

Remonty torowisk

SZYNY TRAMWAJOWE mają krótki żywot i powinny być wymieniane co 12 lat. Szczecin posiada 195 km torów po których jeżdżą tramwaje. Z prostego rachunku wynika, że co roku powinno podlegać remontowi 7 km torów.

W TYM roku plany modernizacyjne są akurat takie jak to wynika ze średniej, w latach ubiegłych bywało jednak różnie — zaległości narosły, wiele odcinków torowisk wymaga szybkiej modernizacji.

Obecnie w wielu punktach miasta drogi są rozkopane, tramwaje jeżdżą wolno, mają pozmiennie przystanki. Prace trwają na al. Wojska Polskiego. Na odcinku od ul. Marii Curie-Skłodowskiej do ul. Bogumili tory już wymieniono, sieć trakcyjna również jest wykonana, trwają jeszcze jednak roboty drogowe, które — jak się przewiduje — będą zakończone w czerwcu. W ciągu zaś najbliższych 2 tygodni będzie działać na skrzyżowaniu ul. Zaleskiego z al. Wojska Polskiego sygnalizacja świetlna (w następnej kolejności sygnalizatory pojawią się na krzyżówce al. Wojska Polskiego z ul. Traugutta).

Lada dzień światła sygnalizatorów będą również u zbiegu ul. Dubois i Firlika. Do końca sierpnia br. cały ten węzeł komunikacyjny będzie już zakończony.

Remonty torów prowadzone są również przy ul. Hutniczej, (gdzie ostateczny efekt będzie widoczny w czerwcu), na Golecinie w rejonie ulic Wiszesława i Światowida (całość będzie zakończona w roku przyszłym), na pętli przy ul. Ludowej.

Podobne prace rozpoczynają się lada dzień przy ul. Kolumba (od drożdżowni do pętli na Pomorzanych) oraz na Basenie

Górnicy. Węzeł Basenu Górnicy zostanie zmodernizowany i — jak poinformował nas kierownik działu inwestycji i rozwoju WPKM Eugeniusz Marciniak — przybędzie tam 3 tor manewrowy o długości 220 m. Takie rozwiązanie w znacznym stopniu wzmoże częstotliwość kursowania tramwajów linii 7 i 8.

TAK wygląda plan remontów torowisk tramwajowych na rok bieżący. Chodzi o to, aby pasażerom jeździło się wygodniej i bezpiecznie.

(wys)

Nv 90 z 7.05.1984.

Poz

XX RTN

Tramwajarze wygrali zgaływanę terenową

ZGADYWANKA terenowa była 10 rozegraną konkurencją XX Rekreacyjnego Turnieju Najlepszych w Szczecinie. Zwyciężyła ekipa WPKM przed Hydromą, Dolną Odrą, Taxi, Wodrolem i Stocznią im. A. Warskiego.

Nv 92 z 9.05.1984.

Poz

„Nie umiałbym już żyć w innym mieście”

PIERWSZY kontakt Bernarda Zawodniaka ze Szczecinem to wizyta w Urzędzie Repatriacyjnym przy ul. Jagiellońskiej. Tu trafił w 1945 roku po powrocie z robót przymusowych w Niemczech. Owo pierwsze zetknięcie się z grodem Gryfa było dość przelotne. Zaraz udał się bowiem w swe rodzinne strony — do Bydgoszczy, by odnaleźć najbliższych.

Jednakże już w listopadzie 1945 roku przyjechał wraz z całą rodziną do Szczecina, by zostać w naszym mieście na stałe. I dziś już sobie nie wyobraża, aby mógł mieszkać gdziekolwiek indziej. Przez blisko 40 lat żył się z ludźmi, miastem, jego zaletami, a nawet wadami.

Bernard Zawodniak jest kierownikiem Centralnych Warsztatów WPKM i z komunikacją miejską związany jest tak samo długo jak ze Szczecinem. Zaraz po przyjeździe podjął pracę w MZK jako konduktor. Wspomina pierwsze uruchomienie linii, niemieckie wozy remontowane dla potrzeb Szczecina. Kursowały wówczas „trójki” na trasie od zajezdni Niemierzyn do Dworca Głównego, „siódemki” od ul. Wawrzyniaka do Stoczni Warskiego, „czwórki” od placu Kościuszki do ul. Matejki.

KONDUKTOR (dzisiejsza działka szkolna nie zna już konduktorów tramwajowych) musiał podejść do każdego pasażera, pobrać opłatę, wydać resztę, skasować i dać bilet. Do jego obowiązków należało także zapowiadanie każdego przystanku (to i dziś by się przydało). Potem była pierwsza linia autobusowa od pl. Kościuszki do kościoła na Gumieńcach. Jedynym autobus (dopiero po pewnym czasie udało się wyremontować drugi) i pierwszy konduktor — pan Bernard.

Po dwóch latach został kontrolerem biletów, potem pracował w dziale planowania, ale zainteresowania jego były inne — wolał mechanizmy, urządzenia, części, maszyny niż papierki. I w tym kierunku podjął naukę — ukończył kursy tokarskie. Kształcił się dalej, pracując w Technikum Mechanicznym. I naturalnie podjął pracę w warsztatach. Dziś jest kierownikiem Zakładu Centralnych Warsztatów i twierdzi, iż poznanie całej pracy remontowej „od podszewki” bardzo mu się przydało bo wie czego wymagać i na byle plewy nabrać się nie da.

PRAWIE 40 lat pracy w jednym zakładzie, a wciąż jeszcze, gdy mówi o sprawach za wodowych zapala się jak młodzieniec. Pokazując „swoje go spodarstwo” tłumaczy jak niezbędna jest modernizacja war-

sztatów dla potrzeb nowego taboru, ubolewa nad złym stanem torowisk powodującym niszczenie wozów. O swym hobby — działce i samochodzie nie potrafi mówić z takim zapalem.

— Ciekawe, kto dziś pamięta jak bardzo szczecińskie tramwaje związane są z „Kurierem Szczecińskim” — mówi snując swe wspomnienia. — Otóż zaraz na początku w każdym wozie były „skrzynki ucz-



ciwości”, gdzie każdy pasażer mógł wrzucić monetę i wziąć sobie codzienną gazetę, pierwszą w Szczecinie. My, konduktorzy dbaliśmy, by tej prasy nie zabrakło, aby była na czas.

Dziękujemy za pięćdziesięciolecie pracy dla naszego miasta i za to ciepłe wspomnienie. Z czymy, aby lata następne pozostawiły również wiele dobrych chwil w pamięci. (su)

Nv 92 z 9.05.1984

KOMUNIKACJA

W SOBOTE tramwaje i autobusy będą kursowały wg świątecznych rozkładów jazdy.

UWAGA: Z powodu naprawy sieci trakcyjnej na ul. Rew. Październikowej w dniu 19 maja br. w godz. od 8 do 18 tramwaje linii nr 3 będą kursowały z Pomorzana do Dworca Niebuszewo a odcinek trasy od ul. Kołłątaja do Lasku Arkuskiego obsłużą autobusy zastępujące tramwaj.

Z powodu naprawy sieci trakcyjnej na ul. Ku Słońcu w dniu 20 maja br. w godz. od 8 do 18 tramwaje linii nr 8 będą kursowały z Basenu Górnicy do zajezdni „Pogodno”, a odcinek trasy od pl. Kościuszki do Gumieńców obsłużą autobusy zastępujące tramwaj.

Nv 99 z 18-20.05.1984.

Poz