

Nr 36

październik 2020
nakład: 30 tys. egz.

ISSN 2083-6597

egzemplarz bezpłatny
mzkzg.org

Przystanek

metropolitalny

Nowe szlaki tramwajowe w Gdańsku



Od niedawna pasażerowie gdańskich tramwajów mogą cieszyć się dwiema inwestycjami oddanymi do użytku. Pierwszą z nich jest zupełnie nowy szlak tramwajowy wzdłuż alei Pawła Adamowicza. Drugą jest ponowne uruchomienie gruntownie zmodernizowanej trasy na Stogi.

więcej s. 3

Pasja światłem, srebrem i historią malowana



Rozmawiamy z pracownikiem Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, Krzysztofem Szkurlatowskim, o jego hobby, czyli fotografii.

więcej s. 4-5

70 lat linii trolejbusowej do Cisowy



Pierwsza linia trolejbusowa do Cisowy została uruchomiona w 1950 r. w dniu 5 listopada. Wydarzenie to było związane z przedłużeniem sieci trolejbusowej od placu dworcowego w Chyloni do Cisowy, gdzie przy ul. Chylonskiej po lewej stronie za ul. Owsianą wybudowano pętlę dla pojazdów komunikacji miejskiej.

więcej s. 6-7

Koronawirus vs sprzedaż biletów metropolitalnych

BARTOSZ SZWARC

W poprzednim numerze „Przystanku Metropolitalnego” opisywaliśmy działania transportu publicznego, który musiał swoje funkcjonowanie dostosowywać do restrykcji wynikających z zagrożenia epidemicznego. Wspominaliśmy m.in. o tym, jak wieloaspektowym problemem dla komunikacji miejskiej okazał się koronawirus. Organizatorzy transportu musieli bowiem mierzyć się jednocześnie z drastycznym spadkiem liczby pasażerów, jak i zapewnieniem ciągłości funkcjonowania komunikacji publicznej dla tych, którzy bez niej obejść się nie mogli.

Dziś przedstawimy wpływ epidemii na zainteresowanie zakupem różnych rodzajów biletów metropolitalnych emitowanych przez MZKZG. Utrzymywane, choć zmienne obostrzenia, musiały wywrzeć wpływ na mobilność społeczeństwa, a co za tym idzie – na sprzedaż biletów. W niniejszym artykule przyjrzymy się, jak kształtowało się zapotrzebowanie na bilety metropolitalne w okresie luty–lipiec 2020, w porównaniu z analogicznym okresem w roku ubiegłym.

Miedzy ogólnymi sumami sprzedanych biletów w roku bieżącym i ubiegłym nie zachodzi przytłaczająca różnica – od lutego do lipca w 2019 r. sprzedano 2 620 541 szt. wszystkich rodzajów biletów metropolitalnych. W tym samym okresie roku bieżącego liczba ta wyniosła 2 610 630 – czyli jedynie o niecałe 10 tysięcy mniej. Jednak już pobieżna analiza rozkładu sprzedaży w poszczególnych miesiącach sygnalizuje poważne tąpnięcie.

Tuż przed epidemią

Popatrzymy na luty 2019 r. – sprzedaż wyniosła wówczas 361 549 biletów metropolitalnych wszystkich rodzajów. Zaś luty 2020, będący ostatnim miesiącem przed oficjalnym ogłoszeniem stanu epidemii w Polsce, przyniósł sprzedaż wyższą o ponad 75% w stosunku do roku poprzedniego (636 750 biletów). Intensywny wzrost liczby sprzedanych biletów notowany był od dawna, na co Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej zwracał uwagę w corocznych raportach, a także w artykułach na łamach „Przystanku Metropolitalnego”. Główną siłą napędową tego wzrostu było rosnące zainteresowanie metropolitalnymi biletami jednorazowymi oraz, wprowadzonymi w czerwcu 2018 r., biletami jednogodzinnymi. W lutym 2020 r., bilety jednorazowe i jednogodzinne stanowiły 94,9% wszystkich sprzedanych biletów metropolitalnych. I właśnie te bilety, niedrogie i cechujące się krótkim okresem ważności, chętnie kupowane

przez aplikacje mobilne, znacząco podnoszą sprzedaż w sensie ilościowym. Osobną sprawą jest wartość sprzedanych biletów. Dla przykładu, bilet łączony na cały obszar MZKZG (w cenie 230 zł) jest równoważnością prawie 64 biletów jednorazowych, ważnych na liniach zwykłych i nocnych (w cenie 3,60 zł).

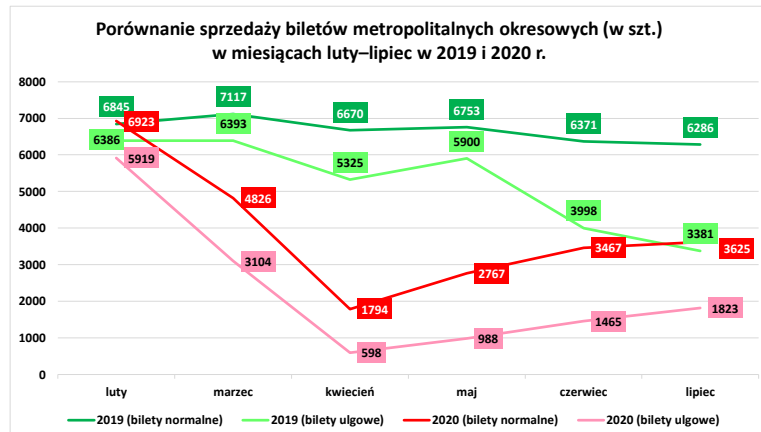
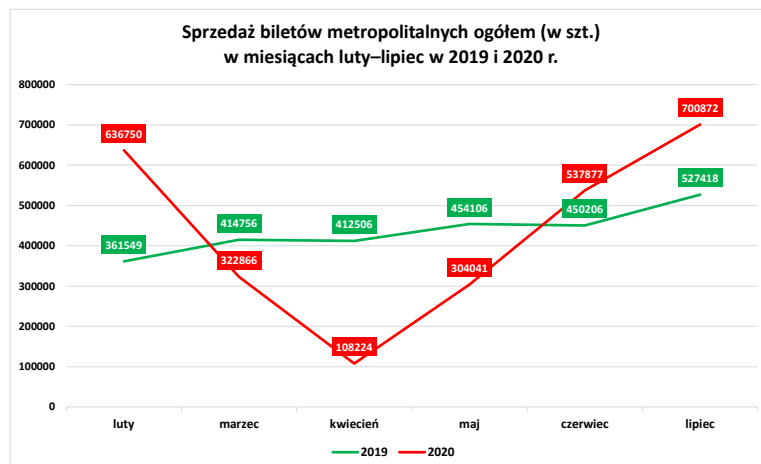
Czas obostrzeń

Pierwsze restrykcje ogłoszono tuż przed połową marca 2020 r. Zamknięto przedszkola i szkoły. Spora część zakładów pracy wdrożyła tryb pracy zdalnej. W obawie przed zarażeniem, część pasażerów przesiadła się z komunikacji miejskiej do samochodów. Z kolei pod koniec miesiąca drastycznie ograniczono swobodę przemieszczania się. Nie dziwi więc fakt, że już w marcu sprzedaż spadła o prawie 90 tysięcy sztuk w stosunku do marca ubiegłego roku. Można też stwierdzić, że sprzedaż w tym miesiącu, w głównej mierze, tworzyły bilety zakupione w kilkunastu pierwszych dniach marca, kiedy większość sfer życia jeszcze funkcjonowała normalnie, a wielu z nas nie przewidywało, jak wielkim zmianom ulegnie niebawem codzienne życie. Najbardziej dotkliwy spadek zanotowano jednak w kwietniu – sprzedaż wyniosła zaledwie ok. 108 tysięcy biletów. Pod koniec tego miesiąca rozpoczęto stopniowe „odmrażanie” gospodarki, co znalazło swoje odbicie w ponownym wzroście sprzedaży, jednak dopiero w czerwcu liczba sprzedanych biletów powróciła na poziom wyższy niż w roku 2019. Przyjrzymy się jednak, jak wyglądała sytuacja, odnosząc się do poszczególnych rodzajów biletów metropolitalnych.

Bilety okresowe

Nie będzie odkrywcim stwierdzenie, że „sercem” każdej taryfy komunikacji miejskiej są bilety okresowe. Na ich zakup decydują się głównie stali klienci transportu publicznego, czyli ci pasażerowie, którzy regularnie dojeżdżają transportem zbiorowym do miejsc nauki i pracy. Czasowe sparaliżowanie życia społeczno-gospodarczego przez epidemię nie mogło zatem nie spowodować załamania struktury ich sprzedaży.

Od 1 lutego do 31 lipca 2019 r. sprzedano w sumie 71 425 metropolitalnych biletów okresowych, w tym łączonych. W bieżącym roku, w tym samym okresie, liczba ta wyniosła zaledwie 37 299, co oznacza spadek o blisko 48%. Wśród 71 425 biletów sprzedanych w 2019 r. (od lutego do lipca), biletów normalnych było 40 042, ulgowych zaś 31 383. W tych samych miesiącach, w roku 2020, wartości te wyniosły odpowiednio



23 402 i 13 897 sztuk, co oznacza spadek sprzedaży biletów normalnych o ok. 42%. Dla biletów ulgowych jest to aż 56%, co wskazuje na bezpośredni związek z zamknięciem szkół i uczelni. Liczby te dotyczą jednak okresu luty–lipiec, a zatem nie tylko okresu najostrzejszych restrykcji, lecz także miesiąca przed pandemią oraz trwającego do dziś etapu luzowania obostrzeń, bądź przywracania ich w określonych powiatach w Polsce. Jeżeli wzięlibyśmy pod uwagę sam kwiecień, liczba sprzedanych biletów okresowych przedstawia się następująco: w 2019 roku 6 670 biletów normalnych i 5 325 ulgowych; w 2020 r. jedynie 1 794 bilety normalne i tylko 598 ulgowych. Oznacza to spadki odpowiednio o 73% i 89%.

Mimo łagodzenia reżimu sanitarnego, przed końcem roku szkolnego 2019/2020 uczniowie i studenci nie powrócili już na zajęcia, a w wielu zakładach pracy wciąż pozostawiono pracownikom możliwość pracy zdalnej lub częściowo zdalnej. Prawdopodobnie z tego względu wciąż nie został odbudowany popyt na bilety miesięczne. Spada on wprawdzie co roku, w miarę zbliżania się przerwy wakacyjnej; rysuje się jednak wyraźna różnica między czerwcem i lipcem w roku bieżącym i ubiegłym. W miesiącach tych, w roku 2019, sprzedano łącznie 20 036 okresowych biletów metropolitalnych normalnych i ulgowych. W tym samym okresie, w roku 2020, liczba ta wyniosła 10 380, co oznacza spadek prawie o połowę.

Bilety 24- i 72-godzinne

Od lutego do lipca 2019 r. sprzedaż biletów metropolitalnych 24- i 72-godzinnych wszystkich rodzajów (komunalne i kolejowo-komunalne) nieustannie rosła, mniej więcej w stałym tempie. W lutym i marcu 2019 r. sprzedano ich w sumie

36 450, w kwietniu i maju – 43 288, a w czerwcu i lipcu – 57 160. Skok tempa wzrostu sprzedaży tych biletów wraz z rozpoczęciem lata wiązany jest z napływem turystów, którzy chętnie wybierają ten segment biletów.

Jak było w bieżącym roku? Luty 2020 przyniósł wyższą sprzedaż (19 584 bilety) niż luty 2019 (17 344). Jednak od marca sprzedaż zaczęła gwałtownie spadać. Podobnie jak w przypadku biletów okresowych, najwyraźniejsza różnica zaistniała w kwietniu. Sprzedano wówczas jedynie 1 984 bilety. W stosunku do 20 036 biletów z kwietnia 2019 oznacza to ok. 90-procentowy spadek. Choć sprzedaż zaczęła rosnąć wraz z luzowaniem restrykcji, wciąż nie wróciła do poziomu sprzed epidemii (w lipcu 2020 sprzedano 24 519 biletów 24- i 72-godzinnych, co oznacza spadek w porównaniu do lipca 2019 o ok. 22%).

Mimo spadków da się jednak zauważyć pocieszającą prawidłowość – tempo wzrostu sprzedaży biletów 24- i 72-godzinnych w okresie kwiecień–lipiec 2020 rosło znacznie szybciej niż w tym samym okresie roku ubiegłego. Dynamika wzrostu sprzedaży biletów 24- i 72-godzinnych w danym miesiącu (wskaźnik obrazujący, o ile wyższa była sprzedaż w danym miesiącu w stosunku do miesiąca poprzedniego) dla maja, czerwca i lipca w 2019 r. wyniosła odpowiednio: 16,1%, 10,2% i 23,1%. Dla maja, czerwca i lipca w 2020 r. liczby te były następujące: odpowiednio 238,2%, 121,1% i 65,3%. Skąd takie tempo, mimo wciąż niższej niż rok temu sprzedaży? Trwający w chwili pisania tego artykułu (sierpień 2020) sezon urlopowy co roku przynosi spadek zainteresowania biletami miesięcznymi i jednocześnie wyższy popyt na te krótkookresowe.

dokończenie na s. 2

dokończenie ze s. 1

Ważniejszy wydaje się jednak inny powód. Jak już wspomnieliśmy, zapotrzebowanie na przemieszczanie się wciąż jest niższe niż przed epidemią (m.in. z powodu pracy zdalnej lub częściowo zdalnej, przeniesienia niektórych zgromadzeń w tryb on-line, itp.). Co to oznacza? Dla części pasażerów bilety miesięczne stały się czasowo niepotrzebne, ustępując miejsca, bardziej atrakcyjnym w tej sytuacji, biletom dobowym i trzydobowym.

Bilety 1-przejazdowe i 1-godzinne
Popyt na metropolitalne bilety 1-przejazdowe i 1-godzinne, choć znacznie wyższy od tego na bilety 24- i 72-godzinne, w sytuacji epidemicznego kryzysu zmieniał się bardzo podobnie. Najpierw „obfity” luty (604 324 sprzedane bilety w stosunku do 330 974 biletów sprzedanych w lutym 2019), następnie gwałtowny spadek, z najniższą sprzedażą w kwietniu (103 848 biletów w stosunku do 380 475 biletów w kwietniu 2019), a od momentu rozpoczęcia „odmrażania” rzeczywistości – gwałtowny wzrost. Najciekawsze jest jednak to, że metropolitalne bilety jednorazowe i jednogodzinne, w czerwcu i lipcu 2020, jako jedyne osiągnęły sprzedaż wyższą niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. W czerwcu i lipcu 2019 pasażerowie kupili 127 703 biletów jednogodzinnych i 772 725 jednorazowych. W czerwcu i lipcu 2020 liczby te wyniosły od-

powiednio 172 987 i 1 016 027, co oznacza wzrosty o ok. 35,5% oraz 31,5%. Biorąc pod uwagę panującą sytuację, liczby te robią spore wrażenie i wyjaśniają wysoką (w sensie ilościowym) sprzedaż biletów ogółem, ukazaną na wykresie. Trzeba tu wskazać na przynajmniej dwie przyczyny. Pierwszą jest ciągle rosnące zainteresowanie tymi biletami (z przerwą na czas tzw. lockdownu). Jest ono zrozumiałe – metropolitalny, telefoniczny bilet jednorazowy jest tańszy niż jego papierowy odpowiednik nabywany w kiosku. Bilet jednogodzinny umożliwia swobodne przesiadki, w tym również między pojazdami różnych organizatorów (ZTM Gdańsk, ŻKM Gdynia, MZK Wejherowo). Oba bilety dostępne są w wygodny sposób w aplikacjach mobilnych. Zaś druga przyczyna sprzedażowego wzrostu w czerwcu i lipcu ma zapewne wspólny mianownik ze skokiem sprzedaży biletów 24- i 72-godz. W sytuacji znacznie mniej intensywnego przemieszczania się bilety o krótkim okresie ważności są po prostu bardziej użyteczne.

Przez telefon – higieniczniej?

Z powodu wzmoczonego zagrożenia epidemicznego konieczne stało się poszukiwanie sposobów na unikanie fizycznego kontaktu z powierzchniami, które zwykle nie uchodzą za czyste. Z tego względu, jeszcze większą popularność zdobyły płatności bezgotówkowe, w tym dokonywane za pośrednictwem telefonu.

Organizatorzy komunikacji miejskiej również zachęcali, by unikać kontaktu z gotówką i wybierać bilety telefoniczne. Pomijając aspekty sanitarno-epidemiologiczne, nabycie tradycyjnego biletu było utrudnione przez zawieszenie sprzedaży u kierowców na okres kilkunastu tygodni. Nie bez znaczenia okazało się także skrócenie godzin pracy punktów sprzedaży. Czy pasażerowie trójmiejskiej komunikacji miejskiej chętniej sięgali po bilety w formie telefonicznej? Pomijając przeanalizowane już liczby sprzedanych biletów, popatrzymy, jak duży odsetek biletów jednorazowych oraz 24- i 72-godz. zakupiono przez telefon (bilety 1-godzinne występują tylko w tej formie).

W przypadku biletów jednorazowych forma telefoniczna zawsze była dominująca. Zarówno w okresie luty–lipiec 2019, jak i luty–lipiec 2020 odsetek biletów telefonicznych wśród biletów jednorazowych oscylował wokół identycznego poziomu (ok. 99,5%). Jednak przy analizie biletów 24- i 72-godzinnych widoczne są wyraźne różnice.

W każdym z analizowanych miesięcy widać odsetek biletów telefonicznych wyższy niż w roku ubiegłym. Szczególną uwagę zwracają znaczne różnice dla biletów 24-godzinnych od kwietnia oraz dla biletów 72-godzinnych w czerwcu i lipcu. Biorąc pod uwagę liczby sprzedanych biletów, dodając jeszcze bilety 1-godzinne, możemy

podsumować, że od lutego do lipca 2019 sprzedano 2 433 665 biletów w formie telefonicznej; zaś rok później, w tym samym okresie, pasażerowie, przez swoje smartfony, kupili ich 2 519 646, co oznacza ok. 3,5-procentowy wzrost. Wyższe zainteresowanie biletami mobilnymi z pewnością stanowi pokłosie nie tylko przekonania o higieniczności tej formy płatności, ale także, opisanej już, wyższej niż zwykle przydatności biletów 24- i 72-godzinnych.

Bilety okresowe

– możesz doładować w domu

Warto przypomnieć, że od blisko dziesięciu lat funkcjonuje, administrowany przez MZK Wejherowo, Internetowy System Obsługi Karty Elektronicznej (ISOKE). Umożliwia on sprawdzanie stanu swojej karty elektronicznej oraz jej doładowanie. Wejście do systemu możliwe jest m.in. poprzez witrynę MZKG (mzkg.org). Za pomocą tej funkcjonalności można zakupić i załadować na kartę metropolitalne bilety okresowe (również łączone) oraz 24- i 72-godz., przy czym zdecydowaną większość biletów nabywanych tą drogą stanowią okresowe. W okresie luty–lipiec 2020 w systemie ISOKE odnotowano sprzedaż biletów metropolitalnych o ok. połowę mniejszą (11 944 bilety) w stosunku do analogicznego okresu w roku 2019 (22 792 bilety). Jednak od czasu „odmrażania” gospodarki ich sprzedaż za pomocą tego kanału dystrybucji stopniowo się podnosi.

Liczby sprzedanych przez Internet biletów metropolitalnych, dla kwietnia, maja, czerwca i lipca 2020 wynoszą odpowiednio: 557, 1 055, 1 499, 1 655. Przy okazji przypomnijmy, że dodatkową korzyścią kupowania biletów łączonych przez Internet jest fakt, że obie części biletu (kolejowa i komunalna) zapisują się na karcie elektronicznej (w przypadku zakupu w kasie, na karcie ładuje się wyłącznie część komunalna; część kolejowa wydawana jest w formie papierowego blankietu).

W którą stronę zmierzamy?

Nie trzeba nikogo przekonywać, w jak bardzo nietypowym momencie dziejowym się znajdujemy. Nieprzewidywalność sytuacji epidemicznej utrudnia jakiegokolwiek prognozowanie. Pewne jest, że drastyczne obostrzenia, choć służą naszemu zdrowiu i bezpieczeństwu, znacząco zaburzają puls życia społeczno-gospodarczego, rujnując przy tym finanse publiczne i prywatne. Trzeba pamiętać, że załamanie sprzedaży biletów oznacza radykalne zmniejszenie wpływów do budżetów miast i gmin, które organizują komunikację miejską. Transport publiczny nie może jednak pozwolić sobie na zawieszenie działalności, nawet w skrajnie niesprzyjających warunkach. W obecnej chwili sprzedaż biletów metropolitalnych zdaje się powoli wracać do normy. Niewykluczone są jednak kolejne wahania. Mamy jednak nadzieję, że nie dojdzie do tak poważnych załamania, jak wiosną br.

Gepardy na ulicach Gdyni i Sopotu

ADAM RASZPUNDA

W poniedziałek, 13 lipca 2020 r., w bazie Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni odbyła się oficjalna prezentacja sześciu nowych supertrolejbusów Solaris Trollino 12 Electric. Każdy z pojazdów mieści do 75 pasażerów, z czego 30 na miejscach siedzących.

Pojazdy te łączą w sobie cechy trolejbusu Solaris Trollino i elektrobusego Urbino 12. Bliżej im jednak do tego drugiego, gdyż na jego bazie zostały skonstruowane.

Trollino 12 Electric wyposażone są w akumulatory dużej mocy, przeznaczone do szybkich ładowań. Dzięki temu pojazdy posiadają znacznie większy zasięg niż dotychczasowe trolejbusy z bateriami. Supertrolejbusy wyposażone są w litowo-tytanowe baterie trakcyjne o pojemności 87 kWh.

Inaczej niż w autobusie elektrycznym, w gdyńskich trolejbusach umieszczono na dachu aparaturę elektryczną, umożliwiającą ładowanie ba-



terii z trolejbusowej sieci trakcyjnej podczas ruchu i postoju. Ładowanie będzie możliwe także przez złącze plug-in.

Supertrolejbusy można już spotkać na ulicach Gdyni i Sopotu na różnych liniach. Docelowo, po wakacjach, nowe Trollino 12 Electric wyjadą na nową linię 32, która połączy Pogórze Dolne ze Śródmieściem i Węzłem Franciszki Cegielskiej. Wybrane kursy obejmą ul. Złotą i będzie ich więcej, niż do tej pory. Linia 32 zastąpi istniejącą obecnie, nieco krótszą linię autobusową 170, wprowadzając na gdyńskie Pogórze cichy i zeroemisyjny transport.

Łączny koszt nowych supertrolejbusów to 15,5 mln złotych, z czego ponad 5 mln złotych pochodzi z dotacji w ramach projektu „Obniżenie zużycia energii i paliw w transporcie publicznym w Gdyni poprzez zakup bezemisyjnego taboru z napędem elektrycznym”, współfinansowanego ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, w ramach Programu priorytetowego „System zielonych inwestycji (GIS – Green Investment Scheme). Część 2) GEPARD – Bezemisyjny transport publiczny”.



Od niedawna pasażerowie gdańskich tramwajów mogą cieszyć się dwiema inwestycjami oddanymi do użytku. Pierwszą z nich jest zupełnie nowy szlak tramwajowy wzdłuż alei Pawła Adamowicza. Drugą jest ponowne uruchomienie gruntownie zmodernizowanej trasy na Stogi.

Po torach na Lawendowe Wzgórze

We wtorek, 30 czerwca 2020 r., wczesnym rankiem, o 4:35, z zupełnie nowego przystanku krańcowego „Lawendowe Wzgórze” odjechał pierwszy tramwaj w kierunku Oliwy. Kilka minut później (o 4:41) z oliwskiej pętli wyruszył pierwszy rozkładowy kurs w kierunku przeciwnym. Tym samym rozpoczęło się funkcjonowanie linii tramwajowej nr 12 na wydłużonej trasie. Od 2015 roku jej końcowym punktem była pętla Migowo przy skrzyżowaniu ulic Bulońskiej i Myśliwskiej. W związku z ukończeniem ważnej inwestycji drogowej i oddaniem do użytku alei Pawła Adamowicza (łącejcej Piecki-Migowo z aleją Armii Krajowej i dzielnicą Ujeścisko), torowisko tramwajowe postanowiono przedłużyć aż do osiedla Lawendowe Wzgórze.

Między dotychczasowym przystankiem „Migowo” a nowym krańcem „Lawendowe Wzgórze” pojawiło się pięć przystanków pośrednich: „Królewskie Wzgórze”; „Łabędzia”; „Stolema”; „Zabornia” oraz węzeł integracyjny Ujeścisko. Węzeł Ujeścisko umożliwia dogodnie przesiadki na autobusy odjeżdżające w kierunku Wrzeszcza, Siedlec, Maćkowich, Łostowic, Szadółek i Osiedla Jaworzniaków. Możliwa jest także przesiadka na linie kursujące poza obszar Gdańska (Kowale, Otomin, Stara Piła).

Jak informuje Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, dalsze plany inwestycyjne zakładają wybudowa-



Nowe szlaki tramwajowe w Gdańsku

BARTOSZ SZWARC

nie połączenia tramwajowego węzła Ujeścisko z aleją Hawla oraz Piecki-Migowa z Wrzeszczem.

Stara–nowa trasa. Tramwajem znów do Stogów-Plaży

Tego samego dnia otwarto, po długim i gruntownym remoncie, torowisko prowadzące do nadmor-

skiej pętli Stogi Plaży. Dzięki temu, na jedną z najbardziej atrakcyjnych plaż Trójmiasta znów można dotrzeć tramwajem. Trasy linii nr 8 i 9 wydłużono z Przeróbki do krańca Stogi Plaży, ponadto uruchomiono wakacyjną weekendową linię nr 68 (Łostowice Świętokrzyska – Stogi Plaży).

Warto dodać, że linia nr 8 cechują się wyjątkowo wysoką częstotliwością kursowania – przez większość dnia jest to ok. 10 minut, także poza godzinami szczytu. Można zatem uznać, że wszystkie trzy linie (8, 9 i 68) stanowią naprawdę atrakcyjną ofertę i jednocześnie konkurencyjną

alternatywę dla dojazdu na plażę samochodem.

Przypomnijmy też, że po przywróceniu kursów tramwajowych do plaży w Stogach przestała być potrzebna zastępcza linia autobusowa T8, została więc zlikwidowana.

Osiem nowych midibusów już kursuje po Gdyni

BARTOSZ SZWARC

Już pierwszego dnia nowe autobusy rozpoczęły obsługę linii:

- 102 (Cisowa SKM – Plac Kaszubski)
- 145 (Karwiny Tuwima – Mały Kack Strzelców)
- 153 (Wielki Kack Starodworcowa – Wielki Kack Fikakowo)
- 203 (Mały Kack Sandomierska – Działki Leśne Sztumska)
- 204 (Norwida – Plac Kaszubski)
- 252 (Norwida – Mały Kack Łęczyska)



MZKG

W poniedziałek, 10 sierpnia 2020 r., na parking przy gdyńskim Bulwarze Nadmorskim odbyła się uroczysta prezentacja i przekazanie do eksploatacji ośmiu fabrycznie nowych autobusów marki Solaris. Szesć z nich to autobusy Solaris Urbino 8,9 LE, a dwa – Solaris Urbino 10,5. Wszystkie zakupiła firma P.A. „Gryf” z Żukowa, która od 24 lat świadczy usługi dla gdyńskiej komunikacji, obsługując m.in. linie wewnątrzmiastowe.

Zakupione Solarisy reprezentują kategorię pojemności pasażerskiej „midi”, co oznacza, że są mniejsze od standardowych pojazdów komunikacji miejskiej. Miłośnicy komunikacji miejskiej nazywają pieszczotliwie autobusy tego segmentu „midikami”.

Prócz udogodnień będących już standardem w trójmiejskiej komunikacji miejskiej (klimatyzacja, zapowiedzi głosowe, czytelna i rozbudowana informacja pasażerska), warto zwrócić uwagę na nowości techniczne, które posiadają wprowadzone do ruchu „midiki” – system detekcji pożaru w przedziale silnikowym i system kontroli pasa ruchu. Autobusy spełniają rygorystyczną normę czystości spalin Euro 6d.

Ze względu na swój rozmiar, pojazdy klasy „midi” idealnie sprawdzają się na liniach osiedlowych, gdzie warunki przestrzenne zazwyczaj nie pozwalają na przejazd i manewry standardowego autobusu. Ciekawostką jest, że Solarisy Urbino 8,9 eksploatowane są m.in. w Zakopanem. I choć Gdynia leży daleko od stolicy Tatr, niektóre linie komunikacyjne przebiegające przez gdyńskie dzielnice mają charakter tras górskich.



Pasja światłem, srebrem i historią malowana

Na łamach „Przystanku” często rozmawiamy z osobami związanymi z transportem zbiorowym. Wiele z nich, mimo natłoku zajęć zawodowych, znajduje czas na oddawanie się różnorodnym pasjom. Okazują się one interesujące, więc staramy się je przybliżyć naszym czytelnikom. Przedstawiliśmy już kolekcję historycznych przedmiotów związanych z kolejnictwem, zgromadzoną przez Dyrektora SKM w Trójmieście, Bartłomieja Buczkę, wysłuchaliśmy opowieści o prywatnym muzeum techniki wojskowej „Gryf”, Pana Mariana Koteckiego, właściciela Przedsiębiorstwa Autobusowego Gryf, zaprezentowaliśmy również modelarskie hobby Pana Pawła Wróblewskiego, związanego z Pomorską Koleją Metropolitalną, ostatnio zaś wypytywaliśmy Panią Anitę Plonowską, prezesującą Pomorskiemu Stowarzyszeniu Sympatyków Transportu Miejskiego, o jej ogromny zbiór biletów komunikacji miejskiej. Dziś porozmawiamy z pracownikiem Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, Krzysztofem Szkurlatowskim, o jego hobby, czyli fotografii.

Redakcja: W naszych czasach, gdy niemal każdy ma w kieszeni telefon komórkowy z aparatem fotograficznym, a do mediów społecznościowych trafiają każdego dnia miliardy zdjęć, fotografia chyba nie jest specjalnie oryginalnym hobby?

Krzysztof Szkurlatowski: Zgadza się, tyle, że ja fotografowanie zacząłem, gdy o zdjęciach cyfrowych jeszcze nawet nie mówiono. Owszem, trwały już prace badawcze, ale aparatów cyfrowych na rynku nie było. Robienia zdjęć uczyłem się na materiałach srebrnych – filmach małoobrazkowych i średnioformatowych. I pozostaje im wierny do dziś. Nadal uprawiam fotografię nazywaną potocznie analogową, choć jest ona zdecydowanie mniej powszechna niż jej młodsza, cyfrowa siostra.

A od czego się zaczęło to zainteresowanie?

– Dość banalnie – miałem siedem lat gdy, w połowie lat 70. minionego wieku, w prezencie imieninowym od dziadka otrzymałem prościutki, polski plastikowy aparat fotograficzny Ami 66. I jeden film do tego, czyli dwanaście klatek do wypełnienia obrazami. Na tym właśnie sprzęcie zaczęła się moja nauka – metodą prób i błędów. Ile zdjęć z tego pierwszego filmu było udanych?

– To było tak dawno, że nie pamiętam, a sprawdzić się już nie da, bo film przepadł podczas któregoś z licznych przeprowadzek. O jednym

zdjęciu wiem na pewno, że wyszło przyzwyczajenie, bo udało się zachować małą papierową odbitkę. Mam ją do dziś, podobnie zresztą jak wspomniany aparat – Ami 66 wciąż jest u mnie na półce.

Ale tym aparatem już Pan zapewne nie fotografuje, ma przecież swoje lata?

– Ależ fotografuję! Mam bowiem taką zasadę, że każdym z posiadanych aparatów staram się zrobić choć jeden film raz na trzy lata. Amim 66 fotografowałem ostatni raz prawie trzy lata temu. Proszę zerknąć, to jedno z wykonanych wówczas zdjęć. Całkiem niezłe jak na prymitywny aparat z plastikową soczewką w obiektywie, prawda? Film na którym zrobiłem to zdjęcie był w wieku zbliżonym do aparatu – wyprodukowano go w latach 70., w enerdowskich zakładach ORWO. Mimo, że termin przydatności skończył mu się prawie czterdzieści lat temu, dało się na nim zrobić zdjęcia. Lubię niespodzianki, więc chętnie sięgam po takie materiały, po których nie wiadomo czego się można spodziewać.

Wspomniał Pan o „aparatach”, w liczbie mnogiej, zatem proszę zdradzić, ile ich Pan ma?

– Dawno nie liczyłem, a wciąż przybywają nowe. Nie jest to specjalnie wielka kolekcja, ale myślę, że liczy ponad sto egzemplarzy. Nie kupuję ich jednak w celach kolekcjonerskich, lecz z ciekawości, jak się

będzie nimi fotografować. Czasem też dostaję sprzęt fotograficzny od ludzi, którzy porządkują mieszkania po utraconych bliskich i przez pamięć o nich nie chcą wyrzucać starych aparatów na śmietnik. Wolą by trafiły w ręce kogoś, kto da im drugie życie. Zawsze przyjmuję je z wdzięcznością i staram się doprowadzić do stanu używalności. Pamiętajcie o tym jeśli będziecie chcieli się pozbyć jakichś fotograficznych staroci!

Który z aparatów w Pana kolekcji jest najstarszy, no i jak Pan go zdobył?

– Najstarszy jest Kodak Autographic No 2 z 1917 r. Znalazłem go na strychu budynku, który był używany przez mojego dziadka jako warsztat stolarsko-ślusarski. Po latach dowiedziałem się, że przed II wojną światową ten budynek był domem mieszkającym należącym do niemieckiego fryzjera i fotografa zarazem. Kiedy to odkryłem nagle zrozumiałem dlaczego wciąż traślałem w nim na takie niespodzianki jak wspomniany Kodak, czy różne negatywy i słoiczki z chemikaliami.

Kurt Demuth, bo tak się nazywał ów fryzjer-fotograf, wykonał wiele zdjęć swojej wsi, a niektóre z nich wydał jako pocztówki. Je również znajdowałem na strychu, w piwnicach i innych zakamarkach. Dzięki temu mam spory zbiór przedwojennych zdjęć mojej rodzinnej wsi. Wszystkie te odkrycia sprawiły, że wciągnąłem

się nie tylko w fotografię, którą od szkoły średniej zacząłem zgłębiać na kursach, szkoleniach i warsztatach, ale też po zdaniu matury zdecydowałem się na uniwersyteckie studia historyczne.

Dorastając w takich okolicznościach rzeczywiście miał Pan dużą szansę na zainteresowanie się fotograficznymi starociami. Nie ciągnęło jednak Pana nigdy w stronę nowoczesnych technologii? Nie ma w Pańskich zbiorach nich ani jednego „cyfraka”?

– Aż takim analogowym ortodoksem nie jestem. Mam aparaty cyfrowe, chyba ze trzy... Kiedy pojawiła się fotografia cyfrowa i tego typu sprzęt stał się w Polsce dostępny, zainteresowałem się nim. Mimo, że w niektórych kwestiach aparaty cyfrowe miały niewątpliwie przewagę nad sprzętem analogowym, nie skradły mojego serca. Nie kwestionuję ogromnych zalet fotografii cyfrowej i doskonale zdaję sobie z nich sprawę. Cenię jednak sobie namacalność fotografii analogowej – to, że jej owocami są negatywy i pozytywy, które mogę dotknąć, wziąć do ręki i obejrzeć bez włączania komputera. Owszem, zdjęcia cyfrowe można drukować, ale to nie to samo. W fotografii cyfrowej brakuje mi m.in. pracy w ciemni fotograficznej – wywoływania filmów w koreksach, pracy z powiększalnikiem, maczania odbitek w utrwalaczach. Parafrazując słowa jednej z postaci „Czasu apoka-

lipsy”, Francisca Forda Coppoli, mogę powiedzieć: najbardziej lubię zapach utrwalacza o świcie, tak pachnie zwycięstwo.

Chce Pan powiedzieć, że ma Pan w domu ciemnię?

– A jakże! Stoją w niej dumnie trzy powiększalniki, kopiarka stykowa, suszarki do pozytywów i cała reszta niezbędnego sprzętu. Uwielbiam spędzać w niej czas. Ach, żebym tak miał go nieco więcej!

Wróćmy jeszcze do kolekcji aparatów. Czy są w niej egzemplarze szczególnie ważne dla Pana? Jeśli tak, to co składa się na ich wyjątkowość?

– Zdecydowanie mam swoich ulubieńców! Jednym z nich jest Nikon F4 – wspaniała małoobrazkowa lustrzanka z końca lat 80. XX wieku. Funkcjonalna, z mnóstwem przydatnych mechanizmów ułatwiających posługiwanie się nią, a w dodatku bezawaryjna. To aparat prawie pancerny, na uparte go można by nim wbić gwoździe i bronić się przed napascią. No i piękny jest! Nic dziwnego, skoro za jego wygląd zewnętrzny odpowiadał znakomity projektant, Giorgetto Giugiaro. Ten sam, który stworzył nadwozia wielu słynnych samochodów, m.in. – Alfya Romeo Giulia Sprint GT, Maserati Meraka, Ferrari 250 GT Berlinetty, czy DMC DeLoreana. Pamiętajcie, że ten ostatni wóz wystąpił w roli wehikułu czasu w filmie „Powrót do przeszłości”?

Z Nikonem F4 zjeżdżałem pół świata i fotografowałem w najtrudniejszych warunkach. Nigdy mnie nie zawiódł.

Lubię też najrozmaitsze modele aparatów natychmiastowych Polaroida. Wyglądają na dziecięce zabaweczki, ale da się nimi fotografować. Podoba mi się przede wszystkim niepowtarzalna kolorystyka obrazów tworzonych przez materiały światłoczułe i wywołująco-utrwalające chemikalia stosowane w ładunkach do tych aparatów. Przyjemna jest

pokrętami, ustawianie parametrów ekspozycji, sprawdzanie wypoziomowania kamery, montowanie materiału światłoczułego za matówką – wszystko to trwa naprawdę długo. Jeśli jednak fotografowanie sprawia komuś przyjemność, to czemu miałby ograniczać sobie czas jej trwania?

Zaobserwowałem jeszcze jedną cechę fotografowania tymi kamerami – rzadko robi się to w samotności, bo uroda aparatu zwykle przyciąga wielu widzów. Kiedy robię zdjęcia

konstrukcje skomplikowane technicznie, a wręcz przeciwnie. Niektóre moje aparaty otworkowe powstały z pudełek po zapalniczkach, inne z puszek po kawie, jeszcze inne z kartonów po butach. Zrobiłem też ze trzy egzemplarze z najrozmaitszych deseczek i listewek. Taki aparat, to po prostu pudełko nieprzepuszczające światła, a do tego cieniutka blaszka miedziana z dziurką o średnicy 0,1–0,5 mm, oraz dowolny materiał światłoczuły. Niczego więcej nie trzeba. Czas naświe-

– Niestety, materiały światłoczułe sporo kosztują, odczynniki chemiczne, z których zestawia się np. wywoływacze też mają swoją cenę. Czego się jednak nie robi dla przyjemności. A w hobbystycznym fotografowaniu przecież właśnie o przyjemność chodzi. Liczy się bardziej to, co fotografujesz, w jaki sposób ujmiesz w kadrze scenę, a nie to jakim sprzętem to zrobisz. Aparaty cyfrowe wiele rzeczy ułatwiają i z pewnością skracają czas potrzebny na uzyskanie finalnej wersji

w szufladach?

– Czasem prezentuję swoje zdjęcia na wystawach indywidualnych i zbiorowych, także pokonkursowych. Niektóre zostały wykorzystane na okładkach książek i płyt. Inne zaś trafiły do kolekcji prywatnych i instytucjonalnych. Kilkadziesiąt fotografii znalazło się w dwóch publikacjach drukowanych – „Harc w sercu i obiektywie” (2014) i „Czytelniczy” (2015). Pięćdziesiąt czarno-białych zdjęć wykonanych sprzętem analo-



Ami 66



Drewniana kamera otworkowa



Kodak Autographic No 2



Nikon F4



Polaroid Colorpack



Lubuskie, lata 90. XX wieku – Polaroid Colorpack (przeterminowany ładunek światłoczuły)

także prostota pracy z tym sprzętem. No i czyż nie jest miło mieć w ręku gotową fotografię już w kilka minut od naciśnięcia spustu migawki?!

Innym ukochanym aparatem jest drewniana, miechowa, japońska Tachihara. Mój egzemplarz wygląda jak wyjęty z XIX wieku, a naprawdę powstał w 1998 roku. Wystarczy raz spojrzeć na Tachiharę by zrozumieć, że jest czymś więcej niż narzędziem fotografa. Jeśli nie za dzieło sztuki, to z pewnością można ją uznać za majstersztyk rzemiosła. Precyzja wykonania, dbałość o szczegóły i dobór materiałów są w tych aparatach wyjątkowe. Tokijska manufaktura wytwarzająca je zatrudniała ledwie pięciu rzemieślników. Wykonywali wszystkie aparaty ręcznie z drewna wiśniowego pozyskiwanego ze starych sadów w górach na wyspie Hokkaido. Surowy klimat regionu sprawiał, że drewno wiśniowe zyskiwało bardzo wysoką trwałość. Drzewa przeznaczone na aparaty były selekcionowane także ze względu na wiek. Według założyciela firmy, Masao Tachihary, nadawały się pnie minimum trzystuletnie. Najważniejsza jest jednak przyjemność fotografowania Tachiharą. Zupełnie inne odczucie niż to towarzyszące używaniu lustrzanek. Tachiharą fotografuje się powoli. Ręczne mierzenie światła, komponowanie kadru, regulacja ostrości przez przesuwanie obiektywu mosiężnymi

Tachiharą najczęściej otacza mnie grupka rozgadanych gapiów. Niektórzy nawet proszą, by pokazać im, co widać pod czarną narzutką spod której się wychylam. Tachihary używam głównie do fotografii pejzażowej i portretów wykonywanych w dziewiętnastowiecznej technice mokrego kolodionu. Każdy z takich portretów uwiecznionych na szklanych płytkach musi sam sobie przygotować szklaną taflę oblewając ją kolodionem i uczulając solami srebra. Nie da się wykonać dwóch identycznych płytek kolodionowych, stąd i zdjęcia za każdym razem wychodzą inne. A w dodatku wszystko trzeba zrobić szybko, bowiem po kilkunastu minutach, kiedy płytka wyschnie, traci swoją światłoczułość. Fotograf ma zatem najwyżej kwadrans by przygotować materiał światłoczuły, ustawić modela, wykonać zdjęcie, a potem jeszcze je wywołać i utrwalić. Nagrodą za stres pośpiechu są obrazy o niezwykłej głębi. Trzeba jednak umieć się pogodzić z niedoskonałościami obrazu.

Do grona moich ulubionych sprzętów fotograficznych zaliczyłbym jeszcze aparaty otworkowe – własnoręcznie zmontowałem ich chyba kilkanaście, ale większość rozdałem...

Jak to „zrobiłem”? To da się w domu zrobić aparat fotograficzny?

– Pewnie, że się da, ale nie są to

tolania dobiera się szacunkowo, a zależy on z grubsza od rodzaju użytego materiału światłoczułego, średnicy otworka i jasności w miejscu fotografowania – waha się od kilku sekund do wielu godzin. Światło do aparatu wpuszcza się i odcina czymkolwiek, na przykład czarną taśmą izolacyjną, albo kawałkiem tektury. Kadr ustawia się na wycucie, bo w takich prostych konstrukcjach zwykle nie montuje się żadnych celowników, czy wizjerów. Fotografowanie aparatami otworkowymi jest podróżą w odległą przeszłość. W fotografii otworkowej najbardziej lubię jej prostotę, niepochoptność, pewną nieprzewidywalność uzyskiwanych efektów, ale też miękkość obrazów, która przez wielu współczesnych fotografów uważana jest za niedoskonałość. Dla mnie zdjęcia robione poprzez dziurkę w blaszce są przyjemną odskocznią od doskonałych technicznie i mocno przewidywalnych obrazów tworzonych z użyciem świetnych obiektywów i naszpikowanych elektroniką aparatów. Fotografia otworkowa to podróż w odległą przeszłość fotografii, w jej początki. A obrazy tworzone przez kamery otworkowe to poezja.

Z przedstawionego wyżej zestawienia wynika, że zdecydowanie preferuje Pan sprzęt i techniki fotograficzne retro. To chyba dość kosztowne hobby? Nie prosić by było sięgać po technikę cyfrową?

obrazu. W sytuacjach wymagających pośpiechu sięgam po swojego cyfrowego Nikona. Cieszę się, że go mam, zwłaszcza gdy budżet domowy mi się nie dopina i nie stać mnie na kupno kolejnej partii filmów.

Wspomniał Pan o fotografowaniu scenach – jakie są Panu najbliższe? Co najchętniej Pan fotografuje?

– Nie ograniczam się tematycznie. Fotografuję wszystko, co przykuwa uwagę, co każe mi się zatrzymać, co sprawia, że jestem poruszony. Czasem sam aranżuję kadry, na przykład martwe natury, czy portrety. Bardzo lubię fotografować ludzi, również na ulicy. Z przyjemnością dokumentuję bieżące wydarzenia. Nie pstrykam jednak setek cyfrowych ujęć, lecz staram się je zamknąć w jednej, dwóch rolkach filmu – myślę, że Mistrz Ockham byłby ze mnie zadowolony – nie mnożę nadmiernie bytów.

Jeśli chodzi o inny rodzaj fotografii, to chętnie sięgam po pejzaż. Mam też sentyment do tematów kolejowych. Pociągi i dworce dość często pojawiają się na moich zdjęciach, ale to pewnie dlatego, że z pierwszego wykształcenia jestem kolejarem. Niekiedy udaje mi się uwiecznić rzeczy mniej oczywiste – motywy abstrakcyjne, grę światła i cieni tworzących zaskakujące zestawienia przemawiające do wyobraźni.

Czy Pańskie fotografie można gdzieś oglądać, czy raczej pozostają

gowym stało się integralną częścią książki poetycko-fotograficznej pt. „Pięćdziesiątka” (2019). Dalsze kilkadziesiąt fotografii trafi do kolejnej książki, której wydanie jest planowane na schyłek bieżącego roku, lub na początek roku 2021.

A ma Pan może jakieś fotograficzne marzenia? Może jakiś specjalny aparat do kolekcji, albo wyprawa fotograficzna w wyjątkowe miejsce?

– Chodzi o marzenie, więc może być zupełnie nierealistyczne, prawda? Jeśli tak, to chciałbym zostać nadwornym fotografem Toma Waita lub Jima Jarmuscha, chociaż przez rok. Albo przenieść się z aparatem fotograficznym do Japonii u schyłku XIX wieku. Chętnie nosiłbym też aparat za Siergiejem Prokudinem-Gorskim w jego fotograficznych podróżach po Imperium Rosyjskim na początku XX wieku. Jeśli zaś chodzi o sprzęt, to chciałbym by na mojej półce pojawiła się Leica M3D. Niestety, to biały kruk – wyprodukowano tylko 4 sztuki. A z łatwiej dostępnych, to przyszedłbym WideLuxa 1500, średnioformatową wersję aparatu panoramicznego, którym Jeff Bridges fotografuje na swoich planach filmowych. Nie pogardziłbym również Hasselbladem XPan. Coś mi się zdaje, że mógłbym tak wymieniać jeszcze długo...

Dziękujemy za rozmowę i życzymy powodzenia w rozwijaniu pasji.

Wychowanie komunikacyjne na wakacjach

AGATA SZYMAŃSKA

W weekend, 22 i 23 sierpnia, przy Stadionie Energa w Gdańsku odbył się festyn »Bezpieczni na 5«. Było to wydarzenie poświęcone zdrowiu i bezpieczeństwu. W akcję zaangażowały się m.in. Urząd Miejski w Gdańsku, Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, Komenda Miejska Policji w Gdańsku, Polski Związek Motorowy oraz Zespół Szkół Specjalnych nr 2 w Gdańsku.

Na naszym stoisku dzieci mogły zapoznać się z zasadami bezpiecznego podróżowania komunikacją miejską oraz wziąć udział w konkursie zbierania pieczątek. Uczestnicy zabawy mogli liczyć na drobne upominki przygotowane przez MZKG oraz dostawców aplikacji do zakupu biletów – SkyCash, MoBilet, Jakdojade.pl. Dorośli natomiast mogli dowiedzieć się o ofercie biletów metropolitalnych, otrzymać plan sieci komunikacyjnej MZKG oraz zdobyć lipcowy numer »Przystanku Metropolitalnego«. W sobotę, ze względu na burzową aurę, gości mieliśmy trochę mniej, za to w niedzielę słońce zachęcało do aktywności. Frekwencja dopisała, humory również.

Weekendowa Strefa aktywności była częścią akcji »Czas na Gdańsk« i została objęta patronatem honorowym Prezydenta Miasta Gdańska – Aleksandry Dulkiewicz. Partnerem strategicznym była InvestGDA.



MZKG

Dziesiąty Solaris Urbino 12 IV w MZK Wejherowo

BARTOSZ SZWARC

W poniedziałek, 6 lipca 2020 r., na terenie bazy wejherowskiego MZK przy ul. Tartacznej 2, uroczystie przekazano do eksploatacji – kolejnego Solarisa Urbino 12 IV generacji.

W wydarzeniu wzięli udział m.in. wiceprezydenci miasta, Beata Rutkiewicz i Arkadiusz Kraszkiewicz, pracownicy MZK, lokalni fotoreporterzy oraz przedstawiciele MZKG. Prezes Zakładu, Czesław Kordel, opowiedział gościom o najnowszym autobusie i jego możliwościach, a następnie proboszcz wejherowskiej kolegiaty, ks. Tadeusz Reszka, poświęcił pojazd.

Co warto wiedzieć o nowym autobusie? Ten, dziesiąty już Solaris Urbino 12 czwartej generacji w wejherowskim MZK, otrzymał numer taborowy 844. Oprócz standardowego wyposażenia (Wi-Fi, rampa dla niepełnosprawnych, zapowiedzi głosowe), pojazd cechuje się m.in. wydajną klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej oraz dodatkowym systemem informacji pasażerskiej (ekrany LCD).



MAKSYMILIAN RUDNIK

70 lat linii trolejbusowej do Cisowy

OLGIERD WYSZOMIRSKI

Pierwsza linia trolejbusowa do Cisowy została uruchomiona w 1950 r. w dniu 5 listopada. Wydarzenie to było związane z przedłużeniem sieci trolejbusowej od placu dworcowego w Chyloni do Cisowy, gdzie przy ul. Chylońskiej po lewej stronie za ul. Owsianą wybudowano pętlę dla pojazdów komunikacji miejskiej. Według jednych źródeł była to już nowa linia 25, według innych – przedłużona linia 22. Zgodnie z tymi drugimi, które można uznać za bardziej wiarygodne, linia 25 powstała 5 lat później, w dniu 1 sierpnia 1955 r., a trasa linii 22 od 5 listopada 1950 r. prowadziła z placu Kaszubskiego ul. Świętojańską, Czołgistów, Słaską, Czerwonych Kosynierów (obecnie Morska) i Chylońską do Cisowy. Wraz z uruchomieniem linii 25 trasa linii 22 została skrócona do Grabówka do pętli przy ul. Zakręt do Oksywie.

Linie 25 poprowadzono z pl. Kaszubskiego do Cisowy ulicami Świętojańską, 10 Lutego, Czerwonych Kosynierów i Chylońską. Pętla na pl. Kaszubskim znajdowała się od strony ul. Jana z Kolna, w postaci jezdni do wyłącznego ruchu pojazdów komunikacji miejskiej do ul. Migąły (obecnie Wójta Radtkiego). Z jezdni tej trolejbusy rozpoczynając kurs skręcały w lewo i następnie w prawo do przystanku początkowego zlokalizowanego na pl. Kaszubskim pomiędzy ulicami Migąły i Starowiejską. Na wysokości przystanku przy chodniku usytuowana była dyspozytornia komunikacji miejskiej wybudowana jeszcze przed wojną, w której, poza miejscem dla dyspozytora ruchu z oknem na przystanek, utrzymywano pomieszczenia socjalne.

Trasa linii 25 nie była zmieniana do 1973 r., nie licząc skierowania jej w pierwszej połowie lat 60. z pętli na placu Kaszubskim prosto do ul. Starowiejskiej i ustanowienia przystanku początkowego na chodniku bezpośrednio pod budynkiem Szpitala Miejskiego. Z przystanku tego trolejbusy skręcały w lewo i w prawo na wysokości ul. Starowiejskiej do ul. Świętojańskiej.

Zmiana trasy linii 25 nastąpiła w 1973 r. z dniem 8 lipca. Miała ona charakter tymczasowy i była związana z przebudową Węzła Pokoju łączącego ul. Podjazd z ul. Słaską i Czerwonych Kosynierów. Zmieniona trasa prowadziła ul. Świętojańską, Czołgistów (obecnie Piłsudskiego), Słaską i Warszawską, na której powieszono sieć trolejbusową, do ul. Czerwonych Kosynierów.

Po oddaniu do eksploatacji zmodernizowanego Węzła Pokoju trolejbusy linii 25 powróciły na poprzednią trasę, a więc obejmującą ul. 10 Lutego i Podjazd. Nastąpiło to po prawie dwóch latach w 1975 r. z dniem

18 maja. Na reaktywowanej trasie linia 25 utrzymała się przez 17 lat do 1992 r. z niewielkimi zmianami polegającymi na: uruchomieniu nowej, większej pętli trolejbusowej po lewej stronie ul. Chylońskiej przed ul. Owsianą (około połowy lat 70.), wyznaczeniu przystanku początkowego w centrum miasta poza pl. Kaszubskim na ul. Świętojańskiej za skrzyżowaniem z ul. Starowiejską w tym samym okresie) i wprowadzeniu zajazdu trolejbusów na plac Dworcowy w Chyloni (w połowie lat 80.).

W 1992 r. linia 25 została skierowana do nowej pętli w Cisowie po prawej stronie ul. Chylońskiej przy skrzyżowaniu z ul. Janowską w pobliżu torów kolejowych, blisko planowanego wówczas przystanku SKM Gdynia Cisowa, który oddano do użytku w 1997 r.

W 1995 r. z dniem 5 września zmieniona została trasa linii 25 na terenie Chyloni i Cisowy. Od przystanku Działdowska na ul. Morskiej została ona poprowadzona dalej ul. Morską aż do przebudowanej ul. Owsianej, którą została skierowana do pętli przy ul. Janowskiej.

Na początku 2006 r. z dniem 15 stycznia została zamknięta, a następnie zlikwidowana pętla na pl. Kaszubskim. Trolejbusy linii 25 tymczasowo skierowano z ul. 10 Lutego w prawo przez Świętojańską i Piłsudskiego do pętli na Węzle F. Cegielskiej. W 2007 r. z dniem 28 kwietnia trasę linii 25 z powrotem poprowadzono z ul. 10 Lutego w lewo w kierunku pl. Kaszubskiego i dalej ulicami Jana z Kolna i 3 Maja w lewo do nowo wybudowanego przystanku końcowo – początkowego na ul. Wójta Radtkiego, który otrzymał nazwę 3 Maja-Hala. Trasa linii 25 z tego przystanku w kierunku Cisowy została wyznaczona ul. Wójta Radtkiego do pl. Kaszubskiego i ul. Świętojańskiej. Była to ostatnia, jak dotąd, zmiana trasy linii 25.

W drugiej połowie lat 50. na linii 25 utrzymywano częstotliwość co 12 min, co oznacza, że obsługiwało ją 5 trolejbusów. Na początku lat 70. linię tę obsługiwało w godzinach szczytów przewoźowych 10 trolejbusów z częstotliwością co 6 min, między szczytami – 8 trolejbusów co 7–8 min. Od 1973 r., na tymczasowej trasie przez ul. Warszawską, kursowało zarówno w szczytach przewoźowych, jak i pomiędzy nimi 12 pojazdów z częstotliwością co 6 min. Zasadnicza zmiana częstotliwości kursowania trolejbusów na linii 25 nastąpiła w 1975 r. wraz z powrotem trasy na ul. 10 Lutego, kiedy to rozpoczęto na niej eksploatację rekordowej w całej historii gdyńskiej komunikacji miejskiej liczby 28 trolejbusów w szczytach przewoźowych w 2 min odstępnie i 24 trolejbusów między szczytami w 2-3



Gdyńskie trolejbusy marki Henschel nr inw. 201 (pierwszy w gdyńskiej sieci trolejbusowej, eksploatowany od 1943 r.) i Vetra VBR4 oraz autobus marki San H-01 B nr inw. 28 na ul. Czerwonych Kosynierów (obecnie Morska) na wysokości obecnego przystanku „Stocznia SKM - Morska” (1959 r.)



Gdyński trolejbus ZiU 9, nr inw. 12081 na ul. Chyłońskiej (pocz. lat 90. XX w.)

min odstępie. Linia 25 była wówczas jedną z trzech linii trolejbusowych, obok linii 21 z pl. Kaszubskiego do Sopotu i 22 z pl. Kaszubskiego do Chyloni, pozostałych po okresie ekspansywnego rozwoju komunikacji trolejbusowej w Gdyni w latach 60., kiedy to funkcjonowało 10 linii trolejbusowych. W 1976 r. liczba trolejbusów na linii 25 została zmniejszona do 18 w szczytach przewozowych i między nimi, kursujących co 3 min, w związku z reaktywaniem linii trolejbusowej 30 z pl. Kaszubskiego do pl. Dworcowego w Chyloni po trasie linii 25. Powrót do większej liczby 24 trolejbusów na linii 25 w szczytach przewozowych nastąpił w 1981 r. z dniem 14 grudnia. Pozwoliło to ponownie na zapewnienie częstotliwości kursowania co 2–3 min. Od 3 sierpnia 1988 r. linię obsługiwało w szczytach przewozowych 18 pojazdów co 4 min i między szczytami już tylko 7 pojazdów co 10 min.

Z początkiem lat 90. rozpoczął się okres zmniejszania częstotliwości kursowania trolejbusów na linii 25. W pierwszej połowie tej dekady

kursowało na niej 13 trolejbusów co 4–6 min w szczycie porannym, 12 trolejbusów co 6 min w szczycie popołudniowym i 7 trolejbusów co 10 min między szczytami.

W połowie lat 90. wraz ze zmianą trasy linii 25, wprowadzono nowe standardy częstotliwości. Najpierw zapewniono obsługę linii w szczytach przewozowych przez 7 pojazdów rano i popołudniu, odpowiednio co 10 i 12 min oraz między szczytami przez 5 pojazdów co 15 min. Od 6 grudnia 1999 r. do dnia dzisiejszego linię obsługuje w szczytach przewozowych i między nimi 6 pojazdów, zapewniając rano częstotliwość co 12 min i następnie co 15 min. Obecny poziom częstotliwości na linii 25 jest zdeterminowany przez współpracę tej linii z siedmioma innymi liniami trolejbusowymi oraz kilkoma autobusowymi obsługującymi Chylonię, których układ jest podporządkowany zapewnieniu wysokiego poziomu bezpośredniości połączeń, oczekiwanego przez mieszkańców. Czas kursu w szczycie popołudniowym został wydłużony z 56 min w 1975 r. do

90 min obecnie, głównie pod wpływem warunków ruchu drogowego, zdominowanego przez masowo wykorzystywane samochody osobowe. Stabilizacja czasu kursu na linii 25 od ponad 20 lat w sytuacji stałego wzrostu poziomu motoryzacji indywidualnej stała się możliwa dzięki, najpierw zapewnieniu elektronicznego sterowania sygnalizacją świetlną zapewniającego pewne uprzywilejowanie trolejbusów w ruchu drogowym, a następnie także dzięki wydzieleniu na określonych odcinkach ul. Morskiej pasów wyłącznego ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej, tzw. buspasów.

Na linii 25 eksploatowano trolejbusy różnych marek i typów. W latach 50. były to głównie pojazdy marki Henschel i Vetra. Pod koniec tej dekady pojawiły się Skody 8Tr. W 1962 r. uzupełniły je nowoczesne Skody 9Tr. Nie było już wówczas w ruchu trolejbusów marki Henschel i Vetra, które w całości zastąpiły Skody. W połowie lat 70. zaczęto eksploatować trolejbusy produkcji radzieckiej ZiU 9, a z początkiem lat

80. trolejbusy Jelcz Berliet, najpierw montowane w gdyńskim zakładzie Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk, potem w Krajowym Przedsiębiorstwie Naprawy Autobusów w Słupsku, pod nazwą Jelcz i znowu przejściowo w Gdyni w Przedsiębiorstwie Naprawy Taboru Komunikacji Miejskiej – nowo powołanej spółce powstałej w wyniku restrukturyzacji miejskiego przewoźnika. Ważnym wydarzeniem było sukcesywne wprowadzanie na linię 25 pierwszych eksploatowanych w gdyńskiej komunikacji miejskiej trolejbusów przegubowych marki Ikarus 280, przebudowanych w Gdyni z używanych autobusów przez własne zaplecze techniczne. Eksploatacja pierwszego trolejbusu przegubowego rozpoczęła się w 1990 r. W rozkładzie jazdy linii 25 obowiązującym w dni powszednie od 22 sierpnia 1991 r. zaplanowano eksploatację 5 takich pojazdów, w tym dwóch tylko na godzinach szczytowych. Na niecały rok, od 8 sierpnia 1996 r. do 14 kwietnia 1997 r., wycofano trolejbusy przegubowe z linii 25, przeznaczając je do obsługi linii 28. Od 15 kwietnia 1997 r. na linii 25 eksploatowano 7 trolejbusów przegubowych, w tym 2 na zadaniach szczytowych, zapewniając jej obsługę w dni powszednie wyłącznie przez te pojazdy od porannego szczytu przewozowego do godzin wieczornych, kiedy to w ich miejsce włączały się do ruchu pojazdy standardowe. Pod koniec dekady zaczęto wycofywać wysłużone trolejbusy przegubowe z ruchu. W rozkładzie jazdy, który wszedł w życie 6 grudnia 1999 r. nie zaplanowano już obsługi linii 25 ani jednym trolejbusem przegubowym, ponieważ zabrakło ich w inwentarzu przewoźnika trolejbusowego. Znowu więc linię 25 zdominowały na kilka lat Jelcze. W 2007 r. z dniem 23 kwietnia wraz z wejściem w życie nowego rozkładu rozpoczął się okres wprowadzania trolejbusów niskopodłogowych na linię 25. W rozkładzie jazdy, obowiązującym od 1 października 2008 r. zaplanowano eksploatację wyłącznie pojazdów niskopodłogowych na tej linii, którymi były fabrycznie nowe Solarisy Trollino 12 i używane Mercedesy O 405 (później także Mercedesy Citaro i Solarisy Urbino 12), pozyskane w rezultacie przebudowy używanych autobusów przez zaplecze techniczne przedsiębiorstwa przewozowego w Gdyni. Trolejbusy przegubowe wróciły, w postaci nowych Solarisów Trollino 18, do obsługi linii 25 w soboty i niedziele w 2019 r.

Trolejbusy na linii 25 prowadziła znaczna liczba kierowców, kobiet i mężczyzn. Podstawą wyróżnienia może być liczba lat przepracowanych za kierownicą tych pojazdów. Najdłużej w dotychczasowej historii gdyńskie trolejbusy prowadził Jan Siegert, który zakończył pracę po 53 latach w 1996 r. Identyfikacja liczby lat od rozpoczęcia do zakończenia pracy na trolejbusach, tyle że z przerwą, charakteryzuje życiorys zawodowy Mateusza Andrzejewskiego, który przestał prowadzić te pojazdy w maju 2020 r. Czynnymi zawodowymi w komunikacji trolejbusowej jest Janusz Żal, który pracuje nieprzerwanie od lat 80. Wszyscy wymienieni kierowcy często jeździli na linii 25.

Na linii 25 usługi przewozowe świadczyły różne przedsiębiorstwa przewozowe. Było to związane przede wszystkim ze zmianami organizacyjnymi w gdyńskiej komunikacji miejskiej, w tym z jej restrukturyzacją w 1992 r., kiedy to powołano

Zarząd Komunikacji Miejskiej jako organizatora usług. Pierwszą linię do Cisowy uruchomiły Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk – Gdynia. Ich następcą było Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk – Gdynia, przekształcone w 1975 r. w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gdańsku. Po likwidacji WPK w 1989 r. linię obsługiwało Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gdyni, które po dwóch latach stało się zakładem budżetowym Miasta Gdyni pn. Miejski Zakład Komunikacyjny. W latach 1994–1998 przewoźnikiem na linii 25 był sukcesor tego zakładu w postaci gminnej spółki z o.o. pn. Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej i Trolejbusowej, zmienioną na Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej. Od 1 stycznia 1998 r. linię obsługuje powołane wówczas Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o., która od 2007 r. ma swoją siedzibę prawie przy trasie linii 25 na ul. Zakręt do Oksywie.

Podsumowując można stwierdzić, że linia 25 zawsze odgrywała ważną rolę w gdyńskiej komunikacji miejskiej. Jest, obok linii 22, jedną z dwóch linii trolejbusowych niezawieszonych w okresie regresu komunikacji trolejbusowej w latach 70., spośród 10 funkcjonujących w latach 60. Co więcej, nabrała ona wówczas charakteru linii priorytetowej, po której kursowały trolejbusy z 2 min częstotliwością. W latach 90. jej doniosłą rolę podkreśliło skierowanie do jej obsługi pierwszych trolejbusów przegubowych. Obecnie należy do segmentu linii podstawowych kursujących codziennie z najwyższymi w komunikacji trolejbusowej standardami częstotliwości. W obsłudze Chyloni i Cisowy odgrywa ważną rolę zapewniając w miarę szybkie połączenie tych dzielnic z centrum miasta. W niewielkim zakresie jest ponownie obsługiwana przez trolejbusy przegubowe. Wszystkie wskazuje na to, że zachowa swój status.

Autor składa podziękowania Panom Henrykowi Białdze, Adolfowi Labuhnowi, Piotrowi Bielskiemu, Edwardowi Waclawikowi, Dariuszowi Walterowi, Grzegorzowi Guździolowi i Mariuszowi Horonowi za udostępnione materiały i udzielone konsultacje

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@mzkg.org
Internet: www.mzkg.org

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

Współpraca:
Olgierd Wyszomirski, Hubert Kołodziejki

Projekt graficzny i skład:
MZKG

Opublikowane teksty są dostępne na stronie internetowej www.mzkg.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

GÓRA POMORSKA

TEKST I FOTOGRAFIE:
KRZYSZTOF SZKURŁATOWSKI

W kolejnym odcinku cyklu „Weekendowe wycieczki z MZKG” zapraszamy do odwiedzin w **Górze Pomorskiej**. Jako, że leży ona na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, łatwo tam dojechać środkami komunikacji miejskiej, więc samochód można zostawić w garażu. Aby dotrzeć do tej malowniczej wsi o bogatej historii, wystarczy dojechać do Wejherowa, na przykład kolejką SKM, albo pociągiem Polregio, a następnie przesiąść się do autobusu linii numer 1 (MZK Wejherowo). Przystanek autobusowy „**Broniewskiego – Dworzec PKP 01**” znajdziecie po przejściu tunelem pod torami kolejowymi na północną stronę miasta. Znajduje się on kilka metrów od wyjścia z tunelu. Z tego miejsca podróż autobusem numer 1 potrwa nieco ponad 20 minut. Przystanek docelowy w Górze Pomorskiej nazywa się „Góra Kościół 01”. Zanim wyruszycie w drogę najlepiej sprawdźcie połączenia w internetowej wyszukiwarce „Jak dojadę”, dostępnej na stronie internetowej mzkg.org.

Pierwsza wzmianka o Górze Pomorskiej pochodzi z 1236 r., z dokumentu księcia pomorskiego Świętopelka. Miejscowość warto odwiedzić choćby z tego względu, że jest wpisana do rejestru zabytków. Od 1985 r. prawnie chroniony jest jej zespół ruralistyczny – zachowany do dzisiaj układ przestrzenny wsi, pochodzący z okresu średniowiecznej lokacji.

Zaraz po wyjściu z autobusu zobaczycie nieduże wzniesienie, a na nim piękny **kościół pw. św. Mateusza 1** górujący nad okolicą. W tym miejscu, najprawdopodobniej już w XII w., istniała świątynia parafialna. Pierwotnie budynek był drewniany, a obecny kościół, w stylu neobarokowym, wybudowano w latach 1911–1912. W czasie I wojny światowej niemieckie władze skonfiskowały miedziane blachy z poszycia wieży oraz brązowe kościelne dzwony na potrzeby produkcji zbrojeniowej.

W bezpośrednim sąsiedztwie kościoła znajduje się **budynek dawnej karczmy 2**. Jej funkcjonowanie jest potwierdzone źródłowo już od II połowy XVI w. Obecny budynek pochodzi z przełomu XIX i XX w. Karczma była wówczas centrum życia towarzyskiego i kulturalnego wsi. Główna sala posiadała sceniczne podwyższenie, na którym występowały lokalne i wędrownie teatry. Salę wykorzystywały również na swoje potrzeby członkinie Koła Gospodyń Wiejskich.

Kilkuminutowy spacer w kierunku wschodnim doprowadzi Was do **pozostałości parku dworskiego 3**, obecnie zaniedbanego. Wciąż jednak można się w nim doszukać pięknych alejek i wspaniałych okazów dendrologicznych, takich jak m. in. buki czerwone, choiny kanadyjskie, daglezie, graby, jawory i magnolie. Na skraju parku, przy ulicy zachował się **grobowiec z okresu reformacji** (być może z początku XVI w.), na którym wyrosło okazałe drzewo.

W parku, na jego wschodnim skraju, znajduje się **dawny dworek 4**. Obecny budynek, o konstrukcji szachulcowej, wybudowano pod koniec XIX w. na podmurówce z ciosów kamiennych. Mieszkał w nim dzierżawca majątku. Po I wojnie światowej, kiedy Góra znalazła się w granicach Polski, dzierżawcą majątku został Ignacy Żylicz, pochodzący z Zamojszczyzny absolwent kopenhaskiej Królewskiej Akademii Rolniczo-Weterynaryjnej. Ignacy Żylicz zapisał się w historii Góry m.in. tym, że współpracował z miejscowymi chłopami w ramach kółek rolniczych i dbał o krzewienie języka polskiego we wsi. Jako gospodarz wyspecjalizował się w hodowli koni (m.in. belgijskich i arabskich) oraz krów mlecznych rasy wschodniofrzyzyskiej. Jego żona, Barbara, udzielała się w Kole Gospodyń Wiejskich, m.in. wygłaszając odczyty. Kiedy po wybuchu II wojny światowej Niemcy zajęli Pomorze, Żyliczowie wrócili w rodzinne strony. Dla upamiętnienia ich zasług mieszkańcy Góry, w 2013 r. jedną z ulic we wsi nazwali aleją Rodziny Żyliczów.

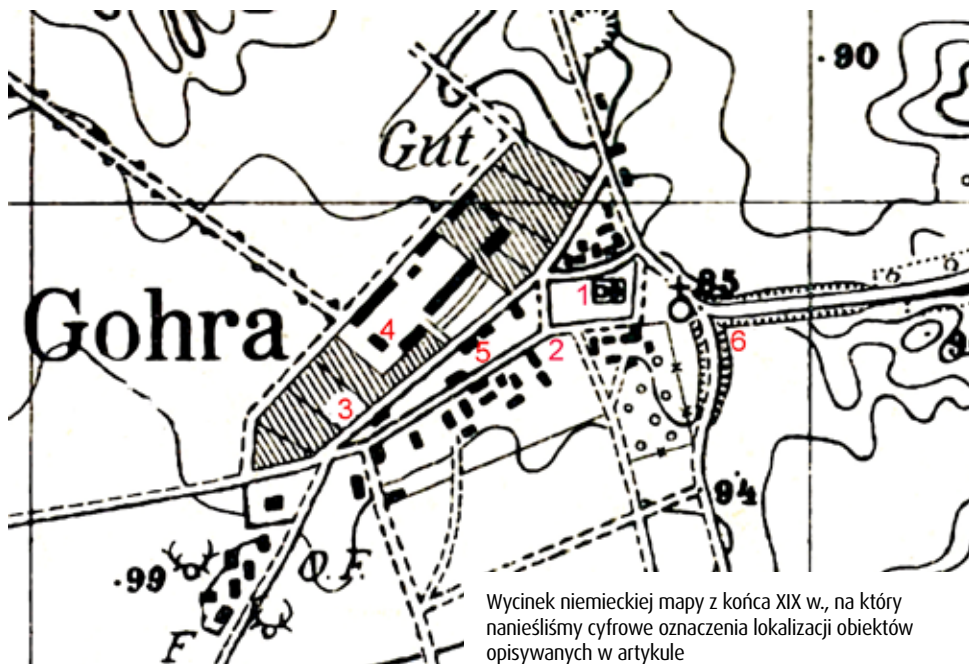
Kilkadziesiąt metrów od dworku, przy głównej ulicy, natraficie na **najstarszy dom we wsi 5**. Zbudowano go w XIX wieku z odpowiednio ciosanych polnych głazów. Na zachód od niego znajduje się remiza Ochotniczej Straży Pożarnej. Tutejszą straż ogniową utworzył na początku XX wieku właściciel majątku. W 1905 r. ufundował też konny wóz gaśniczy Cüstrin II, wyposażony w ręczną pompę wodną, zbiornik, sikawki i drabinę pożarową.

Między remizą a najstarszym domem znajdował się kiedyś duży, wolnostojący, ogólnodostępny piec chlebowy. W każdą sobotę miejscowe gospodynie spotykały się przy nim by wypiekać tygodniowy zapas chleba dla swoich rodzin.

Przy wyjeździe ze wsi w stronę Wejherowa, przy ulicy Wiejskiej, stoi **figura Chrystusa-Króla 6**. Wzniesiono ją w roku 1928 jako podziękowanie za odzyskanie przez Polskę niepodległości. Inicjatorami fundacji byli członkowie miejscowego Towarzystwa Powstańców i Wojaków.

Jeśli komuś za mało będzie wrażeń, może wycieczkę na do Góry Pomorskiej przedłużyć o dwukilometrowy spacer ulicą Wiejską ku **przysiółkowi Paradyż i nad Jezioro Orle**. Niegdyś funkcjonowała tam osada rybacka. Na początku XX wieku doprowadzono do Paradyża linię kolejową, którą wywożono torf i żwir wydobywane w pobliżu. W okresie międzywojennym tutejszy żwir wykorzystywano m.in. przy budowie gdyńskiego portu.

Z Paradyża do Wejherowa można wrócić autobusem linii 1 z przystanków na żądanie – „Góra Skrzyżowanie 02”, lub „Góra Szeroka 02”. Jeśli zaś zdecydujecie się na zakończenie wycieczki już w Górze, to wasz przystanek wyjazdowy nazywa się „Góra Kościół 02” i znajduje się niemal vis a vis miejsca, w którym wysiedliście z autobusu przyjeżdżając do wsi. ■



Wycinek niemieckiej mapy z końca XIX w., na który nanieśliśmy cyfrowe oznaczenia lokalizacji obiektów opisywanych w artykule



Wnętrze świątyni w Górze 1 zaskakuje pięknymi zdobieniami, historycznym ołtarzem głównym pochodzącym ze starego kościoła i imponującymi, jak na wiejski kościół, organami



Karczma 2 okresowo służyła nawet jako obiekt szkolny, a w latach 60. XX w. jej część przekształcono w sklep. Obecnie budynek pełni wyłącznie funkcje mieszkaniowe



Dworek w Górze 4 na przedwojennej pocztówce (ze zbiorów autora)