

Nr 33

listopad 2019
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Testowanie pojazdu autonomicznego, w Gdańsku zakończone



Testowanie pojazdu autonomicznego w Gdańsku wpisuje się w prace koncepcyjne nad połączeniami tzw. pierwszej/ostatniej mili, bowiem właśnie tutaj często upatruje się możliwości efektywnego wykorzystania pojazdów autonomicznych.

więcej - s. 3

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu 2019 za nami



Za nami obchody kolejnego Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, tradycyjnie przypadającego w dniach 16-22 września. Zwieńczeniem tego tygodnia był weekend 21-22 września, podczas którego mieszkańcy naszej metropolii mieli możliwość skorzystania z licznych atrakcji.

więcej - s. 5

Historia stacji Gdynia Orłowo



„Najbardziej uroczą miejscowością na polskim wybrzeżu jest na pół mili od Sopotu odległe Orłowo” – tak o dzisiejszej dzielnicy Gdyni pisał niegdyś Władysław Orkan. „Przystanek Metropolitalny” przedstawia 150-letnią historię kolei w Gdyni-Orłowie

więcej - s. 6



PIOTR KOEHA

55

nowych autobusów MAN w Gdyni

BARTOSZ SZWARC

W środę, 16 października 2019 r., o godz. 10:00, na parkingu pomiędzy Centrum Riviera a halą Gdynia Arena, odbyła się uroczysta prezentacja oraz przekazanie do eksploatacji 55 nowych autobusów miejskich MAN Lion's City. W uroczystości wzięli udział m.in. władze Gdyni (wraz z prezydentem Wojciechem Szczurkiem oraz wiceprezydent Katarzyną Gruszecką-Spychałą), dyrektor firmy Man Truck & Bus Polska, pracownicy ZKM w Gdyni oraz MZKZG, jak również zaciekaeni mieszkańcy. Symbolicznego znaczenia uroczystości nadało przekazanie pamiątkowego „kluczyka do stacyjki”, który na ręce władz miasta złożył Marc Martinez, dyrektor firmy Man Truck & Bus Polska. Po zakończeniu przemówień, dwa spośród najnowszych autobusów zabrały zgromadzonych gości na przejażdżkę do pobliskiego Witomina i z powrotem. W jej trakcie pasażerom rozdawano słodkości.

Wśród dostarczonych 55-ciu pojazdów znajdują się zarówno przegubowe (32 szt.), jak i standardowe (23 szt.). Autobusy zasilą flotę Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej oraz Przedsiębiorstwa Komunikacji Autobusowej. Do PKM trafiło 16 szt. MAN'ów przegubowych i 14 szt. standardowych; do PKA – 16 szt. przegubowych oraz 9 szt. standardowych. Najnowsze MAN'y zakupiono w ramach projektu „Rozwój zrównoważonego transportu publicznego w Gdyni poprzez zakup ekologicznego taboru” – tego samego, który obejmował także niedawną dostawę fabrycznie nowych, standardowych oraz przegubowych trolejbusów marki Solaris, wyposażonych w pojemne

32	23
	
MAN A23 Lion's City G	MAN A21 Lion's City G
	Model
	Liczba miejsc ogółem
144	89
	Liczba miejsc ogółem/siedzących
45+1	29+1
	Liczba miejsc dostępnych z niskiej podłogi
16	6
	Moc silnika
320	280
	Norma emisji spalin
EURO 6D	EURO 6D

baterie, umożliwiające pokonywanie dłuższych dystansów bez podłączenia do sieci trakcyjnej.

Zamówione przez gdyńską komunikację MAN'y zastąpią najbardziej wysłużone autobusy, dlatego część nowych nabytków otrzymała dokładnie takie same numery tablorowe, jak ich wiekowi poprzednicy. Już pierwszego dnia wybrane pojazdy włączyły się do obsługi linii R oraz 147. Jednak dzień później, nowe autobusy zaangażowano już do obsługi wielu różnych linii obsługiwanych przez PKM i PKA. Niesamowite wrażenie sprawiał widok wszystkich zakupionych MAN'ów, zebranych na jednym parkingu. Zakończona dostawa autobusów jest bowiem jedną z największych wymian taboru, zrealizowanych w dziejach gdyńskiej komunikacji.



ZKM GDYNIA

Nie bądźmy obojętni, gdy współpasażer potrzebuje pomocy

BARTOSZ SZWARC

Podróżowanie komunikacją publiczną oznacza niezliczone interakcje społeczne. Przemierzając się transportem miejskim czy koleją, jak również korzystając z dworców i przystanków, doświadczamy rozmaitych sytuacji. Raz będzie to życzliwa rozmowa z przypadkowo napotkaną osobą, w innym przypadku, niestety, możemy być świadkami nieszczęśliwego zdarzenia lub aktu wandalizmu.

Nie lekceważmy osób, które zdają się potrzebować pomocy medycznej. Warto pamiętać, że nie wolno pochopnie oceniać nienaturalnego zachowania współpasażerów. Człowiek, który sprawia wrażenie pijanego, w rzeczywistości może przeżywać atak hipoglikemii, stan popadaczkowy lub wylew. Z tego

powodu ważne jest regularne pogłębianie i odświeżanie wiedzy na temat udzielania pierwszej pomocy. Warto zadbać o przeszkolenie w tym zakresie przez ratownika medycznego; przystępnych instruktaży nie brakuje też w Internecie. Nasze działania przed przyjazdem fachowych ratowników nierzadko okazuje się decydujące. Trzeba też wiedzieć, że przygotowanie z zakresu udzielania pierwszej pomocy posiadają kierowcy autobusów, trolejbusów i tramwajów oraz członkowie obsługi pociągów. Z tego powodu tak ważne jest powiadomienie ich o zaistniałych zdarzeniach. Co więcej, wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej wyposażone są w urządzenia łączności, dzięki którym kierujący nimi mogą szybko skontaktować się z dyspozytorem i wezwać niezbędne służby.

Zwracajmy uwagę na bezpieczeństwo najmłodszych pasażerów.

Widok samotnie podróżującego dziecka szkolnego nie jest niczym nadzwyczajnym, ale pięciolatek, sam przemieszczający się tramwajem czy autobusem, powinien obudzić naszą czujność. W ubiegłym roku, w Gdańsku, miała miejsce sytuacja, w której kilkunastoletni chłopiec sam błąkał się po mieście, podróżując autobusem. Zbawienią okazała się czujność kierowcy, który zaopiekował się malcem i poprosił policję o przyjazd na pętlę, dzięki czemu małych bezpiecznie mógł wrócić do domu.

Pamiętajmy o niepełnosprawnych. Jeżeli jesteśmy sprawni fizycznie, możemy nie dostrzec, że np. dostanie się na peron SKM, które dla osoby całkowicie zdrowej nie stanowi problemu, dla człowieka niepełnosprawnego będzie nie lada wyzwaniem. W komunikacji zbiorowej wprowadzono już wiele udogodnień dla niepełnosprawnych, o których jeszcze dwie

dekady temu nie było mowy. Trzeba jednak pamiętać, że nie występują one wszędzie (np. windy umożliwiające wejście na peron) i nie rozwiązują wszystkich problemów związanych z ograniczeniami ruchowymi osób niepełnosprawnych. Przykładowo, może zdarzyć się sytuacja, że prowadzący pojazd, z powodu tłumy na przystanku, zwyczajnie nie zauważy osoby na wózku, której trzeba wysunąć tzw. rampę. Nie przechodźmy obok takich sytuacji obojętnie.

Pomóżmy zdezorientowanemu.

Codzienni pasażerowie komunikacji zbiorowej bez trudu orientują się w transportowym labiryncie, a także w taryfach i rodzajach biletów. Niektórzy są jednak dopiero na początkowym etapie zdobywania tej umiejętności. Dla przybyłego do Trójmiasta turysty wybór odpowiedniego środka transportu również może nie okazać się sprawą oczywistą. Jeżeli więc, np.

stojąc na peronie w Sopocie, słyszysz rozmowę przybyszów, z której wynika, że chcą udać się do Gdyni, a wsiadają w SKM w kierunku Gdańska – nie wahajmy się ich wyprować z błędów! Podobnie, jeśli bez trudu posługujemy się automatem biletowym i widzimy jednocześnie, że osoba stojąca w kolejce ewidentnie nie potrafi okiełznać tego sprzętu – zamiast wzdychać i „przewracać oczami”, odpowiedź, jak kupić właściwy bilet. Tak będzie i szlachetniej, i sprawniej.

Wymienione sytuacje są różnego „kalibru” i na pewno nie zamykają katalogu zdarzeń, w których nasza pomoc może być bardzo cenna. Bez względu na to, z czym przyjdzie się nam mierzyć, pamiętajmy, że „dobro wraca”. Dziś okazję wsparcia współpasażerowi, ale następnym razem to ja mogę być tym, który będzie go potrzebował.

Trako 2019

13. Międzynarodowe Targi Kolejowe

ANITA PŁONOWSKA

Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO to drugie w Europie pod względem wielkości spotkanie branży transportu szynowego. W terminie 24-27.09.2019 r. odbyła się w Gdańsku 13. edycja targów, podczas której przedstawiono aktualny poziom rozwoju systemów transportowych i infrastruktury kolejowej nie tylko polskiej, ale i zagranicznej. Dla zwiedzających tegoroczna edycja targów umożliwiała spotkania z przedstawicielami firm o różnym profilu produkcyjnym i usługowym. Ich liczba była naprawdę imponująca: ponad 700 wystawców z 30 krajów świata (Europy, Azji i Ameryki Północnej). Co ważne, wystawcy z 10 krajów uczestniczących w tegorocznych targach to nowi uczestnicy.

TRAKO to jednak nie tylko spotkania, ale też porządna dawka wiedzy ze świata szyn – podczas kilku dni

odbyło się kilkadziesiąt seminariów i konferencji ze specjalistami. Nie lada gratką dla wszystkich zwiedzających było zaprezentowanie nowego, hybrydowego pociągu firmy Newag, który może funkcjonować jako spalinowy, ale także elektryczny (jego premierowy przejazd odbył się właśnie w ramach targów TRAKO). Młodym uczestnikom targów dedykowany był ostatni dzień, który był dniem edukacji i kariery. W ramach tego dnia odbyły się liczne porady, warsztaty i debaty ułatwiające kształtowanie przyszłości zawodowej młodych ludzi. Organizatorzy zadbałi również o najmłodszych, którzy mogli wyjechać się w konkursie plastycznym „Savoir-vivre w podróży koleją”, a najbardziej wnikliwi pasjonaci transportu szynowego mogli sprawdzić się w turnieju wiedzy o kolei organizowanego przez Fundację Grupy PKP.

Zgodnie z założeniem, targi TRAKO odbywają się w cyklu dwuletnim. Kolejna edycja odbędzie się w terminie 21-24.09.2021 r.



KAMIL BUJAK

Od 7 września, aż do 4 października, każdy miał możliwość skorzystania z bezpłatnej linii autobusowej nr 322. Nie była to jednak zwykła linia, obsługiwana dobrze znanym Solarisem czy Mercedesem, tylko... pokazowa niewielkiego autobusu autonomicznego, czyli niewymagającego działania kierowcy. Stało się tak dzięki uczestnictwu miasta Gdańsk w międzynarodowym projekcie SoHjoa Baltic, w ramach którego pojazdy autonomiczne testowano również m.in. w Helsinkach czy Tallinie (więcej o udziale Gdańska w SoHjoa Baltic pisaliśmy w 31. numerze „Przystanku metropolitalnego”). Pojazd autonomiczny nie wymaga ingerencji kierowcy; zastosowana technologia pozwala poruszać się po precyzyjnie określonej i uprzednio „wgranej” do autokomputera trasie, a zainstalowane czujniki – sprawnie reagować na wszelkie przeszkody, które mogą pojawić się na trasie przejazdu. Autobus autonomiczny „wie” zatem, kiedy należy się awaryjnie zatrzymać, aby uniknąć kolizji.

Kursy odbywały się na pokazowej trasie, wytyczonej wzdłuż uroklivej ul. Karwieńskiej w Oliwie. Przystanek początkowo mieścił się przy bramie ZOO, a końcowy – przy skrzyżowaniu z ul. Spacerową. Pomiędzy nimi ustawiono jeszcze przystanek pośredni „Woliera Kondora” (przy parkingu samochodowym). Pojazd poruszał się po wyraźnie wyznaczonym dla niego pasie ruchu, odseparowanym od jezdni dla samochodów. Testowany w Gdańsku model autobusu (zaprojektowany i dostarczony przez firmę EasyMile) może zabrać na pokład maksymalnie 12 osób, w tym 6 na miejscach siedzących. Większość przybyłych pasażerów zapewne nie miała wcześniej styczności z podobną technologią; nie było jednak się czego obawiać – na pokładzie goszczącego w Gdańsku pojazdu obecny był operator (specjalnie przeszkolony kierowca), który – w razie potrzeby – mógł reagować w niespodziewanych sytuacjach. Operatorzy przybliżali pasażerom specyfikę pracy pojazdu autonomicznego i opowiadali różne ciekawostki na jego temat. Przez okres testów, w Gdańsku stacjonowały dwa pojazdy, dzięki czemu, jeden z nich mógł pełnić funkcję pojazdu



BARTOSZ SZWARC

Testowanie pojazdu autonomicznego, w Gdańsku zakończone

rezerwowego w sytuacji wystąpienia nieprzewidzianych w testach okoliczności.

Testowanie pojazdu autonomicznego w Gdańsku wpisuje się w prace koncepcyjne nad połączeniami tzw. pierwszej/ostatniej mili, bowiem właśnie tutaj często upatruje się możliwości efektywnego wykorzystania pojazdów autonomicznych. Pierwsza/

ostatnia mila oznacza fazę dojścia do/od głównego środka transportu. Przykładem może być pokonywanie dystansu od miejsca zamieszkania do węzła przesiadkowego przy stacji kolei regionalnej lub miejskiej.

Koncepcja rozwijania transportu autonomicznego w mieście budzi rozmaite emocje – od nadziei na usprawnienie i zrewolucjonizowa-

nie mobilności miejskiej, po obawy związane z nieobecnością „żywego” kierowcy. Czy, i na ile, takie pojazdy zdobędą nasze miasta – na to pytanie z pewnością trudno teraz jednoznacznie odpowiedzieć. Należy także pamiętać, iż wdrożenie do eksploatacji pojazdów autonomicznych wymagać będzie także wprowadzenia odpowiednich regulacji w prawie ruchu

drogowego. Niemniej – to, co nieznane, zwykle przyciąga. Dowodem na zainteresowanie mieszkańców niecodziennym „gościem” na trasach gdańskiej komunikacji miejskiej było wydłużenie okresu kursowania do 4 października (pierwotnie zakładano do 30 września). Kursy odbywały się każdego dnia tygodnia, w godz. ok. 10:00 – 15:00.

Kampania promocyjna Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej „Podróżujmy razem”



Przekaz kierowcy lub poinformuj go o rzeczach pozostawionych w pojeździe

mzkg.org

Kampania promocyjna Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej „Podróżujmy razem”



Zadbaj o bezpieczeństwo swoje i innych pasażerów - w czasie jazdy należy trzymać się uchwytów lub poręczy

mzkg.org

Kampania promocyjna Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej „Podróżujmy razem”



Odpowiednio zabezpiecz rower w czasie przejazdu. Zwróć uwagę na to, że Twój rower może pobrudzić innych pasażerów i pojazd

mzkg.org

KAMIL BUJAK

Podwójne przystanki

JACEK SZMAGLIŃSKI
POMORSKIE STOWARZYSZENIE SYMPATYKÓW
TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Zapewne wiele osób zastanawia się, czy transport tramwajowy może być bardziej niezawodny oraz szybszy... Ci, którzy idą w kierunku potwierdzenia tej możliwości – nie mylą się. Transport szynowy w Gdańsku może być znacząco przyjaźniejszy dla mieszkańców. Zajmijmy się więc niewielkim wycinkiem transportu tramwajowego – zbył krótkimi przystankami tramwajowymi w miejscach styku wielu linii, gdzie również sygnalizacja świetlna nie stwarza odpowiednich możliwości dla usprawnienia ruchu transportu publicznego.

Zacznijmy od kilku definicji. To co najbardziej interesuje pasażerów to prędkość komunikacyjna tramwaju. Jest to średnia prędkość przejazdu, która zawiera w sobie czas jazdy oraz czasy postojów tramwaju. Najprościej pisząc, im dłuższy czas przejazdu pomiędzy przystankami początkowym i końcowym, tym mniejsza prędkość komunikacyjna.

Według literatury tramwaje klasyczne powinny charakteryzować się prędkością komunikacyjną na poziomie 18 – 20 km/h. Na pierwszy rzut oka taka wartość wydaje się być bardzo niska, bo przecież samochodem można jechać nawet 140 km/h (legalnie oczywiście), a Pendolino

nych torach. Dlatego trudno oczekiwać, że osiągnięta zostanie bardzo wysoka prędkość jazdy. Porównując tramwaje do pojazdów indywidualnych wyraźnie widać, że dystans się zmniejsza. Samochody poruszają się po porównywalnych drogach Gdańska z prędkością średnią 30 km/h (należy zauważyć, że w różnych porach dnia ta prędkość może znacząco się różnić). Jaka jest więc realna prędkość komunikacyjna tramwajów w Gdańsku? Rozkładowo jest to 16,5 km/h. Tak niska prędkość komunikacyjna sprawia, że wielu pasażerów odczuwa przejazd tramwajem jako długotrwałą i niekonkurencyjną dla transportu indywidualnego.

Czy można więc przyspieszyć tramwaje? Oczywiście, że można! Co więc stoi na przeszkodzie? Zajmijmy się najpierw przyczynami niewielkiej prędkości komunikacyjnej, a następnie postaramy się znaleźć rozwiązania.

Rozkładowy czas przejazdu tramwajów zawiera w sobie następujące składowe:

- czas przejazdu pomiędzy przystankami A i B zależy od długości odcinka, maksymalnej prędkości jazdy i ograniczeń prędkości oraz od samego tramwaju,
- czas postoju na przystanku B w celu obsługi tego przystanku zależy od liczby pasażerów oraz od liczby drzwi w tramwaju,
- czasy postojów związane z oczekiwaniem na możliwość dalszej

przejazdu (1 minuta) zawiera jeszcze 15 sekund rezerwy.

Zupełnie inaczej sytuacja przedstawia się dla odcinka Politechnika – Miszewskiego. W tym przypadku czas jazdy pomiędzy przystankami wynosi około 30 sekund, czas obsługi przystanku Miszewskiego to również około 15 sekund, a rozkładowy czas przejazdu wynosi aż 2 minuty, co oznacza, że pozostaje w nim 75 sekund rezerwy. Rezerwa wystarczająca, jeżeli tramwaj musi zaczekać na światłach na skrzyżowaniu Grunwaldzka – Do Studzienki – Miszewskiego. Jednak jeśli na przystanku oczekuje już jeden tramwaj, to kolejny pojazd dojeżdżający do przystanku musi zatrzymać się poza przystankiem i oczekiwać na możliwość wjazdu, aż poprzedzający pojazd odjedzie. Następnie, kiedy już wjedzie na przystanek, następuje wymiana pasażerów. Najczęściej po zakończeniu obsługi przystanku tramwaj musi zaczekać na kolejny cykl sygnalizacji. W ten sposób traci dodatkowe 90 sekund, które nie są uwzględnione w rozkładowym czasie przejazdu. W taki właśnie sposób powstają opóźnienia na liniach tramwajowych kursujących po trasach wyposażonych w pojedyncze przystanki.

Z danych uzyskanych z systemu automatycznej kontroli ruchu tramwajów z Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku wynika, że istnieje duży odsetek przejazdów pomiędzy tymi dwoma przystankami realizowanych w czasie 2 – 5 minut (oznacza

Za nami obchody kolejnego Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, tradycyjnie przypadającego w dniach 16-22 września. Zwieńczeniem tego tygodnia był weekend 21-22 września, podczas którego mieszkańcy naszej metropolii mieli możliwość skorzystania z licznych atrakcji, przygotowanych przez MZKZG oraz organizatorów komunikacji miejskiej: ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo.

W sobotę, 21 września, Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, wraz z Zarządem Transportu Miejskiego w Gdańsku oraz Zarządem Komunikacji Miejskiej w Gdyni, tradycyjnie uruchomił bezpłatną linię nr 101, kursującą na trasie Gdańsk Śródmieście – Sopot – Gdynia Dworzec Gł. PKP.

Linię obsługiwało sześć przegubowych, niskopodłogowych autobusów, udostępnionych przez Gdańskie Autobusy i Tramwaje (trzy Mercedesy Citaro C2, pochodzące z najnowszej dostawy z tego roku) oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni (trzy Many Lion's City G, zasilane gazem CNG). W każdym z autobusów na pasażerów czekały hostessy, rozdające upominki, przygotowane z myślą nie tylko o najmłodszych: krówki, galaretki, lizaki, kostki Rubika, schematy komunikacyjne oraz „Przystanki Metropolitalne”. „Stojedynki” z pewnością przywoływały wspomnienia, zwłaszcza u starszych pasażerów, linii kursującej od zakończenia II wojny światowej do przełomu lat 80. i 90.

Miasto Gdańsk, wraz z Zarządem Transportu Miejskiego, zorganizowało piknik „Chodź z nami, będziesz EKO”, który odbył się na bloniach przy Europejskim Centrum Solidarności. Na odwiedzających czekały liczne atrakcje, m. in. przejażdżka zabytkowymi autobusami po terenach stoczniowych, symulator jazdy autobusem, pokazy strażackie czy „butelkowy czelendź” – zabawa polegająca na wypełnianiu „do granic możliwości” miejskiego autobusu workami z plastikowymi butelkami. Zabawa ta miała walor nie tylko rozrywkowy, lecz przede wszystkim edukacyjny. Widok autobusu, wypełnionego po brzegi plastikiem, zebranym w ciągu zaledwie kilku dni, skłania do refleksji nad problemem ogromnych ilości odpadów. Nie zapomniano także o miłośnikach tramwajów. Z węzła „Kliniczna”, przez Plac Solidarności, do Śródmieścia SKM kursowała specjalna linia P1, obsługiwana wyłącznie zabytkowymi tramwajami, m. in. Konstalem 102Na z 1970 r., z pewnością dobrze znanym pasażerom, którzy w wakacje podróżowali na plażę linią nr 8.

Tegoroczny ETZT zbiegł się z rocznicą szczególną dla Gdyni, w której we wrześniu 1929 r., czyli dokładnie 90 lat temu, uruchomiono komunikację miejską. Na Skwerze Kościuszki odbył się festyn „Dzień Elektromobilności”. Wśród atrakcji znalazły się m. in. zabawa „escape trolley” oraz prezentacje samochodów elektrycznych. Ponadto, swoje podwoje otworzyły gdyńskie zajezdnie. Każdy zainteresowany mógł odwiedzić bazę Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej (Kacze Buki), Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej (Grabówek) i Przedsiębiorstwa Komunikacji Autobusowej (Pogórze Dolne). Zarówno na festyn, jak i do każdej z zajezdni, można było dotrzeć jedną z bezpłatnych linii, zapewniających dojazd z Dworca Głównego PKP i obsługiwanych nieodpłatnym taborem. I tak, na Skwer Kościuszki pasażerów woził autobus Krupp z 1938 r., zaś do bazy PKM podróż można było odbyć pojazdami budzącymi dzisiaj u wielu potężny sentyment, a których widok na ulicy jeszcze dwie dekady temu nie stanowił żadnej sensacji (m. in. kultowy Ikarus 280). Bezpłatną linię do bazy na Grabówku obsługiwały z kolei zabytkowe trolejbusy, natomiast do zajezdni PKA – nowoczesny autobus elektryczny oraz autobus z napędem hybrydowym.

Drzwi do zajezdni otworzył także Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo, dzięki czemu każdy mógł odwiedzić bazę przy ul. Tartacznej. Dojazd z centrum miasta zapewniła bezpłatna linia autobusowa „Wejherowo Wita”, kursująca na trasie Plac Jakuba Wejhera – Filharmonia Kaszubska – Baza MZK.

Z kolei w niedzielę, 22 września, świętowaliśmy Europejski Dzień Bez Samochodu. Z tej okazji, każdy pasażer, będący właścicielem lub współwłaścicielem samochodu osobowego, na podstawie ważnego dowodu rejestracyjnego, mógł bezpłatnie podróżować gdańską, gdyńską oraz wejherowską komunikacją miejską, a także pociągami SKM i Polregio w całym województwie pomorskim.

ETZT to jednak nie tylko atrakcje czy gadżety, lecz także okazja do refleksji nad kondycją i rozwojem transportu w mieście. Z jednej strony - „Jezka się kręci w oku” na widok pojazdów, budzących nasze wspomnienia z przeszłości; z drugiej – prezentacje nowoczesnego taboru nie pozostawiają złudzeń co do faktu, iż przekroczyliśmy już próg zupełnie nowej ery w rozwoju komunikacji miejskiej.

Organizowane atrakcje, a zwłaszcza dodatkowe, bezpłatne linie, stanowią także swoisty „magnes”, mogący przyciągnąć tych, którzy na co dzień są raczej zdystansowani do komunikacji zbiorowej. Liczymy, że przynajmniej niektórzy z nich postanowili się z nią nieco bardziej zaprzyjaźnić...

Dziękujemy wszystkim, którzy – mimo jesiennej pogody – świętowali razem z nami.

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu 2019 za nami

TEKST I FOTOGRAFIE
BARTOSZ SZWARC





Historia stacji Gdynia Orłowo

GRZEGORZ FEY
POMORSKIE TOWARZYSTWO MIŁOŚNIKÓW
KOLEI ŻELAZNYCH

FRANCISZEK KALINOWSKI

„**Najbardziej uroczą miejscowością na polskim wybrzeżu jest na pół mili od Sopotu odległe Orłowo. W cichej zatoczce, w zalomach wzgorza lesistego kilkanaście rozrzuconych wili i schludnych domów rybackich, hotel z restauracją ogródkową i duży dom kąpielowy z tarasem, otwartym na morze. Cichy ten kąt ma nad rozgłosnym Sopotem tę wyższość, iż jest w otoczeniu pięknej, nie upiększonej natury. Posiada też wcale dobrą, pełnię swobody dającą plażę, która się ciągnie zakoltem popod wysokim lesistym wybrzeżem aż ku wylotom Sopotu.**”[16]

Tak scharakteryzował dzisiejszą dzielnicę Gdyni przed osiemdziesięcioma laty Władysław Orkan. Mimo, że w ciągu tych lat to miejsce znacznie się zmieniło, nadal można tu odnaleźć ciszę i spokój.

Zarys historii

Historia Orłowa sięga I połowy XIX wieku. Około roku 1840 Johann Adler, rybak i wójt morski stacji rybackiej Kolibki, u ujścia Kaczego Potoku zbudował zajazd, któremu nadał nazwę „Adlershorst” (Gniazdo Orłów). Zajazd ten dał z czasem nazwę temu miejscu. Początkowo Adlershorst byłoby bardzo niewielką osadą, liczącą zaledwie kilka zabudowań. Przyszłe Orłowo sąsiadowało z jednej strony ze skrajem Kępy Redłowskiej, z drugiej graniczyło z majątkiem Kolibki.

Posiadłość Kolibki, w porównaniu z Orłowem, posiada znacznie dłuższą historię bowiem pierwszy zachowany zapis nazwy „Colypka” pochodzi z I połowy XIV wieku. W XVII i XVIII wieku Kolibki należały do znacznych rodów szlacheckich (między innymi Sobieskich i Przebendowskich). Ze względu na walory krajoobrazowe bawili tu rodziny królewskie, najbardziej znany jest fakt pobytu w Kolibkach króla Jana III Sobieskiego i Marysieńki.[18]

Swoją wielką karierę w dwudziestoleciu międzywojennym Orłowo zawdzięcza osobie Witolda Kukowskiego. Przede wszystkim poprzez nabycie w roku 1919 „dóbr ryckich Kolibki”, zapobiegł przyłączeniu tego majątku do Sopotu, a tym samym do późniejszego Wolnego Miasta Gdańska. Kukowski również w dużej mierze wypromował w Polsce Or-

łowo jako miejscowość letniskową. Jednym z pierwszych gości Orłowa, poza wspomnianym już Władysławem Orkanem był Stefan Żeromski, który spędził tu, z przerwami, okres pomiędzy majem a sierpniem 1920 r. Plonem tej wizyty stała się potem powieść „Wiatr od morza”.

Już kilka lat później, korzystając z rosnącej popularności Orłowa jako miejscowości letniskowej właściciel Kolibek dokonał parcelacji północnej części majątku z przeznaczeniem na działki budowlane. Dynamiczny rozwój kąpieliska stał się też przyczyną utworzenia z dniem 1 października 1931 roku gminy większej o nazwie Orłowo Morskie. Początkowo oprócz samego Orłowa w jej skład weszła część Kolibek i Małego Kačka.[2] Samodzielny byt nie trwał jednak długo, albowiem już 13 czerwca 1935 r. gminę przyłączono do Gdyni.[3] Orłowo wzbogaciło się w tym czasie o nowe, przeniesione z Gdyni moło o długości 430 metrów z przystanią „białej floty” oraz liczne wille i pensjonaty. W lutym 1938 roku uznane zostało za „uzdrowisko o charakterze użyteczności publicznej”.[10]

Kres świetności Orłowa jako „Perły polskiej Rivieri” nastąpił 1 września 1939 roku. Po II wojnie światowej znacznie straciło ono na znaczeniu na korzyść Sopotu, pozostając prestiżową dzielnicą willową.

Kolejowe początki

Związek kolei z obszarem obecnego Orłowa i Kolibek sięga przełomu lat 60- i 70 tych XIX wieku. Przez teren majątku Kolibki wytyczona została trasa linii kolejowej Stargard Szczeciński – Gdańsk, budowanej przez Towarzystwo Kolei Berlińskiej - Szczecińskiej (Berlin – Stettiner Eisenbahn Gesellschaft). W zasobach WAP w Gdańsku zachowała się oryginalna mapa wykupu gruntów pod budowaną linię z 25 maja 1869 roku.[15.1] Oficjalnie odcinek Słupsk (Stolp) – Sopot (Zoppot) otwarto został 1 września 1870 r., zaś odcinek Sopot – Gdańsk Brama Wyżynna (Danzig Hohe Tor) dwa miesiące wcześniej, 1 lipca.[13]

Godne odnotowania jest, iż na terenie majątku Kolibki, w miejscu skrzyżowania budowanej linii z drogą do cegielni w Kolibkach (obecnie ulica Bernadowska), w ówczesnym km 488,343 (odległość od Berlina,

dziś km 14,209) powstał wiadukt kolejowy. Zachował się, datowany na 1 grudnia 1869 r., plan tego wiaduktu.[14]. Kilkakrotnie później rozbudowywany jest najstarszym wiaduktem na terenie obecnej Gdyni i Sopotu.

Prawdopodobnie już w roku 1870 uruchomiony został, położony na terenie sąsiedniego majątku Mały Kack, przystanek (Haltepunkt) Klein Katz (km 485,95, dziś km 16,6). Z całą pewnością istniał 1 lipca 1872 r., kiedy to uruchomiona została agencja pocztowa w budynku przystanku.[7] Budynek ten zaznaczony jest również na starych mapach katastralnych. Przystanek położony był przy starej drodze łączącej szosę gdańską (obecnie al. Zwycięstwa) z pałacem w Małym Kacku, nieopodal kościoła ewangelickiego. Droga ta zanikła podczas parcelacji majątku Mały Kack oraz budowy ulicy Wielkopolskiej w połowie lat trzydziestych XX wieku. Jedyny zachowany jej fragment to dzisiejsza ulica Kościelna.[18]

Przez ponad 20 lat przystanek Klein Katz służył też mieszkańcom odległej o 4 kilometry wsi Gdynia (Gdingen), gdyż mijanka (Kreuzungsstation) w Gdyni otwarta została dopiero z początkiem 1894 roku.[6] Według rozkładu jazdy z roku 1897 w Kacku zatrzymywało się 5 pociągów w kierunku Gdańska i 4 w kierunku Wejherowa. Oprócz nich kursował szybki pociąg relacji Berlin – Gdańsk, jednakże bez zatrzymania na przystanku.

W 1907 r. w ramach szerszych prac nad modernizacją linii, na terenie majątku Kolibki w km 487,355 (dziś km 15,195) powstał kolejny wiadukt kolejowy, tym razem nad drogą łączącą Kolibki z Wielkim Kackiem (obecnie ulica Spółdzielcza). Pozwoliło to na zlikwidowanie istniejącego w odległości 50 metrów przejazdu. Do dziś na skraju skarpy, około 300 metrów w stronę Sopotu zachował się budynek obsługujący ten przejazd strażnicy nr 247.[15.1]

Między wojnami

W 1920 r. przystanek Klein Katz otrzymał nazwę Kack Mały i stał się stacją graniczną dla ruchu lokalnego. Decyzja o budowie portu w Gdyni oraz związane z tym dynamiczny rozwój tej wsi, a od roku 1926 - miasta, spowodowały znaczny wzrost ruchu na liczącym 9 kilometrów jednotoro-

wym odcinku Sopot - Gdynia, szczególnie w sezonie letnim. Równocześnie, wskutek rosnącej popularności Orłowa, niewielki i oddalony od kąpieliska przystanek kolejowy w Małym Kacku zaczął stanowić coraz większą barierę w jego rozwoju, na dodatek dezorientując swoją nazwą niektórych kuracjuszy. Aby to zmienić właściciel Kolibek zdecydował się nieodpłatnie przekazać PKP grunty pod nową stację. Znajdowały się one około 700 metrów bliżej Sopotu w stosunku do przystanku Kack Mały.

W dniu 10 marca 1928 roku w domu kuracyjnym w Orłowie spisany został protokół, w którym Witold Kukowski zadeklarował „bezpłatne odstąpienie gruntów potrzebnych pod budowę nowej stacji w Małym Kacku” i zezwolił na ich natychmiastowe zajęcie.

Głównym warunkiem, jaki postawił, było wybudowanie na nowej stacji wydłowni, co uzasadniał następująco: „W ostatnim czasie znaczną ilość osób nabyła grunta celem budowy wili i mieszkań (w tym wielką część urzędników państwowych), którzy jednak z powodów trudności dowozu materiałów budowlanych (sprowadzać je muszą przez Gdynię i Sopot) do budowy tej na razie nie przystępują”.[15.2]

Już w tym protokole właściciel Kolibek wystąpił o zmianę nazwy przystanku Kack Mały na „Orłowo Morskie”, później na „Kolibki-Orłowo”. Wnioski te zostały oddalone, natomiast pozostała kwestia nazwy nowej stacji. Wojewoda Pomorski skłaniał się bardziej za nazwą „Orłowo Morskie” jednak ostatecznie zdecydował się na „Kolibki-Orłowo”. Rozkład jazdy, 1 czerwca 1929 r., zlikwidowany został przystanek „Kack Mały” i otwarto nową stację o nazwie „Kolibki-Orłowo”.[17]

Nowa stacja, jak na kurort mający konkurować z Sopotem oraz stację przygraniczną, urządzona była bardzo skromnie. Niewielki parterowy budynek stacyjny do którego przylegała zadarszona część letnia, oprócz biura na liczącym 9 kilometrów jednotoro-

bagażu oraz poczekalni z bufetem, mieścił także nastawnię dysponującą „Kb”, z której obsługiwane były dwa rozjazdy (nr 1 i 2) od strony Gdyni. Pozostałe rozjazdy obsługiwane były ręcznie przez obsadę niewielkiego „punktu stawidłowego”. „Kw” znajdującego się w ówczesnym km 47,9 (odległość od Tczewa, dziś km 15,225).

Układ torowy stacji składał się z toru głównego nr 1, dwu torów głównych dodatkowych (nr 2 i 3) oraz toru bocznego - ładunkowego nr 4, przy którym powstał magazyn ekspedycji towarowej. Krawędzie peronowe znajdowały się przy torze nr 2 (peron nr 1) i torze nr 1 (peron nr 2), zaś przejścia pomiędzy peronami były w poziomie szyn.

Aby ułatwić komunikację pomiędzy ulicami: Dworcową (dziś Orłowska) i Oficerską, w osi tych ulic zbudowano kładkę dla pieszych. Widnieje ona na planie stacji z 1937 roku [15.3]. Niedługo potem, wraz z zimowym rozkładem jazdy 1937/1938, stacja „Kolibki-Orłowo” została przemianowana na „Gdynię Orłowo”.

Przez cały okres międzywojenny odcinek Gdynia – Sopot był jednotorowy i w Orłowie następowało krzyżowanie pociągów [5]. Pomiędzy Gdynią a Redłowem istniał przez pewien okres drugi tor, jednakże stanowił on fragment linii Kokoski - Gdynia i w okolicach dzisiejszego przystanku SKM Gdynia Redłowo skręcał w kierunku Wielkiego Kačka. Odcinek ten użytkowany był, tak jak cała linia, tylko do jesieni 1930 r. później zaś został rozebrany. Zarówno na wojskowej mapie topograficznej z roku 1938 [11] i na niemieckiej mapie Reichsbahndirektion Danzig – Melno. Ostateczną decyzję w tej sprawie Ministerstwo Komunikacji podjęło 11 października 1928 r. [15.1] i z dniem wejścia w życie letniego rozkładu jazdy, 1 czerwca 1929 r., zlikwidowany został przystanek „Kack Mały” i otwarto nową stację o nazwie „Kolibki-Orłowo”.[17]

Według letniego rozkładu 1939 r. w Orłowie zatrzymywało się 29 par pociągów, wyjątkiem był tylko pociąg – Berlin, z czego aż 13 par przejeżdżało tranzytem przez teren Wolnego Miasta bez zatrzymania.

Okres okupacji

Po zajęciu przez Niemców Gdynia zmieniła nazwę na Gotenhafen, zaś Orłowo powróciło do nazwy Adlershorst. Z uwagi na zlokalizowanie

w Gdyni bazy niemieckiej Kriegsmarine oraz obsługującego tą bazę kompleksu przemysłowo-militarnego, znacznie wzrosło obciążenie jednotorowego odcinka Sopot – Gdynia, szczególnie lokalnymi przewozami osobowymi. Skłoniło to władze Reichsbahndirektion Danzig do podjęcia prac nad przebudową tego odcinka na

wojenny peron 1 został rozebrany, zaś tor leżący przy nim stał się od pory torem postojowym dla pociągów towarowych. W miejscu dawnej ładowni powstał nowy dwukrawędziowy peron 1 dla potrzeb SKM. Dla zabezpieczenia ruchu na SKM na peronie tym utworzono posterunek blokowy.

Budynkę nieczynnyj nastawni po kilku latach przebudowany został na dom mieszkalny. Z uwagi na brak samoczynnej blokady liniowej posterunek dyżurnego ruchu na peronie 2 aż do roku 1978, czyli do czasu uruchomienia tejże blokady na torach dalekobieżnych, zaczął pełnić funkcję bloku końcowego. W praktyce wyglą-

W tym samym okresie na peronach powstały nowe windy dla pasażerów, później zaś, z uwagi na dekapitalizację kładki dla pieszych, rozpoczęto budowę nowej kładki z nowymi schodami na peron 1 oraz obok budynku stacyjnego. Niestety, z uwagi na brak środków inwestycja nie została dokończona i nad peronem 2 nowy

Rodzaj pociągu	1897	1917	1922	1927	1931	1935	1939	1943	1947	1953	1954	1962	1989	2000
pośpieszne i ekspresowe	2	2	2	4	8	8	12 (4)	7	16 (4)	16 (2)	16 (2)	18 (4)	57 (16)	77 (23)
osobowe dalekobieżne	4	4	2	(2)	14	10 (4)	14 (4)	6	22 (2)	42 (2)	34 (2)	24 (4)	40	10
osobowe lokalne	6	6	12	16 (2)	18	16 (2)	26	82	44	40 112	12 158	2 (2) 192	24 258	14 230
Ogółem	12	12	16	20 (4)	40	34 (8)	52 (8)	95	82 (6)	210 (4)	220 (4)	236 (20)	379 (16)	331 (23)

Ruch pociągów pasażerskich na odcinku Sopot-Gdynia, w nawiasach pociągi sezonowe, pogrubioną czcionką – pociągi elektryczne SKM. Źródła: [12], [17]

dwutorowy.

Plany budowy drugiego toru ukończone zostały w połowie 1941 r. [15.4], zaś roboty ukończono w 1942 r. W Reichs Kursbuch z 1942 r. przy tabelce Danzig – Gotenhafen znajdziemy notatkę, że rozkład ten wejdzie w życie po otwarciu drugiego toru z Sopotu do Gdyni.

Inwestycja ta spowodowała znaczną przebudowę ówczesnej stacji Adlershorst. W jej wyniku powstał w zasadzie obecny układ torów głównych (nr 1 i 2) oraz głównych dodatkowych (nr 3 i 4). W miejscu dawnego toru nr 3, zbudowano nowy, istniejący do dziś peron nr 2. W trakcie tej modernizacji w obrębie stacji pojawiła się druga kładka. Połączyła ona nowy peron 2 z peronem 1. Znaczącemu wydłużeniu uległ również tor ładunkowy oraz droga ładunkowa.

Całkowitej przebudowie uległy urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Z okresu okupacji pochodzą obie nastawnie. Nastawnia dysponująca powstała obok przejazdu przy ulicy Architektów, wykonawsza zaś na osi dawnego przejazdu, w odległości 50 metrów od wiaduktu nad ulicą Spółdzielczą. Dodatkowo, w celu zwiększenia przepustowości odcinka Gdynia – Sopot, powstały dwa posterunki blokowe: w Gdyni Redłowie i Sopotie Kamiennym Potoku. Według rozkładu jazdy z 1943 r. w Orłowie zatrzymywało się maksymalnie 41 par pociągów osobowych relacji Gdańsk – Gdynia – Gdansk, z częstotliwością 30 minut.

Od czasu uruchomienia drugiego toru na odcinku Sopot – Gdynia na stacji przestały się zatrzymywać się pociągi pośpieszne.

Budowa SKM

Prawdopodobnie już w czasie okupacji, bądź tuż po wyzwoleniu, przebudowie uległ budynek stacyjny – zabudowana została dawna poczekalnia letnia. Zapewne w tym okresie powstał też budynek dyżurnego ruchu na peronie 2 oraz barak ekspedycji towarowej obok budynku toalet.

Budowa Szybkiej Kolei Miejskiej spowodowała drugą wielką przebudowę stacji w Orłowie. Przede wszystkim zlikwidowano stary tor ładunkowy wraz z budynkiem ekspedycji towarowej. Nowy magazyn wraz z torami ładunkowymi powstał z drugiej strony stacji. Stary przed-

Zbudowaną przez Niemców kładkę przedłużono od peronu 1 do budynku stacyjnego a następnie od peronu 2 do skarpy za nowymi torami ładunkowymi. Pozwoliło to na rozebranie starej przedwojennej kładki.

Z uwagi na usytuowanie ówczesnej nastawni wykonawczej, obok istniejącego wiaduktu kolejowego nad ulicą Spółdzielczą zbudowano drugi wiadukt dla potrzeb SKM. O wiele większej przebudowie uległ odcinek Orłowo – Redłowo. Z uwagi na budowę wiaduktu kolejowego nad ulicą Wielkopolską tory dalekobieżne zostały przesunięte w lewo (patrząc w kierunku Gdyni) oraz znacznie podniesione. Operacja ta spowodowała również likwidację przejazdu w ciągu ulic Architektów – Miodowej. Tory szlakowe SKM, też na nasypie powstały w miejscu starej linii.[1]

Warto zauważyć, że przez krótki czas na przelomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych na przejeździe w ciągu ulicy Wielkopolskiej istniało jednopoziomowe skrzyżowanie linii kolejowej z linią trolejbusową „23”, uruchomioną 22 lipca 1949 roku.[7]

Prace na budowie Szybkiej Kolei Miejskiej, wiaduktu oraz drugiej jezdni alei Zwycięstwa wykonywali junacy 18 (19?) Brygady organizacji Służba Polsce, których obóz znajdował się w Kolibkach w miejscu gdzie później powstał ośrodek wczasów wagonowych.[10]

Odcinek SKM z Sopotu Kamiennego Potoku do Gdyni Głównej oddany został do użytku 22 lipca 1953 r., z tym, że pomiędzy Gdynią Orłowem i Gdynią Główną eż kursowały po jednym torze.[13]. Drugi tor na odcinku Orłowo – Gdynia uruchomiono 1 maja 1954 roku.

Uruchomienie SKM pozwoliło na znaczne zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów. Według rozkładu jazdy z 1954 r. w Gdyni Orłowie zatrzymywało się 100 par pociągów, z czego 79 stanowiły pociągi elektryczne. Dla porównania, w rozkładzie 1948/49, były to tylko 34 pary.

Kolejny etap modernizacji stacji nastąpił w połowie 1961 roku. W miejsce mechanicznych uruchomione zostały przekaznikiwo urządzenia srk i w związku z tym zlikwidowano dotychczasową nastawnię dysponującą, zaś jej funkcję przejęła dotychczasowa nastawnia wykonaw-

dało to tak, że po wjeździe na stację pociągu od strony Gdyni, dyżurny musiał wyjść na zewnątrz i wcisnąć specjalny przycisk połączony z nastawnią.

W końcu lat sześćdziesiątych stacja Gdynia Orłowo została poddana kolejnym modernizacjom. Najpierw w marcu 1968 r., z uwagi na uruchomienie na SKM, na odcinku Gdańsk – Gdynia, samoczynnej blokady liniowej, został zlikwidowany a później rozebrany posterunek blokowy na peronie 1 [1]. Druga modernizacja związana była z kolei z elektryfikacją odcinka Tczew – Gdynia magistrali kolejowej Tamowskie Góry – Gdynia. Prace nad elektryfikacją tego odcinka podjęto w marcu 1968 r., zaś końcowy odcinek Gdańsk – Gdynia oddano do użytku 13 września 1969 r. [9]. Od tego momentu jeszcze przez ponad siedem lat na stacji Gdynia Orłowo poniemiecki tabor SKM (czł seri EW 90, EW 91, EW 92) o napiciu 800V sąsiadował z taborom PKP o napiciu 3000 V.

Upadek

Począwszy od początku lat siedemdziesiątych ranga stacji zaczęła się stopniowo zmniejszać. Najpierw, na przelomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, zlikwidowany został bufet w budynku stacyjnym. Wkrótce potem, około roku 1971-72, zlikwidowano przychodnię lekarską mieszczącą się w baraku dawnej ekspedycji towarowej. Wreszcie, w drugiej połowie lat siedemdziesiątych zamknięto wydłownię dla pociągów ekspedycji towarowej urządzono punkt naprawy plandek do wagonów.

W grudniu 1976 r. nastąpiła długo oczekiwana unifikacja systemu zasilania i taboru na sieci SKM. Ostatni czł EW 91, w skróconej relacji Gdańsk Główny - Gdynia Wzgórze Nowotki (obecnie Gdynia Wzgórze Świętego Maksymiliana), odjechał z Gdyni Orłowa 19 grudnia 1976 r., o 1.32 w nocy. Nowy tabor (EN 57) pojawił się na odcinku Gdańsk Główny - Gdynia Stocznia w poniedziałek, 20 grudnia.[4]

W pierwszej połowie lat osiemdziesiątych południową część dawnej wydłowni zajęła Sekcja Robót Elektroenergetycznych. Istniała tam Baza Odcinka Remontowo-Budowlanego Sekcji Zasilania Elektroenergetycznego Gdańsk, od kilku lat opuszczona.

fragment połączono z istniejącym. Przy okazji przebudowy kładki, do budynku stacyjnego dobudowano nowe biuro zawiadowcy stacji. Biuro to było następnie wykorzystywane do różnych narad, konferencji czy szkoleń.

Niestety już parę lat później, na początku lat dziewięćdziesiątych, wskutek stopniowej likwidacji dalekobieżnych pociągów osobowych na korzyść pośpiesznych, oraz ograniczenia ilości połączeń lokalnych, zamknięty został budynek stacyjny a potem dawny posterunek dyżurnego ruchu, później zwrotniczych, na peronie 2. W tym dziesięcioleciu jedynymi inwestycjami na tej stacji były: tunel łączący peron 1 z budowanym obok centrum handlowym „Klif” oraz przebudowa układu torowego eliminująca rozjazdy krzyżowe w torach głównych.

Dzień dzisiejszy

Dzień dzisiejszy stacji Gdynia Orłowo to przede wszystkim intensywny ruch pociągów PKP SKM. Peron nr 2 obsługiwany jest przez pociągi REGIO, zmierzające w kierunku m. in. Słupska, Tczewa czy Elbląga. Na orłowskiej stacji można również spotkać oczekujące na zielone światło pociągi towarowe, zatrzymywane w celu przepuszczenia składów pasażerskich. Pociągi PKP Intercity w Orłowie nie zatrzymują się. Kilka lat temu, w trakcie modernizacji korytarza kolejowego Warszawa-Gdynia, wybudowano nową kładkę oraz wyremontowano „dalekobieżny” peron orłowskiej stacji. Pojawiła się nowa nawierzchnia, windy, wyswietlacze i standardyzowane tablice. Zapowiedzi pociągów wygląda „automat”. Niebawem (2020 rok) na rozpocząć się zaplanowana przebudowa oczekującego od dawna na remont peronu SKM. Jednak już teraz, na oba perony dostać się można za pomocą wind z naziemnej kładki. I choć wizerunek orłowskiej stacji staje się coraz bardziej nowoczesny, nie pocujemy już tutaj „dawnego klimatu” sprzed lat. Nie funkcjonuje już także kasa biletowa (za to automaty biletowe), a w sąsiednim budynku dworca mieści się sklep. Cieszy jednak fakt, że prowadzone prace zmierzają do uczynienia stacji bardziej dostępną dla pasażerów.

Źródła:

- [1] Cislak J.: Stacja PKP Gdynia Orłowo. [w:] Rocznik Gdyniński, nr 14, (1999).
- [2] Dziennik Ustaw Rzeczpospolitej Polskiej. 1931 nr 84, poz. 651.
- [3] Dziennik Ustaw Rzeczpospolitej Polskiej. 1935 nr 42, poz. 281.
- [4] Gawek R.: Utracona szansa (1970-1989) [w:] 75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych. Gdańsk 1996.
- [5] Ginsbert. J.: Dostęp do morza (w dziedzinie ruchu pasażerskiego). „Inżynier Kolejowy”. 1936, nr 1.
- [6] Gliński M., Kukliński J.: Kronika Gdańska 1997-1997. Gdańsk 1998.
- [7] Gwiazda M.: Powstanie i rozwój komunikacji miejskiej w Gdyni. Część 2: Lata 1945-1979. [w:] Rocznik Gdyniński, nr 5 (1984).
- [8] Hejnowski K.: Historia poczty w Gdyni w okresie zaboru pruskiego (cz. II). „Historyczno-Badawczy Biuletyn Filatelistyczny”, 1981 nr 4.
- [9] Kremplewski E. Okres lat 1945-1970. [w:] 75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych. Gdańsk 1996.
- [10] Małkowski K.: Bedeker Gdyniński. Gdańsk 1995.
- [11] Mapa topograficzna 1:100.000, arkusz Gdańsk (pas 31, słup 27). Wojskowy Instytut Geograficzny w Warszawie, 1938 rok.
- [12] Massel A.: History of Gdynia Railway Junction. [w:] International Seminar Preservation of the Industrial Heritage – Gdańsk Outlook II. Gdańsk 1995.
- [13] Massel A.: Kolej w Gdańsku. „Świat Kolei”, 1998, nr 5.
- [14] Materiały służbowe PKP - Sekcja Diagnostyki w Gdyni.
- [15] Materiały Wojewódzkiego Archiwum Państwowego w Gdańsku.: [15.1] Sygnatura nr 1081/1888: Grun-dwerb von den Rittengubsesitzer von Bethe auf Koliebkem vol I.
- [15.2] Sygnatura (tymczasowa): 1845/Kolibki t.4, k.33. Akta gruntowe Sądu Grodzkiego w Gdyni.
- [15.3] Sygnatura nr 1081,2/458: Plan stacji Kolibki-Orłowo 1937/39 r.
- [15.4] Sygnatury nr 1081,2/129-130 (Plany): Zweites Gleis Zoppot – Gotenhafen 1941 r.
- [16] Orkan W.: Znad Bałtyku [w:] Brama na świat – Gdynia 1918-1939. Wybór, wstęp i opracowanie M. Rede-siński. Gdańsk 1976.
- [17] Rozkłady jazdy (lata 1897-2001).
- [18] Sołtyś M.: Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura. Warszawa 1993.

Przystanek metropolitalny

Gazeta Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej

ISSN 2083-6597

Wydawca:

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej

Adres redakcji:

80-247 Gdańsk, ul. Sobótki 9
Tel. +48 58 342 25 00 Fax +48 58 342 24 99
e-mail: przystanek@mkzg.org
Internet: www.mzkzg.org

Zespół redakcyjny:

Krzysztof Gizelec - red. naczelny,
Kamil Bujak, Adam Raszpunda

Współpraca:

Olgierd Wyszomirski, Hubert Kalańczyc

Projekt graficzny i skład:

MZKG

Opublikowane teksty są dostępne na stronie internetowej www.mzkzg.org. Artykułów zamieszczonych w redakcji nie zwraca. Redakcja zastrzega sobie prawo do wyboru materiałów do publikacji i dokonywania skrótnych nadesłanych materiałów. Za treść i formę ogłoszeń oraz reklam redakcja nie odpowiada.

BILETY Z CAŁEGO ŚWIATA

Rozmowa z Anitą Płonowską, prezesem Pomorskiego Stowarzyszenia Sympatyków Transportu Miejskiego



Kolekcje pasjonatów wydają się nie mieć granic. Do najpopularniejszych kolekcji należą znaczki pocztowe, monety, motyle, podstawki do piwa. Zbiory związane z transportem najczęściej obejmują kolekcje pojazdów. Dzisiaj prezentujemy kolekcję biletów transportu publicznego Pani Anity Płonowskiej, szefującej Pomorskiemu Stowarzyszeniu Sympatyków Transportu Miejskiego.

Co możemy znaleźć w pani kolekcji?

Anita Płonowska: Przede wszystkim bilety polskiej komunikacji miejskiej – to one stanowią większą i najważniejszą część mojej kolekcji. Zebrałam także sporą kolekcję biletów z innych krajów. Częścią mojej kolekcji są polskie bilety kolejowe, a dodatkowo do całości są bilety z przejazdów okolicznościowych (np. WOŚP, walentynki). Kategorii związanych z wykorzystaniem biletów jest więc kilka. Ważne jest więc porządne skatalogowanie zbiorów, bo przy rozwoju kolekcji można się łatwo pogubić lub po prostu pomieszać bilety. Obecnie w kolekcji mam około 12 tysięcy biletów. Ich liczba ulega zmianie, powiększa się na szczęście.

Jak długo gromadzi Pani swoje zbiory? Czemu akurat bilety?

– Swoją przygodę z kolekcjonerstwem zaczęłam w roku 2012, kiedy to zaintrygowały mnie pod względem różnorodności graficznej gdańskie bilety, które kasowałam. Wtedy zdałam sobie sprawę, jak wiele wzorów mają bilety, które większość ludzi traktuje jak zwykłe kawałki papieru. Dla kolekcjonerów jest to cenne źródło wiedzy o komunikacji miejskiej: o obowiązujących cenach, trendach w tworzeniu grafik czy w ogóle podstawowej informacji o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w danym miejscu i obowiązujących systemach biletowych. Ciekawostką są rewersy biletów, które wykorzystywane są jako element kampanii promocyjnych i edukacyjnych, np. promowanie oddawania krwi w Lublinie z hasłem „Oddaj krew – nie bądź żyłą”, zachęty do zostania rodzinami zastępczymi w Łodzi czy też 90-lecie włączenia Oliwy do Gdańska. Na te wszystkie niuanse większość ludzi nie zwraca uwagi,

dla kolekcjonerów, ale także dla historyków stanowią istotne źródło informacji. Dla wielu starszych osób są także podróżą w przeszłość.

Czy może Pani wymienić najbardziej cenne okazy z Pani kolekcji?

– Najstarsze okazy stanowią niestety zdecydowaną mniejszość mojej kolekcji. Z tych, które na co dzień nie są do zdobycia, mogę wymienić blankiety kolejowe z lat 40. XX wieku oraz Ulgową Kartę Podstawową 60-przejazdową, która obowiązywała w gdańskiej komunikacji miejskiej między Jelitkowem a Oliwą Pętlą. Ze współczesnymi biletami jestem mniej więcej na bieżąco, chciałabym jednak uzupełnić swoje zbiory o polskie bilety sprzed lat 90. XX wieku i te z dwudziestolecia międzywojennego.

W jaki sposób pozyskuje się bilety do kolekcji?

– Takich źródeł jest kilka. Przede wszystkim uzupełniam swoje zbiory w czasie własnych podróży, ale pozyskuję także egzemplarze od rodziny i znajomych, którzy starają się pamiętać o odkładaniu biletów, kiedy je kupują lub kasują. Staram się też odkładać bilety powtarzające się (tak zwane duble), aby móc później wymieniać się nimi z kolekcjonerami zagranicznymi. Tutaj ma znaczenie światowy zasięg internetu – korzystając z niego mogłam wymieniać się z kolekcjonerami między innymi z: Rosji, Indonezji, Anglii, Chile, Filipin, Indii, Meksyku... i wielu innych krajów, promując przy tym polską różnorodność biletów. A pod względem kolekcjonerskim mamy się czym pochwalić. Ponadto, dużym polem manewru do wymiany biletów są również spotkania z innymi kolekcjonerami, w tym zloty kolekcjonerów biletów. Te ostatnie są organizowane w Łodzi, ale także corocznie w Sopocie przez Pomorskie Stowarzyszenie Sympatyków Transportu Miejskiego.

Czy gdzie można obejrzeć Pani zbiory?

– Jest to zasadniczo kolekcja prywatna. Nie ukrywam tych zbiorów przed światem – czasem biorę udział w wystawach, podczas których moja kolekcja jest pokazywana.

