

MIEJSKI  
ZAKŁAD  
KOMUNIKACYJNY  
W SZCZECINIE

# Biuletyn INFORMACYJNY

LIPIEC-PAŹDZIERNIK 2006 nr 3 (67)/2006



## W numerze:

- o kontrakt na tramwaje z Berlina
- o komisja taboru tramwajowego IGKM
- o bezpieczeństwo na torach
- o kurs motorniczych
- o najstarsza zajezdnia w Szczecinie
- o uroczystości rocznicowe
- o linia turystyczna
- o pożegnanie lata w Międzywodziu

# POZIOM EUROPEJSKI – KONTRAKT NA TRAMWAJE Z BERLINA



13 października 2006 r. w Berlinie podpisana została umowa na zakup 21 wagonów tramwajowych KT4Dt dla Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Szczecinie. Ze strony Gminy Szczecin umowę podpisali : Pan Andrzej Grabiec – Zastępca Prezydenta Miasta oraz Pan Jerzy Manduk – Dyrektor MZK.

Podpisanie umowy poprzedzone było bardzo trudnymi negocjacjami z partnerem niemieckim, wymagało pokonania wielu procedur prawnych i finansowych, uzgodnień technicznych a także pokonania barier językowych i mentalnych po obu stronach. Prace trwały od stycznia br. czyli około 10 miesięcy.

Ten ogrom pracy i dodatkowego zaangażowania został uwieczniony sukcesem. Pracownicy MZK pod kierunkiem Dyrektora Jerzego Manduka pokazali jak można działać profesjonalnie i skutecznie, bo zdobyliśmy pieniądze (11,5 mln złotych) i kupiliśmy tramwaje dla Szczecina.



Czy to przechwałki ? Tak ! Bo rzeczywiście mamy czym się pochwalić ; oprócz dobrego kontraktu (czyli zakupu tramwajów na korzystnych warunkach dla Miasta) zdobyliśmy wielką rzecz – szacunek i zaufanie u partnerów berlińskich. Przez te wszystkie miesiące



pracownicy MZK byli dobrymi ambasadorami naszego zakładu, miasta i mieszkańców Szczecina.

Jak już wspomniałem, negocjacje warunków kontraktu z berlińską firmą BVG były trudne. Dwukrotnie ryzyko zerwania rozmów było bardzo realne: pierwszy raz w czerwcu po 6 miesiącach pracy, następnie w sierpniu po 8 miesiącach negocjacji, przy ustalaniu istotnych szczegółów umowy. Pokonaliśmy trudności, osiągnęliśmy nasze cele i oczekiwane warunki zakupu. Kupiliśmy 21 tramwajów o łącznej wartości około 2,5 mln euro, które staną się naszą własnością w momencie dostawy do Szczecina, za które płacić będziemy w ratach do 2013 roku, i za które partner berliński odstąpił od zabezpieczenia transakcji majątkiem Gminy. Informacyjnie podam tylko, że koszt uzyskania poręczenia bankowego do kontraktu o wartości 2,5 mln euro to około 1.000.000 złotych, który musiałoby ponieść nasze Miasto.

Z wielką przyjemnością i satysfakcją przyjęliśmy słowa skierowane do Dyrektora Jerzego Manduka oraz przedstawicieli MZK od Pana Klausu Dietricha Matschke Dyrektora BVG w 3,5 milionowym Berlinie, o zaufaniu, o tym że jesteśmy partnerem wiarygodnym i rzetelnym. Taką ocenę uzyskaliśmy już po 3 miesiącach rozmów handlowych i technicznych, po przeprowadzeniu jazd próbnych dwoma tramwajami KT4Dt w kwietniu i maju b.r., po pobycie pracowników BVG w Szczecinie podczas tych prób oraz pobycie szkoleniowym pracowników MZK w Berlinie. Takie słowa usłyszeliśmy ponownie podczas uroczystego podpisania umowy w dniu 13 października w Berlinie w obecności Pana Prezydenta Andrzeja Grabca. Wypowiedziano słowa o przyjaźni i deklaracji dalszej współpracy obu firm i obu miast. To sukces i wysoka ocena pracowników MZK o dużym znaczeniu dla Szczecina.

Po raz kolejny pokazaliśmy, że nie ma dla nas zadań trudnych, a nasza determinacja idzie w parze z wiedzą, umiejętnościami i zachowaniami na poziomie europejskim. Gratulacje!

*Zbigniew Bil*

# Komisja Taboru Tramwajowego Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej

W dniach 22, 23 czerwca br. odbyło się w Łodzi kolejne posiedzenie Komisji Taboru Tramwajowego IGKM zorganizowane przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej, Zakład Elektroniki Przemysłowej „ENIKA” oraz Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Łódź Sp. z o.o. Tematem wiodącym były „Urządzenia elektroniczne w taborze tramwajowym”.



W spotkaniach uczestniczyło ponad 40 osób z różnych przedsiębiorstw komunikacyjnych naszego kraju oraz przedstawiciele firm produkujących tramwaje oraz podzespoły i części do pojazdów szynowych. Wszyscy goście zostali zakwaterowani w hotelu „Boryna” na przedmieściu Łodzi. Na dobry początek zostali zaproszeni na przejażdżkę niskopodłogowym tramwajem, napędzanym silnikami prądu przemiennego, w całości zmodernizowanym przez łódzkiego przewoźnika. Podczas dwóch dni obejrzelismy ciekawe prezentacje audiowizualne oraz wysłuchaliśmy szereg referatów, w których poruszono następujące tematy:

- Historia wprowadzania elektroniki do pojazdów szynowych komunikacji miejskiej.
- Aspekt ekonomiczny wprowadzania urządzeń elektronicznych w tramwajach.
- Aspekt środowiskowy wprowadzania urządzeń elektronicznych.
- Oczekiwania operatorów w zakresie elektronicznej komunikacji.
- Monitoring pojazdów (na przykładzie tramwajów MPK – Poznań).
- Projekty standaryzacji w dziedzinie miejskiego transportu szynowego.
- Korzyści i zagrożenia związane z wprowadzaniem energoelektroniki do nowego i modernizowanego taboru tramwajowego.
- Ciągniki manewrowe z zasilaniem bateryjnym.





Część tych zagadnień np. monitoring w pojazdach czy wprowadzanie elektroniki w tramwajach jest nam bardzo bliska ponieważ aktualnie takie prace wykonujemy oraz opracowujemy warianty zastosowania monitoringu w tramwajach.

Po kilkugodzinnych dyskusjach w mniejszych i większych grupach uczestnicy

spotkania na zakończenie obrad przyjęli następujące wnioski:

- IGKM powinna wystąpić do ministerstwa o przekazanie do konsultacji operatorom komunikacji miejskiej proponowanych zmian do rozporządzenia ministra w sprawie warunków technicznych dla tramwajów, ze szczególnym uwzględnieniem aspektów bezpieczeństwa eksploatacji,

- dla wypracowania opinii dotyczącej ww. projektu należy powołać zespół w skład którego powinni wejść przedstawiciele firm komunikacyjnych, które opiniowały poprzedni projekt rozporządzenia,

- proponowane zmiany warunków technicznych powinny być spójne z przepisami i zaleceniami standaryzacji obowiązującymi w Unii Europejskiej i powinny być jak najszybciej przekazane nie tylko operatorom lecz również producentom taboru i wyposażenia,

- podjąć kroki celem nadania biegu pracom związanym z uregulowaniem zagadnień związanych ze skrajnią dynamiczną tramwajów i infrastruktury,

- należy kontynuować prace związane z wykonaniem opracowania przedstawiającego korzyści płynące z unowocześniania taboru tramwajowego. Opracowanie to mogłoby stanowić argument dla rozmów z decydentami w sprawie zwiększenia nakładów na komunikację miejską w poszczególnych miastach.

Poza przekazem wiedzy w części oficjalnej w formie prezentacji i wygłoszonych referatów, cenne były też dyskusje kularowe pozaprogramowe, wymiana doświadczeń oraz nawiązywanie nowych kontaktów. Takie spotkania pozwalają na ściślejszą współpracę między pracownikami poszczególnych zakładów komunikacyjnych.

*Zbigniew Dąbrowski*

# U W A G A TRAMWAJ!

W związku ze stale rosnącym natężeniem ruchu drogowego, w aglomeracjach miejskich eksploatujących tramwaje obserwuje się systematyczny wzrost ilości kolizji i wypadków drogowych z udziałem pojazdów szynowych. Z tego względu firmy komunikacyjne w Gdańsku i Warszawie rozpoczęły kampanie społeczne mające na celu uświadomienie kierowcom i pieszym problemu długości drogi hamowania tramwaju i w konsekwencji ograniczenie ilości zdarzeń drogowych w obrębie tramwajowych ciągów komunikacyjnych.

Droga hamowania tramwaju, w porównaniu z samochodem, jest znacznie dłuższa, np. przy prędkości 50 km/h droga ha-

niony bez pasażerów), małą powierzchnię styku koła tramwajowego z szyną oraz ponad trzykrotnie mniejszy współczynnik przyczepności koła stalowego do szyny podczas hamowania ( $f = 0,15 \div 0,25$ ) w porównaniu z przyczepnością opony do asfaltu ( $f = 0,5 \div 0,8$ ).

W ramach przedsięwzięć ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa na torach tramwajowych w Warszawie stawiane są stosowne billboardy w miejscach, w których miało miejsce najwięcej wypadków z udziałem tramwajów (łącznie 40 billboardów). Z kolei w Trójmieście Zakład Komunikacji Miejskiej wydrukował 15 tys. ulotek rozprowadzanych przez zarząd przedsiębiorstwa, oddziały PZU, Sekcję Ruchu Drogowego Komendy Miejskiej Policji oraz służby nadzoru ruchu. Okazuje się bowiem, że gdy informacje o bezpieczeństwie ruchu drogowego trafiają do kierowców z rąk Policji lub umundu-



mowania tramwaju jest pięć razy dłuższa niż samochodu. Różnica ta zwiększa się na niekorzyść tramwaju podczas opadów atmosferycznych oraz jesienią, kiedy szyny są zanieczyszczane spadającymi liśćmi z drzew (tzw. czarna szyna). Spośród przyczyn tego stanu rzeczy wymienić należy: znaczną masę własną tramwaju w porównaniu z samochodem (od 18 ton wagon motorowy do około 50 ton skład ukrot-

rowanego pracownika komunikacji miejskiej, są traktowane bardziej serio, niż gdyby trafiły do nich za pośrednictwem zwykłych "ulotkarzy".

Mając na uwadze statystyki dotyczące bezpieczeństwa ruchu tramwajowego w Szczecinie wydaje się, że celowe byłoby podjęcie, wzorem wyżej wymienionych miast, podobnych rozwiązań w celu

zmniejszenia ilości i skutków zdarzeń drogowych z udziałem taboru szynowego. Oprócz działań prospołecznych warto byłoby ponownie powrócić do koncepcji wyposażania wagonów tramwajowych typu 105N w piasecznice. Wprawdzie w przeszłości podejmowano próby w tym kierunku (wagon 696 z Zajezdni Pogodno), ale doświadczenia z eksploatacji zarówno tego wagonu jak i wagonów serii 102Na, przy zastosowaniu mechanicznego uruchamiania piasecznic, nie przyniosły zadowalających rezultatów. Niemniej jednak po usunięciu przyczyn niedomagań,

w tym niefortunnej lokalizacji zbiorników piasku, oraz dopracowania lub zastąpienia mechanicznego układu sterowania systemem elektromechanicznym, możliwe byłoby osiągnięcie pożądanego efektu w postaci istotnej poprawy bezpieczeństwa ruchu tramwajowego.

Artur Kamiński

Artykuł przygotowano na podstawie danych z ZKM w Gdańsku i ZTM w Warszawie oraz ulotki informacyjnej ZKM w Gdańsku i Sekcji Ruchu Drogowego KM w Gdańsku.

## MOTORNICZY – ZAWÓD NA CZASIE



Zawód motorniczego cieszy się w Szczecinie coraz większym zainteresowaniem. Kandydaci, przeważnie młodzi ludzie wiedzą, że choć zarobki nie są zbyt duże, praca jest stała i zapewnia bezpieczeństwo finansowe i socjalne oraz drobne przywileje zawodowe. Zdają sobie jednak sprawę, że zawód motorniczego jest obciążony stresem, zwłaszcza w dzisiejszych trudnych warunkach komunikacyjnych, gdy poruszanie się w ruchu miejskim wymaga wzmożonej uwagi i koncentracji.

Miejski Zakład Komunikacyjny jest jedynym w Szczecinie, który organizuje kursy motorniczych. W marcu 2006 r., w związku ze zmniejszającą się liczbą prowadzących tramwaje oraz wychodząc naprzeciw potrzebom rynku, zorganizowaliśmy kolejny kurs. Mimo wysokiej odpłatności zgłosiło się 98 chętnych. Po przeanalizowaniu podań wytypowano trzydziestu czterech kandydatów, którzy zostali skierowani na badania lekarskie i psychologiczne. Niestety, nie wszyscy spełnili wysokie wymagania stawiane chętnym do wykonywania tego trudnego zawodu. Ostatecznie szkolenie rozpoczęło dwadzieścia sześć osób, które po pomyślnym zaliczeniu egzaminów wewnętrznych przystąpiły do egzaminów państwowych. Uprawnienia otrzymali wszyscy uczestniczący w kursie.

W drugiej połowie lipca pierwsi nowi motorniczowie, wspierani przez patronów, wyruszyli na linie miejskie. Samodzielna jazda po zatłoczonych szczecińskich ulicach, często w trudnych warunkach atmosferycznych, kontakt z pasażerem - wszystko to było sprawdzianem dla tych, którzy podjęli tę ciężką pracę.

Wiele osób, podejmując decyzję o uczestnictwie w kursie, nie zdawało sobie jednak w pełni sprawy z trudności, jakie wiążą się z wykonywaniem tego zawodu.

Wszystkim życzymy, aby podjęta przez nich praca, która jest ważną służbą społeczną, była źródłem osobistej satysfakcji i przykładem odpowiedzialności za bezpieczeństwo przewożonych pasażerów i prowadzony pojazd.

Barbara Pińkowska



# ZAJEZDŃIA TRAMWAJOWA GOŁĘCIN

Najstarsza czynna zajezdnia w Szczecinie

Została zbudowana pod koniec XIX wieku, w 1898 roku, w niewielkiej odległości od starszej zajezdni, pochodzącej z czasów tramwaju konnego.

Początkowo posiadała siedem bram wjazdowych (obecnie opisanych kolejno od 1 do 7), za którymi znajdowały się 4 tory postojowe i 3 kanały rewizyjne.

W 1907 roku dobudowano halę, w której znajdują się dwa tory postojowe (nr 8 i 12), trzy kanały rewizyjne (nr 9, 10, 11) oraz przy peronie 12 pomieszczenia sanitarne i warsztatowe. Natomiast w 1992 r., od strony zachodniej dobudowano dwukanałową halę (kanały A i B), w której przeprowadza się przeglądy wagonów i zlokalizowane jest stanowisko do podnoszenia wagonów.

W północnej części zajezdni znajdują się pomieszczenia warsztatowe i magazynowe.

Ciekawostką są pochodzące z okresu II wojny światowej punkty obserwacyjno – ochronne, wykonane z betonu o walcowym kształcie i stożkowym zadaszeniu ze szczelinami obserwacyjnymi. Zlokalizowane są one na peronie przy torze nr 8.

Zajezdnia Gołecin jest zajezdnią typu czołowego, gdzie wszelkie manewry przy wyjazdach i zjazdach tramwajów odbywają się na ulicy o dużym natężeniu ruchu i placu

manewrowym.

Przez cały okres funkcjonowania zajezdni zachodziły zmiany. Początkowo były eksploatowane wagony produkcji niemieckiej, później wagony typu N i 4N produkowane w Chorzowie. Na początku lat 90-tych XX wieku na stanie zajezdni pojawiły się wagony typu 105 N i 105 Na. W 1996 r. wprowadzono do eksploatacji wagony typu GT-6, które już w 1997 r. całkowicie zastąpiły wysłużone wagony liniowe typu N i 4N. Natomiast w 2001 r. zajezdnia Gołecin wzbogaciła się o 6 nowych wagonów typu 105N2K/S. Po przejęciu części wagonów z likwidowanej Zajezdni Niemierzyn ostatecznie ustabilizował się stan wagonów i obecnie wynosi 73 jednostki taborowe, w tym: 20 wagonów typu 105N, 34 wagony typu 105 Na, 6 wagonów typu 105N2K/S oraz 13 wagonów GT-6.

Oprócz realizowania statutowej działalności tj. zapewnienia wymaganej gotowości technicznej oraz obsługę przydzielonych linii, zobowiązani jesteśmy do utrzymania obiektów w odpowiednim stanie technicznym oraz zapewnienia bezpiecznych stanowisk pracy. W celu wywiązania się z tego zadania kosztowne i trudne do wykonania prace zgłaszamy do planów inwestycyjnych i remontowych. W efekcie wymieniono świetl-





ki dachowe w nowej hali. Na ulicy Wiszestawa, przed zajezdnią, trwa wymiana zwykłych zwrotnic na zwrotnice podgrzewane, co w sposób znaczący ułatwi prace pilotom i manewrowym, szczególnie w okresie zimowym, kiedy zamarzające błoto pośniegowe utrudnia manewrowanie tramwajami.

Natomiast bardzo dużo prac zostało wykonanych tzw. systemem gospodarczym przy wykorzystaniu dodatkowych umiejętności pracowników zaplecza technicznego i motorniczych tj.:

1. Wymiana szyb ze szkła zbrojonego, które bardzo często były tłuczone przez wandalii, na poliwęglan komórkowy we wszystkich oknach hal remontowo – naprawczych.
2. Wykonanie nowych pomieszczeń warsztatowych dla elektronika, mechanika precyzyjnego, dwóch warsztatów ślusarskich na bazie dotychczas niewykorzystanych pomieszczeń magazynu piasku, suszarni piasku, kuźni i pomieszczenia po dawnej stolarni.
3. Prace remontowo - malarskie we wszystkich pomieszczeniach sanitarnych, socjalnych, administracyjnych, warsztatowych i halach remontowo- naprawczych.
4. Odnowienie tażni, pomieszczeń socjalnych, sanitarnych oraz kanałów rewizyjnych nowej hali poprzez wyłożenie ścian glazurą i terakotą.
5. Naprawa i konserwacja dachu.

Pracownicy spotykają się również poza zakładem i uczestniczą w różnego rodzaju imprezach sportowych. Między innymi grają w rekreacyjnej drugiej lidze szóstek na obiektach otwartych oraz w halowej drugiej lidze piłkarskiej (HALP). Biorą udział w zakładowych turniejach piłkarskich, zawodach wędkarskich, zdobywając wysokie lokaty.

Bardzo dużym zainteresowaniem wśród załogi cieszą się również, organizowane przez zakład, imprezy kulturalne i sportowe oraz wspólne kilkudniowe wyjazdy rekreacyjne.

Wspólna rekreacja i spędzanie wolnego czasu sprzyja lepszym kontaktom między pracownikami i owocuje miłą atmosferą w pracy.

Alfons Olszewski

# Jedna uroczystość – trzy rocznice



Trzeciego września br. Miejski Zakład Komunikacyjny w Szczecinie, Szczecińskie Towarzystwo Miłośników Komunikacji Miejskiej oraz Muzeum Techniki i Komunikacji - Zajezdnia Sztuki zorganizowały otwartą imprezę dla mieszkańców miasta z okazji przypadających w tym roku rocznic:

- osiemdziesiątych urodzin wagonu „Bremen”, odrestaurowanego w 2001 roku,
- 50 - lecia wagonów GT6, potocznie nazywanych „helmutami”,
- 10 - lecia eksploatacji wagonów GT6 w Szczecinie.

Impreza rozpoczęła się na terenie Zajezdni Gołęcin o godzinie 11.00 krótkim wprowadzeniem kierownika zajezdni Alfonsa Olszewskiego na temat historii zajezdni, etapach rozbudowy i bieżącej codziennej pracy. Po tym wstępie można już było zacząć zwiedzanie udostępnionych pomieszczeń i wystawionych wagonów tramwajowych: podwójny pociąg 105N, odnowiony w dawnych barwach skład 4N i 4ND, wagony GT6 oraz składy wagonów 105Ng/S i 105N2K/2000.

Punktualnie o godzinie 12.15 kawalkada tramwajów tj. skład 4N i 4ND i dwa „helmuty”, wyruszyła do muzeum w byłej Zajezdni Niemierzyn ulicami: Stalmacha, Jana z Kolna,





Dworcową, Niepodległości, Wyzwolenia, Niemierzyńską.

Po wjeździe wozów na teren muzeum rozpoczęto główne uroczystości. Przemówienia - dyrektora MZK Jerzego Manduka, dyrektora muzeum Stanisława Horoszki i prezesa STMKM Roberta Lubińskiego - nawiązywały do historii komunikacji w Szczecinie. Mówiono o dokonaniach i zamierzeniach dotyczących muzeum i zgromadzonych na terenie zajezdni eksponatów.

Po zakończeniu oficjalnej części uroczystości, licznie zgromadzeni mieszkańcy miasta mogli przystąpić do oglądania historycznych już wagonów. Wśród zwiedzających było dużo dzieci i młodzieży.

A było co oglądać:

- wagon „Bremen” o numerze 144 - wagon obsługiwał i odpowiadał na pytania zwiedzających udzielał motorniczy Roman Mirek, ubrany w mundur z epoki,
- autobus SAN H-100 - wyciągnięty ze złomowiska i dzięki ludziom dobrej woli wyremontowany dla potomnych jako świadectwo polskiej myśli technicznej,
- wagony doczepne do GT6,
- wozy Dessau o numerach bocznych 022 i 026.

Na uroczystość przyjechali też właściciele starych samochodów, między innymi „garbusów”. Zrobiono dużo zdjęć.

Dla uczestników spotkania przewidziano skromny poczęstunek.

Zwiedzanie zajezdni – muzeum zaplanowano na około 90 minut. W drodze powrotnej parada tramwajów przejechała przez Las Arkoński a potem ulicami: Niemierzyńską, Wyzwolenia, Wojska Polskiego, Jagiellońską, Matejki i Dębogórską. Uroczystości rocznicowe zakończyły się przed godziną 16.00 przy zajezdni Gołęcin.

Trzeba przyznać, że impreza została uznana przez uczestników za udaną. Mieszkańcom miasta spodobała się taka forma zabawy, propagująca komunikację i technikę z nią związaną. Mam nadzieję, że nie jest to ostatnia taka impreza w naszym pięknym mieście. Warto było starać się o utworzenie muzeum techniki i komunikacji. Na pewno będzie cieszyło się ogromnym zainteresowaniem.

Przewiduje się, że koszt adaptacji byłej zajezdni na potrzeby muzeum wyniesie 12 milionów zł, którą to kwotę Miasto zamierza pozyskać z funduszy unijnych.

*Janusz Świątowski*



# LINIA TURYSTYCZNA „0”



W tym roku już po raz szósty na ulice Szczecina wyjechały historyczne wagony tramwajowe linii turystycznej „0”.

Pomysł utworzenia takiej linii zrodził się wśród członków Szczecińskiego Towarzystwa Miłośników Komunikacji Miejskiej już z chwilą jego utworzenia. Od pomysłu do realizacji musiały jednak upłynąć prawie dwa lata, bowiem projekt ten wymagał nakładów finansowych a o te niestety nie było łatwo. Różne instytucje, do których zwracali się o pomoc członkowie Towarzystwa, bardzo chwaliły pomysł, ale na tym niestety zwykle się kończyło. Odrestaurowania wymagał za-  
bytkowy wagon „Bremen” z 1926r. Konieczne też było przygotowanie biletów, tabliczek przy-  
stankowych, broszurek informacyjnych itp.



Zaangażowanie członków Towarzystwa w przygotowanie linii było bardzo duże, każdy

bowiem chciał w jak największym stopniu przyczynić się do jej uruchomienia, ale to wszystko nie wystarczało.

Linia prawdopodobnie nie powstałaby gdyby nie ogromna pomoc ze strony kierownictwa Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego, pracowników spółki „Centralne Warsztaty” oraz





zajezdni tramwajowych. To głównie dzięki ich zaangażowaniu 8 lipca 2001 roku w swój pierwszy kurs po ulicach Szczecina wyruszył historyczny wagon linii „0”. Funkcjonowanie tej linii przewidziane jest co roku w okresie letnim, kiedy do Szczecina przyjeżdża wielu turystów. To między innymi z myślą o nich, aby ułatwić i uatrakcyjnić zwiedzanie naszego miasta, uruchomiono te przewozy. Wśród korzystających z przejazdów nie brakuje też mieszkańców Szczecina. Pasażerami linii turystycznej są ludzie w różnym wieku, często całe rodziny. Jedni chcą powspominać lata minione, innych przywodzi ciekawość.

Przez pierwsze niedziele lipca 2001 roku zainteresowanie linią turystyczną było tak duże, że pojedynczy wagon nie mieścił wszystkich chętnych. Dlatego N-ka z przyczepą, która wyjechała w kolejną niedzielę, okazała się dobrym sposobem na rozładowanie tloku.



Z biegiem czasu zainteresowanie linią nieco zmalało, ale i tak chętnych nie brakuje. Cieszy to, bo wpływy uzyskane ze sprzedaży specjalnych biletów, pozwolą choć w części zrekomensować Miejskiemu Zakładowi Komunikacyjnemu koszty utrzymania i eksploatacji wagonów historycznych na linii.

Przez sześć lat istnienia linii „0” jej trasa już trzykrotnie ulegała zmianie, ale zawsze przebiega ona przez miejsca, które warto pokazać i przybliżyć ich historię. Podróż linią turystyczną to nie tylko możliwość zobaczenia, ale także usłyszenia ciekawostek związanych z historią Szczecina i komunikacją miejską. Zdarza się, że nawet najstarsi mieszkańcy naszego miasta nie znają historii opowiadanych przez motorniczego, który tylko w sobie znany sposób dociera do ciekawostek związanych z danym miejscem lub obiektem historycznym. Atrakcyjności przejazdom dodaje obsługa tramwaju, która stara się zachować klimat epoki – motorniczy w mundurze z lat powojennych i konduktorka z oryginalną skórzaną torbą i „dziurkaczem” do kasowania biletów.

Zapraszamy...

*Roman Mirek*

## Pożegnanie lata

*I znów tradycyjnie we wrześniu spotkaliśmy się na wyjeździe weekendowym nad morzem. Tym razem w Międzywodziu, w znanym już z poprzednich wyjazdów Ośrodku Międzyzeczowym.*

*Bałtyk przywitał nas piękną słoneczną pogodą. Wyjątkowa, jak na tę porę roku, aura zachęcała do długich spacerów. Nie mogli też narzekać zwolennicy plażowania: pusta plaża, słońce, które jeszcze opalało, spokojne morze. Nie zabrakło nawet amatorów kąpieli. W kalendarzu imprez, jakie zorganizował gospodarz ośrodka, znalazły się: dyskoteka dla dzieci, wieczorek taneczny dla dorosłych, ognisko oraz gry i zabawy dla dzieci pod okiem opiekuna. Wszystkie dzieci otrzymały paczki ze słodyczami.*

*Choć koniec września to koniec sezonu, handlowcy z Międzywodzia nie zawiedli. Otwarte sklepy, lodziarnie, smażalnie i kramy z pamiątkami zachęcały do zakupów.*

*Można śmiało powiedzieć, że wyjazd był bardzo udany, a każdy z uczestników znalazł dla siebie najlepszy sposób spędzenia wolnego czasu.*

*Tylko lata żal .....*

*Alicja Pietraszek*





*Fotografie do biuletynu udostępnił:*  
*Zbigniew Dąbrowski, Roman Mirek, Alicja Pietraszek, Janusz Światowy.*



---

*Kolegium redakcyjne:*

**Redaktor naczelna:** Bożena Waszczuk, tel. 091 439-40-11 w. 212, 091 439-53-28  
e-mail: [hozwas@mzk.szczecin.pl](mailto:hozwas@mzk.szczecin.pl),

**Sekretarz redakcji:** Alicja Pietraszek, tel. 091 439-40-11 w. 210, 091 439-40-10  
e-mail: [alipie@mzk.szczecin.pl](mailto:alipie@mzk.szczecin.pl),

**Wanda Młodawska:** tel. 091 439-40-11 w. 240, 091 439-40-23  
e-mail: [wamlo@mzk.szczecin.pl](mailto:wamlo@mzk.szczecin.pl),

**Ryszard Roszak:** tel. 091 439-40-11 w. 565

**Artur Kamiński:** tel. 091 439-40-11 w. 330, 091 439-49-74  
e-mail: [artkam@mzk.szczecin.pl](mailto:artkam@mzk.szczecin.pl).

**Redaktor wydania:** Ryszard Roszak

**Nakład** 200 sztuk

**Zezwolenie:** GP-II-441/1385/88