

Nr 35

lipiec 2020
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Przepiękny San H100A na Kaszubach



Dzięki pasji i zaangażowaniu Pana Mariana Koteckiego – właściciela firmy Przewozy Autobusowe „Gryf” z Żukowa, spółka może cieszyć się nowym, wyjątkowym zabytkiem. Jest nim San H100, wyprodukowany w 1969 r.

więcej s. 4 i 5

Nowe Mercedesy w Gdańsku



Dostawa nowych autobusów Mercedes Citaro zakończona. Flotę Gdańskich Autobusów i Tramwajów zasilają kolejnych 48 nowoczesnych i ekologicznych pojazdów.

więcej s. 7

Żydowska Górka w Wejherowie



Rozpoczynając cykl tekstów „Weekendowe wycieczki z MZKZG” chcemy podzielić się z Wami podpowiedzią, gdzie warto pojechać. Będziemy w nich prezentować miejsca mniej oczywiste, rzadziej odwiedzane przez turystów, lecz z różnych względów interesujące.

więcej s. 8



PIOTR KOEHN

60 lat funkcjonowania linii autobusowej 125

OLGIERD WYSZOMIRSKI

Jako datę rozpoczęcia funkcjonowania linii 125 przyjmuje się 1 czerwca 1960 r., pomimo, że od 13 kwietnia 1959 r., przez kilkadziesiąt dni, autobusy tej linii jeździły z Dworca Głównego PKP w Gdyni trasą okrężną przez ul. Dworcową, Starowiejską, Świętojańską, Czołgistów (obecnie Piłsudskiego), Słaską, Podjazd i Dworcową z powrotem do Dworca Głównego PKP.

1 czerwca 1960 r. linia 125 rozpoczęła funkcjonowanie na trasie z pętli w Redłowie przy Szpitalu Morskim im. PCK do Obłuża Stacji Pomp, tj. przystanku zlokalizowanego na obecnym terenie portu przy zbiegu ulic Marchlewskiego (obecnie Śmiłdowicza na odcinku oksywskim) i Nasypowej. Autobus zawracał na szerokim skrzyżowaniu obu ulic. Linię obsługiwał jeden pojazd w dni powszednie od poniedziałku do soboty odjeżdżający z Redłowa Szpitala w godz. 5:30–17:30, a z Obłuża w godz. 6:05–18:05, z częstotliwością co 60 min. Dodatkowe kursy były wykonywane z Redłowa Szpitala do Dworca Głównego PKP o godz. 12:02, 18:05 i 22:05 przez inne pojazdy. Trasa linii prowadziła w obu kierunkach ul. Powstania Styczniowego, Weteranów, al. Zwycięstwa, Świętojańską, Starowiejską, Dworcową i Marchlewskiego (obecnie Wiśniewskiego). Warto dodać, że pierw-

Zabytkowy autobus Ikarus 280 nr inw. 5634 na przystanku Wzgórze Św. Maksymiliana SKM w dniu celebrowania jubileuszu linii 125 w Gdyni. Przed autobusem stoją od lewej: Hubert Kołodziejewski, Tadeusz Tomczyk, Olgierd Wyszomirski, Marcin Gromadzki, Łukasz Staniszewski (27 maja 2020 r.)

szy przystanek w kierunku Obłuża i ostatni w kierunku Redłowa zostały zlokalizowane na ul. Weteranów, co oznaczało, brak zintegrowania z przystankami innych linii w tym rejonie oraz wykonywanie skrętu w lewo z al. Zwycięstwa w tę ulicę. Pozwalały na to warunki drogowe.

Po dwóch i pół miesiącach, ze względu na brak wystarczającej liczby pasażerów, funkcjonowanie linii 125 ograniczono na krótko do kursów w okresach szczytów przewozowych i kursu późno wieczornego. Z dniem 15 listopada 1960 r. przywrócono kursy w okresie międzyszczytowym i uruchomiono dodatkowo po szczytach popołudniowych, wypełniając lukę do godz. 22:05. Linię dalej obsługiwał jeden pojazd, kursujący także w niedziele. Większość kursów przedłużono z przystanku przy Stacji Pomp ulicami: Nasypową, Tkacką, Grunty (obecnie Unruga) i Robotniczą do ul. Cechowej, gdzie usytuowano przystanek końcowo-początkowy, a stamtąd zaraz po skręcie autobusu w lewo autobus dojeżdżał ul. Cechową z powrotem do ul. Gru-

ny, zatrzymując się na przystanku przed skrzyżowaniem. Kursowanie pojazdów dalej niż do ul. Cechowej było niemożliwe, ponieważ Obłuże z Pogórzem Dolnym łączyła tylko droga gruntowa nieprzystosowana do regularnego kursowania autobusów. Łącznie na linii 125 z Redłowa Szpitala wykonywanych było 14 par kursów w godz. 6:05–22:05, ze zmienną częstotliwością 60–70 min, w tym 4 w ścisłych szczytach przewozowych do Stacji Pomp, 9 do ul. Cechowej i ostatni do Dworca Głównego PKP.

W kolejnych latach, w związku z wprowadzeniem jednokierunkowego ruchu drogowego na ul. Starowiejskiej i oddaniem do eksploatacji pierwszej jezdni nowej ul. Władysława IV nastąpiły pewne zmiany w trasie linii 125 w Śródmieściu Gdyni. Najpierw, w 1962 r. z dniem 5 listopada linię skierowano do Obłuża przez plac Kaszubski i ul. Jana z Kolna, a następnie, w 1963 r. z dniem 25 kwietnia, do Redłowa ulicami: Dworcową, 10 Lutego i Władysława IV.

W połowie lat 60. XX w. linia 125 funkcjonowała na niezmienio-

nej trasie, z tą różnicą, że pomijała ul. Weteranów. W obu kierunkach trasa prowadziła przez ul. Powstania Styczniowego i al. Zwycięstwa. Liczba kursów wzrosła do 26 par w dni powszednie i 15 w niedziele. Wszystkie z wyjątkiem ostatniego, były realizowane na trasie z Redłowa do Obłuża Cechowej, przy czym ich częstotliwość była największa w porannym szczycie przewozowym, na poziomie 20–25 min. Linię obsługiwały maksymalnie 3 pojazdy. Poza szczytami w dni powszednie oraz w niedziele kursował 1 autobus co 70 min. Na trasie z Redłowa Szpitala do Dworca Gł. PKP w niedziele, w godzinach wczesno popołudniowych, linię 125 wspierała linia 125 kreślone, z częstotliwością podwójną w stosunku do utrzymywanej na linii podstawowej.

W 1968 r., z dniem 12 maja, po raz kolejny zmieniono trasę linii w Śródmieściu, wykorzystując oddaną do użytku 2 lata wcześniej drugą jezdnię ul. Władysława IV. Z al. Zwycięstwa poprowadzono ją ul. Władysława IV i Migawy (obecnie Wójta Radtkego) i dalej przez plac Konstytucji do ul. Marchlewskiego. Przystanek przy Dworcu PKP znajdował się na ul. Migawy za Halą Targową, przed skrzyżowaniem z placem Konstytucji.

dokończenie s. 2 i 3



Zachęcamy do śledzenia nas pod adresem:
facebook.com/mzkzg

Biało-zielona PESA już w Gdańsku!



ANNA DOBROWOLSKA
RZECZNIK PRASOWY GAiT

W piątek w nocy, 5 czerwca, do Gdańska dotarł piętnasty, ostatni tramwaj PESA Jazz Duo z pierwszej transzy zamówienia. Dostawy nowych dwukierunkowych tramwajów dla Gdańska wieńczy wyjątkowy, bo biało-zielony tramwaj. Piętnasta Pesa, o numerze bocznym 1070, jest 63. nowym pojazdem Gdańskich Autobusów i Tramwajów z ostatnio zrealizowanych dostaw. I na tym nie koniec.

Rozładunek tramwaju odbył się w stałym miejscu – na torowisku przy ul. Nowe Ogrody. Ławeta z bydgoskiej Pesy na miejsce dotarła po godz. 1.00 w nocy. Przed Urzędem Miejskim czekała już ekipa techniczna Gdańskich Autobusów i Tramwajów, z Piotrem Borawskim, zastępcą prezydenta Gdańska i Maciejem Lisickim, prezesem Gdańskich Autobusów i Tramwajów.

„Witamy ostatni tramwaj z pierwszej transzy zamówienia, niebawem dojeżdżać będą kolejne, które są już w produkcji. Pesy Jazz stanowią ok. 20 procent naszego taboru. Mieszkańcy lubią i cenią te pojazdy, więc cieszymy się, że wkrótce dołączą następne. Realizacja drugiej transzy zamówienia rozpocznie się w drugiej połowie tego roku” – mówił Maciej Lisicki, prezes GAiT.

Nowa PESA, która zyskała fabrycznie barwy Lechii Gdańsk, będzie mieć swojego patrona – legendarnego zawodnika Romana Rogoźca. „Pesa w biało-zielonych barwach to hołd miastu na 75-lecie Lechii Gdańsk, klubu o wielkich zasługach dla naszej społeczności” – podkreślał Piotr Borawski, zastępca prezydenta Gdańska ds. przedsiębiorczości i ochrony klimatu.

Przy rozładunku obecny był także Marcin Grzyb, dyrektor sprzedaży rynku tramwajowego Pesa Bydgoszcz SA. „Dziękujemy Gdańskowi za zaufanie, to już jest trzecia umowa

na dostawę tramwajów dla Gdańska. Mamy nadzieję, że pasażerowie będą zadowoleni z eksploatacji tych nowoczesnych pojazdów” – mówił przy przekazaniu pojazdu Marcin Grzyb.

Tramwaje PESA Jazz Duo to nowoczesne pojazdy wielocelowe, dwukierunkowe i całkowicie niskopodłogowe, o długości do 32,5m. W tramwaju mieści się ponad 200 pasażerów, w tym 32 na miejscach siedzących. W trosce o potrzeby osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz osób niewidomych i niedowidzących, wszystkie kolumny i poręcze wykonane są w kolorze żółtym, a przyciski w tramwaju opisane są w alfabecie Braille’a. Pojazdy wyposażone zostały w odkładane ręcznie platformy dla niepełnosprawnych. Znajduje się w nich również wydzielona powierzchnia dla wózków inwalidzkich i dziecięcych. Wyposażone są także w zautomatyzowane defibrylatory zewnętrzne AED. Tramwaje przystosowane są do pokonywania wzniesień wynoszących do 6%.

Pięć tramwajów PESA Jazz Duo jeździ po Gdańsku już od 2015 roku. Teraz dołączają kolejne. Ich nowa wersja różni się od wcześniejszej. „Nowe modele zyskały szereg rozwiązań, które dodatkowo podnieść mają komfort jazdy pasażerów. W pojazdach zamontowane zostały gniazda USB. Udoskonalono funkcjonowanie klimatyzacji i ogrzewania, kierując strumień powietrza na ściany boczne. Samopoczucie pasażerów poprawiać ma zmienna barwa oświetlenia, regulowana w zależności od temperatury zewnętrznej, tj. przy chłodzie jest to barwa ciepła, podczas wysokiej temperatury – barwa zimna” – mówił Maciej Lisicki, prezes GAiT.

Cena jednego tramwaju to 8 mln 856 tys. zł brutto. Łączny koszt zakupu 15 nowych pojazdów wraz z pakietami specjalistycznymi to 138 mln 277 tys. zł. Na zakup tramwajów uzyskano dofinansowanie ze środków unijnych w wysokości 83,5% w ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej – etap IV A.

60 lat funkcjonowania linii autobusowej 125

dokończenie ze s. 1

Kolejna zmiana w przebiegu trasy linii nastąpiła w 1971 r., z dniem 1 września, kiedy to skierowano ją ul. Dzierżyńskiego (obecnie Legionów) i Redłowską i z al. Zwycięstwa, wykorzystując oddany do eksploatacji nowy odcinek ul. Legionów.

Istotną zmianę w trasie linii 125 wprowadzono w 1972 r., z dniem 4 kwietnia, kiedy to przedłużono ją do przebudowanej pętli linii 102, której trasa prowadziła tam z Chyloni przez ul. Pucką. Było to moliwie dzięki oddaniu do użytku nowego odcinka ul. Grunty do Pogorza Dolnego Rzeźni. Na nowej trasie autobusy linii 125 zaczęły kursować co 20 min w szczytach przewozowych, a co 40 min poza nimi. Linie obsługiwały 4 pojazdy w okresach szczytów przewozowych. Na trasie od Dworca Głównego PKP do Obłuża Cechowej ul. Robotniczą uruchomiono przejściowo w dni powszednie, w godzinach szczytów przewozowych, linię 125 bis, także

przez nową łącznicę bezpośrednią do ul. Grunty (poza przystanek przy ul. Cechowej). Autobusy linii 125 skierowano z łącznicy ul. Grunty w lewo, bezpośrednio do Pogorza Dolnego. Rejon ul. Grunty w kierunku ul. Nasypowej zaczęły natomiast obsługiwać linie autobusowe penetrujące Oksywie, Babie Doły i Obłuże Górze. W nowym rozkładzie jazdy zaplanowano kursowanie na linii, w dni powszednie, 9 autobusów w szczytach przewozowych z najwyższą w jej historii częstotliwością co 7–8 min i 5 autobusów poza szczytami, co 14 min.

W tym samym roku, z dniem 1 października, w Śródmieściu Gdyńskim trasę linii 125 w kierunku Redłowa przeniesiono z pl. Konstytucji, ul. Dworcowej i 10 Lutego na ulice: Migaly, 3 Maja i 22 Lipca (obecnie Armii Krajowej), do ul. Władysława IV.

Na początku lat 80. linię 125 obsługiwało w dni powszednie, w porannym i popołudniowym szczycie

Kolejna zmiana trasy linii 125 nastąpiła w 1984 r., z dniem 16 maja (lub z początkiem 1985 r. jak podają niektóre źródła), kiedy to przeniesiono ją na ulice: Morską (wówczas Czerwonych Kosynierów), Estakadę Kwiatkowskiego i łącznicę prowadzącą do ul. Marchlewskiego, na wysokości ul. Energetyków. W Śródmieściu trasę wyznaczono w kierunku Pogorza Dolnego ulicami: Władysława IV, Jana z Kolna, pl. Konstytucji, Dworcową i Podjazd, a w kierunku Redłowa ulicami: Podjazd, 10 Lutego i Władysława IV. Autobusy kursowały, w godzinach szczytów przewozowych, rytmicznie co 10 min, poza szczytami – co 20 min.

Zasadnicza zmiana roli linii 125 w komunikacji miejskiej w Gdyni nastąpiła w 1992 r., z dniem 1 sierpnia,



Autobus Jelcz Mex nr inw. 93 na przystanku końcowym linii 125 w Redłowie w 1965 r. Przed autobusem konduktor Hieronim Kulesza. Fot. ze zbiorów prywatnych Hieronima Kuleszy



Autobus Ikarus 280 nr inw. 26632 na pętli linii 125 w Redłowie w pierwszej połowie lat 90. W drzwiach autobusu kierowca Jan Kaszuba. Fot. ze zbiorów prywatnych Jana Kaszuby

z częstotliwością kursowania autobusów co 20 min.

W 1975 r., z dniem 18 maja, po raz kolejny zreorganizowano układ tras linii komunikacji miejskiej w Śródmieściu. Trasę linii 125 wyznaczono w kierunku Pogorza ulicami Władysława IV i Jana z Kolna. W porannym szczycie przewozowym kursowało 9 autobusów z częstotliwością co 8 min, w popołudniowym 8 autobusów, co 9–10 min, a między szczytami 4 autobusy, co 20 min.

W 1977 r., z dniem 20 maja, po oddaniu do eksploatacji łącznicy Trasy Kwiatkowskiego na Obłużu i włączeniu części ul. Marchlewskiego do zamkniętego obszaru portu handlowego, trasę linii 125 poprowadzono

przewozowym, 8 autobusów. Przy kursowaniu w dni powszednie, w godzinach szczytów, autobusy kursowały co 8–9 min. Poza szczytami kursowały 4 pojazdy, co 17–18 min. Charakterystyczny dla tamtego okresu był nierówny takt częstotliwości, zróżnicowany na poszczególnych liniach. Jego podstawą był czas jazdy uwzględniający krótki czas postoju na poziomie mniej więcej 10% czasów jazdy. W świetle warunków ruchu drogowego u progu trzeciej dekady

XXI w. przeznaczenie 70 min na przejazd w relacji: Redłowo – Pogórze Dolne – Redłowo w obu kierunkach przez ul. Janka Wiśniewskiego, wraz z krótkim postojem, wydaje się czymś abstrakcyjnym.

wyodrębniono wówczas linię 105, stanowiącą przedłużenie linii 125 do Kosakowa. Przejęła ona większość kursów linii 125, co ograniczyło zakres czasowy funkcjonowania tej linii 125. Do historii przeszedł Zygmunt Rietz, który obsługiwał linię na stałe przez 28 lat, od 1968 do 1996 r. W tym okresie eksploatował po kolei min. Jelcza Mexa nr inwentaryzacji 2112, przegubowego Jelcza AP-02 nr 24358, Jelcza Berlieta PR110 nr 21820, przegubowego Ikarusa 280 nr 26025 i jego następcę nr 26622. Od 1996 r. do przejścia na emeryturę, linię 125 obsługiwał często, ale nie na stałe, prowadząc Jelcza Mercedes O 405 nr 2042. Od 1968 r. aż do początku lat 90. przeważnie zmieniał

sta do dwóch, a w 2007 r. z dniem 2 kwietnia, do trzech. W dniu 60-lecia funkcjonowania linii liczba zajazdów wynosiła już 14, co wyznacza linię 125 nowe zadanie w gdyńskiej sieci komunikacji miejskiej.

go, pracując na zmianie popołudniowej. Józef Spaleniak, który po pracy w charakterze kierownika najpierw wydziału, a potem działu w przedsiębiorstwie komunikacji miejskiej, dodatkowo podejmował się prowadzenia autobusu. Od 1973 r. zdarzało się, że Zygmunta Rietza zmieniał Tadeusz Tomczyk, który z dniem 1 kwietnia 1994 r. zaczął obsługiwać na stałe, w pełnym wymiarze czasu pracy zadanie złożone z kursów na liniach 105 i 125. Później także często był obecny na linii 125, prowadząc autobus Jelcz Mercedes nr 2042. Trwało to aż do 2017 r., czyli przez 21 lat, czym ustanowił swoisty rekord.

W roku jubileuszu linii jest ciągle aktywny zawodowo, jeżdżąc często na linii 125 najnowszym MAN-em Lions City nr 2052. Poza wymienionymi kierowcami, w obsłudze linii wyróżnili się jeszcze, pracujący na niej przez dłuższy czas na stałe, Józef Witkowski i Andrzej Sioma. Pierwszy z nich eksploatował od 1978 r. Jelcza Berlieta PR 110 nr 21921 i od 1981 r. Ikarusa 280 nr 26002, drugi od 1979 r. Jelcza Berlieta PR 110 nr 21839 i od 1983 r. Ikarusa 280 nr 26048, po czym od 1996 r., na linii zaczął pojawiać się często, ale już nie na stałe, prowadząc Jelcza Mercedes O405 nr 2047.

W ciągu 60 lat funkcjonowania linii 125 zmieniały się przedsiębior-

stwa przewozowe świadczące na niej usługi. Było to związane przede wszystkim z zmianami organizacyjnymi w gdyńskiej komunikacji miejskiej, w tym z jej restrukturyzacją w latach 1992–1994. Wtedy powołano Zarząd Komunikacji Miejskiej jako organizatora usług i spółki przewozowe. Pierwszym przewoźnikiem na linii 125 było Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk–Gdynia, przekształcone w 1975 r. w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gdańsku. Po likwidacji WPK w 1989 r. linię zaczęło obsługiwać Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gdyni, które po dwóch latach stało się zakładem budżetowym Miasta Gdyni pn.

Miejski Zakład Komunikacyjny. Od 1994 r. przewoźnikiem na linii 125 jest sukcesor tego zakładu w postaci gminnej spółki z o. o. pn. Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej (przejęciowo pn. Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej i Trolejbusowej). W 2010 r. do obsługi linii 125 w niewielkim zakresie dołączyła druga gminna spółka autobusowa pn. Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej.

Podsumowując można stwierdzić, że linia 125 w ciągu 60 lat funkcjonowania odgrywała zróżnicowaną rolę w gdyńskiej komunikacji miejskiej. Zaczynała skromnie na trasie z Redłowa do Obłuża, jako uzupełniająca w sieci, chociaż jedyna obsługująca wówczas gruntową małą pętlę przy Szpitalu. W 1972 r., po przedłużeniu jej trasy do Pogorza Dolnego, weszła w skład linii podstawowych, by wkrótce awansować do segmentu linii priorytetowych. Zaszły na to wysoką częstotliwością kursowania taboru przegubowego. Z początkiem lat 90., w związku z wchłonięciem większości jej kursów przez dłuższą od niej linię 105, utrzymała się na swojej trasie, ale już znowu jako linia uzupełniająca. Historia linii zatoczyła koło. Trudno przewidzieć jej przyszłość. Nie ma obecnie żadnych planów zmiany jej charakteru. Niewątpliwie to zależy



Autobus MAN Lions City nr inw. 2052 na pętli linii 125 w Redłowie 24 maja 2020 r. Za kierownicą autobusu Tadeusz Tomczyk. Fot. Michał Halikowski (ZKM Gdynia)

Obsługa przewozowa linii to jednak nie tylko autobusy, ale przede wszystkim kierowcy. Niektórzy z nich zdecydowali się pracować przez pewien okres wyłącznie na linii 125. Do historii przeszedł Zygmunt Rietz, który obsługiwał linię na stałe przez 28 lat, od 1968 do 1996 r. W tym okresie eksploatował po kolei min. Jelcza Mexa nr inwentaryzacji 2112, przegubowego Jelcza AP-02 nr 24358, Jelcza Berlieta PR110 nr 21820, przegubowego Ikarusa 280 nr 26025 i jego następcę nr 26622. Od 1996 r. do przejścia na emeryturę, linię 125 obsługiwał często, ale nie na stałe, prowadząc Jelcza Mercedes O 405 nr 2042. Od 1968 r. aż do początku lat 90. przeważnie zmieniał

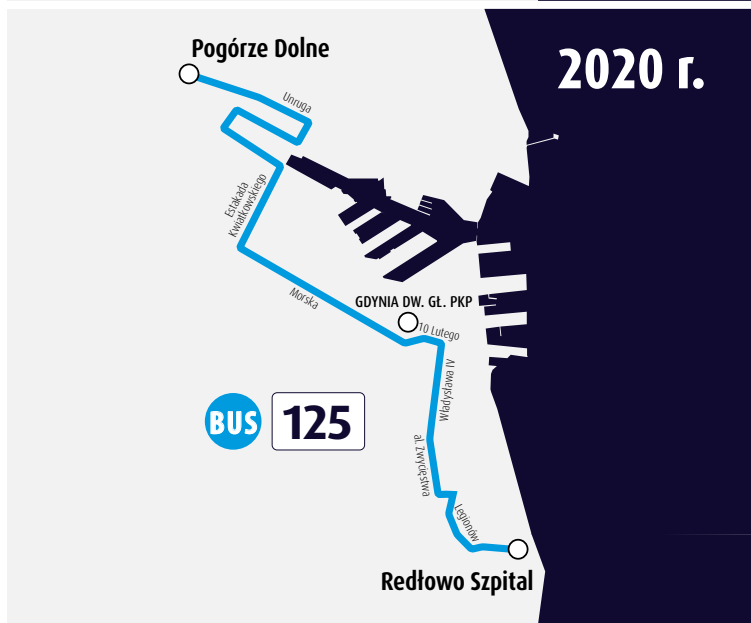
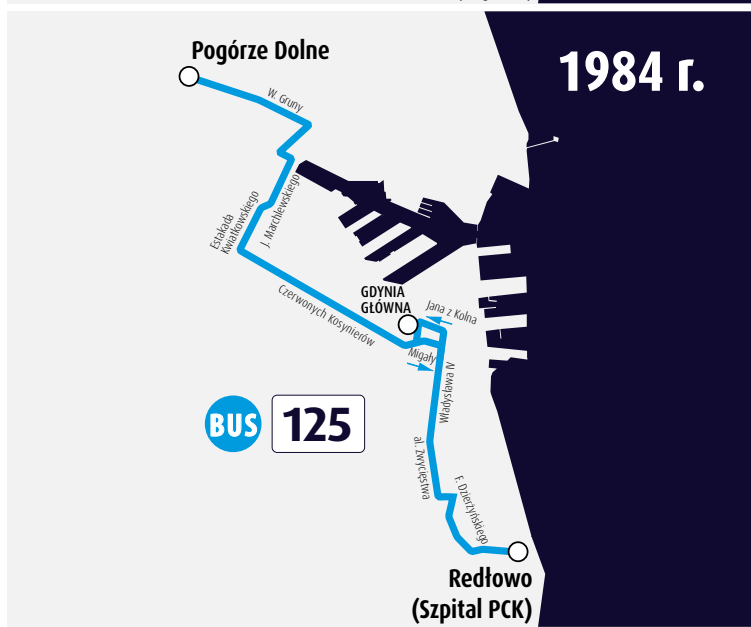
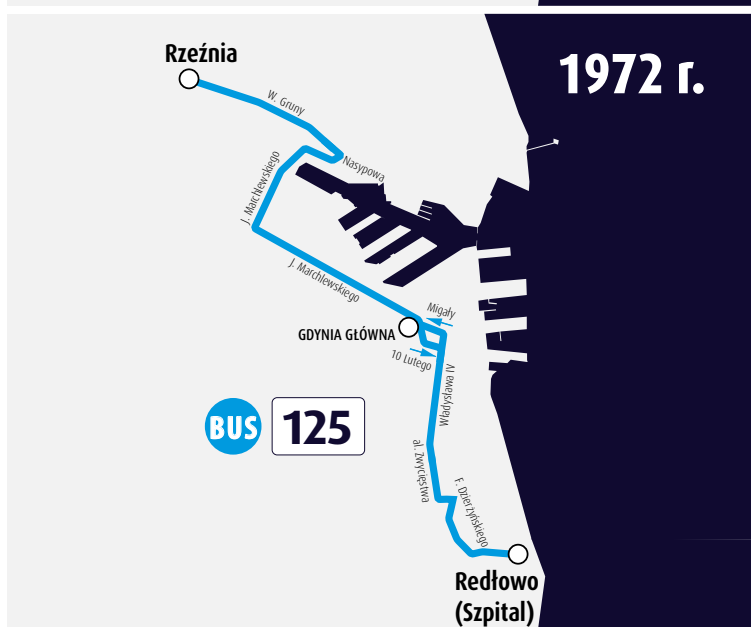
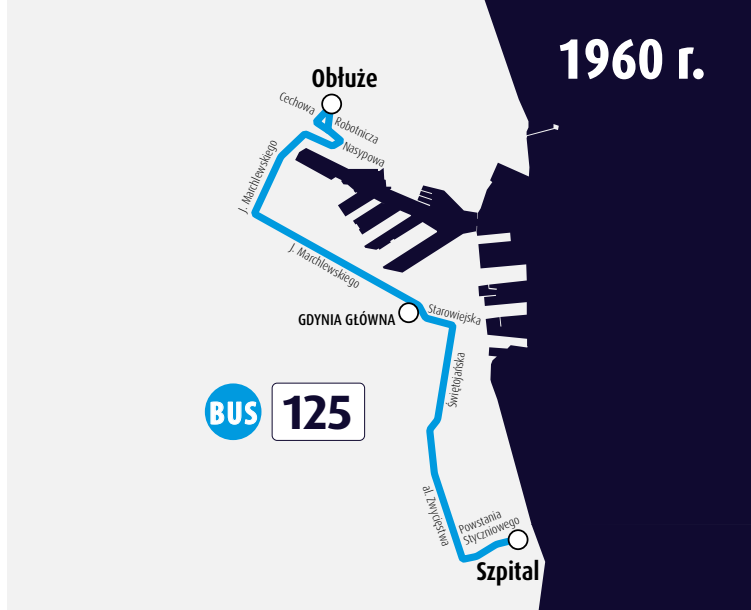
sta do dwóch, a w 2007 r. z dniem 2 kwietnia, do trzech. W dniu 60-lecia funkcjonowania linii liczba zajazdów wynosiła już 14, co wyznacza linię 125 nowe zadanie w gdyńskiej sieci komunikacji miejskiej.

Obsługa przewozowa linii to jednak nie tylko autobusy, ale przede wszystkim kierowcy. Niektórzy z nich zdecydowali się pracować przez pewien okres wyłącznie na linii 125. Do historii przeszedł Zygmunt Rietz, który obsługiwał linię na stałe przez 28 lat, od 1968 do 1996 r. W tym okresie eksploatował po kolei min. Jelcza Mexa nr inwentaryzacji 2112, przegubowego Jelcza AP-02 nr 24358, Jelcza Berlieta PR110 nr 21820, przegubowego Ikarusa 280 nr 26025 i jego następcę nr 26622. Od 1996 r. do przejścia na emeryturę, linię 125 obsługiwał często, ale nie na stałe, prowadząc Jelcza Mercedes O 405 nr 2042. Od 1968 r. aż do początku lat 90. przeważnie zmieniał

sta do dwóch, a w 2007 r. z dniem 2 kwietnia, do trzech. W dniu 60-lecia funkcjonowania linii liczba zajazdów wynosiła już 14, co wyznacza linię 125 nowe zadanie w gdyńskiej sieci komunikacji miejskiej.

Obsługa przewozowa linii to jednak nie tylko autobusy, ale przede wszystkim kierowcy. Niektórzy z nich zdecydowali się pracować przez pewien okres wyłącznie na linii 125. Do historii przeszedł Zygmunt Rietz, który obsługiwał linię na stałe przez 28 lat, od 1968 do 1996 r. W tym okresie eksploatował po kolei min. Jelcza Mexa nr inwentaryzacji 2112, przegubowego Jelcza AP-02 nr 24358, Jelcza Berlieta PR110 nr 21820, przegubowego Ikarusa 280 nr 26025 i jego następcę nr 26622. Od 1996 r. do przejścia na emeryturę, linię 125 obsługiwał często, ale nie na stałe, prowadząc Jelcza Mercedes O 405 nr 2042. Od 1968 r. aż do początku lat 90. przeważnie zmieniał

Obsługa przewozowa linii to jednak nie tylko autobusy, ale przede wszystkim kierowcy. Niektórzy z nich zdecydowali się pracować przez pewien okres wyłącznie na linii 125. Do historii przeszedł Zygmunt Rietz, który obsługiwał linię na stałe przez 28 lat, od 1968 do 1996 r. W tym okresie eksploatował po kolei min. Jelcza Mexa nr inwentaryzacji 2112, przegubowego Jelcza AP-02 nr 24358, Jelcza Berlieta PR110 nr 21820, przegubowego Ikarusa 280 nr 26025 i jego następcę nr 26622. Od 1996 r. do przejścia na emeryturę, linię 125 obsługiwał często, ale nie na stałe, prowadząc Jelcza Mercedes O 405 nr 2042. Od 1968 r. aż do początku lat 90. przeważnie zmieniał





Przepiękny San H100A na Kaszubach

TEKST: BARTOSZ SZWARC
FOTOGRAFIE: MARCIN GROMADZKI

SEA SANOCKA FABRYKA AUTOBUSÓW w SANOKU			
Typ	SAN H100A	Pojemność składowa	6 250
Rok produkcji	1 0 0 0	Moc i obroty KM/ob	105/2600
Nr podwozia	1 1 0 2 3 4	Ilość miejsc	33+1
Nr silnika	1 1 0 2 3 4	Ciepota własna	6000kg
Typ silnika	1 1 0 2 3 4	Dopuszczalny ciężar przyczepy	
		Znak kontroli technicznej	

Komunikacyjne hobby niejedno ma imię. Wśród pasjonatów transportu publicznego są ci, dla których priorytetem jest „polowanie” na autobusy z aparatem w rękę, niektórzy ścigają się w zdobywaniu wszelkich możliwych odmian biletów, inni zaś gromadzą wiernie odtworzone modele środków komunikacji miejskiej. Są też i tacy, którzy kolekcjonują „żywe okazy”, będące nierzadko prawdziwymi perełkami. Dzięki pasji i zaan-

gażowaniu Pana Mariana Koteckiego – właściciela firmy Przewozy Autobusowe „Gryf” z Żukowa (znanej z obsługi m.in. połączeń lokalnych na Kaszubach oraz wybranych linii w sieci ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo), spółka ta może cieszyć się nowym, wyjątkowym zabytkiem. Jest nim San H100, wyprodukowany w 1969 r.

Siegnijmy do kart historii. Sany H100 produkowano seryjnie w latach



1967-1974 przez Sanocką Fabrykę Autobusów (SFA). Modele te zjeżdżały z taśmy produkcyjnej w dwóch wersjach: H100A (odmiana zaprojektowana z myślą o połączeniach międzymiastowych) oraz H100B (dostosowana do potrzeb komunikacji miejskiej).

Prezentowany egzemplarz to San H100A, wyposażony w dieslowski silnik Star o mocy 105 KM i manualną, pięciobiegową skrzynię biegów.

Pojazd jest w stanie pomieścić 41 pasażerów, w tym 34 na miejscach siedzących. Maksymalna prędkość, jaką osiąga, wynosi 75 km/h. Według tabliczki znamionowej ciężar własny wozu to 6000 kg. Trzy lata temu autobus został odkupiony od prywatnego właściciela, i poddany trwającemu dwa lata, kapitalnemu remontowi. Dziś prezentuje się bardzo okazale.

Przejażdżka takim unikatem to niesamowita okazja do podróży w prze-

szłość. Mimo przepaści oddzielającej Sana od współczesnych autobusów pod względem komfortu i innowacyjności, niemały sentyment wywołac może charakterystyczny warkot silnika, zapach oleju napędowego, wysoka podłoga, czy zatraskiwanie drzwi otwieranych za pomocą klamki. Dla osób, które wychowywały się w czasach świetności takich autobusów – lezka w oku gwarantowana.

Na koniec warto zwrócić też uwa-

gę na starannie zachowane detale, np. logo PKS na przedzie pojazdu czy tabliczkę z napisem „NIE ZANIECZYSZCZAĆ POJAZDU”. Trudno nie zwrócić uwagi także na oddzielającą fotel kierowcy od reszty pojazdu firankę, wypełnioną symbolami Państwowej Komunikacji Samochodowej. Uroku, ale i realizmu dodaje zabytkowi umiejscowiona za przednią szybą tablica kierunkowa: Biłgoraj – Warszawa (przez Kraśnik

i Puław).

Firmie Przewozy Autobusowe „Gryf” z Żukowa i jej właścicielowi, Panu Marianowi Koteckiemu serdecznie gratulujemy udanej rewalizacji historycznego pojazdu. Autobus będzie można spotkać na liniach okazjonalnych, uruchamianych z okazji różnego rodzaju wydarzeń, np. Nocy Muzeów.



Jak transport publiczny zmagał się z koronawirusem

BARTOSZ SZWARC

Rozprzestrzenianie się koronawirusa SARS-CoV-2 postawiło społeczeństwo w zupełnie nowej sytuacji. Do pewnego momentu wielu z nas uznawało tego typu zagrożenie za egzotyczne zjawisko, które z pewnością nigdy do Polski nie dotrze. Kiedy na początku marca wykryto zakażenie u tzw. „pacjenta zero” w Zielonej Górze, przysło wiele złudzeń. Jasne się stało, że odtąd i my będziemy musieli poddać się znacznie ostrzejszemu niż zwykle reżimowi sanitarnemu.

Z chwilą ogłoszenia przez polski rząd stanu zagrożenia epidemicznego, sposób funkcjonowania wielu sfer naszego życia został przestawiony do góry nogami. Zamknięcie szkół, restrykcyjne ograniczenie zgromadzeń, zamykanie granic, masowe kwalifikowanie ludzi do odbycia kwarantanny, atmosfera ciąglego niepokoju, przemieszanie informacji prawdziwych z tzw. fake newsami – to tylko przykłady skojarzeń z tym, co przeżywalismy w marcu tego roku.

Skutków zaistniałej sytuacji nie mógł nie odczuć silnie powiązany z różnymi sferami życia transport publiczny. Zamknięcie szkół i uczelni, znaczące ograniczenie aktywności społecznej, przechodzenie wielu pracowników na tryb pracy zdalnej – wszystko to istotnie obniżyło popyt na usługi komunikacji miejskiej. Misją transportu publicznego jest jednak służba społeczeństwu zawsze i w każdych warunkach. Nie każdy miał możliwość świadczenia pracy z „home office”, nie każde gospodarstwo domowe dysponuje prywatnym samochodem. Komunikacja publiczna nie mogła zatem pozwolić sobie na zawieszenie działalności, musiała natomiast nieustannie dostosowywać się do ulegającej dynamicznym zmianom sytuacji, w zgodzie z wydawanymi ogólnie restrykcjami.

Jednym z pierwszych (już w pierwszych dniach marca) działań profilaktycznych stało się zawieszenie tzw. „ciepłego guzika”, czyli otwierania drzwi przez pasażerów. Na rozwiązanie takie zdecydowali się wszyscy organizatorzy komunikacji miejskiej (ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK Węjerowo), a także Szybka Kolej Miejska i POLREGIO. 10 marca zawieszono sprzedaż biletów u kierowców i motorniczycy w gdańskiej komunikacji, dzień później rozwiązanie to zaczęło obowiązywać w Gdyni, a dwa dni później – w Węjerowie. Niedługo potem, mając na uwadze zagrożenie zdrowia kierowców, które weszły w życie dzień później. Zarządzone wówczas zakaz przemieszczania się poza niezbędnymi sytuacjami życia codziennego. Wprowadzono także drastyczne ograniczenie liczby pasa-

żerów w pojazdach transportu zbiorowego – do połowy liczby miejsc siedzących. Transport publiczny stanął więc przed jednym z najtrudniejszych, jak dotąd, wyzwań. Konieczne stało się pogodzenie obowiązujących limitów z funkcjonowaniem komunikacji dla tych, dla których jest ona niezbędna.

Obostrzenie to wprowadzono w trosce o zachowanie bezpiecznego dystansu między pasażerami oraz w celu uniknięcia przepełnienia pojazdu. Krytycy zwracali jednak uwagę, że tak skonstruowana restrykcja nie koresponduje z różnorodnością taboru zbiorowej komunikacji. Są bowiem pojazdy o relatywnie niewielkiej liczbie miejsc siedzących, ale mogące za to pomieścić wielu pasażerów stojących – np. gdańskie tramwaje. Przekonywano więc, że limit pasażerów nie powinien być uzależniony od liczby miejsc siedzących, a od liczby miejsc ogółem lub od powierzchni pojazdu. Zanim jednak przepisy uległy zmianie, a sytuacja epidemiczna stabilizacji – organizatorzy komunikacji musieli szukać rozwiązań doraźnych. Na

gdzińskiej komunikacji ruszyła firma „Kultowy Ikarus”, udostępniając na potrzeby kursów bisowych m. in. pojemnego Mercedesa O405GN2 z 1994 r. Kolejną zmianę przyniósł 16 kwietnia – tego dnia wszedł w życie nakaz zasłaniania ust i nosa (za pomocą maseczki lub części odzieży), również w komunikacji publicznej. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej przygotował plakaty przypominające o tym obowiązku, które przekazano do ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Węjerowo, celem umieszczenia ich w pojazdach.

Noszenie maseczek raczej nie leży w naszej naturze i zapewne wszyscy wyczekujemy dnia, kiedy ten wymóg całkiem zostanie zniesiony. Zawsze jednak można próbować podejść z wyobraźnią do przykrego obowiązku. W połowie kwietnia, tuż po Wielkiej Nocy, na ulicach Gdyni spotkać można było autobusy... ubrane w maseczki. Ogromna maska na czele pojazdu miała za zadanie przypomnieć i zachęcić do respektowania obowiązku niedługo przed

etapami „odmrażania” gospodarki, których wdrażanie rozpoczęło się w drugiej połowie kwietnia. Pierwszego kroku w luzowaniu obostrzeń związanych z komunikacją miejską doświadczyliśmy 18 maja. Od tego bowiem dnia, pojazdem komunikacji miejskiej podróżować mogła maksymalnie taka liczba pasażerów, która wynosi 30% liczby wszystkich miejsc (stojących i siedzących) w danym pojeździe, z zastrzeżeniem, że połowa liczby miejsc siedzących nadal musi pozostać wolna. Taka zmiana jest, wbrew pozorom, bardzo istotna. Dla autobusów oznacza ona wzrost dopuszczalnej liczby pasażerów o kilkanaście (lub nawet około 20, w zależności od modelu), a dla tramwajów nawet o kilkadziesiąt osób. Kolejna zmiana weszła w życie 1 czerwca – od tego dnia limit pasażerów to 50% wszystkich miejsc w pojeździe, z pozostawieniem zasady co drugiego miejsca siedzącego niezajętego. Poza tym, w pierwszym dniu czerwca do pojazdów ZTM, ZKM i MZK powróciła, choć z zachowaniem środków ostrożności, sprzedaż biletów u prowadzących pojazdy.



MZKZG

wielu liniach, w godzinach szczytu, zapewniono tzw. kursy bisowe (dwa pojazdy obsługujące ten sam kurs, jeden za drugim). Zaczęto jednocześnie modyfikować rozkłady jazdy, a także przywracać rozkłady jazdy obowiązujące w dni powszednie, utrzymując jedynie zawieszenie linii (bądź wybranych kursów) o mniejszym znaczeniu. Ponadto, siedzenia autobusów, trolejbusów i tramwajów, z których korzystanie stało się odtąd niemożliwe, zostały opatrzone specjalną informacją. Miejsca siedzące kwalifikowano do wyłączenia z użytku w taki sposób, by między zajętymi siedziskami utrzymać bezpieczny dystans. Warto też dodać, że z pomocą

jego wejściem w życie. Ponadto, na wyświetlaczach, w czasie postojów można było odczytać hasła „Noś maseczkę” lub „Zakryj usta i nos”. Z interesującą inicjatywą wyszli także pracownicy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (zarządca linii kolejowej Gdańsk Wrzeszcz–Gdańsk Osowa), którzy w dniach 21-22 maja rozdawali firmowe maseczki pasażerom szynobusów. Ogłoszono także facebook’owy konkurs, w którym takie maski można było wygrać.

Niepokój organizatorów komunikacji coraz bardziej mnożyła kwestia pogodzenia obowiązujących limitów z takimi sytuacjami, w których zajętych siedziskami utrzymać bezpieczny dystans. Warto też dodać, że z pomocą

Ogromne wyzwanie szacunku należało się wszystkim kierowcom, motorniczym i maszynistom. To właśnie oni stanowią jedną z tych grup, które nie mogła #zostaćdomu. Funkcjonowanie komunikacji miejskiej w czasie epidemii oznacza także wzmocnienie pracy konstruktorów rozkładów jazdy, pracowników odpowiedzialnych za informację przystankową, dyspozytorów, nadzorców ruchu, czy osób dezynfekujących pojazdy. Im również składamy wyrazy szacunku. Mamy nadzieję, że walka z COVID-19 zakończy się jak najszybciej, a żadna epidemia nigdy więcej nie wstrząśnie tak odczuwalnie naszym codziennym życiem.

Nowe Mercedesy w gdańskiej komunikacji miejskiej

ANNA DOBROWOLSKA
RZECZNIK PRASOWY GAiT

Dostawa nowych autobusów Mercedes Citaro zakończona. Flotę Gdańskich Autobusów i Tramwajów zasililo kolejnych 48 nowoczesnych i ekologicznych pojazdów. W piątek, 29 maja na gdańskiej trasie wyruszyły ostatnie z dostarczonych pojazdów.

Od teraz gdańskie linie obsługiwać będzie łącznie 115 nowoczesnych ekologicznych autobusów, o najbardziej restrykcyjnej normie emisji spalin Euro VI, Mercedes Citaro. Wcześniej, w latach 2016–2019 spółka GAiT zakupiła 67 autobusów tej marki.

Nowoczesne autobusy w dzierżawie

Nowe pojazdy dzierżawione są przez spółkę GAiT od Konsorcjum Firm EvoBus Polska Sp. z o.o. oraz Peka Leasing Sp. z o.o. – Istotą popularnego obecnie modelu dzierżawy jest przede wszystkim objęcie nią kosztów i prac związanych z utrzymaniem technicznym pojazdów przez cały okres najmu – podkreśla Maciej Lisicki, prezes GAiT. – Zależy nam na tym, by autobusy zawsze były gotowe do jazdy bez konieczności angażowania w to pracowników GAiT i – co też ważne – zatrzymywania pojazdów do naprawy. Dzięki temu GAiT skupi się na przewożeniu pasażerów, a nie utrzymywaniu pojazdów. To ważny aspekt. Dzierżawa jest tu doskonałym rozwiązaniem – dodaje prezes GAiT.

Serwis w ramach umowy dzierżawy obejmuje: obsługę techniczną – przeglądy codzienne i okresowe; naprawy eksploatacyjne; naprawy komponentów, które uległy awarii w trakcie eksploatacji autobusów; naprawy powypadkowe; naprawy będące następstwem wandalizmu; naprawy będące następstwem uszkodzeń wynikających z błędów eksploatacji autobusów, czynności związane z aktualizacją bądź zmianą oprogramowania.

Podążamy za współczesnym trendem sharing economy. Model dzierżawy jest powszechnym dziś na świecie trendem, według którego właśnie używanie, nie posiadanie, jest bardziej ekonomicznym, jak i efektywnym sposobem gospodarowania – mówi Piotr Borawski, zastępca prezenta ds. przedsiębiorczości i ochrony klimatu. Z modelu dzierżawy taboru korzystają już z powodzeniem zakłady komunikacji miejskiej w Łodzi, Poznaniu, Wrocławiu, czy Gliwicach – dodaje Piotr Borawski.

GAiT dzierżawi łącznie 48 fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów miejskich, w tym 29 autobusów standardowych (Mercedes-Benz Typ 628 02 Citaro), 13 przegubowych (Mercedes-Benz Typ 628 03 Citaro G) i 6 typu midi (Mercedes-Benz Typ 628 02 Citaro K). Oczywiście, wraz z wyposażeniem elektronicznym, niezbędnym oprogramowaniem oraz z licencjami. Dostarczone pojazdy są standardy-



GRZEGORZ MEHRING / WWW.GDANSK.PL

zowane pod względem konstrukcyjnym, parametrów technicznych oraz komplekacji wyposażenia dla danego typu. Posiadają tę samą stylizację i kolorystykę oraz tę samą organizację przestrzeni pasażerskiej.

Koszt ośmioletniej dzierżawy pojazdów, wraz z ich utrzymaniem technicznym, to ponad 117 mln zł brutto (95,4 mln zł netto). Kwota ta wypłacana będzie przez spółkę GAiT dostawcy w rozliczeniu comiesięcznym.

Ważne wsparcie dla transportu publicznego

Nowoczesne autobusy są niezwykle istotną częścią wciąż rozwijanego i modernizowanego systemu gdańskiej komunikacji publicznej. Kluczowym założeniem wprowadzanych zmian ma być stworzenie rdzenia komunikacyjnego, opartego o transport szynowy oraz wsparcie go transportem autobusowym.

Chcielibyśmy, aby linie tramwajowe i kolej były w naszym mieście liniami zbiorczymi. Takim kręgosłupem miasta w sensie komunikacyjnym. Natomiast nowoczesne autobusy, kursujące w dobrej częstotliwości, miałyby za zadanie przewozić pasażerów z dzielnic do największych węzłów przesiadkowych. Oczywiście, zmiany w komunikacji to będzie proces. Powstająca nowa infrastruktura tramwajowa – czy to na alei Pawła Adamowicza, na Nowej Warszawskiej, czy na trasie Gdańsk Południe – Wrzeszcz oraz nowe autobusy to ważne elementy tych zmian – podkreśla Piotr Borawski.

Bezpieczne i wygodne Mercedesy Citaro to nowoczesne,

ekologiczne autobusy, o najbardziej restrykcyjnej normie emisji spalin Euro VI. Wszystkie pojazdy przystosowane są do potrzeb osób niepełnosprawnych i podróżujących z wózkami dziecięcymi. W pojazdach zamontowano także funkcję przykalku, dzięki której bok pojazdu będzie można obniżyć o 60 mm, co znacznie ułatwia wejście i wyjście z pojazdu. Każdy z pojazdów wyposażony jest w system klimatyzacji o wydajności zapewniającej komfort podróżowania nawet w upalne dni, z uwzględnieniem specyfiki komunikacji miejskiej tj. częstym otwieraniem drzwi.

Komora silnika i komora dodatkowego urządzenia grzewczego wyposażone są w automatyczne urządzenia detekcji i gaszenia pożaru. Każdy z autobusów wyposażony jest w system monitoringu wizyjnego i system zliczający pasażerów. W kabinach kierowców zamontowane są defibratory AED. Korzystanie z nich jest bezpieczne i dla ratownika i dla poszkodowanego. Defibrylator sam automatycznie analizuje pracę serca w ciągu kilku sekund, jeśli serce bije chaotycznie, aparat „rekomenduje” wstrząs terapeutyczny i „prowadzi” akcję ratowniczą; jeśli urządzenie nie wykryje takiej potrzeby, nie poda wstrząsu terapeutycznego, ale podpowie dalsze działania. Dane statystyczne pokazują, że szansa na uratowanie życia człowieka, gdy podejmie się akcję ratunkową z użyciem AED, wynosi 70%.

Informacja na widoku

Autobusy midi i standardowe zamontowane mają po jednym, a przegubowe po dwa wyświetlacze LCD

wewnętrzne, podwójne o wielkości 22”, umożliwiające wyświetlanie m.in. numeru linii, trasy, aktualnej pozycji pojazdu, zdjęć, komunikatów specjalnych i video. Monitory posiadają powłokę antyrefleksyjną. W standardowych Citaro i w midi-kach znajduje się jeden, a w przegubowych dwa wyświetlacze boczne LCD o rozmiarze 38”, na których wyświetlane są informacje o numerze linii oraz przebieg trasy z graficznym oznaczeniem przystanku bieżącego.

Autobusy wyposażone są w 3 tablice zewnętrzne (przednia, boczna i tylna) wyświetlające informacje w barwie burzystynowej, zapewniające dobrą widoczność w każdych warunkach i mogące pracować w temperaturach od -20°C do +70°C. Tablice wyświetlają numer linii oraz nazwę przystanku końcowego w jednym lub w dwóch rzędach, mogą również wyświetlać informacje w sekwencji stałej lub płynącej.

Nowoczesne i ekologiczne

Do głównych innowacji należą:

- odzyskiwanie energii hamowania poprzez moduł rekuperacyjny umieszczony przy tradycyjnych akumulatorach, co przyczynia się do znacznej redukcji zużycia paliwa, a tym samym emisji CO₂, wpływając korzystnie na środowisko;
- dużo niższe od wartości granicznych normy Euro VI emisje spalin; norma Euro VI wprowadza zmniejszenie emisji cząstek stałych o 66% i tlenków azotu aż o 80% w porównaniu do Euro V;
- spełnienie norm Regulaminu

nr 66-02 EKG ONZ i nr 29 EKG ONZ wpływające na poprawę wytrzymałości konstrukcji nośnej oraz w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie kierowcy; maksymalne bezpieczeństwo uzyskano stosując łączenia konstrukcyjne opierające się na nowych, laserowo wycinanych węzłach, co daje większą sztywność i wytrzymałość szkieletu.

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@mzkzg.org
Internet: www.mzkzg.org

Zespół redakcyjny:
Krzysztof Grzelec – red. naczelny,
Kamil Bujak, Adam Raszpunda

Współpraca:
Olgierd Wyszyński, Hubert Kalańczuk
MZKZG

Projekt graficzny i skład:
MZKZG

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

Weekendowe wycieczki z MZKG

ŻYDOWSKA GÓRKA w Wejherowie

TEKST I FOTOGRAFIE:
KRZYSZTOF SZKURŁATOWSKI

Po tygodniu pracy wielu z nas marzy o krótkiej, niespiesznej weekendowej wycieczce. Niekoniecznie bardzo daleko. Podpowiadamy – czasem warto zostawić samochód w garażu i odwiedzić ciekawe miejsce z wykorzystaniem komunikacji miejskiej. Rozpoczynając cykl tekstów „Weekendowe wycieczki z MZKG” chcemy podzucić Wam podpowiedzi, gdzie warto pojechać. Będziemy w nich prezentować miejsca mniej oczywiste, rzadziej odwiedzane przez turystów, lecz z różnych względów interesujące. Jeśli dacie się namówić, będziecie mieli okazję zobaczyć piękne krajobrazy, zwiedzić miejsca cenne historycznie i przyrodniczo, poznać zabytki oraz opowieści z nimi związane. A wszystko to bez ruszania się z terenu **Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej** i zawsze w zasięgu sieci transportu zbiorowego.

Miejscem łączącym walory kulturowo-historyczne i widokowe jest z pewnością **Żydowska Górka**, leżąca na styku granic Wejherowa, Bolszewa i Gościcina. Aby do niej dotrzeć wystarczy dojechać do Wejherowa, na przykład kolejką **SKM**, albo pociągiem **Polregio**, a następnie przesiąść się do autobusu **MZK Wejherowo**. Może to być pojazd linii numer 7, który zatrzymuje się bezpośrednio przed budynkiem dworca kolejowego, a jedzie do Gościcina. Jeśli musielibyście zbyt długo czekać na ten kurs, możecie się przejść 200 metrów ulicą Dworcową do przystanku linii numer 3, na przeciwko **Filharmonii Kaszubskiej**. Pojazdy tej linii jeżdżą zdecydowanie częściej. W obu przypadkach Waszym przystankiem docelowym jest ten o nazwie **Sucharskiego 01**. Podróż potrwa około 7 minut. Zanim wyruszyście w drogę najlepiej sprawdźcie wszystkie połączenia w internetowej wyszukiwarce „**Jak dojadę**”, dostępnej na stronie internetowej **mzkg.org**.

Kiedy dojdziecie do wspomnianego wyżej przystanku, dalej idziecie już piechotą. Po około 250 metrach dojdziecie do rogatki kolejowych przed **Gościcinem**. Tuż przed nimi przechodźcie na drugą stronę jezdni, ku ulicy **Szczęśliwej**. I nią kierujecie się pod górę, na południe, w stronę zalesionych wzgórz.

Gdy już wespniecie się do miejsca gdzie droga wchodzi w las, warto na chwilę się zatrzymać i odwrócić, by zobaczyć rozległą panoramę Bolszewa, z widoczną wyraźnie XIX-wieczną bryłą kościoła Wniebowzięcia Najświętszej Maryi Panny, który ma jednak dużo dłuższą historię. Po wejściu na leśną drogę między drzewami, trzeba nią przejść prosto pod górę około 100 metrów. Następnie skierujecie się ku ścieżce odbijającej w lewo, by po przejściu kolejnych 50 metrów zobaczyć po prawej stronie wśród drzew, pozostałości historycznego kirkutu. To właśnie od niego miejsce nazwano **Żydowską Górką**. Taka nazwa, oczywiście w języku niemieckim (Judenberg lub Juden Berg), figuruje na mapach z drugiej połowy XIX wieku.

Nekropolę założono w połowie XVIII wieku na potrzeby żydowskiej gminy wyznaniowej z **Bolszewa**. Z czasem cmentarz przejęła społeczność wejherowskich Żydów, która w XIX wieku dość szybko się rozrastała. W 1817 r. w mieście zamieszkiwało 31 Żydów, a w roku 1871 już 168. Gmina miała jednak kłopot z uzyskaniem zgody na założenie własnego cmentarza w mieście. Wobec tego wykupiła kirkut bolszewski. Urządzony na nowo zajmował powierzchnię prawie 3,5 ha i miał kształt czworokąta. Dziś już tego nie widać, ale wiodła do niego, od drogi **Wejherowo-Lębork**, aleja świerkowa. Obecnie cały teren porośnięty jest pięknym lasem, w którym dominują buki.

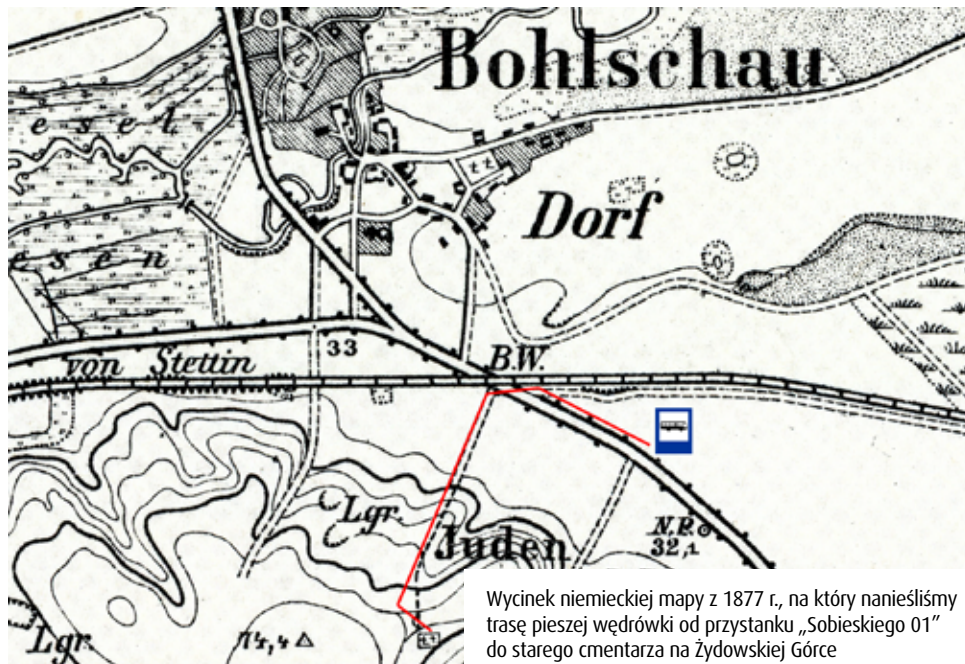
Niestety nie zachowały się informacje, ile pochówków odbyło się w tym miejscu, a do dziś w całości nie zachował się ani jeden grób. Pozostałościami po kirkucie są, mniej lub bardziej zdewastowane, murowane obramienia kilku mogił. Są też wyraźnie widoczne ślady wielu dołów grobowych. Tu i ówdzie wystają z kamieni zakopanych w ziemi zardzewiałe pręty, na których zapewne osadzone były stale. W ściółce, pomiędzy liśćmi można wciąż znaleźć drobne resztki żelaznego płotu, którym cmentarz był ogrodzony.

Zniszczenie kirkutu dokonało się w kilku etapach. Pierwszy miał miejsce w 1939 roku, gdy w czasie wrześniowych walk wzgórze zostało pokryte siecią okopów. Później dewastacji dokonywali Niemcy okupujący Polskę. Po raz kolejny działania wojenne dotknęły nekropoli w 1945 r. Po wojnie część kamieni nagrobnych została rozgrabiona i użyta do celów budowlanych. Obecny stan cmentarza skłania do smutnej zadumy nie tylko nad kolejami ludzkich losów, ale i nad zachowaniami osób odwiedzających to miejsce pamięci. Między historycznymi mogiłami walają się bowiem zupełnie współczesne śmieci.

Tuż obok cmentarza znajdziecie ślady walk obronnych toczonych w 1939 r. W tym miejscu dostępu do Wejherowa bronił przed Niemcami 1. Morski Pułk Strzelców. Zaledwie kilkadziesiąt metrów na północny wschód od kirkutu zaczynają się polskie okopy z tamtych czasów. Wizytując Żydowską Górkę warto poświęcić trochę czasu również na zapoznanie się z historycznymi fortyfikacjami polowymi, w których polscy żołnierze przelewali krew. Rozciągają się one na kilkaset metrów, a były bronione do 8 września, kiedy w obliczu przeważających sił wroga, obrońcy wycofali się w kierunku **Redy**.

Jeśli komuś za mało będzie wrażeń, może wypad na Żydowską Górkę przedłużyć spacerem na południe, dróżką przy zachodniej krawędzi lasu. Po kilkuset metrach marszu nią dochodzi się do pięknego pola, pokrytego wiosną jaskrami – to Słoneczne Wzgórze należące już do Gościcina.

Całą wyprawę można zakończyć leśnym spacerem do Wejherowa (około 3 kilometry), albo po prostu wrócić do przystanku MZK przy ulicy **Sucharskiego**, a do centrum miasta dojechać autobusem. ■



Wycinek niemieckiej mapy z 1877 r., na który nanieśliśmy trasę pieszej wędrowki od przystanku „Sobieskiego 01” do starego cmentarza na Żydowskiej Górze



Jedna z mogił na Żydowskiej Górze



Na jednej z piaskowcowych płyt da się odczytać fragment napisu epitafijnego w języku niemieckim: „Hier ruhet” – tu spoczywa. Nazwiska jednak brak



Fragment ogrodzenia cmentarnego z Żydowskiej Górki, w formie motywu kwiatowego.