

Nr 42

wrzesień 2023  
nakład: 30 tys. egz.  
ISSN 2083-6597egzemplarz bezpłatny  
mzkzg.org

# Przystanek

## metropolitalny

### 80 lat gdyńskiej komunikacji trolejbusowej



Pierwszą linię trolejbusową w Gdyni uruchomiono 18 września 1943 r. Trasa nienumerowanej linii prowadziła od Zarządu Miejskiego (obecny Urząd Miasta) do Dworca PKP w Chyloni, dzisiejszymi ulicami: Świętojańska, 10 Lutego, Podjazd, Morską i Chylońską. Jeszcze w tym samym roku linię przedłużono do nowej pętli w Orliwie.

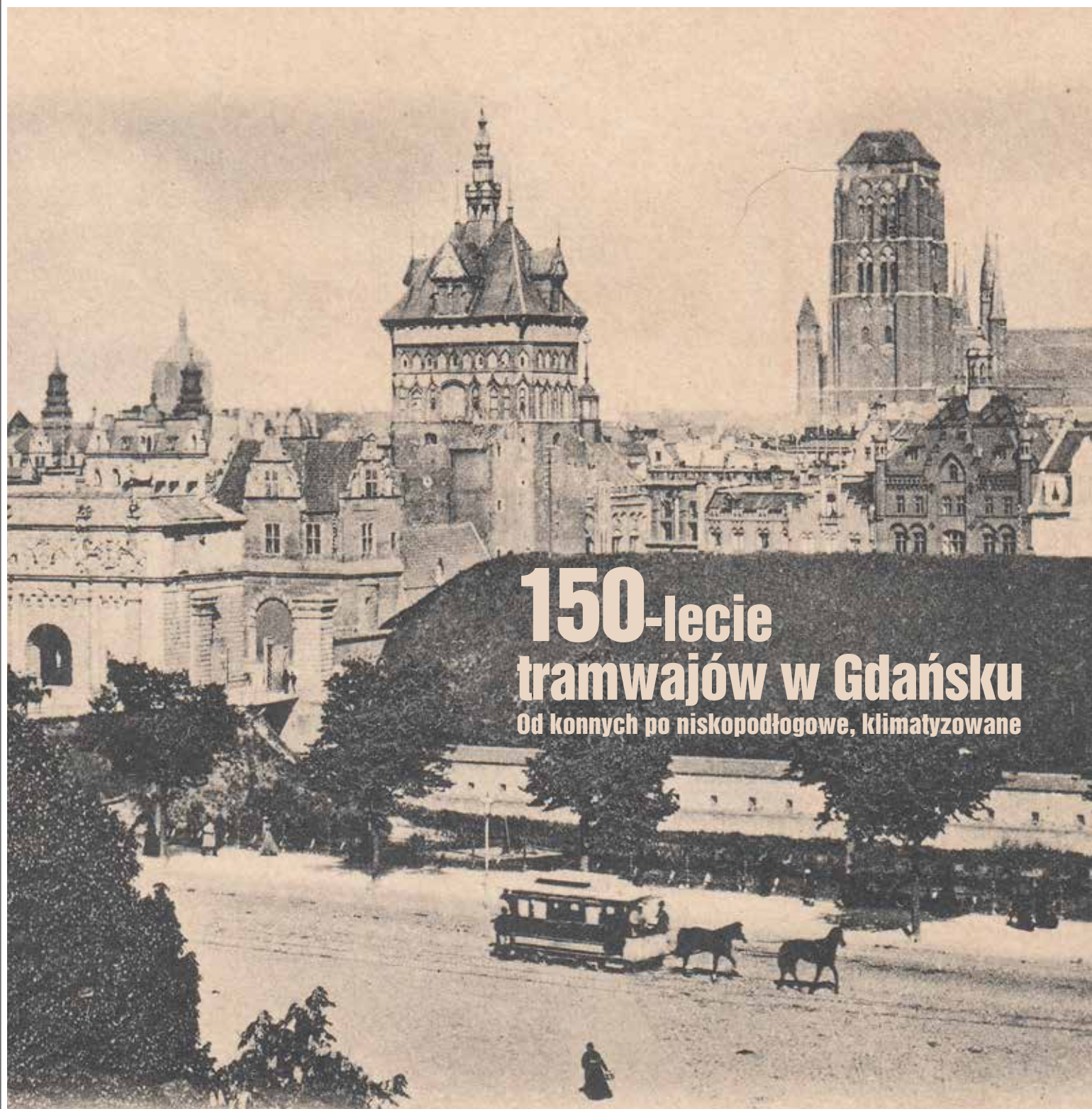
więcej s. 4-5

### Komunikacyjna diorama w Gościnnie



Dwa lata temu byliśmy gośćmi w domu kierowcy MZK Wejherowo, którego pasją są modele autobusów i innych pojazdów kołowych. Jacek Pranczk, bo o nim mowa, udzielił nam wówczas długiego wywiadu. Opowiedział w nim o różnych aspektach swojego hobby, ale również o pracy zawodowej, która współgra z zainteresowaniami.

więcej s. 7



ARCHIWUM ZTM W GDAŃSKU

## 150-lecie tramwajów w Gdańsku

Od konnych po niskopodłogowe, klimatyzowane

**DOROTA KUŚ**  
ZTM w GDAŃSKU

#### Zaczął się od konnych...

Minęło 150 lat odkąd na tory wyjechały pierwsze gdańskie tramwaje napędzane siłą mięśni koni. Gdy w 1871 r. podpisano pierwszą koncesję na budowę i eksploatację tramwaju konnego na trasach z Targu Siennego do Świętego Wojciecha i z Targu Siennego do Oliwy, niewiele miast w Europie mogło pochwalić się tak nowoczesnym, jak na tamte czasy, środkiem komunikacji miejskiej. Dzięki temu Gdańsk dość wcześnie dołączył do prestiżowego grona miast posiadających ten typ komunikacji.

Pierwsze regularne kursy tramwaju konnego ruszyły 22 czerwca 1873 r. 9-kilometrową trasę z Targu Siennego przez Wrzeszcz do Oliwy

obsługiwało 18 nowoczesnych wagonów. Na jednotorowej trasie urządzono 11 mijanek (dwutorowe były tylko krótkie odcinki) i 23 przystanki. Na końcu drogi w Oliwie zbudowano kompleks budynków zajezdni i niezbędnego zaplecza tramwajów konnych. W 1878 r. tramwaje konne wyjechały z Targu Siennego na mierzącą ponad 3 kilometry trasę wzdłuż Traktu Świętego Wojciecha w kierunku Oruni. W 1885 r. uruchomiono dwutorową trasę na ul. Długiej i Długim Targu. Następnego r. otwarto jednotorową trasę z ul. Łąkowej do Targu Rybnego, która połączyła istniejący wówczas Dworzec Brama Nizinna przy ul. Toruńskiej z Głównym i Starym Miastem. Zaś w 1887 r. ówczesna gdańska sieć została uzupełniona o trasę z Targu Siennego przez Siedlce do Emaus. Warto też odnotować prywatny projekt tramwaju konnego. Hermann

Kulling, właściciel Domu Zdrojowego w Brzeźnie, w 1889 r. uruchomił jednokilometrową, wąskotorową trasę tramwaju konnego z pobliskiej stacji kolejowej do kurortu w Brzeźnie. Na początku lat 90. XIX wieku w Gdańsku funkcjonowało sześć linii tramwaju konnego (cztery „białe”, jedna „czerwona” i jedna „zielona”). Od r. 1885 do 1914 zamiast numerów stosowano oznaczenie linii kolorem. Tramwaje eksponowały na zewnątrz okrągłą tarczę z kolorem.

#### Po elektryczne...

Przełom XIX i XX przyniósł rewolucję jakościową, bowiem w 1896 r. rozpoczęto wdrażanie tramwaju elektrycznego – szybszego i efektywniejszego. Tramwaje zasilane prądem elektrycznym pojawiały się w kolejnych zakątkach miasta. Pierwsze regularne połączenia tramwajów elektrycznych rozpoczęły się 12 sierpnia

1896 r. Uruchomiono wówczas trasę z Targu Siennego do Oruni i z Nowych Ogrodów do Emaus. A 27 sierpnia 1896 r. otwarto trasę z Długiego Targu do Wrzeszcza i Strzyży Dolnej. Zaś 3 grudnia 1896 r. z Długiego Targu ruszyły tramwaje w kierunku Bramy Żuławskiej i Dolnego Miasta. Tego samego dnia funkcjonowanie rozpoczęła zelektryfikowana linia z ul. Toruńskiej do Targu Rybnego. Po zakończeniu elektryfikacji sieci, w roku 1896, łączna długość tras tramwajowych wynosiła 16,5 km. W 1899 r. rozpoczęto budowę nowej trasy tramwajowej ze Strzyży Dolnej do Oliwy, którą otwarto 8 maja 1901 r. W latach 1900–1903 uruchomiono etapami dwie nowe trasy tramwajowe: z Brzeźna do Wrzeszcza (przez obecną ul. Chrobrego) oraz z Brzeźna przez Nowy Port i tereny

dokończenie na s. 2-3

### OBCHODY

**EUROPEJSKIEGO TYGODNIA  
ZRÓWNOWAŻONEGO  
TRANSPORTU 2023****16.09.**

SOBOTA

więcej s. 6





ARCHIWUM ZTM W GDAŃSKU

# 150-lecie tramwajów w Gdańsku

Od konnych po niskopodłogowe, klimatyzowane



Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku



DOROTA KUŚ  
ZTM w GDAŃSKU

dokończenie ze s. 1

stocznio do Żurawia. Bezpośrednio przed wybuchem I wojny światowej gdańska sieć linii tramwajowych liczyła 10 linii (z numeracją od 1 do 10). Taka sama liczba linii funkcjonowała w 1918 r. W styczniu 1919 r. nastąpił kryzys gospodarczy, z powodu którego zawieszono kursowanie niektórych linii lub skrócono trasy. W 1921 r. istotnym wydarzeniem była komunalizacja przedsiębiorstwa tramwajowego, albowiem od początku historii tramwajów w Gdańsku było to przedsięwzięcie prywatne. W 1927 r. dokończono, rozpoczętą w latach 1916–1917, budowę nowej, liczącej 5,7 km trasy spod Bramy Żurawskiej przez Przeróbkę do Stogów. Pilnej modernizacji z powodu ziego stanu technicznego wymagała trasa ze Śródmieścia przez tereny stocznio do Nowego Portu. W 1928 r. przedstawiony został projekt budowy od podstaw zupełnie nowej trasy do Nowego Portu. Miała biec przez powstającą ulicę (obecna ul. Marynarki Polskiej) i dalej śladem przez ul. ana z Kolna do Śródmieścia. Dzięki budowie dwóch ulicznych pętli (w Nowym Porcie) rozwiązano przy okazji problem zawracania tramwajów w trasę powrotną. Pierwsze tramwaje po nowym torowisku ruszyły z Nowego Portu 26 września 1929 r. W perspektywie lat 1928–

1929 liczba pasażerów przewiezionych gdańskimi tramwajami wzrosła z 32,6 do 35,5 mln rocznie. W 1930 r. uruchomiono nową trasę o długości 2,3 km, od al. Zwycięstwa poprzez al. Hallera i Mickiewicza do pętli na skrzyżowaniu al. Legionów z ul. Kościuszki. W latach 30. gdańskie tramwaje znalazły się w czołówce europejskiej pod względem techniki i wdrożonych rozwiązań (m.in. wprowadzono wagony z obniżoną podłogą przy środkowym wejściu).

W roku 1945, pod koniec II wojny światowej, sieć trakcyjna przestała istnieć, torowiska były poważnie uszkodzone przez pociski artyleryjskie, a żaden wagon nie był zdalny do ruchu. W kwietniu 1945 r., od razu po zakończeniu działań wojennych, przystąpiono do odbudowy infrastruktury tramwajowej. Sukcesywnie przywracano do ruchu dotychczasowe trasy. Budowano też nowe. W 1946 r. wybudowano trasę z Oliwy do Sopotu, dzięki czemu tramwaje mogły kursować z Sopotu przez Oliwę do Śródmieścia Gdańska. Połączenie Oliwy z Sopotem zostało zlikwidowane w 1961 r. z powodu przejęcia większości pasażerów przez Szybka Kolej Miejską. W 1949 r. gdańskie tramwaje przewiozły 46,5 mln pasażerów. W 1951 r. ruszyły dostawy dla Gdańska pierwszych po wojnie, fabrycznie nowych tramwajów produkcji krajowej, należących do generacji wagonów klasycznych N. Od roku 1959 rozpoczęto przebudowę układu drogowo-torowego w Śródmieściu. Likwidowano torę znajdującą się w gęstej zabudowie, m.in.

zrezygnowano z ruchu tramwajów po Trakcie Królewskim, kierując je na nową trasę poprowadzoną ul. Podwałe Przedmiejskie. W 1959 r. wybudowano nowy dwutorowy odcinek trasy tramwajowej od ul. Mickiewicza do tymczasowej pętli Kolonia Uroda. A 30 lipca 1961 tramwaje pojawiły się na nowo wybudowanym, dwutorowym odcinku trasy od tej pętli do ul. Gdańskiej. Równolegle biegnące torowisko w ciągu ul. Chrobrego, po 60 latach funkcjonowania, zostało zlikwidowane. W Brzeźnie do eksploatacji włączono tzw. dużą pętlę. Odtąd tramwaje jadące z Brzeźna do Wrzeszcza kursowały nowym odcinkiem przez ul. Mazurską i al. Hallera. Przełom lat 60. i 70. XX wieku to pierwsze dostawy bardzo nowoczesnych, jak na ówczesne warunki, wozów tramwajowych typu 102N,

do Ujeściska, a także na odcinku od pętli Siedlice do przystanku Brętowo Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Została też oddana do użytku, w marcu br., trasa od al. Havla do al. Adamowicza („Nowa Warszawska”).

W ciągu ostatnich lat gdańską flotę zasililo 70 nowoczesnych tramwajów Pesa Swing i Pesa Jazz Duo. Obecnie Gdańskie Autobusy i Tramwaje dysponują 141 tramwajami. Zaś w zabytkowej flocie GAIT jest 6 pojazdów: tramwaj konny z 1873 r., który może być nawet najstarszym tego typu wozem w Europie, Bergmann z 1927 r., Ring z 1930 r., Konstal N z 1951 r., 102Na z 1970 r., 105N z 1977 r.

Obchody jubileuszu 150-lecia gdańskich tramwajów świętowane są przez cały rok 2023. Uroczyste je zainaugurowano podczas konferencji prasowej 14 lutego na pętli na Chel-



ARCHIWUM MARCINA CZAPNIKA



MARCIN CZAPNIK

produkowanych w chorzowskim Konstalu. Zaś w 1975 r. na gdańskie tory wyjechały tramwaje typu 105N, także z Konstalu. Popularne „stopiatki” zakończyły swoją misję w regularnych przewozach pasażerskich w Gdańsku 5 marca 2021 r.

Nowe możliwości rozwoju sieci i floty tramwajowej pojawiły się wraz z wejściem Polski do Unii Europejskiej. Obecnie wszystkie tramwaje są niskopodłogowe lub z częścią niskopodłogową, 75% z nich posiada klimatyzację. Właściciel taboru, spółka Gdańskie Autobusy i Tramwaje, sukcesywnie modernizuje pojazdy, które wyposażane są w nowoczesne rozwiązania, aby zapewnić pasażerom komfort podróży porównywalny do tego, który oferuje najnowsze tramwaje. W ramach Gdańskiego Programu Komunikacji Miejskiej, ze wsparciem środków unijnych, zmodernizowano, wyremontowano i przebudowano kilkadziesiąt kilometrów torowisk i sieci trakcyjnych. Powstały także nowe trasy tramwajowe, w tym do dzielnicy Chełm, do nowej pętli Łostowice Świętokrzyska,

25 czerwca na terenie Międzynarodowych Targów Gdańskich spółka Gdańskie Autobusy i Tramwaje zorganizowała piknik rodzinny, który był centralnym punktem tegorocznych obchodów.

– *Chciałbym przypomnieć, że pierwszy gdański tramwaj był ekologiczny* – mówił Maciej Lisicki, prezes Gdańskich Autobusów i Tramwajów. – *Był konny, więc emitował tylko trochę CO<sub>2</sub>, ale zdecydowanie mniej niż nawet te nowoczesne autobusy dieslowskie. Tak więc zaczęliśmy od ekologii i za chwilę będziemy znów jeździć transportem w pełni bezemisyjnym* – dodał.

Linie tramwajowe wciąż są rozbudowywane, gdański tabor należy obecnie do najnowocześniejszych w Polsce. Wszystkie linie obsługiwane są wyłącznie przez tramwaje niskopodłogowe. Całkowite wycofanie z ruchu ostatnich tramwajów wysokopodłogowych, które znaleźć można jeszcze w wielu polskich miastach, możliwe było dzięki ogromnym inwestycjom w gdańską flotę.



GRUPA TRAMWAJOWO-AUTOBUSOWA WPK GIG



JAKUB HOLY



# 80 lat gdyńskiej komunikacji trolejbusowej

OLGIERD WYSZYMIRSKI

Pierwszą linię trolejbusową w Gdyni uruchomiono 18 września 1943 r. Trasa nienumerowanej linii prowadziła od Zarządu Miejskiego (obecny Urząd Miasta) do Dworca PKP w Chyloni, dzisiejszymi ulicami: Świętojańska, 10 Lutego, Podjazd, Morską i Chylońską. Jeszcze w tym samym roku linię przedłużono do nowej pętli w Orłowie. Po zakończeniu wojny trolejbusy w 1946 r., z dniem 19 marca, zaczęły obsługiwać linię pomiędzy zajezdnią przy ul. Waszyngtona a Zarządem Miejskim. W tym samym roku przedłużono trasę tej linii do pętli w Orłowie, nadając jej numer 11. Kolejną linię trolejbusową, nr 12, uruchomiono jeszcze w 1946 r., z pl. Kaszubskiego do Chyloni ulicami Świętojańska i Śląska. Następnie w 1947 r., z dniem 17 stycznia, trasę linii 11 wydłużono do pętli przy ul. Reja w Sopocie, do której skierowano też tramwaje z Gdańska. Chcąc uniknąć dublowania numeracji linii trolejbusowych i tramwajowych, w 1948 r. przenieśmerowano gdyńskie linie trolejbusowe, nadając im numery 21 i 22.

W 1949 r. powstały w Gdyni kolejne dwie linie trolejbusowe: 23 z pl. Kaszubskiego do pętli przy ul. Lidzkiej w Małym Kacku i 24 z pl. Konstytucji do Oksywie Dolnego. Wraz z uruchomieniem linii 24 trasę linii 23 skierowano do pl. Konstytucji. W 1950 r. wydłużono linię 22 do Cisowej.

Kolejna zmiana w układzie tras linii trolejbusowych nastąpiła w połowie lat 50., kiedy to po oddaniu do użytku odbudowanego wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Podjazd uruchomiono linię 25 z pl. Kaszubskiego do Cisowej, jednocześnie trasę linii 22 skrócono do Grabówki. Następna linia trolejbusowa, nr 26, zaczęła funkcjonować w 1959 r. na trasie z pl. Konstytucji do Orłowa. W 1962 r. linię tę wydłużono z Orłowa do Grabówki i uruchomiono nową linię, 27 z Małego Kacka do Oksywie, prowadząc ich trasy ulicami Świętojańska, 10 Lutego. Znaczący rozwój komunikacji trolejbusowej w Gdyni nastąpił w 1964 r., kiedy to zaczęła funkcjonować linia 28 z pl. Konstytucji na Oksywie Dolne i Górne, gdzie jej trasę poprowadzono w dwóch kierunkach okrężnie. Dla odróżnienia trasę wyznaczoną najpierw przez Oksywie Górne oznaczono jako 28 kresłone.

Kolejne zmiany w układzie linii trolejbusowych w Gdyni miały miejsce w 1965 r. Linię 26 wycofano z Orłowa, kierując ją z Chyloni Dworca PKP trasą okrężną przez śródmieście. W miejsce tej linii uruchomiono do Orłowa nową linię 29, z pl. Kaszubskiego.

W 1966 r. powstała linia 25 kresłone, przenieśmerowana wkrótce na 30, będąca skróconym wariantem linii 25, w relacji z pl. Kaszubskiego do Dworca PKP w Chyloni. W tym samym roku trasę linii 23 wydłużono do ówczesnej Stoczni im. Komuny Paryskiej.

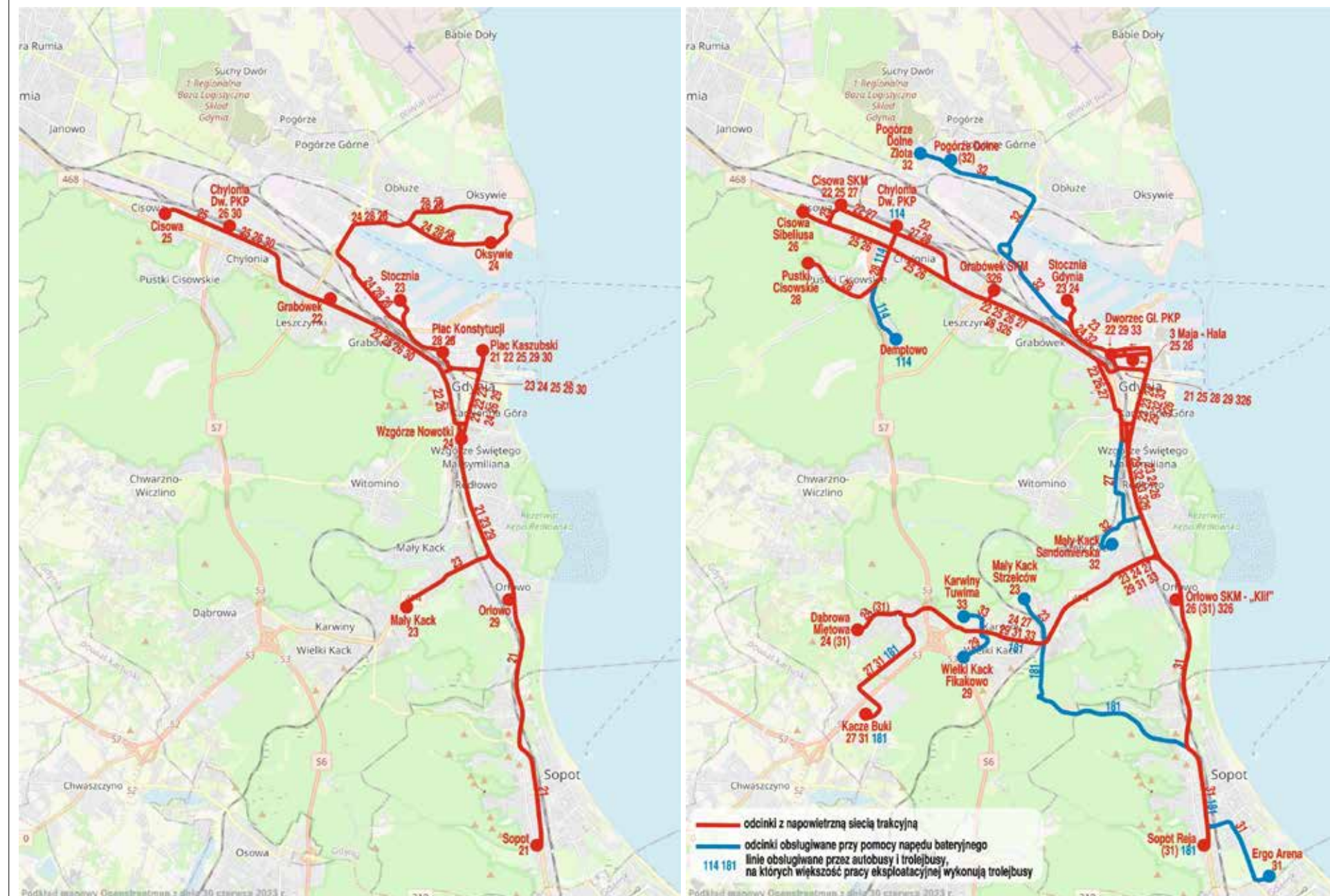
Od 1972 r. funkcjonowanie gdyńskiej komunikacji trolejbusowej zaczęło być sukcesywnie ograniczane pod wpływem braku dostaw taboru i przekonania, że przyszłość należy do komunikacji autobusowej. W połowie 1976 r. istniały w Gdyni już tylko 3 linie trolejbusowe, wszystkie w kierunku Chyloni, tj. 22, 25 i 30, przy czym te ostatnie obsługiwały autobusy. Po okresie regresu gdyńska komunikacja trolejbusowa zaczęła się stopniowo odradzać, przede wszystkim pod wpływem uznania jej walorów energetycznych i ekologicznych. Stało się to możliwe dzięki dostawom taboru. Jeszcze w 1976 r. przywrócono funkcjonowanie linii 21, a linię 30 zaczęto obsługiwać trolejbusami. Ważnymi wydarzeniami na drodze rewitalizacji gdyńskiej komunikacji trolejbusowej było przywrócenie kolejnych zlikwidowanych linii, z wyjątkiem oksywskich, ze względu na rozbudowę portu handlowego, na dawnej ich trasie.

W kolejnych dekadach następował sukcesywny rozwój gdyńskiej komunikacji trolejbusowej. Najpierw wskutek budowy sieci trakcyjnej, a następnie w zasadzie już bez jej wydłużania, dzięki dodatkowemu napędowi trolejbusów za pomocą baterii akumulatorowych, trolejbusy zaczęły obsługiwać kolejne dzielnice i osiedla, m. in. Karwiny od 1990 r., Pustki Cisowskie od 1996 r., Dąbrowę od 2005 r., Kacze Buki od 2006 r., Fikakowo od 2016 r., Dempłowo od 2019 r., Obłuże i Pogórze Dolne od 2020 r. W 2021 r. gdyńskie trolejbusy wykonały największą w swojej historii pracę eksploatacyjną na poziomie 5845 tys. wozokilometrów, wobec 5494 tys. wozokilometrów w 1971 r., zamykającym pierwszy okres ich intensywnego rozwoju.

Rozwój oferty przewozowej gdyńskiej komunikacji trolejbusowej wiązał się z dostawami nowego i używanego taboru. W pierwszych latach eksploatowano pojazdy różnych marek, w tym sprowadzone do Gdyni przez okupanta. Były to pojazdy marki Henschel, Mercedes-Benz, Büssing, Alfa Romeo, Fiat i JaTB. Niektóre z nich kursowały z przyczepami. Pierwsze fabrycznie nowe pojazdy francuskiej marki Vetra wprowadzono do ruchu w 1949 r. W latach 1958–1980 w gdyńskiej komunikacji kursowały pojazdy marki Škoda, najpierw typu 8 Tr, potem nowocześniejsze 9 Tr. Od 1975 r. do 1997 r. w eksploatacji były rzadkie trolejbusy marki ZiU, a od 1976 do 2012 r. polskie, marki Jelcz, początkowo w całości oparte na konstrukcji licencyjnego autobusu marki Berliet. Część z tych pojazdów, w tym pierwsze, były produkowane na zapleczu technicznym gdyńskiego przewoźnika. W latach 1990–2002 trolejbusy ZiU i Jelcz uzupełniały trolejbusy przegubowe marki Ikarus, wszystkie przebudowane w gdyńskim zapleczu technicznym komunikacji miejskiej z używanych autobusów. Także w rezultacie konwersji używanych autobusów na trolejbusy, w latach 2004–2012 wprowadzono do eksploatacji niskopodłogowe Mercedesy. Ostatnie Mercedesy ze stałej liniowej eksploatacji zostały wycofane w 2023 r. Od 2001 r. do gdyńskiej komunikacji miejskiej są wprowadzane trolejbusy marki Solaris, w tym od 2010 r. z dodatkowym napędem baterijnym. Przez pierwszych kilkanaście lat sprowadzano wyłącznie standardowe pojazdy tej marki typu Trollino 12. W 2019 r. włączono do ruchu pierwsze trolejbusy przegubowe marki Solaris, typu Trollino 18. Najnowsze trolejbusy Solaris mają możliwość pokonywania większości tras bez dostępu do sieci trakcyjnej. Pojazdy te skutecznie konkurują z elektrobosami.



2023 r., trolejbus Solaris Trollino 12M, nr. inw. 3095 na ul. Świętojańskiej  
Fot. ZKM Gdynia



Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 1967 r. Mariusz Józefowicz

Sieć gdyńskiej komunikacji trolejbusowej w 2023 r. Mariusz Józefowicz



18 września 1943 r., trolejbus Henschel, nr inw. 201, w dniu inauguracji komunikacji trolejbusowej w Gdyni, na pętli przy obecnej al. Piłsudskiego przed skrzyżowaniem z ul. Świętojańskiej. Autor nieznan



Pocz. lat 50. XX w., trolejbus Alfa-Romeo/Macchi-Marelli, nr inw. 229 na pętli Sopot Reja. Obok poczekalnia Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk-Gdynia. Harald Neise



Pocz. lat 60. XX w., trolejbus Škoda 8Tr, nr inw. 321 na ul. Morskiej (d. Czerwonych Kosynierów) za dzisiejszym przystankiem Stocznia SKM - Morska. Zbigniew Sandach



II poł. lat 70. XX w., trolejbus Škoda 9Tr, nr inw. 11463 na placu dworcowym w Chyloni. Bohdan Turzański



II poł. lat 80. XX w., trolejbus ZiU 9, nr inw. 12081 na ul. Chylońskiej. Autor nieznan



Pocz. lat 90. XX w., trolejbus Ikarus 280E, nr inw. 14006 na ul. 10 Lutego. Autor nieznan



**BUS 101**  
LINIA BEZPŁATNA

Gdynia Dworzec Gl. PKP



**linie bezpłatne**

Sobota, 16.09.2023

**Linia 101**

Gdynia Dworzec Gl. PKP - Gdansk Śródmieście

**Linia 201**

Gdynia Dworzec Gl. PKP - Przystanek Żegluga

**Linia 301**

Gdynia Dworzec Gl. PKP - Plac Kaszubski

**Linia 401**

Obłuzie Maciejewicza - Orłowo SKM - „Klif”



**mzkz.org**

Kolej Tram BUS Troj

**OBCHODY EUROPEJSKIEGO TYGODNIA  
ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU 2023**

**16.09.**  
SOBOTA

**101**

**Gdynia Dworzec Gl. PKP - Gdansk Śródmieście SKM**

Rozkład obowiązuje w dniu 16.09.2023

Table with 13 columns (times) and 100 rows (stops) for line 101 from Gdynia to Gdansk.

**101**

**Gdansk Śródmieście SKM - Gdynia Dworzec Gl. PKP**

Rozkład obowiązuje w dniu 16.09.2023

Table with 13 columns (times) and 100 rows (stops) for line 101 from Gdansk to Gdynia.



**Komunikacyjna diorama w Gościnnie**

**TEKST I FOTOGRAFIE: KRZYSZTOF SZKURLATOWSKI**

Dwa lata temu byliśmy gośćmi w domu kierowcy MKZ Wejherowo, którego pasją są modele autobusów i innych pojazdów kołowych. Jacek Pranczk, bo o nim mowa, udzielił nam wówczas długiego wywiadu. Opowiedział w nim o różnych aspektach swojego hobby, ale również o pracy zawodowej, która współgra z zainteresowaniami. Tę interesującą rozmowę opublikowaliśmy w 38 numerze Przystanku Metropolitalnego. Jeśli jeszcze nie czytaliście – zachęcamy do lektury. Nasze pismo w formie pliku pdf można bezpłatnie pobrać ze strony internetowej Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej: www.mzkz.org/gazeta-przystanek-metropolitalny

W tym roku wróciliśmy do gościnniego domu Pana Jacka, aby sprawdzić postępy prac nad dioramą, którą przygotowywał. Okazało się, że piwniczna pracownia, znana nam z poprzedniej wizyty, jakby się skurczyła. Metraż i kubatura pomieszczenia pozostały bez zmian, ale znacząco zwiększyła się liczba gotowych już elementów modelarskiego pejzażu – budowli, dróg, i przede wszystkim pojazdów. Zauważyliśmy też, że przybyło na makiecie sporo zieleni. Znalazło się nawet miejsce na rolniczą działkę z tradycyjnym słomianym strachem na wroble. Świetnie wrażenie robią miniaturowe drzewa – są niebawale realistyczne. Gdy zapyaliśmy o to gdzie Pan Jacek kupuje takie elementy krajobrazu, okazało się, że robi je sam z tego co ma pod ręką! Zamias

wydać krocie w sklepie modelarskim używać... kwiatostanów perukowca, lakieru do włosów i trocin ze swojego gospodarstwa. Widzieliśmy to na własne oczy – przygotowanie jednego drzewa lub krzewu zajmuje niespełna minutę!

Już w pierwszych chwilach naszej wizyty zauważyliśmy, że chyba rozrasta się też Panu Jackowi sama koncepcja dioramy. Dowiedzieliśmy się, że nie skończy się na ukazaniu fragmentu Wejherowa, ale pojawią się też wyniki innych okolicznych miejscowości. Aby nie uprzedzać faktów i nie psuć przyszłym oglądającym niespodzianki, wspomniemy na razie tylko o Rumi – na makiecie znajduje się rumski dworzec kolejowy z najbliższą okolicą. Co więcej? Dowiedzieć się, gdy już całość będzie gotowa. A kiedy będzie gotowa? Odpowiadając na to pytanie Pan Jacek westchnął głęboko i stwierdził, że plan jest taki, by skończyć pracę w ciągu kilku miesięcy, mniej więcej... A owo mniej lub więcej zależy od czasu, który uda się wygospodarować modelarzowi na pobyt w pracowni. Jak to w branży

budowlanej, nawet w miniaturowej skali, spóźnienia nie są czymś niezwykłym.

Cierpliwie poczekamy na efekt finalny, a z tego co już widzieliśmy, możemy wnioskować, że będzie spektakularny. Interesuje nas też jaką formę, ostatecznie, przybierze diorama, bo Panu Jackowi nie brakuje pomysłów i wciąż pojawiają się nowe. Na przykład taki – a może by tak zmieścić gdzieś plac z okolicznościowym złotem starych pojazdów... Z pewnością wyglądałoby to dobrze i zainteresowało fanów motoryzacji. Nie powinno być też zbyt trudne w realizacji, bowiem w kolekcji gościnniego modelarza szybko przybywa pojazdów historycznych, motoryzacyjnych klasyków, pięknych oldtimerów. Oj, byłoby co prezentować na wspomnianym zlocie.

Nim prace dobiegną końca i efekt zostanie udostępniony zwiedzającym, musimy się zadowolić fotografiami. Panu Jackowi gratulujemy wspaniałej pasji i życzymy wiele radości płynącej z realizacji kolejnych modelarskich planów.

**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@mzkz.org  
Internet: www.mzkz.org

**Zespół redakcyjny:**  
Krzysztof Grzelec – redaktor naczelny  
Kamil Bujak, Adam Raszpunda,  
Krzysztof Szkurlatowski, Bartosz Szwarz  
**Współpraca:**  
Olgięd Wyszomirski, Hubert Kołodziejki  
**Projekt graficzny i skład:**  
MKZG

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



## Wekendowe wycieczki z MZKG

# MOSTY

TEKST I FOTOGRAFIE:  
KRZYSZTOF SZKURLATOWSKI

Jak zwykle proponujemy zostawić samochody w garażach i wyruszyć na zwiedzanie obszaru **Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej** środkami transportu zbiorowego. Dziś sugerujemy **odwiedziny w Mostach**, które znaczna część turystów omija w swoim pędzie ku bałtyckim plażom. Uważamy, że warto poświęcić czas na przyjemny spacer, podczas którego można poznać historię i ciekawe zakątki tej miejscowości.

Aby dojechać do Mostów należy skorzystać z autobusów linii **146** lub **105** w ramach komunikacji miejskiej organizowanej przez ZKM w Gdyni. W sezonie letnim można też wybrać jedną z linii plażowych, na przykład pospieszną linię **M** z Rumi, przez Kazimierz, Dębogórze i Kosakowo. Proponujemy wysiąść **na przystanku przy ulicy Ogrodowej** i stąd rozpocząć spacer.

Mosty są wsią sołecką, liczącą ponad dwa tysiące mieszkańców, co czyni je drugą co do liczby ludności miejscowością **gminy Kosakowo**. Leżą w otulinie Nadmorskiego Parku Krajobrazowego, na północno-wschodnim skraju Kępy Oksywskiej. Przez stulecia Mosty były małą, kaszubską wsią rolniczą, a w ostatnich latach rozwój miejscowości następuje szczególnie dynamicznie.

Wieś ma korzenie średniowieczne, a profesor K. Górski wspomina nawet o istnieniu tu osady portowej, należącej prawdopodobnie do biskupa włocławskiego. Później Mosty trafiły w ręce cystersów z Oliwy. I to tego wydarzenia dotyczy pierwsze historyczne zapiski wzmiankujące Mosty – pochodzą z XIII wieku. Wieś stała się wówczas ośrodkiem administracyjnym klucza (grangrii) dóbr klasztornych obejmującego Dębogórze, Kosakowo, Mechelinki, Pierwoszyno i Rewę. Warto wiedzieć, że przez swoją historię Mosty, jako część tzw. Pętli Pomorskiej, należą do **Europejskiego Szlaku Cysterskiego**.

W XVIII w., według zapisków źródłowych, Mosty składały się z dwóch części. Jedna obejmowała folwark wraz z jego zabudową, młynem i browarem, siedzibę zarządcy klucza, dwór – letnią rezydencję opatów oliwskich z kaplicą, ogrodem i zabudowaniami folwarcznymi. Poza terenem folwarcznym i rezydencjonalnym zlokalizowana była wieś. W początkach 1773 r. Mosty miały 86 mieszkańców, nie licząc braci zakonnych, a granice wsi sięgały po wody Zatoki Puckiej.

Zwiedzane proponujemy rozpocząć od **budynku dawnej szkoły (1)**. Jest on zlokalizowany przy ulicy Gdyńskiej 13, blisko przystanku autobusowego. Wraz z pobliskimi zabudowaniami gospodarczymi szkoła jest wpisana do gminnej ewidencji zabytków. Zbudowano ją w 1891 roku. Przed II wojną światową uczęszczało do niej ponad osiemdziesięciu uczniów (1938). Miejskowy nauczyciel, Waclaw Kiedrowicz został w czasie wojny zamordowany przez Niemców w Piaśnicy. Po roku 1945, choć budynek był zdewastowany, nadal pełnił funkcje edukacyjne. Dopiero jesienią roku 1962 uruchomiono nową siedzibę szkoły – w dawnej strażnicy Wojsk Ochrony Pogranicza. Wówczas też szkoła w Mostach otrzymała imię Piotra Dunina, którego oddziały podczas wojny trzynastoletniej pokonały Krzyżaków pod Świecinem.

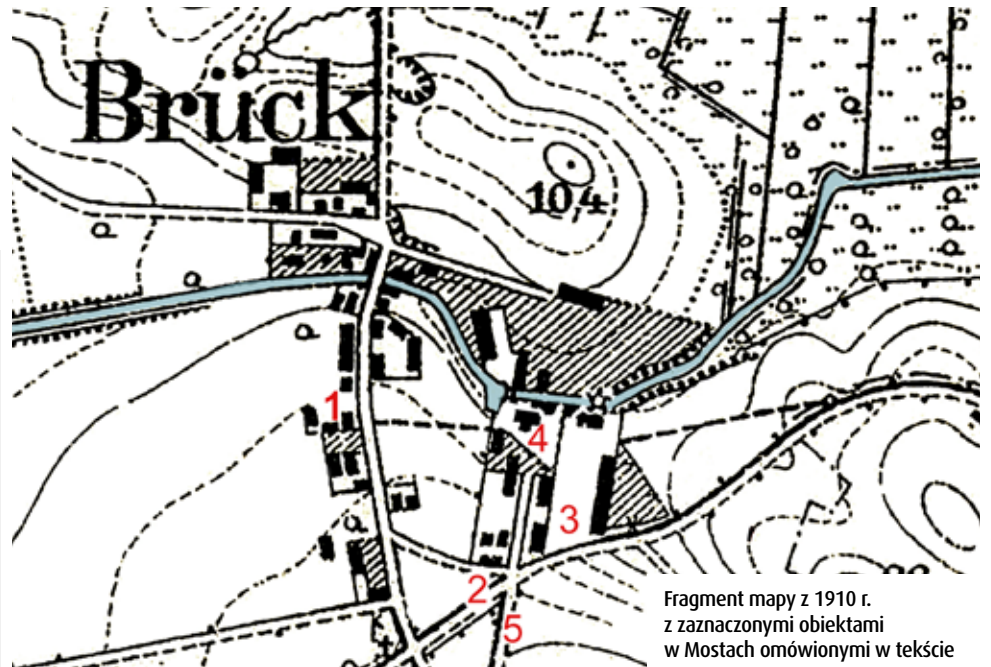
Kolejnym punktem, który warto odwiedzić jest **kapliczka Matki Boskiej Gromnicznej (2)** na skrzyżowaniu ulic Szkolnej i Lipowej. Co prawda nie jest ona zabytkiem, lecz rzeźba ukazująca patronkę wsi jest doskonałym przykładem sakralnej sztuki ludowej.

Po drugiej stronie ulicy Szkolnej znajduje się **skwerek z głazem i tablicami upamiętniającymi pułkownika Stanisława Dąbka i obrońców Kępy Oksywskiej w roku 1939 (3)**. Zmagania toczyły się wówczas między innymi właśnie w Mostach oraz w Kosakowie, Pogórze, Suchym Dworze, Dębogórze, Kazimierzu i Mechelinkach. Zdobywane pozycje przechodziły z rąk do rąk i dochodziło tu nawet do starć wręcz. Jednym z poległych w Mostach bohaterów był komandor Zygmunt Horyd. Dowodził on stworzonym przez siebie batalionem, składającym się m.in. z załóg zatopionych polskich okrętów. Zginął 12 września 1939 r., prowadząc przeciwnatarcie na Mosty. Jego ciało wynieśli z pola walki podkomendni.

Kilkadziesiąt metrów od miejsca pamięci znajduje się **dawny dwór (4)**, niegdyś własność opactwa cysterskiego w Oliwie. Dworek, barokowy w formie, był wielokrotnie przebudowywany. Obecnie ma parterową bryłę z dachem mansardowym i współczesnymi dodatkami – gankiem frontowym oraz łącznikiem prowadzącym do dawnej oficyny. Wewnątrz dworu zachowały się barokowe elementy schodów i kominków. W związku z tym, że gmina wykupiła zabytkowy budynek z rąk prywatnych jest szansa, że po dostosowaniu do potrzeb kulturalnych jego wnętrza zostaną udostępnione zwiedzającym. Obok dworu znajdowała się niegdyś kaplica, w której modlili się też mieszkańcy wsi. Zlikwidowano ją po sekularyzacji dóbr kościelnych po I rozbiórce Polski.

Opuszczając okolice dworu warto poświęcić kilka chwil na spacer urokliwą **aleją lipowo-jesionową (5)** prowadzącą na południe. Wytyczające ją stare drzewa są wyjątkowo piękne i robią duże wrażenie.

Jeśli mało Wam będzie tego zwiedzania, proponujemy wędrowkę do **rezerwatu czapli siwej na granicy Mostów i Mechelinek**. Możecie też się wybrać do samych Mechelinek lub nawet Rewy. O tych miejscowościach również Wam napiszemy. Wkrótce...



Fragment mapy z 1910 r.  
z zaznaczonymi obiektami  
w Mostach omówionymi w tekście



Budynek dawnej szkoły (1)



Dawny dwór w Mostach (4)



Aleja jesionowo-lipowa (5)