygroźdzeniowych. Zatrzymanie trwało około pół godziny. Przez ten czas, oprócz torowiska, zablokowany był także przejazd dla samochodów.

13.03. O 6:18 na skrzyżowaniu Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej u-boot 3006 linii **2** lekko puknął w stojący na przystanku skład 13N 329+307 linii **4**. Zatrzymanie trwało 14 minut i nikt nie odniósł obrażeń. Z analizy wydruku tachografu wynika, że motorniczy stoszesnastki po prostu zasnął za pulpitem (w sumie godzina była dość wczesna), ponieważ wagon toczył się jednostajnie przez dość długi czas z prędkością około 15 km/h i zupełnie nie hamował. Wyhamowała go dopiero rzeczona trzynastka. Straty na szczęście były niewielkie i wóz 3006 z pękniętą przednią atrapą zjechał do R-2 Praga. W wagonie numer 307 wgniótł się za to tył oraz pogięły sprzęgi międzywagonowe. Oba składy po bieżących naprawach wróciły do ruchu liniowego.

13.03. Przed godziną 19:30 na skrzyżowaniu Marymoncka/Zabłocińska (kierunek Cmentarz Wolski) żoliborski skład 105Na 1214+1215 linii **27** potrącił kobietę w średnim wieku, która nagle wtargnęła na torowisko w miejscu niedozwolonym. Kobieta została potrącona przodem pierwszego wagonu, a następnie dostała się pod jego przed. Na szczęście dla niej, zczepiła się o odgarniacz i w takiej pozycji była wleczona pod hamującym wagonem przez ponad 25 metrów. Kobieta przeżyła. W stanie bardzo ciężkim (rozległe obrażenia wewnętrzne oraz liczne złamania) trafiła do pobliskiego szpitala. Co ciekawe, na miejsce nie zdążył jeszcze przybyć dżwig, a już osobę tę wyciągnął spod wagonu mąż wraz z przypadkowymi świadkami zdarzenia – w tym pasażerami tramwaju. Zatrzymanie trwało prawie trzy kwadransy. W tym czasie tramwaje linii **6**, **15**, **17** i **27** kursowały z pętli Huta przez ulice Nocznickiego i Broniewskiego.

16.03. O godzinie 16 z minutami na pętli na pl. Narutowicza miała miejsce akcja wstawiania „na pieska” zatartej drugiej osi pierwszego wózka drugiego wagonu żoliborskiego składu 13N 828+663, który tego dnia kursował na **4/19**. Samo zatarcie nastąpiło w okolicach skrzyżowania alei Niepodległości z ul. Nowowiejską. Po ponad 20 minutach pracy dżwigu numer 307 na torze technicznym, z którego musiała zrezygnować jedna siódemka, wyżej wspomniana ośka znalazła się „na piesku”. O 16:34 skład odjechał do macierzystej zajezdni.

17.03. Wczesnym popołudniem na ul. Leszno zapalił się silnik solarisa A-022 z Connexu, który tego dnia obsługiwał linię **171**. Na szczęście nikt z pasażerów nie odniósł obrażeń, a autobus wymagał tylko niewielkich napraw w zajezdni.

18.03. O 10:42 na skrzyżowaniu ulic Grochowskiej i Międzyborskiej wolski skład 105Na 1012+1065 linii **8** uderzył w daewoo lanos. Winę za wypadek ponosi kierowca samochodu, który nie upewnił się, że ma wolną drogę przejazdu. Zatrzymanie trwało kilkanaście minut. Na szczęście nikomu nic poważnego się nie stało.

18.03. Około 19:00 na skrzyżowaniu Nowowiejska/aleja Niepodległości, skręcający w stronę pl. Narutowicza skład 13N (numery nieustalone) linii **47**, na przejściu dla pieszych potrącił człowieka.

Rozmaitości

● 18.03. pracę rozpoczęli kontrolerzy biletów z prywatnej firmy Zet-Ka, która to wygrała przetarg ogłoszony przez ZTM. Od tego dnia 60 kanarów wy-

posażonych w blachy z logiem ZTM-u oraz imieniem i nazwiskiem codziennie sprawdza warszawskich pasażerów. Zaobserwowano, że kontrolerzy ci lubią „atakować” o nietypowych porach (np. późnym wieczorem).

A W nawiązaniu do notatki z poprzedniego numeru informujemy, że miłośnicy zajezdni R-5 Inflancka powinni się spieszyć z fotografowaniem autobusów tam stacjonujących. Bowiem jest już niemal w 100% pewne, że od dnia 01.07. zajezdnia ta zostanie zlikwidowana, a tabor rozdysponowany po innych zakładach i – tym samym – przenieść. Takowe rozdysponowania już nawet istnieją, ale o tym będziemy informować w kolejnych numerach. Na szczęście zaniechano na razie planów likwidacji zajezdni R-9 przy ul. Chelmskiej, ponieważ MZA po prostu nie miałoby gdzie trzymać swoich pojazdów. Już po likwidacji R-5, gdzie stacjonuje 212 autobusów, i tak będzie problem z miejscem w pozostałych zakładach. Upadł też pomysł reaktywowania zajezdni R-8 Pożarowa, położonej w linii prostej jakieś 3–4 kilometry od R-5 po drugiej stronie Wisły. Jej teren jest obecnie dzierzawiony.

A W dniu 08.03. doszło do dość kurioznej sytuacji. W godzinach 14:55–15:15 na samym środku Nowego Świata (na wysokości ulicy Chmielnej) Straż Pożarna postawiła swój podnośnik i zajęła się strącaniem resztek lodowych sopli z dachów pobliskich kamienic. Czyn słuszny, ale dlaczego w środku dnia? W dodatku ani ZTM, ani jakkolwiek inna służba miejska nie została o tym poinformowana... Całemu zdarzeniu przyglądała się tylko biernie Straż Miejska. W 20-minutowym wstrzymaniu ruchu utknęło ponad 30 autobusów linii **100**, **111**, **116**, **122**, **175**, **180**, **195**, **303**, **503** oraz **518**. Dodamy, że jednym z nich kierował prezes KMKM-u, który niezwłocznie powiadomił odpowiednie służby.

A Dnia 10.03. policja została powiadomiona o podłożeniu bomby na ul. Śniadeckich. Zarządzono ewakuację mieszkańców kilku pobliskich kamienic. Dyżurny Techniczny Miasta za zgodą i pomocą ZTM-u wezwał na miejsce autobus, który mógłby zapewnić schronienie ewakuowanym ludziom. Tym samym na miejsce koło 17:20 przybył przegubowy ikarus 5754 z zajezdni Inflancka. Kierował nim prezes KMKM-u. Z racji braku miejsca na zaparkowanie autobusu w jezdni (wąskie uliczki centrum miasta), za zgodą policji, wjechał on na środek pl. Politechniki i tamże zaparkował! Po 18:00 alarm bombowy odwołano i busik powrócił do zajezdni.

A Reklamy całopojazdowe stają się plagą w MZA. Ostatnio inflancki ikarus 5752 zmienił szaty GoSportu na kanarkowego MarcPola. Podobne malowanie otrzymał wóz 5171 z zajezdni T-7 Woronicza.

M Metro Warszawskie wycofało się na początku marca ze współpracy z Akademią Sztuk Pięknych w Warszawie. Przystało udostępnić studentom powierzchnie swoich wentylatorów i innych budynków, tłumacząc się wynajęciem ich na komercyjne reklamy firmie AIPA. Gotowe projekty, m.in. pomalowania wentylatorów przy stacji Wierzbno, czekają. Rzecznik Metra wyjaśnia, że firma nie zrywa do końca współpracy z ASP, i jeśli tylko zostanie wolne miejsce, to studenci będą mogli tam malować. Ponadto zapowiada zdjęcie billboardów z już gotowych murali.

T Wagon 112N-3001 jako jedyny na początku lutego został wyposażony w dwie żółte prostokątne tablice boczne z napisem „Jazd do zajezdni Praga” (czerwony napis na żółtym tle). Niezorientowanym należy się wyjaśnienie. W Warszawie w wagonach niewyposażonych w wyświetlacze motorowi przed wykonaniem kursu zjazdowego dokonują przełożenia

na drugą stronę tablic z numerem linii w kasetach przedniej i tylnej, gdzie umieszczony jest napis „Zjazd do zajezdni...” (tutaj widnieje nazwa jednej z czterech zajezdni TW) i na dole numer linii. Tablice boczne z przebiegiem trasy danej linii pozostają w kasetach. Wspomniana stodwunastka jest wyposażona w małe wyświetlacze przedni i tylny, na których mieści się jedynie numer linii. W żaden sposób nie można było wyświetlić stosownej informacji o zjeździe, a to powodowało częste wprowadzanie w błąd pasażerów, którzy nie byli świadomi tego, że wagon wykonuje kurs zjazdowy.

T W dniu 08.03. zaczęły się przygotowania do przebudowy torowiska na wiadukcie nad torami kolejowymi w alei Krakowskiej. Prace te związane są z remontem wyżej wymienionego wiaduktu, który był już w katastrofalnym stanie. Co ciekawe, czasowo powstanie tam kolejny w Warszawie jednotor! Ostatnio podobna sytuacja zdarzyła się w dniach 01.07.–02.09. roku 2001 na ul. Andersa (między ulicami Anielewicza i Muranowską). Za to w dniu 08.03. można było już zobaczyć, którą zostaną poprowadzone zjazdy z obu stron w aleję Krakowską. Torowcy powbijali słupki oznaczające planowaną oś torów zjazdowych i rozjazdowych. 15.03. rozpoczęły się właściwe prace i popołudniu leżała już mijanka, którą dzień później zesparowano z resztą torowiska. 16.03. przewieszono też sieć trakcyjną oraz podłączono wzбудzającą sygnalizację. Nie można nie zauważyć, że do prac sieciowych użyto spalinowo-elektrycznego technicznego wagonu 13N-23 z zakładu T-1, który bardzo rzadko pojawia się na ulicach miasta. Wóz posiada kabiny z obu stron, co znacznie ułatwia manewrowanie na przebudowywanych odcinkach. 16.03. używano oczywiście jego zasilania spalinowego, ponieważ na odcinku Bitwy Warszawskiej 1920 r. – Okęcie w sieci trakcyjnej z wiadomymi względów nie było prądu. O objazdach związanych z tymi pracami piszemy w dziale *Linie*.

T W dniu 08.03. po mieście znów kursował historyczny wagon N₁-607. Tym razem wynajęły go feministki z Amnesty International. Wóz jeździł na określonej trasie Potocka – Słowackiego – Mickiewicza – Andersa – pl. Bankowy – Marszałkowska – rondo Dmowskiego – Marszałkowska – pl. Konstytucji – Marszałkowska – pl. Zbawiciela – Nowowiejska – pl. Politechniki – Nowowiejska – Chałubińskiego – aleja Jana Pawła II – rondo ONZ – aleja Jana Pawła II – rondo Zgrupowania AK Radosław – aleja Jana Pawła II – pl. Grunwaldzki – Popieluszki – Potocka.

T Z dniem 01.03. ZTM nakazał TW zaprzestania używania czarno-seledynowych tablic czołowych oraz przednich, które testowano na liniach **9, 15, 26 i 33**. Jednak Tramwaje dość lekceważąco podeszły do tego polecenia i wiele brygad wspomnianych linii jeszcze przez ponad 10 dni jeździło z nowymi tablicami. Dopiero doraźna kontrola w dniu 12.03 spowodowała zaprzestania ich używania. Obecnie już wszystkie linie posiadają swoje normalne białoczarne tablice. KMKM podjął starania w celu zachowania dla potomności kilku tablic testowych. A decyzja ZTM-u była spowodowana negatywną opinią większości mieszkańców oraz wielu instytucji (m.in. Polskiego Związku Niewidomych).

T W dniu 17.03. na pętli Odrowąża wyciągnięto pierwszy z sześciu słupów trakcyjnych. Był to drugi słup po prawej stronie toru patrząc od wjazdu na pętlę. Przypomnijmy, że na pierwszym słupie (który jeszcze stoi) do niedawna wisiała uratowana przez KMKM tabliczka przypominająca motorowym o zło-

zeniu lusterka w czasie przejeżdżania koło słupa zlokalizowanego przy cmentarnym murze.

T W uzupełnieniu notatki z poprzedniego numeru informujemy, że skradzione z ul. Broniewskiego boczniki złącz izolujących pozbawiły połączenia z ujemnym biegunem podstacji około 800-metrowy odcinek toru w kierunku centrum. Ponadto wspomniane złącza izolujące zostały zainstalowane tam na potrzeby badań prowadzonych przez Instytut Elektrotechniki. Tak więc bezmyślni złodzieje nie tylko zafundowali mieszkańcom Piasek ponadgodzinną przerwę w kursowaniu tramwajów, ale i zadali dotkliwy cios rodzimej nauce, gdyż jest wielce prawdopodobne, że po tym incydencie dyrekcja TW nie zezwoli na ponowną instalację złącz.

Z pamiętnika lakiernika

numer pojazdu	poprzed. reklama	obecna reklama	uwagi
autobusy			
5171	barwy zakł.	MarcPol	-
5752	GoSport	MarcPol	-
tramwaje			
1069+1037	Olympus	Telegrosik	-
1130+1131	barwy zakł.	Opryszczka – infolinia	-
1172+1173	Praktiker	barwy zakł.	po NG
1238+1237	Idea POP	Opryszczka – infolinia	-
1378+1377	PolAnglo	barwy zakł.	-
1388+1389	Idea POP	Opryszczka – infolinia	-
1440+1439	Idea POP	Plus GSM	-
1466+1465	barwy zakł.	Pij mleko!	-
1468+1467	Naj/Claudia	Plus GSM	po NG
1470+1469	Baltona	Opryszczka – infolinia	-

Z notatnika mechanika

numer pojazdu	typ pojazdu	koniec napr.	rodzaj naprawy
autobusy			
1037	260.04	20.02.	NB
1062	260.04	20.02.	NB
4295	120M	21.03.	NC
6306	260.73A	10.03.	NC
6318 (ex 6389)	260.73A	18.03.	NC

Grzegorz Bąk, Robert Człapiński, Grzegorz Fedoryński, Przemysław Figura, Jarosław Girstun, Tomasz Igielski, Tomasz Kaczmarek, Dariusz Kalinowski, Michał Kiembrowski, Adam Krasnodębski, Krzysztof Lipnik, Mariusz Mazek, Sławomir Moczulski, Robert Sokołowski, Marcin Stawicki, Marcin Stiasny, Paweł Zadrozny, ztm.news

Wrocław

Tabor

T 07.03. pojawił się w mieście skład 105Na 2558+2557, a 5 dni później 2520+2519. W ramach NG oba zestawy dostały standardowe poremontowe detale (pudła pozostały czterodrzwiowe) oraz elektrykę 105Na. 2558+2557 bowiem jeszcze kilka miesięcy temu nosił oznaczenie typu 105NT i umiał jazdę śpiewem tyrystorów, natomiast 2520+2519 reprezentował ginący gatunek 105N. Obecnie pozostały już tylko 4 składy tego typu: 2522+2521 z zajezdni Gaj oraz 2239+2215, 2218+2219 i 2290+2291 z Ołbina.

Linie

● Planowana na wiosnę reforma komunikacji nocnej przynosi już pierwsze zmiany: trwają intensywne szkolenia kierowców autobusów, byłych motorniczych. Najprawdopodobniej więc odkładana od sześciu lat rewolucja dojdzie do skutku, a obecne 10 linii tramwajowych i 11 autobusowych nocnych zastąpi 14 wyłącznie autobusowych.

T Trwa remont torowiska na skrzyżowaniu Kazimierza Wielkiego i Krupniczej. Pierwszy etap prac wykonywany był we wrześniu 2002 i obejmował rozjazd i część torowiska w ul. Krupniczej. Teraz Zakład Torowy Sp. z o.o. wymienia rozjazd i krzyżownicę po zachodniej stronie skrzyżowania, na łuku z ul. Krupniczej w kierunku Nowego Świata. Pozostanie wymiana rozjazdów po wschodniej stronie skrzyżowania (dla relacji Krupnicza – pl. Dominikański), przewidziana na lipiec. Remont wymusił wprowadzenie ograniczeń w ruchu kołowym od 17.03., zaś 22.03. przejeżdżającym tamtędy tramwajom przydzielono objazdy:

- **3, 10, 12, 37, 73** w kierunku Pilzyc i Leśnicy kursują od pl. Dominikańskiego przez Skargi – Teatralną – pl. Teatralny – Świdnicką – Podwale do pl. 1 Maja; w kierunku przeciwnym od Kazimierza Wielkiego przez Krupniczą – Podwale – Świdnicką – pl. Teatralny – Teatralną – Skargi;
- **22, 30, 33** w kierunku Pilzyc i Leśnicy kursują od Sądowej przez Podwale do pl. 1 Maja; w kierunku przeciwnym stałymi trasami;
- **20** w kierunku Robotniczej kursuje od Świdnickiej przez pl. Teatralny – Widok – Szewska – Grodzką – Nowy Świat; w kierunku przeciwnym od pl. 1 Maja przez Podwale;
- **24** w kierunku Zawalnej kursuje od Świdnickiej przez pl. Teatralny – Widok – Szewska – Grodzką; w kierunku przeciwnym stałą trasą.

Wojciech Gąsior, 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@krmk.waw.pl – dział warszawski); Olaf Skrzymowski (bremen@o2.pl – dział szczebiński);

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 Zysko

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.