

Wstęp

W tym roku (18.09.2011) odbyły się X Dni Transportu Publicznego. Jest to jubileuszowa edycja. Pierwsza edycja DTP odbyła się we wrześniu 2002 roku na zajezdni Wola a część autobusową reprezentowała zajezdnia Woronicza. Dowozówkę zapewniał Ikarus 280.26 #2092 (skasowany w 2007 roku). Właśnie na pierwszych dniach transportu miejskiego miał premierę **Jelcz MEX272 #1983** zwany pospolicie "ogórkiem". 10 lat minęło a impreza cieszy się dużym powodzeniem wśród warszawiaków.

Autobusy (Metro Młociny)

W tym roku po raz kolejny warszawiacy mieli możliwość wraz ze swoimi pociechami przekonać się jak od kuchni wygląda praca kierowcy autobusu, do tego jak wygląda jego stanowisko pracy. Każdy miał możliwość wejścia do kabiny autobusów wystawionych na terenie pętli autobusowej i dokładnego obejrzenia kabiny kierowcy jak i możliwość przyciskania przycisków znajdujących się na pulpicie kierowcy. Oczywiście z racji bezpieczeństwa i trosce o nieuszkodzenie autobusu, przyciski były jedynie "makietą" ponieważ nie powodowały żadnych "oznak życia" autobusu.

Na pętli wystawiono zabytkowe jak i współczesne autobusy:

Berliet PR110 #3872

Autobus wyprodukowany w 1980 roku. Swoje początki kariery na ulicach rozpoczął we Francji w mieście Orlean. W 1991 roku przybył do Polski wraz z 30 innymi Berlietami i przekazany został do krakowskiej firmy KPPU (Krakowskie Przedsiębiorstwo Przewozowo-Usługowe) i służył na liniach przejętych od MPK Kraków. W 2002 roku przeszedł do PKS Kraków, gdzie kursował na darmowych liniach hipermarketowych. W 2005 roku został pozyskany przez Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie. W autobusie znajdował się punkt informacyjny o remoncie Chausson'a APH48 Więcej o historii wozu:

[KMKM Warszawa - Berliet PR100 #3872](#)

Ikarus 260.04 #289

Jest to autobus z 1982 roku. Rozpoczął służbę w ówczesnych Miejskich Zakładach Komunikacyjnych i stacjonował na zajezdni R-9 Chełmska. W 1994 przekształcono MZK Warszawa w dwa osobne podmioty: tramwajowe Tramwaje Warszawskie oraz autobusowe i trolejbusowe Miejskie Zakłady Autobusowe. Po likwidacji zajezdni w 2006 roku został przeniesiony na zajezdnię R-10 Ostrobramska gdzie służył jeszcze do 2008 roku, gdzie zakończył służbę i został przekazany KMKM na cele zabytkowe. W 2009 i 2010 autobus przeszedł kompletną odbudowę i został przywrócony do stanu z dostawy z 1982 roku.

Ikarus 280.37 #5254

Świeżo wyremontowany w tym roku jeden z przedstawicieli serii 280. Wóz na stanie Miejskich Zakładów Autobusowych odbudowany na stan z dostawy z 1992 roku. W przyszłości zostanie przekwalifikowany na zabytek i przekazany KMKM Warszawa. Ten autobus miał duże powodzenie wśród zwiedzających, w kolejce czekało nawet 15 osób by usiąść za sterami tego autobusu nazywanego "bizonem" z racji swojego mocnego silnika MAN o mocy 310KM. Autobus przez całe swoje życie był czerwony i nigdy nie zmienił numeru taborowego, m.in. dzięki determinacji klubowiczów z KMKM. Od 1992 do 2003 kursował pod szyldem zajezdni R-5 Inflancka. Po likwidacji tej zajezdni został oddelegowany do zajezdni R-11 (ob. R-2) Kleszczowa. W 2010 został odstawiony z powodu usterki silnika. Pod koniec 2010 został skierowany do Oddziału Remontu Taboru na odbudowę, która zakończyła się w kwietniu 2011. Autobus został przeniesiony na zajezdnię R-10 (ob. R-3) Ostrobramska, gdzie kursuje na słabo obciążonych liniach. Obecny stały przydział to 03/183. Autobus zadebiutował na warszawskim zlocie autobusów zabytkowych (Zlot Ogórków) 14.05.2011 i kursował na Warszawskiej Nocy Muzeów na linii A (pl. Bankowy - muzeum Powstania Warszawskiego)

Oprócz zabytków pojawiły się także pojazdy współczesne:

Solbus SM12

Producent z Solca Kujawskiego przysłał swój produkt w postaci modelu SM12. Co ciekawe autobus miał być dostarczony do krakowskiej firmy PTS do obsługi linii na zlecenie ZIKiT (stąd malowanie) i pierwotnie zasilany LNG. Został przebudowany na standardowy układ paliwowy i służy jako wóz demonstracyjny. Firma Solbus ma w tym roku dostarczyć do MZA 20 sztuk modelu 10-metrowego SM10. Autobus Solbusa jest przyjemny wewnątrz, siedzenia są dobrze rozstawione dzięki czemu jest trochę więcej miejsca na nogi. Jedynie może przeszkadzać tylna ściana gdzie brakuje okna.

Solaris Urbino 18 Hybrid

Solaris zaprezentował przegubową odmianę autobusu hybrydowego (silnik diesla + silnik elektryczny). Czyli część jazdy autobus pokonuje na standardowym dieslu, a część na silniku elektrycznym (czyli pracuje ciszej, nie emituje spalin no i nie pobiera paliwa). Energia w silniku elektrycznym jest gromadzona podczas hamowania autobusu. Cztery takie pojazdy zakupiły Miejskie Zakłady Autobusowe. Autobusy będą miały numery 8396, 8397, 8398, 8399 i trafią na zajezdnię Ostrobramska. Pierwszy planowany jest na mikołajki (6 grudnia 2011). Wystawiany autobus przeznaczony jest dla niemieckiego przewoźnika Stadtwerke Neuss GmbH w mieście Neuss.

Scania OmniCity CN270UB

Standardowo Scania przedstawiła swój produkt. Tym razem była to Scania z PKS Grodzisk Mazowiecki kursująca na zlecenie warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego o numerze inweterzowym A559. W PKSie znajduje się 106 sztuk (A501-A598, A600-A607) oraz dwie Scanie OmniCity CN280UB o numerach A608 i A609, które są użyczane PKSowi i pełnią funkcję testerów na terenie Polski.

MZA wystawiło także współczesne pojazdy:

- MAN NG363 Lion's City G #3427 z zajezdni Stalowa
- Solaris Urbino 10 #1000 z zajezdni Ostrobramska
- Solaris Urbino 18 #8335 z zajezdni Ostrobramska

Tramwaje (Metro Młociny)

Na tramwajowej części węzła Młociny wystawiono głównie tabor zabytkowy ale także techniczny i współczesny. Warszawiacy i goście mogli obejrzeć nie tylko liniowe czy zabytkowe wagony ale także te które w ogóle nie są dostępne dla przeciętnego pasażera i można jedynie je obejrzeć z zewnątrz.

Falkenried A #43

Najstarszy zachowany wagon tramwajowy. Wyprodukowany w 1907 w zakładach Falkenried w Hamburgu przetrwał dwie wojny światowe. W 1958 przywrócony do stanu z 1907 roku w Warsztatach Głównych ówczesnych Miejskich Zakładów Komunikacyjnych z okazji 50 lecia tramwajów elektrycznych. Pierwotnie wagon przystosowany do rozstawu szyn 1524mm, po wojnie przebudowany na rozstaw 1435mm (współczesny). Tramwaj ze względu na unikatność, wpisania do rejestru zabytków pokazywany jest wyłącznie okazjonalnie (na wystawach czy paradach) i nie jest wykorzystywany w ruchu liniowym (na liniach okazjonalnych czy wynajmach). Więcej o historii wagonu: [Tramwaj - wagon typu A](#)

GWF K #445

Wagon pochodzi z 1940 roku i powstał w Gdańskiej Fabryce Wagonów (Wolne Miasto Gdańsk). Tramwaj mimo złożonego zamówienia (zamówiono 60 wagonów tego typu) nie dotarł do Warszawy i został skierowany do Berlina. W 1945 odnaleziono tramwaj wraz z innymi 50 egzemplarzami i zostały dostarczone do Warszawy. Stąd nazwa tego wagonu "berlinka". Po remoncie tramwaj wyjechał na warszawskie tory. Do 1969 był wykorzystywany w ruchu liniowym (w latach 1967-1969 pod numerem 403-1). Pod koniec służby stacjonował na zajezdni Praga. W 1969 został przebudowany na wagon gospodarczy i otrzymał numer 2401. W 1996 tramwaj dostał ponownie numer taborowy 403 i przebudowany na tramwaj pasażerski i zachowany jako zabytek. W 2006 przeszedł remont kapitalny, gdzie otrzymał skórzane obicia siedzeń (takie jakie były zamówione przed wojną). Tramwaj okazjonalnie kursuje na liniach specjalnych, głównie jest prezentowany podczas różnych wystaw czy parad. Więcej o historii wagonów K: [Tramwaj - wagony typu K](#)

Linke-Hoffman Lw #541

Wagony typu Lw (oznaczenie warszawskie) zostały zakupione w 1949 roku w ilości 15 sztuk od

MPK Wrocław z powodu braków taborowych w warszawskim parku tramwajowym. Wagony po II wojnie światowej były nieużywane tak więc Warszawa zdecydowała się na ich zakup, gdzie w cenie zakupu wliczono koszty remontu wagonów. Tramwaje jeździły pojedynczo lub w składach z doczepami (głównie tymi pochodzącymi także z Wrocławia). Wagon nr 541 służył w MPK Wrocław. Do 1973 kursował jako wagon linowy o numerze taborowym 1024. W 1973 został wycofany z ruchu liniowego i przebudowany na wagon gospodarczy i oznaczony jako G020. W 1997 został zakupiony przez Tramwaje Warszawskie i sprowadzony do Warszawy w celu przeznaczenia na zabytek. Wagon otrzymał numer 526. W 2001 roku został wysłany do Konstalu w Chorzowie w celu odbudowy. Po powrocie do Warszawy zmieniono mu numer na 541. Wagon sporadycznie kursuje na liniach okolicznościowych, głównie występuje na wystawach taboru i paradach.

Więcej o historii wagonów Lw: [Tramwar - wagony typu Lw](#)

Konstal N #674

Kolejny tramwaj zabytkowy wystawiony na X DTP 2011. Wagony N były wzorowane na niemieckich wagonach typu KSW. Ponieważ po wojnie w całym kraju potrzebowano wagonu prostego w budowie i eksploatacji, do tego brak było wykwalifikowanej kadry, podjęto decyzję o produkcji wagonu typu N według konstrukcji niemieckiej. Produkcję wagonów rozpoczęto w 1949 roku i szybko dostarczano do wielu miast w Polsce przez co stanowiły popularny typ taboru w polskich przedsiębiorstwach komunikacyjnych. Wiele z nich jeszcze na początku lat 90 było eksploatowanych liniowo (m.in. Poznań czy Szczecin), także zmodernizowane wagony N oznaczone jako 4N. Wagon N mógł ciągnąć maksymalnie dwie doczepy oznaczone jako ND. Jest tramwajem dwukierunkowym czyli nie potrzebuje pętli by zmienić kierunek jazdy. Wagony typu N zniknęły z warszawskich linii w roku 1969. Wagon 674 nie jest tym samym który kursował po Warszawie. Został wyprodukowany w 1952 i skierowany do Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Katowicach i otrzymał numer 976. W 1966 został przenumеровany na 19. W 1991 zakończył służbę liniową i został przeznaczony na wagon roboczy i otrzymał oznaczenie 128R. W 1997 został zakupiony przez Tramwaje Warszawskie na cele historyczne. Tramwaj przeszedł remont w Konstalu i został przywieziony do Warszawy i otrzymał numer 674. Wóz często kursuje na liniach specjalnych a także na wynajmach. Jest stałym elementem tramwajowej linii turystycznej "T" kursującej w wakacje. Więcej o tramwajach typu N: [Tramwar - wagony typu N](#)

Tramwaje Warszawskie wystawiły także wagony:

- Konstal 13N #336 (zajezdnia Mokotów, wagon kursuje z wagonem 375)
- Konstal 13N #388 (wagon pomiarowy sieci trakcyjnej)
- Plasser&Theurer 08-16M #P1 (podbijarka torowa)
- WlwK/GFW K #2400 (wagon transportowy)
- Konstal 116Na/1 #3011

Autobusy od kuchni (Oddział Remontu Taboru)

Hitem tegorocznych Dni Transportu było zwiedzanie Oddziału Remontu Taboru Miejskich Zakładów Autobusowych. Dowoziła i odwoziła chętnych do zwiedzania specjalna linia autobusowa A. Warto dodać, że po raz pierwszy MZA udostępniły obiekt do zwiedzania. Na przystanku na terenie ORT witały goście: Ikarus 280.26 #2600 z KMKM Warszawa, Ikarus 411.08 #6550 z KMKM Warszawa, oraz jedyny zachowany w części Ikarus 620 #799 służący jako pług na terenie ORT. Na powitanie została przedstawiona historia ORT dawniej CWS (Centralnych Warsztatów Samochodowych) w formie prezentacji multimedialnej. Następnie goście oprowadzano po terenie ORT gdzie można było od kuchni zobaczyć jak remontowane są autobusy i ich podzespoły (m.in. silniki, mosty napędowe). Prezentowane były urządzenia do mycia części autobusowych, do prac spawalniczych, piece czy podnośnik do podnoszenia autobusu, urządzenie do wyważenia opon. Pokazana była także Stacja Kontroli Pojazdów gdzie każdy autobus musi przez nią przejść by opuścić bramy zakładu i udać się do zajezdni skąd przyjechał. Na końcu pokazano halę i stanowiska gdzie autobusy są rozmontowywane na części oraz składane (instalowane nowych bądź wyremontowanych części). Niespodzianką było obejrzenie makiety kolejowej, którą zbudował jeden z pracowników zakładu. Całe przedsięwzięcie trwało ponad 4 lata.

Linie specjalne

Podczas DTP kursowały trzy linie specjalne:

Tramwajowa **D** na trasie: **METRO MŁOCINY** - Nocznickiego - Wólczyńska - Broniewskiego - Galla Anonima - **PIASKI**. Obsługę zapewniały

tramwaje: Konstal 102N #5, Konstal 4Nj+4ND #838+1811 oraz PESA 120N #3116

Autobusowa **DTP: METRO MŁOCINY** > Kasprówicza > Przy Agorze > Marymoncka > aleja Zjednoczenia > Kasprówicza > Nocznickiego > Zgrupowania AK "Kampinos" > Kasprówicza > **METRO MŁOCINY**

. Obsługę zapewnił Jelcz 043 #8081

Autobusowa **A**: METRO MŁOCINY - Kasprówicza - (Zgrupowania AK "Kampinos" < Nocznickiego < Kasprówicza <) - Żeromskiego - Słowackiego - Włociańska -

M

ZA ORT WŁOŚCIAŃSKA

. Obsługę zapewniały: Jelcz 043 #8058, Jelcz MEX272 #1983 i Solaris Urbino 10 #1005 wspomagane przez Ikarus 260.04 #289 i Scania OmniCity CN270UB #A559

Inne

Oprócz wystawy taboru, na węźle były także inne atrakcje. Od strony wjazdu na pętlę autobusową była mini wystawa samochodów zabytkowych. Na terenie węzła była także scena, gdzie były różne konkursy dla najmłodszych oraz także uhonorowanie osób zasłużonych dla komunikacji w Warszawie. Były także stoiska Tramwajów Warszawskich, Miejskich Zakładów Autobusowych, Zarządu Transportu Miejskiego, Metra Warszawskiego, stowarzyszenia SISKOM, Szybkiej Kolei Miejskiej czy punkt prezentacji udzielania pierwszej pomocy. Dużą kolejkę notowało stoisko MZA. Ludzie stali w kolejce m.in. po koszulki czy czapki MZA, ale

także do skosztowania ogórka ze smalcem. Niestety niektórzy nie chcieli stać w kolejce przez co wpychali się na siłę i przez to gadżetów czy "dania dnia" nie starczyło dla wszystkich. Na stoisku Metra Warszawskiego w godzinach 10-12 odbierano specjalne wejściówki uprawniające na zwiedzanie Stacji Techniczno-Postojowej następnego dnia. Wejście odbywało się na podstawie tej wejściówki oraz dowodu tożsamości. Na jedną osobę przyznawana była wyłącznie jedna wejściówka. Na stoisku Tramwajów Warszawskich można było pobierać broszury o tramwajach i gadżety związane z akcją "Bądźmy razem bezpieczni". Na stoisku SKM był prezentowany model najnowszego pociągu kursującego po torach kolejowych 27WE "Elf". Stoisko SISKOM prezentowało głównie akcję promującą wprowadzenie priorytetu dla warszawskich tramwajów (więcej o akcji -) w postaci multimedialnej. Można było także podpisać się na petycji wspierając tę akcję i dorzucić "cegiele" i pomóc tramwajom by jednak nie były dyskryminowane. Można także było zobaczyć przekrój budowy jezdni (od podbudowy po warstwę ścieralną), także kawałek szyny tramwajowej czy przewód trakcji tramwajowej i element pantografu tzw. ślizgacz przez który przewodzony jest prąd.

Podsumowanie

Jak co roku na Dni Transportu Publicznego przyjeżdża dużo warszawiaków ale nie tylko ponieważ przyjeżdżają także osoby z całej Polski, głównie miłośnicy. Dla każdego jest to dzień pełen zabawy, poznania komunikacji od kuchni, gdzie można bez problemu dotknąć autobusu czy usiąść za jego "za fajerą" czy za pulpitem motorniczego i poczuć się przez chwilę jak prawdziwy pracownik komunikacji miejskiej. Wielką szkodą w tym roku było to, że Tramwaje Warszawskie nie udostępniły zajezdni do zwiedzania co zdarzyło się pierwszy raz w historii DTP. Z tego wiele osób było zawiedzionych brakiem możliwości obejrzenia garażowania tramwajów. Do tego parę osób udawało się na miejsce, by być odprawionym z kwitkiem przez pracowników ochrony i wracali do domów lub na węzeł Młociny mocno rozczarowani takim obrotem sprawy. Miejmy nadzieję, że kolejna edycja DTP będzie również tak ciekawa jak obecna i poprzednie.

Zdjęcia z imprezy:















Wpisany przez Sławomir Miętek

sobota, 24 września 2011 01:00 - Poprawiony piątek, 07 września 2012 18:20









Wpisany przez Sławomir Miętek

sobota, 24 września 2011 01:00 - Poprawiony piątek, 07 września 2012 18:20



Wpisany przez Sławomir Miętek

sobota, 24 września 2011 01:00 - Poprawiony piątek, 07 września 2012 18:20









Wpisany przez Sławomir Miętek

sobota, 24 września 2011 01:00 - Poprawiony piątek, 07 września 2012 18:20







Wpisany przez Sławomir Miętek

sobota, 24 września 2011 01:00 - Poprawiony piątek, 07 września 2012 18:20



Wpisany przez Sławomir Miętek

sobota, 24 września 2011 01:00 - Poprawiony piątek, 07 września 2012 18:20























DTP 2011 - Metro Młociny

Wpisany przez Sławomir Miętek

sobota, 24 września 2011 01:00 - Poprawiony piątek, 07 września 2012 18:20



Belacja - DTP 2011 w sparis8315TV