

Alfred Wielopolski

**ROZWÓJ
KOMUNI-
KACJI
MIEJSKIEJ**



W SZCZECINIE

w latach 1945-70



ALFRED WIELOPOLSKI

**ROZWÓJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ
W SZCZECINIE**

w latach 1945-1970



PRACE INSTYTUTU ZACHODNIOPOMORSKIEGO
W SZCZECINIE
Tom 34
Z PRAC SEKCJI HISTORYCZNEJ
Zeszyt 12

Publikacja finansowana w całości przez
Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne
w Szczecinie

Okladkę projektował
H. MACHNIK

Foto: W. CHROMIŃSKI

Wydawnictwo Instytutu Zachodnio-Pomorskiego w Szczecinie
Nakład 1100 egzemplarzy. Wydanie I. Format B5×2. Ark.
wyd. 6. Ark. druk. 5,5. Zam. nr 2014. N-6-97.

Szczecińskie Zakłady Graficzne w Szczecinie
Al. Wojska Polskiego 128

PRZEDMOWA

Druga wojna światowa pozostawiła w setkach miast, miasteczek i wsi ogromniszyszczeń, które w dziejach historii nie znajdują porównania.

Ustępujący okupant z całą premedytacją dokonywałniszyszczeń wszelkich dóbr licząc, że okres odbudowy prawowitego gospodarza trwać będzie dziesiątki lat, a tym samym Polska jako partner w skali międzynarodowej nie będzie stanowiła pełnowartościowego konkurenta.

Samo życie wykazało jak mylny był pogląd tych, którzy w taki i podobny sposób rozumowali.

Faktem jest, że pierwsze lata były ciężkie i nie wszyscy wytrzymali tę próbę nowego życia, ale w miarę stale postępującej odbudowy miast i obiektów przemysłowych i mądrze przemyślanych inwestycji, systematycznie następowała stabilizacja, przykładem tu może służyć nasze miasto i jego pierwsi mieszkańcy.

Pamiętamy, jedni osobiście inni z prasy, ze zdjęć fotograficznych czy z opowiadań pierwszych osadników, o dotkliwychniszyszczeniach Szczecina. A należy pamiętać, że Szczecin był o tyle w niekorzystnej sytuacji w stosunku do innychniszyszczonych miast, że mieszkańcy jego stanowili ludność napływową z zaletami i wadami z jakich znane były ogólnie poszczególne dzielnice kraju.

Następną niekorzystną dla Szczecina była sprawa fachowców, mimo, że niektóre miasta były równieżniszyszczone to jednak w miastach tych w większości przypadków pozostała rodzima kadra fachowców, Szczecin natomiast rozpoczął swój start w odbudowie i zagospodarowaniu od stanu zerowego.

Uzyskane jednak wyniki na przestrzeni ubiegłych 25 lat, są imponujące, a jedną z cegiełek przy budowie tych osiągnięć mają również szczecińscy tramwajarze.

Ciężką próbę życia przeszli w pierwszych okresach nasi pionierzy i nie wszyscy znaleźli tyle hartu by przetrzymać ten okres, dlatego dla tych co zostali i swą codzienną pracą przyczynili się i nadal przyczyniają do dalszego podnoszenia jakości wykonywanych usług składam w imieniu organizacji polityczno-związkowych i w imieniu własnym, pełne słowa uznania i podziękowania.

Składam również serdeczne podziękowania tym pracownikom, którzy

po latach wyteżonej pracy przeszli na zasłużoną emeryturę i nadal utrzymują w różnej formie więź z przedsiębiorstwem, składam hołd tym, którzy nie doczekali świętowania naszego „srebrnego jubileuszu”.

Piękny dorobek 25-lecia naszej działalności, powoli lecz systematycznie, w formie pałeczki sztafetowej przekazywany będzie naszym młodszym kolegom.

Starsza załoga, zgodnie z nieubłaganym prawem przechodzi i przechodzić będzie w stan zasłużonego odpoczynku a na jej miejsce wchodzi młodsza generacja fachowców, szkolona między innymi w naszej szkole przyzakładowej.

I do tej młodej generacji, która tylko z opowiadań poznała warunki pracy naszych pionierów, kieruję słowa — w swej pracy codziennej bierzcie przykład ze swych poprzedników, którzy hartem, zapalem i dyscyplinowaniem uruchomili przedsiębiorstwo a następnie w codziennej pracy wykuwali dobre imię szczecińskiego pracownika Komunikacji Miejskiej.

Mgr MARIAN DEC
Dyrektor MPK Szczecin

ROZWÓJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W SZCZECINIE W LATACH 1945—1970 *

Treść: 1. Komunikacja miejska w Szczecinie przed 1945 r. 2. U uruchomienie miejskich usług przewozowych w polskim Szczecinie w r. 1945. 3. Okres odbudowy miejskich urządzeń komunikacyjnych 1945—1947. 4. Rozwój komunikacji miejskiej w latach 1948—1970. 5. Zaplecze techniczne komunikacji miejskiej. 6. Organizacja Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. 7. Eksploatacja komunikacji miejskiej i jej perspektywy. 8. Urządzenia socjalne.

1. KOMUNIKACJA MIEJSKA W SZCZECINIE PRZED 1945 ROKIEM

Ludnościowy i przestrzenny rozwój miast w drugiej połowie ubiegłego stulecia powołał do życia nieznanne dawniej środki masowej komunikacji miejskiej. Dziś po niemal stuletnich doświadczeniach w dziedzinie komunikacji naziemnej wykształciły się klasyczne już środki przewozowe: tramwaj elektryczny, trolejbus, tramwaj szybki, kolejka podmiejska, autokar. Każdy z tych środków ma własną tradycję użyteczności, a także wypróbowane przez doświadczenie zalety i niedogodności. I tak, gdy tramwaj elektryczny okazał się najdogodniejszym środkiem komunikacji w arteriach

* Podstawą niniejszego opracowania są materiały źródłowe zgromadzone w archiwum Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Szczecinie oraz informacje udzielone ustnie bądź w formie ankiety rozpisanej przez MPK w 1964 r. pomiędzy pracownikami najdawniej zatrudnionymi w przedsiębiorstwie (11 odpowiedzi). Autor czuje się w obowiązku wyrazić na tym miejscu wdzięczność kierownikowi P. Józefowi Zielińskiemu za jego pomoc i gotowość w udostępnieniu materiału źródłowego i informacyjnego oraz mgr Andrzejowi Nowakowi byłemu asystentowi Katedry Historii Gospodarczej Politechniki Szczecińskiej oraz dr Józefowi Stanielewiczowi adiunktowi w/w Katedry za zebranie, usystematyzowanie i wstępne opracowanie materiału źródłowego.

miasta stanowiących główne ciągi komunikacyjne o dużym nasileniu ruchu pasażerskiego, to trolejbus — tramwaj bez stałego toru o niższej przepustowości przewozowej, zdaje egzamin na liniach pomocniczych o niższym nasileniu ruchu. Z kolei autokar — omnibus motorowy okazał się wysoce użytecznym środkiem transportu pasażerskiego w warunkach ruchu mieszanego o dużym i słabym nasileniu, choć ujemnymi jego stronami jest zależność od dostawy paliwa z zewnątrz i tarasowanie ruchu ulicznego. Wreszcie tramwaj szybki i kolejki dojazdowe oddają szczególne usługi w warunkach znacznego rozproszenia w regionie podmiejskim mieszkańców związanych z pracą w mieście.

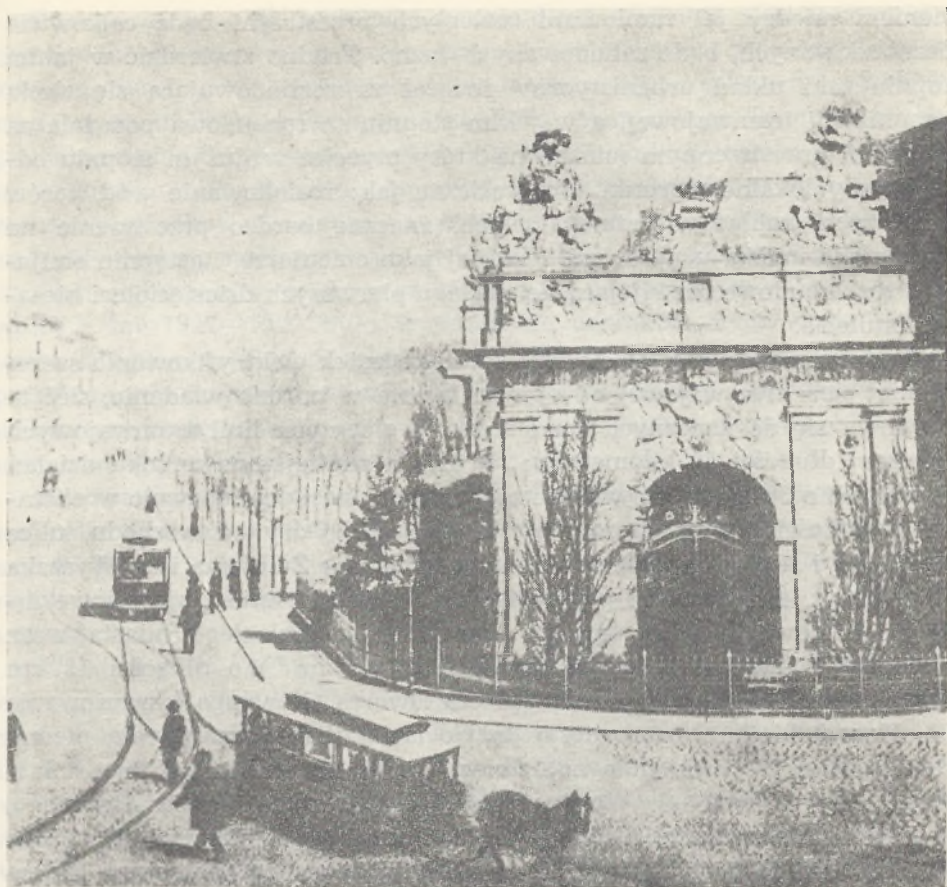
W Szczecinie wzrastające zapotrzebowanie na masowe środki przewozu osób dało znać o sobie w ostatnim trzydziestoleciu ubiegłego stulecia. W tym właśnie czasie zniesiono pierścień fortyfikacji dławiący przestrzeny rozwój miasta. Jednocześnie tereny położone wzdłuż lewego brzegu Odry w kierunkach południowym i północnym od głównego skupienia ludności w granicach starego miasta, zaczęły się intensywniej zagospodarowywać pod względem przemysłowym. Budowę środków miejskiego przewozu pasażerskiego podjęła prywatna spółka kapitałowa (Stettiner Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft). Przesłanki ówczesnej miejskiej polityki komunikacyjnej miały na względzie wygospodarowanie zysków z przewozu pasażerów oraz uzyskanie dla udziałowców spółki pośrednich korzyści w postaci wzrostu ceny placów budowlanych położonych w nowopowstających dzięki udogodnieniom przejazdowym dzielnicach miasta. Budowę pierwszych linii tramwajowych o trakcji konnej podjęto w 1879 r.¹ Jedną z nich, o długości 5 km łączyła miasto z ówczesnymi podmiejskimi osadami Niemierzyn i Niebuszewo, gdzie oprócz siły roboczej niezbędnej dla nadodrzańskich zakładów przemysłowych, znajdowało się najdawniejsze siedlisko podmiejskiego przemysłu młynarskiego, browarniczego i ceramicznego. Budowa tej linii wytyczała późniejszą urbanistyczną ekspansję miasta wzdłuż osi obecnych ulic: Roosevelta — Arkońska.

Druga linia tramwajowa budowana równocześnie równoległe do biegu Odry w kierunku północnym, łączyła stare miasto z nadodrzańskimi zakładami przemysłowymi (stocznie, przemysł olejarski, cementowy, papierniczy). Trzecia linia wybiegała w kierunku powstającej w tym czasie dzielnicy willowej wzdłuż obecnej alei Wojska Polskiego.

Tabor tych pierwszych linii tramwajów konnych wynosił w momencie przejścia na trakcję elektryczną 39 wagonów osobowych i 10 wagonów gospodarczych; siłę pociągową stanowiło 196 koni. Liczba przewozów osiągnęła w 1890 r. cyfrę 3800 tys. osób (rocznie 22 przejazdy na 1 mieszkańca).

Przełomowym momentem dla rozwoju miejskiego transportu pasażerskiego było zastosowanie od 1896 r. energii elektrycznej do poruszania

¹ X. Mayer, *50 Jahre Stettiner Strasseneisenbahn 1879—1929*, s. 23 i n.



Ryc. 1. Przed 70 laty — tramwaj konny w Szczecinie (ze zbiorów MPK)

taboru szynowego. Odtąd zaczęła szybko wzrastać działalność przedsiębiorstwa w kierunku elektryfikacji trzech istniejących linii komunikacyjnych, budowy nowych linii, powiększenia stanu liczbowego taboru i udoskonalień technicznych. Wynikający stąd wzrost usług przewozowych wyrażał się w 1900 roku liczbą 11 milionów osób przewiezionych w ciągu roku, co wynosiło średnio na 1 mieszkańca 47 przejazdów rocznie.

Osobliwością rozbudowy szczecińskiego układu komunikacji tramwajowej w okresie tramwaj zelektryfikowanych było podążanie za pierwotną koncepcją wiązania starego miasta z miejscowościami położonymi na jego bliższych lub dalszych peryferiach. Powstawał w ten sposób układ sieci o kształcie średnicowo-promienistym, którego centralnym punktem wiążącym był obszar starego miasta z najbliższymi przyległościami, przekształcający się w śródmieście, w miarę swej ekspansji urbanistycznej. Oglądając plan wielkiego Szczecina można stwierdzić, że ekspansja ta podobna była do wysuwania z centrum miasta klinów zabudowy, daleko sięgających w rozmaitych kierunkach w kształcie wieloramiennej gwiazdy, z pozosta-

wieniem między jej ramionami rozległych przestrzeni bądź całkowicie niezabudowanych, bądź zabudowanych luźno. Trudno stwierdzić w jakim stopniu taki układ urbanistyczny podążał za rozbudowującą się siecią komunikacji tramwajowej, a w jakim stopniu ta rozbudowa podążała za rozwojem przestrzennym miasta, na który przecież w dużym stopniu oddziaływały lokalne warunki topograficzne jak: rozlokowanie wód, torów kolejowych, zakładów przemysłowych, znaczne bardzo przestrzenie na peryferiach miasta użytkowane dawniej jako cmentarze, następnie omijane przez zabudowę rozwijającą się w ciągu pierwszych dziesięcioleci bieżącego stulecia.

W ciągu pięćdziesięciolecia dzielącego początek elektryfikowania szczecińskiej sieci tramwajowej od objęcia miasta w polskie władanie, sieć ta rozwinęła się do znacznych rozmiarów: 7 głównych linii tramwajowych o łącznej długości 50 kilometrów; (50 313 m zmniejszona w toku działań wojennych o 3877 m). Największe zagęszczenie sieci występowało w obszarze śródmieścia (wyznaczonym przez nabrzeże Odry od wschodu, ulicę Dworcową i Aleję Niepodległości od zachodu, plac Żołnierza i ul. Wyszaka od północy), tam bowiem przecinały się wszystkie linie tramwajowe łączące przeciwległe sobie krańce, nieregularnie rozległego miasta wraz z przedmieściami. I tak najdłuższa linia (linia nr 7) o długości 12 km biegła równoległe do Odry,² od zaplecza Dworca Głównego (skrzyżowanie ulic Kaszubskiej z Narutowicza) do Gocławia. Druga magistrala niemal równie długa (11,5 km linia nr 1) biegła wzdłuż kierunku od toru kolarskiego przy wylocie al. Wojska Polskiego, przez al. Wojska Polskiego, ul. Wielką, Łasztownię, ul. Gdańską do lotniska pod Dąbiem. Z rejonu Dworca Głównego wychodziły 3 linie tramwajowe: jedna łącząca Pomorzany z laskiem Arkońskim (linia nr 3) wzdłuż obecnej trasy linii 3; druga łącząca Dworzec Główny linią półokólną ze szpitalem na Pomorzanych (linia 4) wzdłuż obecnej trasy linii 4, trzecia linia (nr 6) łączyła Dworzec Główny z dworcem kolejowym na Niebuszewie. Rozbudowujące się w okresie lat międzywojennych w dobie Republiki Weimarskiej, zachodnie dzielnice miasta: Pogodno i Gumieńce połączone zostały dwoma liniami tramwajowymi: Pogodno (linia nr 5) o długości 4 km wzdłuż obecnej trasy do ul. Słonecznej, a stamtąd na Łasztownię z końcowym przystankiem koło Rzeźni Miejskiej. Gumieńce połączone były linią (nr 2) o długości 3,5 km z Bramą Portową.

W przededniu wybuchu wojny tabor składał się z 288 wozów tramwajowych, w czym 130 wagonów silnikowych, 140 wagonów przyczepnych, 17 wozów roboczych i 1 wozu do nauki jazdy. Do przeglądu i postoju wozów służyło 5 zajezdni.

Sieć tramwajowa zasilana była przez 6 podstacji zasilających o łącznej mocy 6355 kW przy ogólnym napięciu 620 V.

² Tamże, s. 35.

Równocześnie z elektryfikacją i rozbudową miejskiej sieci komunikacyjnej dokonywano modernizacji urządzeń, jak wymiana typu szyn, zastosowanie zwrotnic elektrycznych, likwidacja zakoli na placach, sposobów zawieszenia trolleyu, wyposażenia zaplecza technicznego. Stopniowo ulegał także zmianie typ wagonów kursujących na liniach tramwajowych, co spowodowało zróżnicowanie taboru, gdyż obok modeli nowo wchodzących w użycie użytkowano nadal dawniejsze, zmieniając tylko ich niektóre szczegóły techniczne (ogrzewanie wewnętrzne, wyposażenie w reflektory, wymiana odbieraków prądu z rolkowych na pałkowe itp.). Jedną z nowości z lat 1927—1929 było wyposażenie odcinków mostów na Odrze (most Długi) i na Regalicy (most Cłowy) w połączenia przewodów nad podnoszonymi częściami mostów: do tego czasu przejazd tramwajów przez podnoszone części mostów odbywał się z wykorzystania rozpędu, co jednak przy wzmagającym się ruchu kołowym musiało ulec zmianie.

Eksploatację sieci tramwajowej przeprowadziła prywatna koncesyjowa spółka akcyjna, w której miasto uczestniczyło jako jeden z akcjonariuszy. W latach trzydziestych bieżącego stulecia miejska gospodarka komunalna przejęła przedsiębiorstwo na własność przez wykup większości udziałów.

W latach 1927—1939 liczba osób przewiezionych na 1 wozu/km wahała się w granicach 4,0—4,7. Porównując to nasilenie ruchu z nasileniem przewozów w tym samym okresie w Warszawie i w Łodzi, gdzie wynosiło ono od 4,9—6,5 osób przewożonych w przekrojach rocznych na wozokilometr w Warszawie i 6,7 osób w Łodzi (1927 r.), można stwierdzić, że ruch pasażerski na sieci tramwajowej szczecińskiej był bardziej rozrzedzony niż w dwu największych miastach Polski z lat międzywojennych.³ Wynikało to z charakterystycznego dla Szczecina układu sieci powodującego nierównomierny rozkład potoków pasażerskich szczególnie na wydłużonych liniach, a także ze stosunkowo wysokich opłat za przejazdy tramwajowe. Prywatna kapitalistyczna spółka akcyjna w Szczecinie ustalała taryfy zgodnie z ogólnymi zasadami wyboru ceny monopolowej i stosowała takie ich skale, przy których występował popyt na usługi przewozowe zapewniający maksymalny zysk. Do 1927 roku stosowano taryfy strefowe od 15—50 fenygów za przejazd, od 1 października 1927 roku wprowadzono jednolitą taryfę 20 fenygów za przejazd. Ogólnie przez cały okres eksploatacji od stabilizacji marki w końcu 1923 roku, koszt przejazdu kształtował się przeciętnie na poziomie 20 fenygów w złocie.⁴ Była to cena odpowiadająca 1/3 akordowej płacy godzinowej w Szczecinie robotników płci męskiej w przemyśle obróbki żelaza, a 1/3,6 — robotników kwalifikowanych w tejże gałęzi produkcji.⁵ Wobec zastosowania stosunkowo wysokiej taryfy,

³ *Statistique Internationale des Grandes Villes*, Office de l'Institut International de Statistique, La Haye, 1931, por. s. 223 i 229.

⁴ X. Mayer, j.w., s. 94 i n.; *Geschäftsbericht der Stettiner Stadtwerke*, s. 23 i n.

⁵ *Statisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*, Berlin 1936, s. 305.

zyski przedsiębiorstwa podlegały znacznym wahaniom zależnym od koniunktury. W toku rozwijania się miasta dawało się jednak obserwować zjawisko szybszego wzrostu popytu na usługi przewozowe niż szybkość wzrostu liczbowego ludności. Gdy w 1896 r. przeprowadzono elektryfikację szczecińskich linii tramwajowych, a liczba ludności niewiele przewyższała 200 tys. mieszkańców, to liczba przewozów kształtowała się na poziomie między 50—60 przejazdów na jednego mieszkańca rocznie; w 1928 r. gdy liczba mieszkańców Szczecina z najbliższą okolicą zbliżała się do cyfry 300 tys. mieszkańców — liczba przewozów przypadających na 1 mieszkańca wzrosła do ok. 115 przewozów rocznie.

Od 1928 roku na ulicach Szczecina pojawił się nowy środek komunikacji miejskiej — autobus,⁶ eksploatowany przez tę samą spółkę kapitałową, która eksploatowała tramwaje. Autobusy spełniały w stosunku do tramwajów rolę pomocniczą. Linie autobusowe stanowiły przedłużenie linii tramwajowych do okolic podmiejskich dokąd nie docierała sieć tramwajowa. Takimi były linie biegnące od końcowych przystanków tramwajowych do Dąbia, przez Dąbie do Klęskowa i do Kijewa, do Podjuch, z Gocławia do Polic, od Bramy Portowej do Dołuj, od końcowego przystanku linii na ul. Wojska Polskiego do Tanowa. Komunikację autobusową stosowano ponadto jako interwencyjną w godzinach szczytu ruchu pasażerskiego w tramwajach. Autobusy miały wreszcie zastosowanie w sezonowej organizacji turystyki podmiejskiej. Linie stałej komunikacji autobusowej stanowiące przedłużenie linii tramwajowych rozrosły się w przededniu drugiej wojny światowej do długości 62,9 km. Tabor ich w 1939 r. składał się z 8 autobusów 40-osobowych o mocy 70 KM każdy i jednego 20-osobowego o mocy 40 KM. Rozwój komunikacji autobusowej miał duży wpływ na bliższe powiązanie regionu podmiejskiego zwłaszcza Dąbia i jego okolic ze Szczecinem. Liczba przewozów przypadających na jednego mieszkańca Szczecina wzrosła z 12 w 1933 r. do 33 w 1939 r. Podczas drugiej wojny światowej tabor miejskiej komunikacji autobusowej uległ redukcji, a wraz z tym nastąpiło zamknięcie szeregu linii komunikacji autobusowej.

2. URUCHOMIENIE MIEJSKICH USŁUG PRZEWOZOWYCH W POLSKIM SZCZECINIE W 1945 ROKU

W wyniku bombardowań lotniczych, bezpośrednich działań wojennych oraz dewastacji miasta przez ustępujące wojska niemieckie, Szczecin został zniszczony w 45%. Port, najgęściej zaludnione dzielnice przemysłowe i centrum handlowe Stare Miasto, leżały w gruzach. Zniszczeniu bądź

⁶ X. Mayer, j.w., s. 99 i n.

dewastacji uległa większość istniejących przed 1945 r. zakładów przemysłowych, wszystkie mosty i wiadukty, przedsiębiorstwa komunalne, placówki służby zdrowia oraz ośrodki kulturalne.

W dniu 30.IV.1945 r. do wyzwolonego przez wojska radzieckie i polskie Szczecina przybyli pierwsi przedstawiciele władz polskich. Palily się jeszcze opustoszałe domy, gmachy instytucji i urzędów. Ulice i chodniki były zatarasowane zwalami gruzów, barykadami, zwalonymi drzewami i słupami, co uniemożliwilo swobodne poruszanie się. Na jezdniach stały wraki spalonych lub porozbijanych pojazdów. Znaczne były szkody w budynkach mieszkalnych. Za ledwie 32,5% tych budynków, przeważnie w zachodniej części śródmieścia i w dzielnicach willowych nadawało się do zamieszkania, jako nieuszkodzone lub uszkodzone nieznacznie. W poszczególnych działach gospodarki komunalnej procentowy bilans zniszczeń przedstawiał się następująco:⁷

w siłowniach energetycznych	80%
w komunikacji miejskiej	45%
w gazowniach	40%
w zakładach oczyszczania	30%
w sieci kanalizacyjnej	15%

Zniszczenia wojenne w komunikacji miejskiej, jak wynika z powyższego zestawienia szacowano na 45%. Dodając do tego uszkodzenia w siłowniach energetycznych możemy sobie wyobrazić ile nakładu pracy i kosztów wymagało uruchomienie tej zrujnowanej gałęzi gospodarki komunalnej. Zniszczenia wojenne w jej poszczególnych działach wynosiły od 50—100%.⁸

Najwięcej w czasie wojny ucierpiała napowietrzna sieć trakcyjna zniszczona prawie w 75%. Tory tramwajowe na skutek bombardowań zostały w wielu miejscach zerwane, a na licznych odcinkach, szczególnie na Starym Mieście i w dzielnicach przemysłowych zasypane gruzem.

Działania wojenne zniszczyły w około 50% tabor tramwajowy i całkowicie tabor autobusowy. Wprawdzie z taboru tramwajowego ocalało ponad 200 wozów, lecz doprowadzenie ich do stanu używalności wymagało przeprowadzenia kapitalnych remontów.

Wojna ciężkie straty zadała również zapleczu energetycznemu przedsiębiorstwa. Z 6-ciu czynnych przed 1945 rokiem podstacji prostowniczych ocalała za ledwie 1 o mocy zainstalowanej 1 MW. W największej podstacji uszkodzone zostały rozdzielnie, prostowniki szklane i przetwornica. W budynkach podstacji były uszkodzone częściowo mury oraz dach i okna. W pozostałych podstacjach brakowało urządzeń, uszkodzone były również częściowo budynki.

⁷ S. Kaczkowski, *Osadnictwo polskie w Szczecinie 1945—1950*. Poznań 1963, s. 25.

⁸ J. Zieliński, *Dane odnośnie rozwoju komunikacji miejskiej m. Szczecina w okresie od sierpnia 1945 do 1962 r.*, referat sprawozdawczy, maszynopis, s. 1.



Ryc. 1a. 1945 rok — polska obsługa tramwajowa (ze zbiorów MPK)

Zniszczenia wojenne nie ominęły warsztatów i wozowni. Najwięcej ucierpiały warsztaty główne przy ul. Kolumba. Spalona została południowa część budynku warsztatowego o kubaturze 540 m² mieszcząca hale samochodowe. W pozostałej części poważnym uszkodzeniom uległy dachy, urządzenia biur, instalacje wodociągowe i elektryczne. Z warsztatów wywieziono maszyny (m.in. wszystkie obrabiarki, 3 tokarki, 1 strugarkę, 6 silników elektrycznych itp.) oraz prawie cały komplet narzędzi warsztatowych. To co pozostało z narzędzi było bardzo zniszczone. Pozostałe warsztaty uległy mniejszym uszkodzeniom, lecz i ich uruchomienie wymagało mniej lub więcej poważnych napraw.

„Posiadanyimi w chwili obecnej urządzeniami warsztatów nie jest możliwe wykonanie nawet normalnych bieżących napraw taboru, torów i sieci, nie mówiąc oczywiście o odbudowie zniszczeń wojennych przedsiębiorstwa tramwajowego” stwierdził protokół lustracji przeprowadzonej w marcu 1946 r.⁹

Z zajezdni do eksploatacji nadawała się tylko zajezdnia na Niemierzyźnie, gdzie początkowo stacjonowały wszystkie wozy tramwajowe będące w ruchu.

Mimo tylu zniszczeń w poszczególnych działach przedsiębiorstwa istniały możliwości uruchomienia, oczywiście w znacznie skromniejszych rozmiarach w stosunku do stanu przedwojennego, usług przewozowych już w pierwszych miesiącach po przejściu Szczecina przez władze polskie. Wymagało to ogromnego nakładu pracy i ofiarności ze strony szczupłej załogi przedsiębiorstwa, która w lipcu 1945 r. przystąpiła do pracy.

Do uruchomienia nadawały się w pierwszym rzędzie te odcinki torów, które nie uległy poważniejszemu zniszczeniu i po naprawie mogły być eksploatowane. Z nich najmniej ucierpiały tory na ulicy Wojska Polskiego, Jagiellońskiej, Boh. Warszawy i Mickiewicza. Należało je uwolnić ze zwalów gruzów i zaopatrzyć w sieć trakcyjną. Ta druga część zadania była trudniejsza. Uporano się jednak i z tymi trudnościami. Wykorzystując szczupły materiał, który ocalał z pożogi wojennej przystąpiono do zakładania na tych odcinkach sieci trakcyjnej i zasilającej.

Istniały również możliwości uruchomienia zaplecza energetycznego przedsiębiorstwa. Dwie podstacje prostownicze w Szczecinie po przeprowadzaniu niewielkich remontów mogły być eksploatowane. Z 4-ch pozostałych podstacji 2 znajdowały się w rękach oddziałów radzieckich i do chwili przejścia ich przez przedsiębiorstwo były praktycznie wyeliminowane z udziału w organizowaniu komunikacji miejskiej. Największa z nich zdewastowana i zniszczona wymagała nakładów inwestycyjnych przewyższających możliwości przedsiębiorstwa w pierwszym okresie jego istnienia. Wreszcie ostatnia było położona poza zasięgiem uruchomionych torów i do

⁹ B. Przybylski, *Sprawozdanie z lustracji pod względem technicznym dokonanej w dniach od 25 do 30 marca 1946 r. w Tramwajach i Autobusach miasta Szczecina*, maszynopis (Poznań 25.VI.1946 r.), s. 42.



Ryc. 2. Tramwaj „5” na Placu Żołnierza; sierpień 1945 r. (CAF)

czasu doprowadzenia do niej linii tramwajowej nie mogła być eksploatowana.

Z taboru przedsiębiorstwa w pierwszych miesiącach jego działalności do uruchomienia nadawało się około 20 wozów tramwajowych. Nie było to zbyt dużo, lecz przy stosunkowo niewielkiej długości uruchomionych w 1945 r. linii tramwajowych ilość ta mogła zaspokoić najbardziej palące potrzeby przewozowe.

Z warsztatów i wozowni do eksploatacji nadawała się jedynie zajezdnia w Niemierzynie. Tam też w pierwszych miesiącach przeprowadzono naprawy i przeglądy uruchomionych wozów tramwajowych.

3. OKRES ODBUDOWY MIEJSKICH URZĄDZEŃ KOMUNIKACYJNYCH 1945—1947

Zagospodarowanie Szczecina przez osadnictwo polskie w 1945 r.

Ludność polska zaczęła napływać do Szczecina już od pierwszych dni po wyzwoleniu miasta. 30.IV.1945 r. powstaje w Szczecinie Zarząd Polski. W kilka dni po jego utworzeniu, 4 i 5 maja przybyła z Poznania, który

objął patronat nad Pomorzem Zachodnim, pierwszą zorganizowaną grupą polskich osadników, licząca 678 osób. W grupie tej przeważali młodzi mężczyźni.

W wyniku początkowych wahań aliantów co do przyszłych losów Szczecina, polskie władze administracyjne trzykrotnie opuszczały Szczecin, opóźniając tym samym odbudowę i organizację zrujnowanej gospodarki miejskiej. Szczecin został złączony z polskim terytorium państwowym ostatecznie 5 lipca 1945 roku i od tego momentu rozpoczęto prace nad uruchomieniem poszczególnych działów gospodarki komunalnej. Od tej też chwili rozpoczął się systematyczny wzrost liczby ludności polskiej w mieście. Jednocześnie dokonywał się stopniowy odpływ ludności niemieckiej, która w czerwcu 1945 r. napłynęła powrotną falą do Szczecina.

Ruch migracyjny ludności w Szczecinie w 1945 r. obrazuje przytoczone poniżej zestawienie:¹⁰

Tabela 1

LU DNOŚĆ MIASTA SZCZECINA W 1945 R.
(stan w ostatnim dniu każdego miesiąca)

Miesiąc	Ludność		
	polska	niemiecka	razem
Czerwiec	1 138	—	—
Lipiec	7 533	—	—
Sierpień	17 417	—	—
Wrzesień	24 427	88 500*	112 927
Październik	29 886	85 300	115 186
Listopad	15 022**	80 000	95 022
Grudzień	22 916	74 700	97 616

* Pierwsza rejestracja Niemców została przeprowadzona we wrześniu 1945 r.

** Zmniejszona liczba ludności nie stanowi o odpływie ludności ze Szczecina w tym okresie, lecz powstała wskutek niezakończenia w drugiej połowie listopada przeprowadzonej wówczas nowej rejestracji mieszkańców Szczecina.

Wraz z napływem ludności polskiej do Szczecina w życiu miasta następowała stopniowa stabilizacja gospodarcza. Do końca 1945 r. zdołano uruchomić 4 większe zakłady przemysłowe, 78 zakładów średnich oraz 282 warsztaty rzemieślnicze.¹¹

Wraz z dźwiganiem się miasta ze zniszczeń wojennych rosło zapotrzebowanie na usługi komunikacyjne. Stale rosnąca liczba osadników polskich przybywających do Szczecina i podejmujących tu pracę, rozwój zakładów przemysłowych i rzemieślniczych pociągały za sobą konieczność uruchomienia miejskich środków komunikacyjnych.

¹⁰ W. Myślenicki, *Szczecin 1945—1950, dzieje miasta*, „Szczecin” nr 3/1960, s. 22.

¹¹ Tamże, s. 22.

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE I RZEMIEŚLNICZE URUCHOMIONE
DO 20.XII.1945 R.

Przemysł	Państwowy	Średni	Drobne rzemiosło
Chemiczny	1	2	—
Metalowy	2	10	116
Elektro-i radiotech- niczny	—	—	30
Drzewny	—	16	30
Budowlany	—	49	34
Konfekcyjny	1	—	32
Skórzany	—	1	40

Tymczasem wskutek zniszczeń, które powyszczerciły miasto pojawiła się też częściowa nieprzydatność dawnego miejskiego schematu komunikacyjnego do nowej rzeczywistości wyłaniającej się z wojennych ruin. Handlowa dzielnica Starego Miasta, ta właśnie gdzie krzyżowała się większość linii tramwajowych przestała istnieć. Połączenie tramwajowe z lotniskiem i jego autobusowe przedłużenie do Dąbia było bezprzedmiotowe wskutek doszczętnego niemal wyburzenia Dąbia i wyludnienia jego okolic; uruchomienie tej linii wymagałoby zresztą natychmiastowej odbudowy 5 mostów, z tego 3 dużych (na Odrze, Parnicy i Regalicy). Linia od Dworca Głównego do Dworca na Niebuszewie była na długim odcinku całkowicie zasypana gruzem i przebiegała przez obszar wymagający całkowitej odbudowy budynków mieszkalnych. Połączenie komunikacyjne z mieszkaniowo-willową dzielnicą Pogodno było chwilowo trudne do zrealizowania wskutek zburzenia mostu nad torami kolejowymi na ul. Mickiewicza (most Akademicki). Istniała natomiast pilna potrzeba komunikacyjnego powiązania względnie mniej zniszczonych dzielnic mieszkaniowych zachodniego śródmieścia, Niemierzyna i Niebuszewa z Dworcem Głównym i z siedzibami urzędów, które ulokowały się w trójkącie: Wały Chrobrego, pl. Żołnierza i al. Jedn. Narodowej. W następnej kolejności rysowała się potrzeba uruchomienia połączenia z zaludniającymi się dzielnicami mieszkaniowymi Pogodno i Gumieńce, z portem i uruchamianymi stopniowo zakładami przemysłowymi nad Odrą w kierunku północnym do Wałów Chrobrego i południowym od Dworca Głównego. Zapewnienie tej komunikacji zależało od uruchomienia trakcji tramwajowej, gdyż uruchomienie trakcji autobusowej wobec całkowitego jej zniszczenia było w 1945 r. niemożliwością.

Sprostanie ówczasem aktualnym potrzebom przewozowym wymagało uruchomienia przynajmniej 4 linii tramwajowych, łączących dzielnice zachodnie miasta ze śródmieściem i dworcem. W celu zapewnienia wystar-

czającej ilości miejsc przewozowych należało wprowadzić do ruchu około 30 wozów tramwajowych a w godzinach szczytu nawet więcej.

Nie było to zadanie łatwe dla zniszczonego i dźwigającego się dopiero z gruzów przedsiębiorstwa. Nic więc dziwnego, że w pierwszych miesiącach przerastało ono siły szczupłej załogi tramwajarzy. Częściowo sytuację ratowały środki transportowe wojska i prywatnych zakładów transportowych.

Stopniowo przedsiębiorstwo nabierało w swej pracy rozmachu; wobec jednak licznych trudności z dostawą energii elektrycznej i przestarzałym taborem długo jeszcze usługi przewozowe komunikacji miejskiej stanowiły punkt newralgiczny życia miejskiego.

Uruchomienie komunikacji miejskiej

W 678 osobowej grupie, która przybyła w dniach 4 i 5 maja 1945 r. do Szczecina, znajdowała się 23 osobowa delegacja poznańskich tramwajarzy, która w dwa miesiące później przejęła w swe ręce zdeorganizowaną komunikację miejską. Nowopowstałe przedsiębiorstwo przyjęło nazwę: „*Tramwaje i Autobusy miasta Szczecina*”, a na jego czele stanęli Stanisław Klabecki i inżynier Leon Pogonowski. Pierwszy z nich został dyrektorem, drugi objął kierownictwo techniczne przedsiębiorstwa. Dyrekcja wraz z grupą pracowników do której należeli m. in. Stanisław Adamski, Zenon Stachowiak, Franciszek Płótniak, Zdzisław Florsz, Edmund Skibiński, Władysław Grębowski, Tomasz Malinowski, Bernard Zawodniak, Henryk Zajac i inni, przystąpiła do wstępnej likwidacji zniszczeń wojennych.

Trudności przy odbudowie były olbrzymie. Dotkliwie odczuwano brak fachowego personelu, a grupka poznańska nie mogła podołać licznym obowiązkom. Zgłaszający się stopniowo pracownicy często nie posiadali odpowiednich kwalifikacji zawodowych. Brakowało materiałów, warsztaty i zajezdnie zdewastowane i częściowo zrujnowane nie nadawały się do użytku. Pierwsze remonty wozów tramwajowych odbywały się pod gołym niebem bez niezbędnych narzędzi.

W tej sytuacji przystąpiono w pierwszym rządzie do naprawy odcinków najmniej zniszczonych i nie wymagających większych nakładów inwestycyjnych. Dzięki ofiarnej pracy i poświęceniu szczupłego personelu przedsiębiorstwa już 12.VIII.1945 r. ruszyły pierwsze po wojnie szczecińskie tramwaje. Uroczystego otwarcia pierwszej linii tramwajowej nr 3 łączącej Dworzec Główny z Laskiem Arkońskim przez al. Niepodległości, pl. Żołnierza, ulice Roosvelta i Arkońską dokonał zespół pracowników składający się ówczesnego instruktora motorniczych ob. Tomasza Malinowskiego, kier. ruchu zewnętrznego ob. Edmunda Skibińskiego, naczelnika warsztatów ob. Stanisława Adamskiego oraz honorowego motorniczego ówczesnego prezydenta miasta prof. Piotra Zaremby.

Uruchomienie pierwszej linii tramwajowej było bodźcem do dalszej pracy załogi przedsiębiorstwa nad doprowadzeniem do stanu używalności następnych odcinków sieci. W pierwszym rzędzie zabrano się energicznie do zakładania sieci trakcyjnej. Mimo licznych trudności szczególnie materiałowych prace posuwały się stosunkowo szybko i już od marca 1946 r. założono ogółem 30 550 m pojedynczej sieci napowietrznej. W magazynie przedsiębiorstwa dodatkowo znajdowało się jeszcze 1000 m trolleyu, a dalszą ilość zamówiono. Ogółem od sierpnia 1945 r. do lutego następnego roku zawieszono 34 550 m pojedynczej sieci napowietrznej i oddano do użytku około 50 tys. m sieci jezdnej.¹² Z 23 kabli zasilających czynnych przed 1945 r. do marca 1946 r. zdołano uruchomić 5. Sieć trakcyjną podzielono na 20 odcinków z 5 okręgami zasilania. Na 23 dawnych przyłączy kablowych było 19 czynnych i 4 rezerwowe.

Począwszy od sierpnia 1945 r. zajęto się naprawą torów i usuwaniem gruzów. Do lutego 1946 r. czynnych już było w Szczecinie 45 006 m torów tramwajowych (z tego na tory w warsztatach i zajezdniach przypadało 6236 m) co stanowiło 41,6% stanu z 1939 r.¹³ Dodatkowym utrudnieniem



Ryc. 3. Początki trakcji wodnej, uruchomienie promu „Piotruś”

¹² B. Przybylski, j. w., r. II, s. 5, 6.

¹³ Tamże, r. II, s. 7, 8.

był zły stan zwrotnic i skrzyżowań, których częste awarie powodowały zakłócenia w ruchu tramwajowym. Stopniowa naprawa torów, sieci jezdnej i trakcyjnej oraz taboru pozwalała dyrekcji przedsiębiorstwa na kolejne uruchamianie dalszych linii. Po oddaniu do użytku w sierpniu 1945 r. linii nr 3, w tymże samym miesiącu uruchomiono linię nr 7. W październiku 1945 r. oddano do eksploatacji linię nr 1, a w listopadzie linię nr 4. Tak więc już w końcu 1945 r. kursowały w Szczecinie tramwaje 4-ch linii, łączna ich długość osiągnęła 16,7 km.

W marcu 1945 r. tramwaje kursowały na następujących trasach:¹⁴

Tabela 3

Linia	Km	Trasa (w nawiasach ówczesne nazwy ulic)
Nr 1	5,3	Al. Wojska Polskiego — pl. Zwycięstwa — Brama Portowa
Nr 3	5,6	Las Arkoński, Arkońska, Rew. Październikowej (Wilsona), Kraśnińskiego, Roosevelta, Ks. Jaromira, Pl. Żołnierza (Teatralny), Al. Niepodległości, Dworcowa, Dworzec Główny.
Nr 4	1,9	Matejki, Roosevelta, Mariana Buczka (Al. Pomorska), pl. Lenina (pl. Sprzymierzonych), Al. Piastów, pl. Kościuszki.
Nr 7	5,2	Hutnicza (Przemysława), Mosiężna, St. Dubois (Baden Powella), J. Malczewskiego, Matejki, Pl. Żołnierza (Pl. Teatralny), Obr. Stalingradu (Kard. Ledóchowskiego), plac Zgody, Al. Wojska Polskiego, Jagiellońska, Boh. Warszawy, Mickiewicza (do mostu Akademickiego).

Przy wytyczaniu tras trzymano się z konieczności układu przedwojennego wprowadzając dopiero później zmiany spowodowane nowymi potrzebami komunikacyjnymi rozwijającego się miasta. Dzięki przedłużeniu uruchomionych tras i oddaniu do użytku nowych odbudowanych, do 1947 r. długość linii eksploatowanych wzrosła do 35 km.

Zaplecze energetyczne było, jak zaznaczono w chwili jego obejmowania zdewastowane i uszkodzone. Z 6-ciu czynnych przed 1945 r. podstacji prostowniczych do częściowej eksploatacji nadawały się tylko 2. Po przeprowadzeniu wstępnych remontów oddano je wkrótce do użytku, a ich wydajność w marcu 1946 r. przedstawiała się następująco:¹⁵

- | | | |
|-----------------------------------|-------|--------|
| 1) 4 prostowniki szklane | — moc | 868 KW |
| 2) 2 przetwornice jednotwornikowe | — moc | 512 KW |

1380 KW

¹⁴ Tamże.

¹⁵ Tamże.

Pilnym zadaniem było podjęcie napraw podstacji zwłaszcza największej ze względu na jej moc oraz na to, że zasilala ona przed rokiem 1945 warsztaty i sieć tramwajową śródmieścia. Energii elektrycznej w postaci prądu trójfazowego o napięciu 16 500 V dostarczała podstacjom tramwajowym uruchomiona w 1945 r. Elektrownia Portowa, której moc szacowano na 35 000 kW.¹⁶ Do końca 1946 r. zdołano uruchomić 2 dalsze podstacje tak, że moc wszystkich podstacji osiągnęła 3,1 MW. W roku 1947 wzrosła do 4,4 MW.

Tabor

Żałownie przedstawiał się stan taboru tramwajowego. Wprawdzie z pogłogi wojennej ocalała spora ilość wozów tramwajowych, lecz były one w stanie nie nadającym się do eksploatacji. Ogółem w 1945 roku przedsiębiorstwo posiadało 236 wozów, z czego 113 silnikowych i 123 przyczepnych. W taborze tym znajdowało się 8 typów wozów i to nie zawsze wyrównanych pod względem wagi i pojemności. Były to w większości wozy stare (np. wśród wozów silnikowych 38 weszło do eksploatacji jeszcze przed pierwszą wojną światową, z czego 13 od 1900 r.). W marcu 1946 r. z 113 posiadanych wozów silnikowych było tylko 18 w ruchu i przeciętnie 1—4 wagony silnikowe w rezerwie. Stan taboru był opłakany, latem 1945 r. tabor tramwajowy trzeba było zbierać na przestrzeni całego rozległego miasta, z miejsc gdzie wagony tramwajowe zatrzymały się w chwili rozwinięcia się boju o Szczecin. W większości były to wraki niezdatne do użytku, często na pół wypalone. Nieliczna ekipa tramwajarzy poznańskich z pomocą pierwszych polskich mieszkańców Szczecina, po sprawdzeniu użyteczności ściągala wagony okrężnymi ulicami po bruku do zajezdni w Niemierzynie, gdzie stanowiły one rezerwę materiału wymiennego. Wskutek przerwania połączenia torowego z Gołęcinem, 4 wagony zostały zaciągnięte po bruku do zajezdni na Gołęczynie, co pozwoliło na uruchomienie lokalnej dzielnicowej komunikacji obsługiwanej przez te 4 wagony. Trzeba dodać, że w odległej tej dzielnicy Polacy osiedlali się niechętnie i dopiero ruch tramwajowy spowodował, że w krótkim czasie zmieniła się ona nie do poznania.¹⁷

Tak więc w pierwszym roku działalności liczba wagonów w ruchu stanowiła zaledwie 17% posiadanego stanu. Właśnie w złym stanie taboru tkwiły główne trudności rozwoju komunikacji tramwajowej w tych latach w Szczecinie. Bardzo powoli przy niezmienionej liczbie wozów udało się podnieść stopień wykorzystania posiadanego taboru. W 1947 r. znajdowało się mianowicie w ruchu 65 wozów silnikowych i przyczepnych, o 15 więcej niż w 1945 roku.

¹⁶ Tamże.

Pilnym zadaniem jakie wyłoniło się przed dyrekcją przedsiębiorstwa w pierwszych miesiącach jego istnienia była odbudowa i organizacja zaplecza technicznego trakcji tramwajowej. Warsztaty i zajezdnie poniosły znaczne szkody w budynkach i wyposażeniu, były one ogołocone doszczętnie z parku maszynowego i z urządzeń. Hitlerowcy wywieźli urządzenia do lasów na prawym brzegu Odry, a częściowo zatopili je w rzece. Przy pomocy specjalnie sprowadzonego nurka wyławiano z dna Odry elementy prostownicze i urządzenia warsztatowe. W ten sposób sprawdzały się pogłoski, że w Odrze wszystko się znajduje: narzędzia, cewki magnesowe, solenoidy, tworniki itp. Wiele z tych przedmiotów było uszkodzonych przez korozję, a więcej jeszcze muł rzeczny zakrył na zawsze przed okiem nurka. Dopiero w zimie 1945/1946 ob. Zenon Stachowiak, Stanisław Szmyt, Edmund Berk i Gryning ściągali urządzenia warsztatowe do warsztatów po zamrożonej rzece.¹⁸

Dodatkowe trudności wynikały z faktu, że warsztaty i zajezdnie zostały przejęte przez władze wojskowe i dopiero stopniowo były przekazywane w ręce polskie. Najwcześniej, 7 lipca 1945 r. zostały przejęte warsztaty pomocnicze i wozownie w Gołęczynie i na Pogodnie. Nie miało to jednak większego doraźnego znaczenia dla przedsiębiorstwa. Wobec chwilowej niemożności doprowadzenia torów do Gołęcina, tamtejsza zajezdnia była czynna w ograniczonym lokalnym zakresie. Nieczynne były warsztaty i wozownia Pogodno, gdyż wskutek uszkodzenia miejskiej podstacji elektrycznej, brak prądu nie pozwalał przeprowadzać tam nawet przeglądu wozów. Warsztaty pomocnicze i wozownię w Niemierzynie oddano polskim tramwajarzom 17 lipca 1945 r. Tam w pierwszych miesiącach działalności przedsiębiorstwa mieściło się całe zaplecze techniczne trakcji tramwajowej, zjeżdżały wszystkie wozy tramwajowe, tamże dokonywano napraw i przeglądów.

Warsztaty Główne przy ul. Kolumba przejęte zostały dopiero 1. IX. 1945 r. W ciągu 2 miesięcy przeprowadzono najbardziej niezbędne remonty i już z początkiem listopada zostały one uruchomione, z wyjątkiem stolarni, którą oddano do użytku w początkach 1946 r. Doprowadzenie ich do porządku wymagało znacznego nakładu pracy, gdyż od chwili wyzwolenia Szczecina zajęte były one na stajnie. Nawiasem trzeba stwierdzić, że w tym przypadku wojsko źle nie trafiło, gdyż pomieszczenia te służyły właśnie jako stajnie w ubiegłym stuleciu w epoce tramwaj konnych i faktycznie dobrze służyły dawnej swej funkcji, przywróconej im na kilka miesięcy.

Wydajność warsztatów przy ul. Kolumba początkowo była niewielka. Brakowało maszyn, narzędzi i materiałów. Ocalałe z pożogi wojennej

¹⁸ Z. Stachowiak, *Odpowiedź na ankietę MPK*, 1964.

¹⁹ Tamże.

nieliczne maszyny i urządzenia były przestarzałe i wymagały ciągłych remontów. W tej sytuacji nie było możliwe nawet wykonywanie bieżących napraw nie mówiąc oczywiście o odbudowie zniszczeń wojennych. W ciągu 1946 roku w miarę uzupełniania parku maszynowego i kompletowania narzędzi warsztaty te stopniowo przejmowały najważniejsze zadania remontowe.

Wreszcie ostatnia z czynnych przed 1945 r. zajezdni przy ul. Piotra Skargi została przejęta przez polski zarząd 5. IX. 1945 r. ale tylko częściowo. Przedsiębiorstwo otrzymało jedynie warsztaty sieci napowietrznej i budynki mieszkalne a wozownia w dalszym ciągu była niedostępna dla załogi.

Ruch tramwajowy

W roku 1945 w ruchu znajdowało się przeciętnie około 22 wozów tramwajowych. W roku następnym liczba ta wzrosła do 50, a w 1947 r. do 65 wozów. Niewielka liczba ta zaspokajała jedynie najbardziej palące potrzeby przewozowe mieszkańców Szczecina.

Ilość dziennych kursów na poszczególnych trasach wg stanu z dnia 27. III. 1946 r. wynosiła:

linia nr 1	—	170	kursów	dziennych
„ nr 3	—	168	„	„
„ nr 4	—	136	„	„
„ nr 7	—	170	„	„

Ustalony przez dyrekcję przedsiębiorstwa rozkład jazdy trakcji tramwajowej obowiązywał w dni powszednie i świąteczne bez zmian. Zależnie od linii ruch tramwajowy rozpoczynał się między 5,50 a 6,12, kończył między 20,52 a 21,05.

Na wszystkich liniach pociągi kursowały w odstępach 10-minutowych w ciągu całego dnia, rozkład jazdy tramwajowy był sztywny i nie dostosowany do wahań zapotrzebowania.

W przeliczeniu na jedną godzinę jazdy postoje były na ogół za długie i nie odpowiadały ogólnie przyjętym normom wynoszącym 10 minut na 1 godz. jazdy. Opłata za przejazdy tramwajami ustalona 1. I. 1946 r. wynosiła 2 zł za jednorazowy przejazd i była niższa od taryf stosowanych w innych większych miastach Polski.

Zaloga przedsiębiorstwa i płace ¹⁹

W lipcu 1945 r. w chwili obejmowania komunikacji miejskiej w Szczecinie przez poznańskich tramwajarzy załoga składała się z 23 osób. Wkrót-

¹⁹ Opr. na podstawie J. Zieliński, *Dane odnośnie rozwoju...*, i B. Przybylski, *Sprawozdanie z lustracji...*

ce jednak zaczęli napływać chętni do pracy. Wielu ze zgłaszających się często nie miało najmniejszego pojęcia o swym przyszłym zawodzie.

Pod koniec 1945 r. załoga „Tramwai i Autobusów miasta Szczecina” liczyła już 559 osób. Nie było to zbyt wiele w porównaniu do zadań jakie należało wykonać, tym bardziej, że większość załogi rekrutowała się z doboru przypadkowego i wykazywała znaczną płynność.

W 1946 r. ogólna liczba szczecińskich tramwajarzy wzrosła do 672 osób, a w 1947 r. do 922.

Brak pełnych danych źródłowych nie pozwala na przedstawienie struktury zawodowej całej załogi przedsiębiorstwa. Można jedynie przeprowadzić to na przykładzie 2 wydziałów: ruchu i warsztatów.

Tabela 4

PRACOWNICY SŁUŻBY RUCHU
(stan z końca marca 1946 r.)

Umysłowi ogółem	26 osób
w tym wykwalifikowani	14 „
niewykwalifikowani	12 „
Fizyczni ogółem	212 „
w tym konduktorzy	114* „
motorowi	78** „
zwrotniczy	7 „
krawcy	1 „
Razem	238 „

* w tym 6 kobiet.

** — w tym 12 Niemców zatrudnionych do 1. IV. 1946 r.

W przeliczeniu na 1000 wozów/km dziennie przypadało 39,5 zatrudnionych w służbie ruchu, a na 1000 przewiezionych pasażerów dziennie 7,8 pracowników. Wskaźniki te w porównaniu z analogicznymi wskaźnikami innych przedsiębiorstw były wysokie, lecz wytłumaczone trudnościami z jakimi musiało się borykać przedsiębiorstwo w okresie wstępnej odbudowy. Podobnie jak w innych działach gospodarki miejskiej, także w służbie ruchu dawał się odczuć brak sił fachowych. W końcu marca 1946 r. na 114 konduktorów, 113 było przyuczonych i tylko 1 konduktor z zawodu; na 78 motorowych tylko 6 posiadało uprzednio zdobyte przygotowanie zawodowe. Nie mniejszy brak sił wykwalifikowanych dawał się odczuwać w warsztatach. Na 56 zatrudnionych w nich osób był tylko 1 mistrz w dziale mechanicznym, 5 przodowników, 29 rzemieślników wyuczonych zawodzie (mechanicy, stolarze, siodlarze, malarze itp.); 10 pracowników przyuczonych i 11 Niemców, którzy pozostali jednak nie długo, do czasu ich repatriacji.

Stosunek ilościowy zatrudnionych w warsztatach do liczby wozów będących w eksploatacji także i na tym odcinku w tym okresie był niekorzystny, a dawał się uzasadnić wyjątkowym charakterem okresu odbudowy, wymagającym większej liczby zatrudnionych. Mimo tego okolicznościowego „nadmiaru” personelu, dotkliwie dawał się odczuwać brak elektryków. Zworbowaniu ich stały też na przeszkodzie niskie płace, które przedsiębiorstwo mogło oferować.

Stan wyposażenia w złotych sprzed wymiany (100:3) przedstawiał się w roku 1946 jak następuje:

Tabela 5

UPOSAŻENIE PRACOWNIKÓW W SŁUŻBIE RUCHU (31.III.1946 r.)
Służba ruchu (stan z dnia 31.III.1946 r.)

Umysłowi	Zarobki zasadn.	Dod. mies.	Razem
	od 1 200—2 540*	840—1 848	od 2040—4 488

Tabela 6

Fizyczni	Przeciętna płaca zł/godz.		
	zasadnicza	dodatek	razem
	od 5,6—7,9	3,92—5,52	od 9,52—13,42

Tabela 7

UPOSAŻENIE PRACOWNIKÓW W WARSZTATACH (31.III.1946 r.)

	Płaca za 1 godz.	Premia		50% dod. na dożyw.	Razem
		%	zł		
Przodownicy	8,3	50	4,15	4,15	16,6
Rzemieślnicy	7,2	30	2,16	3,60	13,0
Przyuczeni	6,5	15	0,98	3,25	10,7
Kobiety	4,0	10	0,4	2,00	6,4

Osoby obciążone rodziną pobierały ponadto dodatki w wysokości 100 zł miesięcznie na żonę i na każde dziecko poniżej 14 lat. Pewnym

uzupełnieniem poborów była możliwość korzystania ze stołówki przyzakładowej i z kartkowych przydziałów żywnościowych oraz z odzieży służbowej.

Warunki pracy w latach 1945—1947

Odbudowa komunikacji miejskiej w odzyskanym Szczecinie odbywała się bez żadnego wzoru i trudno ją porównywać z dziełem odbudowy w innych miastach. W Warszawie zniszczenie taboru podczas powstania, a następnie bezwzględna akcja niszczycielska ze strony okupanta, który po wysiedleniu ludności z miasta wysadzał w powietrze budynki zajezdniowe wraz ze znajdującymi się w nich wozami i urządzeniami, sięgnęła w rozmiarach zniszczenia głębiej niż w Szczecinie. W Warszawie jednak po wyzwoleniu stanął od razu do pracy wypróbowany zespół dawnych pracowników obeznany z wzorem, strukturą i funkcjonowaniem warszawskiej sieci tramwajowej; fabryki krajowe pospieszyły z pomocą w odbudowie zniszczonych urządzeń komunikacyjnych swojej stolicy, nastąpiła też z kolei rewindykacja wozów wywiezionych przez hitlerowców w 1939 r.²⁰

Inaczej kształtowała się sytuacja w wyzwolonym Szczecinie. Pierwszą załogę przedsiębiorstwa trzeba było zaimprovizować w oparciu o nielicznych fachowców, którzy gdzie indziej zdobywali swoje ostrogi tramwajarskie. Załoga ta stanęła w obliczu okaleczonego kadłuba, który wymagał rozszyfrowania w jaki sposób go uruchomić. „Najżałośniejszy stan co do przydatności — opowiada w swoich wspomnieniach Zenon Stachowiak — przedstawiała podstacja prostownicza. Wszystkie przewody i kable były poobcinane i urządzenia tak prostownikowe jak i od przetwornicy zdezastowane. Brak jakichkolwiek schematów w dalszym stopniu utrudniało uruchomienie tych urządzeń. Jednak to wszystko nas nie odstraszyło i własnymi siłami przeprowadziliśmy tak remont przetwornicy jak i prostowników żelazo-rtęciowych wraz z ułożeniem nowych połączeń bez właściwych narzędzi i przyrządów. Ale wtedy nie było się tylko kierownikiem, każdy z nas pionierów dokładał własnej wiedzy i własnych sił pocieszając się tym, że co zostało przez Niemców zbudowane i przez nich roztrzaskane, to przez nas Polaków będzie odbudowane i uruchomione i tak się też stało”.

Pierwsza załoga zdawała sobie sprawę, że w warunkach miasta porzucającego do życia tramwaj jadący po ulicy jest czymś więcej niż zwykłym środkiem komunikacyjnym, że jest on symbolem zagospodarowania i obecności organizacji zapewniającej podstawowe warunki bytu. Szyb-

²⁰ 50 lat warszawskich tramwajów elektrycznych 1908—1958, MPK w M. St. Warszawie, marzec 1958 r., s. 37.

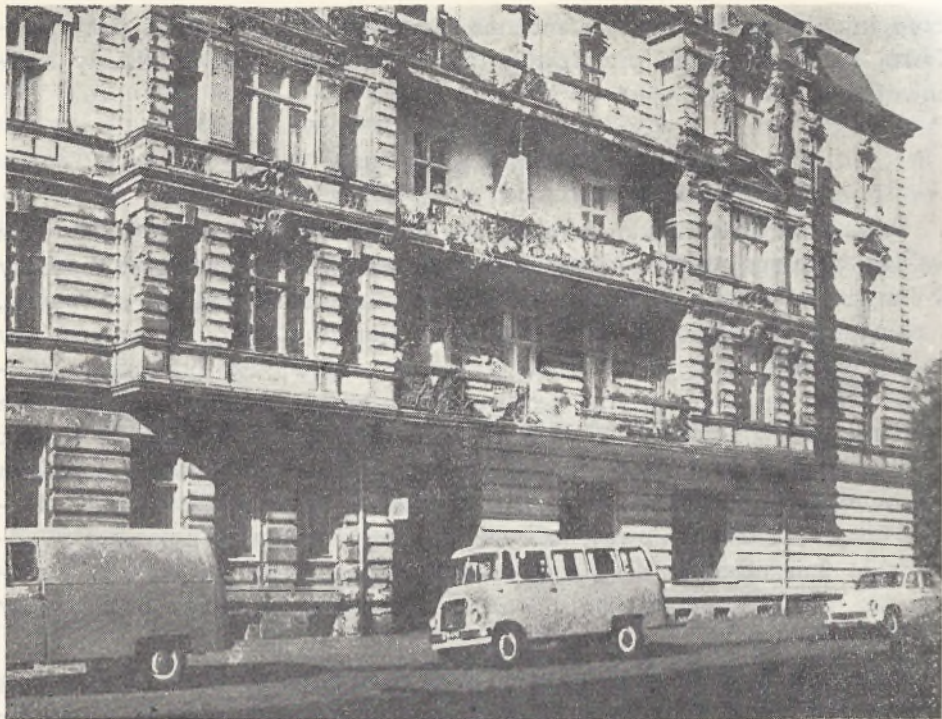


Fig. 4. Budynek dyrekcji w latach 1945—46 przy ul. Świerczewskiego

kiemu zagospodarowaniu w komunikacji miejskiej, postępującemu krok w krok z organizowaniem także innych działów gospodarki komunalnej, zawdzięczać należy żywiołowy napływ polskiego osadnictwa — nowego gospodarza Szczecina.

Szczecin w tym pionierskim okresie był połączony już z krajem. Początkowe wahania co do jego przyszłych losów, których wyrazem były fluktuacja władz od maja do lipca 1945 r. odstraszał bardziej płochliwych od wiązania swoich osobistych losów z przyszłością miasta. Miasto było połączone ze swoim polskim zapleczem drewnianymi mostami kolejowymi na Odrze i Regalicy, przy których dla bezpieczeństwa wysadzano podróżnych z pociągów. W związku z trudnościami komunikacyjnymi nie dopisywało zaopatrzenie nie tylko w niezbędne materiały techniczne ale także w żywność. Pierwsza załoga ściągająca w Szczecinie wozy tramwajowe po bruku otrzymywała przydział żywności po 1/2 bochenka chleba dziennie „toteż nic dziwnego — notują wyżej przytoczone wspomnienia — że gdy padł nam koń, który stanowił jedyną siłę pociągową uruchamiającą wieźówkę na sieci zabraliśmy go do stołówki i wszyscy wspólnie go skonsumowaliśmy, a obiad zaliczyliśmy do jednego z lepszych”.

Po pierwszym pionierskim okresie warunki pracy nadal pozostawały niełatwe. Zarobki zasadnicze, dodatki przyznane na podstawie dekretu

Ministerstwa Ziemi Odzyskanych, dodatki rodzinne i premie ukształtowały płace na poziomie 6,4 zł za godzinę dla kobiet i 10—16,5 zł dla mężczyzn zależnie od ich kwalifikacji. Pamiętajmy, że są to płace sprzed zmiany pieniądza i że nie można stawiać znaku równości pomiędzy złotym ówczesnym a obecnym. Toteż nie w nader skromnych warunkach zarobkowych tkwił główny bodziec zachęty do pracy, ale w świadomości co do znaczenia jakie nosła komunikacja miejska dla ożywienia i utrwalenia polskiego życia w Szczecinie. Dzięki niej powstał zespół ludzi zdolny do dalszej jej rozbudowy i usprawnienia.

4. Rozwój komunikacji miejskiej w latach 1948—1970

W powojennych dziejach komunikacji miejskiej w Szczecinie, rok 1947 zakończył trudny etap wstępnej jej odbudowy. Wynik wysiłków scharakteryzowanych w poprzednim rozdziale przedstawiał się następująco w porównaniu ze stanem sprzed 1945 r.:

Tabela 8

Wyszczególnienie	Stan sprzed 1939 r.	Stan z końca 1947 r.
Obszar miasta w km ²	459,0	300,1
Ludność w tys.	290,0	135,1
Tramwaje		
— długość eksploatowanych linii w km	50,3	32,4
— liczba wozów w inwentarzu	288	233
— „ „ w ruchu		65
— „ „ przejechanych wozów/km w tys.	12077	5051
— „ „ przewiezionych pasażerów w tys.	58767	29964
— moc ogólna podstacji w MW	7	4,4
Autobusy		
— długość eksploatowanych linii w km	62,9	10,2
— liczba wozów w inwentarzu	15	3
— liczba wozów w ruchu	10	3
— liczba przejechanych wozów/km w tys.	820,0	40
— liczba przewiezionych pasażerów w tys.	1869	198,0

Po dwu latach odbudowy szczecińska komunikacja tramwajowa osiągnęła zdolność przewozową sięgającą 50—60% zdolności przedwojennej. Znacznie słabiej przedstawiała się w tym czasie miejska komunikacja autobusowa. Wyniki ogólne nie były zadowalające w stosunku do narastających potrzeb komunikacyjnych i zaspokajały jedynie najbardziej palące zapotrzebowanie. Słabą stroną była rozległość „martwych pól” w wyburzonych dzielnicach, przemierzanych bezużytecznie przez szczecińskie tramwaje, przy dotkliwych lukach w wyposażeniu eksploatacyjnym i technicznym. Tymczasem zapotrzebowanie na miejskie usługi przewozowe wzrastało z każdym miesiącem.

W powojennej historii Szczecina²¹ 1948 r. zapoczątkował realizację planów rozwojowych portu, rybołówstwa morskiego, odbudowy zniszczonego przemysłu i w dalszym następstwie — budownictwa mieszkaniowego. Rozwój portu pociągnął za sobą nie tylko roboty w zakresie budownictwa portowego, nabrzeży, portu węglowego i oczyszczania wód z wraków, ale także roboty związane z usprawnieniem całego szczecińskiego węzła komunikacyjnego dla zapewnienia niezależnego i płynnego transportu węgla i rudy; usprawnienie to miała zapewnić nowa stacja rozrządowa, urządzenia stacyjne i odbudowa mostów odrzańskich. W miarę



Ryc. 5. Budynek dyrekcji w latach 1946—1968 przy ul. K. Kolumba

²¹ W. Myślenicki, *Szczecin 1945—1950, dzieje miasta*, „Szczecin” nr 3/1960.

przywracania użyteczności portu dla życia gospodarczego kraju wzrastały jego zadania przeładunkowe, wymagające wzmożonego dopływu żywej siły roboczej.

Przemiany w życiu Szczecina nie zakończyły się, jak pamiętamy, na rozbudowie gospodarki portowej. Poczynając od 1950 r. coraz żywszym tętnem odznaczało się życie przemysłowe miasta. Dźwigały się kolejno z gruzów nasze wielkie zakłady przemysłowe, stocznie — szczecińska, remontowa i rzeczna, fabryka włókien sztucznych w Żydowcach, papiernia, cukrownia na Gumieńcach, przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Gryf”, huta z cementownią, fabryka nawozów fosforowych, fabryka motocykli, zakład energetyczny i gazownia oraz zakłady przemysłu konfekcyjnego i inne.

Od 1956 r. Szczecin stał się wreszcie wielkim placem budownictwa mieszkaniowego. Wymienione zakłady to, wraz z portem, potężni klienci domagający się codziennych systematycznych usług przewozowych dla swoich załóg, liczących od 300 do 4000 osób każda. Wraz z nimi wzrastała z roku na rok mniejsza pod względem liczby zatrudnionych osób, za to nierównie liczniejsza rzesza drobnych zakładów przemysłowych i usługowych, sieć placówek spółdzielczych, handlu urzędów itd. Wreszcie wylęgają na szczecińskie przystanki komunikacji miejskiej coraz liczniejsze gwarne grupy młodzieży szkolnej i akademickiej.

Odradzające się gospodarczo i społecznie miasto wyróżnia się od 1948 r. dynamicznym wzrostem liczby ludności. Na przełomie lat 1945—1946 liczba mieszkańców Szczecina przekroczyła cyfrę 100 tys., na przełomie lat 1952 i 1953 — 200 tys., na przełomie lat 1962 i 1964 — 300 tys. Początkowy przyrost ludności miał swoje źródła w osadnictwie i repatriacji. Obecny przyrost ludności oparty jest w większym stopniu na naturalnym wzroście niż na migracjach ludności.

Z punktu widzenia organizacji miejskich usług przewozowych warto zwrócić uwagę na okoliczność, że dwa procesy przesądzające o wzroście miasta: zagęszczanie się jego ludności i zagęszczanie się punktów zatrudnienia o mniejszej lub większej koncentracji przebiegały do siebie równolegle w sposób żywiolowy. Zakłady pracy domagały się wzrastającego dopływu siły roboczej nie pytając się, gdzie kto w Szczecinie znalazł sobie miejsce zamieszkania. Mimo, że rozwój budownictwa mieszkaniowego poprawił w między czasie racjonalność rozmieszczenia mieszkańców miasta i odległości, które muszą oni pokonywać do swoich miejsc zatrudnienia, do tej pory utrzymuje się zjawisko rozległego rozsiania przestrzennego miejsc zamieszkania załóg w odniesieniu do miejsc pracy.^{21a} Znacz-

^{21a} Zagadnienie to zasługuje na szczegółowe zbadanie. Według ankiety przeprowadzonej w 1962 r. wśród 350 osób zatrudnionych w państwowym Domu Towarowym okazało się, że 48,4% osób zamieszkuje w śródmieściu, a więc w pobliżu miejsca pracy, a 51,6% w dzielnicach peryferyjnych. Z tego 18,2% na Pogodnie a 33,4% w innych z Dąbiem, Wielgowem i Policami włącznie.

nie jaskrawiej zjawisko to występowało w okresie odbudowy Szczecina. Nakładało się ono na znany nam gwiazdzysto-średnicowy układ sieci tramwajowej, bezużytecznej na szeregu odcinków swego przebiegu przez „martwe pola” wyburzonych dzielnic, wytwarzając nieregularną i trudną do obsłużenia strukturę zapotrzebowania na usługi przewozowe.

Rola komunikacji miejskiej w organizacji życia gospodarczego miasta jest niezwykle doniosła. Wyrazem dążenia do najkorzystniejszych rozwiązań były badania przeprowadzone przez MPK wspólnie z Politechniką Szczecińską²² nad potokami przewozów w rozmaitych godzinach dnia i kierunkach. Jednym z wyników tych badań było stwierdzenie potrzeby uruchomienia okrężnej linii komunikacyjnej i w rezultacie otwarcie w 1959 r. cieszącej się dużym powodzeniem linii autobusowej nr 6 łączącej Gumieńce (ul. Mieszka I) przez Pogodno, początkowo z Niebuszewem, a następnie poprowadzonej dalej do Stoczni im. A. Warskiego. Uruchomiono też jednocześnie kilka linii eksperymentalnych pośpiesznych.

Komunikacja tramwajowa 1948—1970

W strukturze miejskiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Szczecinie z lat międzywojennych trzema głównymi elementami majątku przedsiębiorstwa były tory tramwajowe, tabor ruchomy i nieruchomości z wyposażeniem technicznym. Wzajemny stosunek szacunku wartości tych trzech podstawowych elementów kształtował się w latach międzywojennych jak 3 : 2 : 2, przy globalnym szacunku wartości w granicach 7—8 milionów marek. Zniszczenia wojenne uszczupliły dotkliwie wartość całości urządzeń i to w sposób nierównomierny. Toteż równoległe do zadań przystosowywania układu komunikacji miejskiej do nowych potrzeb należało przywrócić prawidłowy stosunek ilościowy między głównymi elementami eksploatacji. Jak od 1948 roku przedstawiała się realizacja tych zadań?

Tory i linie tramwajowe

Odgruzowanie zasypanych odcinków i zbudowanie pozrywanych połączeń, remont zwrotnic, zawieszenie od nowa całej niemal napowietrznej sieci trolleyu i doprowadzenie połączeń kablowych — oto główne zadania, które absorbowały szczecińskie przedsiębiorstwo komunikacji miejskiej w pierwszych kilku latach po wojnie. W międzyczasie, zanim od 1956 r. zaczęła się zabudowa i zaludnianie wyburzonych przez wojnę obszarów

²² P. Małek, *Studium komunikacyjne Szczecina*, Politechnika Szczecińska, 1958 (maszynopis powielony).

śródmieścia, następowało wzrastające zagęszczenie ludności w dzielnicach peryferyjnych. Dla komunikacji miejskiej stwarzało to pilne zadania powiązania tych dzielnic z zakładami pracy, których główne zgrupowanie rysowało się coraz wyraźniej w rejonie portu i wzdłuż wybrzeży Odry. Wymagało to nie tylko przywrócenia zdolności eksploatacyjnej istniejącej sieci, ale także zbudowania uzupełniających je przedłużeń i zakończenia ich nowymi pętlami tramwajowymi.

Do najważniejszych prac wykonanych w tej dziedzinie w latach 1948—1964 należały:

1. Odbudowa torów przy moście Długim i na ulicy Gdańskiej i budowa nowej boczniczy do magazynów portowych z ul. Gdańskiej. Przed wojną linia tramwajowa biegnąca przez ul. Gdańską docierała przez most na Regalicy do lotniska w Dąbiu, wskutek zburzenia mostu (odbudowany w 1962 r. p. n. most Cłowy) końcową stacją tej linii stał się Basen Kaszubski. Wzrastające nasilenie ruchu na przystanku węzłowym dla komunikacji tramwajowej i autobusowej zapewniającej połączenia z prawobrzeżem Odry i Regalicy spowodowało konieczność zbudowania przy Basenie Kaszubskim nowej nieistniejącej tam dawniej pętli tramwajowej.

2. Zbudowanie nowej linii do Osiedla Głębokie, będącej przedłużeniem dawnej linii, która kończyła się u północnego wylotu Al. Wojska Polskiego. Nowy ten odcinek sieci tramwajowej przemienił Głębokie w jedną z dzielnic miasta udostępniając słabo do tego czasu wykorzystane rezerwy mieszkaniowe tego willowego osiedla. Stał się on ponadto jedną z najbardziej uczęszczanych linii w sezonie letnim. I tutaj także zakończenie tego odcinka wymagało zbudowania nowej pętli tramwajowej.

3. Przedłużenie linii tramwajowej nr 5 i 7 od ulicy Reduty Ordona ulicą Żołnierską do ulicy Klonowicza, gdzie linie te zakończone zostały pętlą.

4. Budowa odcinka będącego przedłużeniem linii nr 8, która miała swoje zakończenie na ul. Ku Słońcu włączyła peryferyjną dzielnicę mieszkaniową Gumieńce w obręb życia miejskiego.

5. Przedłużenie linii tramwajowej nr 4 od ul. Powstańców przy kompleksie zabudowań szpitalnych do ul. Budziszynskiej, pozwoliło z kolei na uzyskanie styku pomiędzy liniami nr 4 i nr 3 na ich końcowych przystankach na Pomorzanach. Wymienić wreszcie należy wybudowaną w tym czasie pętlę tramwajową na ul. Arkońskiej, usprawniającą ruch tramwajowy na linii nr 3, szczególnie przydatną w okresie letnim oraz podczas imprez sportowych na stadionie w Lasku Arkońskim.

W wyniku piętnastoletniej pracy szczecińska sieć tramwajowa rozrosła się z 32,4 km w 1947 r. do 71,6 km linii tramwajowych.

Trasy poszczególnych linii tramwajowych w 1964 r. przedstawiały się następująco:

Linia nr 1	Głębokie — ul. Potulicka	8,0 km
„	2 Dw. Niebuszewo — Basen Kaszubski	7,8
„	3 Las Arkoński — Pomorzany	8,6
„	4 ul. Budziszewska — Dw. Główny	6,3
„	5 Krzekowo — Stocz. Remontowa	9,4
„	6 Gocław — ul. Dworcowa	7,5
„	7 Krzekowo — Stocz. Warskiego	8,0
„	8 Gumieńce — Basen Kaszubski	8,8
„	9 Zajezdnia Pogodno — ul. Potulicka	5,7

W okresie pięciolecia 1964—1970 dokonano szereg zmian w zarysowanym powyżej układzie szczecińskiej sieci tramwajowej. Do najważniejszych z nich należy czasowe zamknięcie komunikacji tramwajowej na prawobrzeżu Odry, spowodowane pracami nad modernizacją ulicy Gdańskiej. Ważna ta arteria wylotowa ze Szczecina w kierunkach północnym na wyspę Wolin i do Świnoujścia oraz — wschodnim i południowym (Stargard, Goleniów — Koszalin, Pyrzyce — Gorzów — Poznań) obsługuje ponadto lokalne dojazdy do portu i zakładów przemysłowych na prawym brzegu Odry, położonych wzdłuż osi Żydowce — Dąbie — Załom. W związku z wzrastającym z roku na rok nasileniem ruchu, arteria ta stawała się coraz mniej przystosowaną do potrzeb, co pogłębia skrzyżowanie jej na poziomie z kolejową bocznicą dojazdową do magazynów portowych. Dzięki zbudowaniu nowych mostów na Odrze i Parnicy (mosty Długi i Cłowy) na miejscu dawnych prowizorycznych drewnianych i uporządkowaniu trasy na jej przebiegu przez Łasztownię, zakończono pierwszy etap prac nad modernizacją arterii. Dopiero jednak zakończenie tych prac na całej długości ulicy Gdańskiej umożliwi ponowne uruchomienie wzdłuż niej linii tramwajowych; do tego czasu pasażerskie przewozy masowe z prawobrzeżem Odry są obsługiwane przez linie autobusowe.

Inną zmianą w układzie sieci tramwajowej było zlikwidowanie odcinka na ulicach Wyszaka i Syreny z uwagi na bezpieczeństwo ruchu na tej pochyłości z ostrym zakrętem ulicy u jej podnóża.

Zmiany te skróciły eksploatowaną długość linii tramwajowych o blisko 4 km (3900 m). Kompensatą było uruchomienie nowych połączeń: podmiejskiego osiedla Głębokie i przedmieścia Krzekowo ze Stoczną im. A. Warskiego (linie nr 1 i 5) oraz ul. Ludowej z ul. Wawrzyniaka (linia nr 10).

Aktualny wykaz szczecińskich linii tramwajowych przedstawia poniższe zestawienie:

Nr linii	Długość linii km	T r a s a
1	9,8	Głębokie — Stocznia im. A. Warskiego
2	3,7	Dworzec Niebuszewo — ul. Wielka
3	8,8	Las Arkoński — Pomorzany
4	9,1	Linia okólna (Pomorzany — ul. Budziszewska)
5	9,9	Krzekowo — Stocznia im. A. Warskiego
6	8,1	Goćław — ul. Dworcowa
7	5,9	Krzekowo — ul. Wielka
8	5,1	Gumieńce — ul. Wielka
9	8,0	Głębokie — ul. Potulicka
10	7,4	ul. Ludowa — ul. Wawrzyniaka

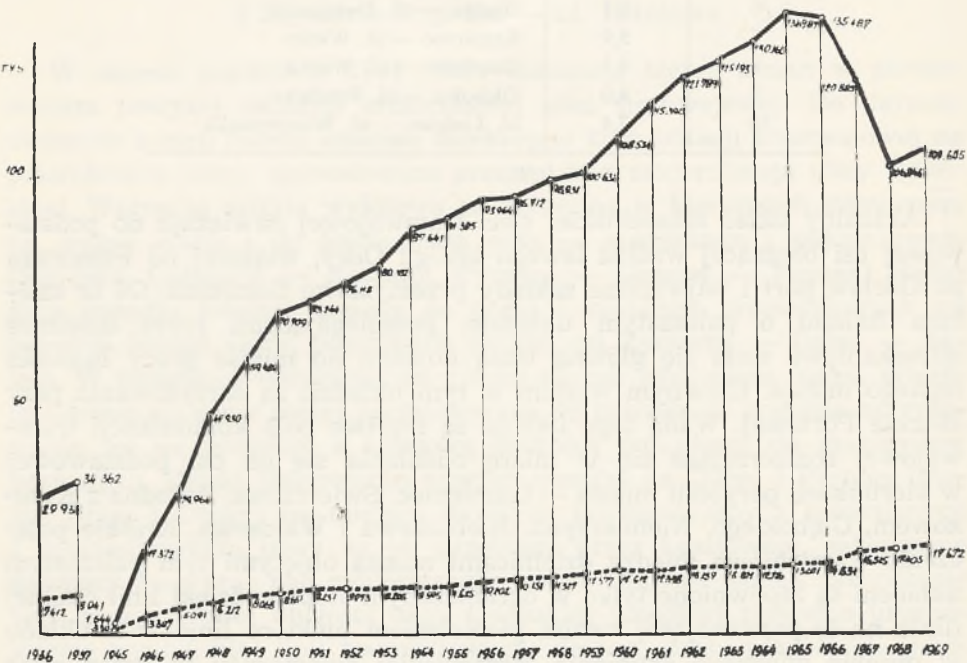
Aktualny układ szczecińskiej sieci tramwajowej nawiązuje do podstawowej osi biegnącej wzdłuż lewego brzegu Odry, wiążącej od Pomorzana po Goćław port i największe zakłady przemysłowe Szczecina. Oś ta zasilana liniami o palczastym układzie, przebiegającymi przez dzielnice mieszkaniowe stała się główną trasą dojazdu do miejsc pracy ludności naszego miasta. Głównym węzłem w tym układzie są skrzyżowania przy Bramie Portowej. Wadą tego układu są martwe pola komunikacji tramwajowej rozszerzające się w miarę oddalania się od osi podstawowej w kierunkach peryferii miasta — Gumieniec, Świerczewa, Pogodna z Krzekowem, Głębokiego, Niemierzyna, Niebuszewa i Warszewa. Krótkie połączenia tramwajowe między dzielnicami miasta objętymi tym palczastym układem są zapewnione tylko w ograniczonym stopniu dzięki linii okólnej (linia nr 4) przecinającej swoim pierścieniem niektóre linie w/w układu w obrębie głównego skupienia szczecińskiej aglomeracji w centralnych dzielnicach mieszkaniowych.

Rozważając zagadnienia miejskiej komunikacji Szczecina prof. Piotr Zaremba²³ zwracał uwagę na podstawową rolę komunikacji szynowej i jej walory dzięki przepustowości, przy stosunkowo prostym systemie eksploatacji, ale także — na potrzebę jej modernizacji, która jej pozwoliła w wielu miastach sprostać technicznej konkurencji trolejbusów i zachować większą zdolność przewozową aniżeli normalna jezdnia z kilkoma liniami autobusów, zwłaszcza w godzinach szczytów przewozowych. Główną przesłanką modernizacji w Szczecinie powinno być — zdaniem tego autora — przecięcie śródmieścia linią komunikacyjną w poprzek i w lep-

²³ P. Zaremba, *Studium rozwoju Szczecińskiej aglomeracji*. cz. II, „Przegląd Zachodnio-Pomorski” nr 2/1967, s. 15 i 18 i n.

szym dzięki temu niż dotychczas wykorzystaniu obecnego palczastego układu szlaków tramwajowych, obsługujących peryferie miasta.]

Względy na znaczną rozległość obszaru miasta oraz na konieczność zapewnienia dobrego połączenia w masowych przewozach pomiędzy rozbudowującymi się Policami a śródmieściem Szczecina, przy równoczesnej rozbudowie szczecińskiego węzła kolejowego, skierowały ostatnio uwagę na możliwość uruchomienia w Szczecinie sieci szybkich kolei miejskich (SKM) opartej na istniejących trasach kolejowych po odpowiednim ich uzupełnieniu.^{23a} Połączenie regionu Polic z śródmieściem Szczecina przypadłoby mianowicie w udziale wprowadzonej szybkiej komunikacji miejskiej wzdłuż istniejącej dziś trasy kolejowej z Polic do Dworca Niebuszewo



Ryc. 6. Przewozy pasażerów i wykonane woźo/km w trakcji tramwajowej

wo oraz — średnicowemu połączeniu północnych dzielnic miasta (Niebuszewo, Niemierzyn, Drzetowo) z Dworcem Głównym. Wobec trudności, które nasuwałoby bezpośrednie wyprowadzenie torów z Dworca Głównego zaprojektowano budowę linii wychodzącej z pobliza obecnych wyjść tunelowych z Dworca Głównego i przebiegającej następnie tunelem, częściowo na estakadzie wzdłuż ciągu ulic 3 Maja, Niepodległości i Roosevelta do stacji Niebuszewo skąd dalej uzupełniałaby ona obecną linię kolejową

^{23a} *Studium Układu Komunikacyjnego m. Szczecina*, Zał. II, Miejska Komunikacja Zbiorowa, opr. Zespół Rzecznawców Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, Warszawa 1967—1968. (Maszynopis, s. 108 i n.).

biegnącą z Niebuszewa do Polic. Projekt zakłada stworzenie sieci SKM uniezależnionej od ewentualnych zakłóceń ruchowych PKP i umożliwiający odpowiednio częsty i regularny ruch pociągów miejskich, zgodnie z przewidywanym znacznym natężeniem ruchu pasażerskiego. Ewentualna realizacja projektu otworzyłaby perspektywę „rozbudowy sieci SKM umożliwiającą stopniową likwidację sieci tramwajowej i oparcie całego transportu w mieście na układzie linii SKM uzupełnionych siecią linii autobusowych”. W rachubę wchodziłoby ponadto przedłużenie sieci Śródmieście—Police o długości 18 km w kierunku wschodnim przez Odrę i Parnicę aż do dzielnicy Dąbie. Trasa taka licząc od Al. 3 Maja do Dąbia miałaby długość ok. 10,5 km; powołanie jej do życia wymagałoby zbudowania dla niej mostu na Odrze oraz dodatkowych odcinków, zakładając wykorzystanie dzisiejszego torowiska tramwajowego biegnącego wzdłuż ul. Gdańskiej.]

W okresie wysiłku skierowanego na przystosowanie szczecińskiego układu komunikacji tramwajowej do zmienionego układu zapotrzebowania na usługi komunikacyjne zarysowało się niekorzystne zjawisko pogarszania się stanu torów. Wojenne zaniedbania w dziedzinie konserwacji 50-letniej już sieci tramwajowej, nadwątlonej przez zniszczenia i odbudowanej następnie w szybkim tempie utrudniały z roku na rok sprawną eksploatację. Do 1953 r. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne ograniczało się jedynie do przeprowadzenia najbardziej koniecznych bieżących napraw czynnych torów tramwajowych. W wyniku gruntownych badań okazało się, że około 60 km torów jest w złym stanie, w związku z czym w 1958 r. podjęto wykonanie planu zakładającego wykonanie co roku 10 km kapitalnego remontu torów, niezależnie od remontów średnich i bieżących. Urzeczywistnienie tego planu w praktyce napotkało jednak na trudności, na które składały się nie tylko braki materiałowe w dziedzinie możliwości wymiany szyn, ale także brak odpowiednio licznego personelu zdolnego do przeprowadzenia zadania o szerokim i złożonym zakresie. Trudności te nie zawsze były doceniane przez publiczność korzystającą z tramwaj, niecierpliwą się ze zrozumiałych skądinąd względów wskutek zamykania na dłuższe okresy czasu remontowanych odcinków. Zwalczając w miarę swych możliwości trudności administracyjno-materiałowe, przy akompaniamencie docinków prasy zdołano jednak przeprowadzić szereg kapitalnych remontów. Do większych z nich zaliczyć należy przebudowę torów tramwajowych w Al. Wojska Polskiego, a następnie — na ul. Mickiewicza na całej długości, od Bohaterów Warszawy do Żołnierskiej. Długi ten odcinek został wyposażony w nowe torowiska z podsypki z tłuczni, na których ułożono podkłady żelbetonowe, zapewniające znaczną trwałość, zdolność rozwijania większych szybkości i lepszą amortyzację wstrząsów. W sumie w okresie od 1953—1964 r. przebudowano w ramach kapitalnych remontów 46,0 km starych torów.

Wraz z odbudową torów tramwajowych wzrastała także długość sieci



Ryc. 7. Obecny budynek dyrekcji od 1968 r. przy ul. Klonowica

trakcyjnej i kablowej. W 1946 r. oddano do użytku 49 260 m sieci trakcyjnej, do 1962 r. wzrosła ona do długości 105,7 km. Zaznaczyć należy, że jest w tym jednak około 85 km sieci o typie przestarzałym (sieć płaska). Sieć kablowa osiągnęła do 1964 roku długość 50,2 km. Od 1965 r. zwrócono większą uwagę na remonty bieżące i przeglądy sieci trakcyjnej i kablowej. Prace te obejmują rocznie przeciętnie 400—450 m sieci trakcyjnej i kablowej.

Z usprawnieniem torów, fundamentu całej trakcji tramwajowej wiązały się też urządzenia mające na celu bezpieczeństwo i wygodę publiczności. Należą do nich bariery zabezpieczające w miejscach o specyficznym nasileniu ruchu pieszego oraz kryte przystanki tramwajowe. Wzór tych ostatnich o kształcie pagody z podwiniętym ku górze dachem ze szkła zbrojonego przywędrował do Szczecina z zewnątrz, jako ogólnie przyjęty dla większości miast w Polsce. Wadą jego jest to, że nie stanowi on pełnego zabezpieczenia przed deszczem zacinającym w dni wietrzne z boku, z drugiej jednak strony konstrukcje te zajmując minimalną ilość miejsca nie stanowią najmniejszej zawady dla ruchu pieszych i dla widoczności, tak ważnej zwłaszcza na skrzyżowaniach ulic z uwagi na wzrastający ruch samochodowy. Brak środków ograniczał jednak projektowany rozmach budowy nowych poczekalni. Zwrócono się więc z apelem do szeregu przedsiębiorstw z prośbą o pomoc.

Apel został poważnie potraktowany, czego dowodem były deklaracje różnych przedsiębiorstw wyrażających gotowość budowy w ramach czynów społecznych na XX PRL.

Z zadeklarowanych poczekalni ogółem wybudowano i oddano do użytku 8 już w 1964 r.

Poniższy wykaz przedstawia umiejscowienie nowo wybudowanych poczekalni jak i ich fundatorów:

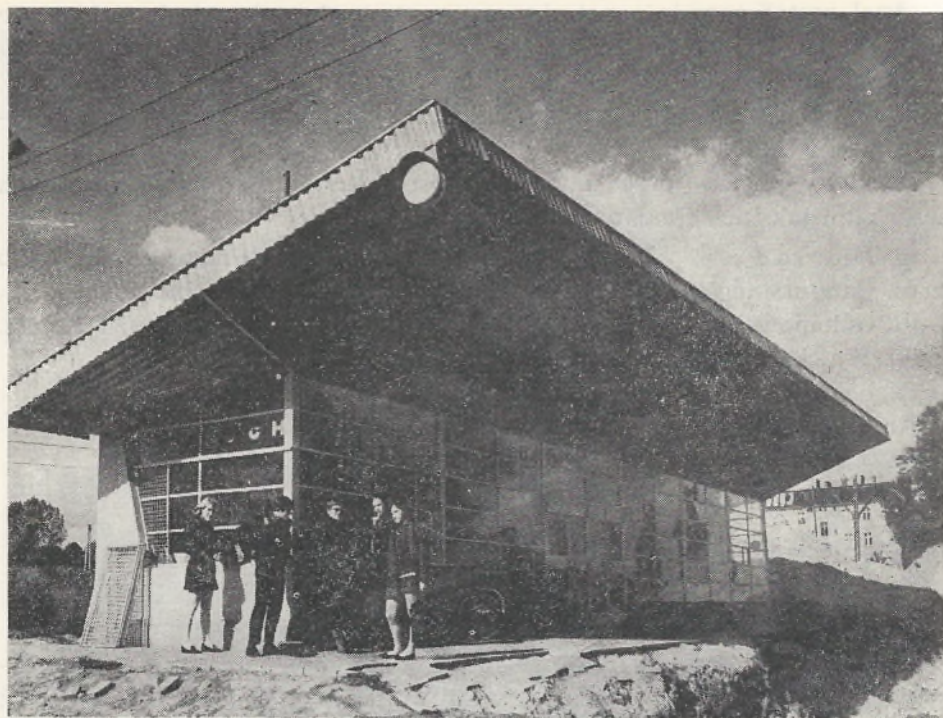
- | | |
|-------------------------|--|
| 1. ul. Mieszka I | — pracownicy Szczec. Zakł. Przem. Metalowego |
| 2. ul. Bandurskiego | — pracownicy Szczec. Stoczni Remontowej |
| 3. ul. Goleniowska | — pracownicy Prod. Pomocn. i montażu Rolnic. |
| 4. Al. Wojska Polskiego | — pracownicy Fabryki „Junak” |
| 5. Głębokie | — pracownicy zajezdni MPK Pogodno |
| 6. Al. Powstańców | — pracownicy Elektrowni Pomorzany |
| 7. ul. Wielka | — pracownicy Szczec. Stoczni Rzecznej |
| 8. Pl. Kościuszki | — pracownicy Gazowni |

Tabor tramwajowy

O złym stanie taboru i jego słabej przydatności eksploatacyjnej podczas przejmowania szczecińskich tramwajów przez polski zarząd była już mowa. Jakie przemiany dokonywały się od 1948 r. na tym odcinku, który jak to stwierdzała ekspertyza z 1946 roku stanowił w owym czasie główne źródła trudności rozwojowych komunikacji miejskiej?

W ciągu 10 lat od 1945—1955 r. Szczecin nie otrzymał ani jednego wozu tramwajowego z nowej produkcji. Zaspokojenie znacznych potrzeb w tej dziedzinie opierało się też w tym czasie wyłącznie o mozolne „sztukowanie” polegające na remontowaniu we własnych warsztatach wozów zniszczonych w toku działań wojennych i dobieraniu do nich brakujących części z wozów nie nadających się już do użytku. Ilość wozów wykazanych w inwentarzu z lat 1948—1954 obniżyła się z liczby 233 do 212, jednocześnie dzięki remontom powoli wzrastała liczba wozów w ruchu: z 100 szt. w 1948 r. do 158 szt. w 1954 r.

Pierwsze dostawy wozów z nowej produkcji zaczęły napływać do Szczecina w 1955 r. Były to 22 wozy silnikowe typu „N” i „N-4” oraz 5 wozów doczepnych. Wozy silnikowe produkowane przez fabrykę Konstal w Chorzowie, a doczepne przez fabrykę w Sanoku, zostały wprowadzone do eksploatacji w Warszawie w 1949 r. w związku z uruchomieniem trasy W-Z. Wozy silnikowe tego typu są wyposażone w silniki znormalizowane o mocy znamionowej 60 kW przy 860 o/min. W latach następnych stan taboru tramwajowego w Szczecinie uległ dalszej poprawie. Do 1963 r. przybyło w sumie 171 wozów. Jednocześnie jednak trzeba było dokonywać kasacji wozów zużytych. Stan taboru przedstawiał się w końcu 1964 r. w ogólnej liczbie 264 wozów (w czym 130 silnikowe i 134 przyczepne),



Ryc. 8. Poczekalnia tramwajowa przy Stoczni Remontowej w końcowej fazie budowy

63% stanowiły wozy nowe podobnego typu. Taki stan taboru nie był wystarczający na zaspokojenie wzrastających potrzeb miasta. Według szacunku przy ówczesnym stanie zaludnienia Szczecina trakcja tramwajowa powinna była dysponować przynajmniej 285 jednostkami taborowymi. To też w gospodarce taborem od 1965 r. zaznaczyło się konsekwentne dążenie do kasowania wozów przestarzałych i zastępowania ich taborem bardziej nowoczesnym. Jeszcze w 1965 r. na posiadanych przez MPK 268 wozów (126 silnikowych i 142 doczepnych) — 98 wozów pochodziło z lat 1924—1940, a 170 wozów — z lat 1951—1962. Kasacja zapoczątkowana od 1966 r. w ramach planu pięcioletniego objęła 58 wozów (29 silnikowych); zakończenie kasacji taboru pochodzącego z lat 1924—1930 przewidziane jest na 1970 r. Uzupełnienie liczbowe taboru odbywało się dzięki przerzutom wozów eliminowanych przez Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie wprowadzające w tym właśnie czasie na swoich liniach tramwajowych nowy typ wozów pośpiesznych. Tą drogą skasowane wozy starego typu zostały zastąpione w Szczecinie przez otrzymane w latach 1965—1968 — 67 wozów silnikowych i 24 przyczepnych; ponadto 3 skasowane wozy silnikowe zostały przebudowane we własnych warsztatach na wagony przyczepne.

W ten sposób ogólny stan szczecińskiego taboru tramwajowego polepszył się w porównaniu z ubiegłymi latami zarówno pod względem ilościowym jak i jakościowym. Trudno tu wprawdzie mówić o pełnej renowacji taboru; w jego nowootrzymanym składzie większość stanowią wozy po kapitalnym remoncie, ale z odbytymi latami służby na liniach warszawskich. Tym niemniej udział proporcjonalny wozów silnikowych pochodzących z produkcji przedwojennej cofnął się do 2,6% na koniec 1968 r., a wozów przyczepnych — do 29%. Podniosło to gotowość techniczną taboru. Pomimo ograniczenia wozów przyczepnych do jednego w składach tramwajowych ze względu na bezpieczeństwo (od 1967 r.) ilość wykonanych wozów/km w godzinach normalnych i, zwłaszcza w godzinach szczytów przewozowych kształtowała się w sposób zadowalający, powyżej zaplanowanego poziomu.

Tabela 10

ZESTAWIENIE ZMIAN
W STANIE ILOŚCIOWYM TABORU TRAMWAJOWEGO
W LATACH 1965—1968

Rok	Stan liczbowy z końca roku poprzedniego	Nowe dostawy wozów	Kasacja	Stan liczbowy z końca roku
1965	265	8	5	268
1966	268	15	8	275
1967	275	23	17	281
1968	281	46	32	295

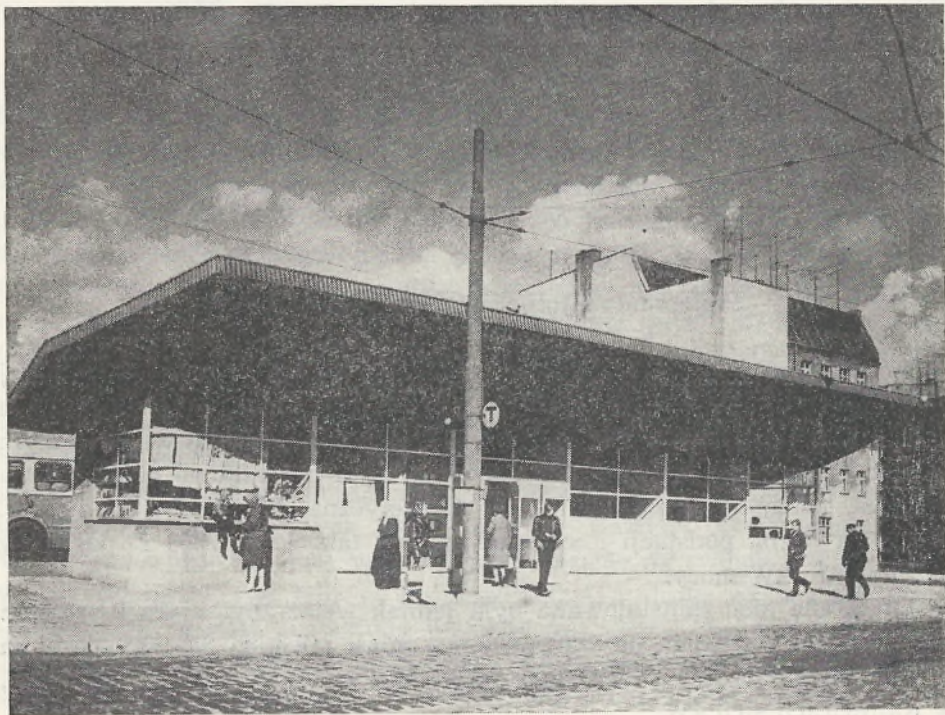
Zaplecze energetyczne trakcji tramwajowej

Początkowo w skład zaplecza energetycznego trakcji tramwajowej wchodziły 4 podstacje prostownicze o mocy ogólnej 4,4 MW pochodzące z czasów niemieckich, odbudowane i oddane do użytku już we wstępnym okresie eksploatacji. Źródłem ich zasilania była początkowo elektrownia portowa, następnie państwowa sieć energetyczna. Stopniowo od 1949 r. wzrastała liczba podstacji i ich moc ogólna, tak, że w 1958 r. posiadały łącznie 5510 kW mocy.

Owczesna moc zainstalowana była jednak wciąż zbyt niska i Szczecin stał pod tym względem na szarym końcu miast polskich. W Szczecinie na 1 wóz inwentarzowy przypadło 18,6 kW, w Warszawie — 25,0 kW, w Katowicach 40,0 kW.

Pamiętamy poważną awarię spowodowaną w zimie 1959 roku przez

przeciążenie jednej z najsilniejszych podstacji prostowniczych. Niewystarczająca moc tej podstacji przy równoczesnym wprowadzeniu do ruchu wozów typu „N” posiadających silniki o większej mocy spowodowała w rezultacie całkowite sparaliżowanie ruchu tramwajowego na przeciąg 5 dni. Dla zapobieżenia w przyszłości podobnym wydarzeniom w lutym tegoż roku rozbudowano ją dodając jeden prostownik o mocy 1000 kW. Z kolei przyjęto od Zakładów Energetycznych dwie podstacje „zachodnia” i „Grabów” i rozpoczęto budowę nowej podstacji prostowniczej, którą zakończono w 1962 r. jak również wybudowano podstację o mocy 2000 kW. Moc ogólna podstacji została w ten sposób zwiększona do 10 910 kW, co pozostawało jednak na pograniczu globalnego zapotrzebowania ze strony ruchu tramwajowego na energię i utrzymanie ciągłości ruchu wymagało wzmoczenia gotowości technicznej. Przy braku wyspecjalizowanych brygad remontowych wykonanie zadań przypadło w udziale brygadam pracowniczym obsługującym ogólne zadania remontowe przedsiębiorstwa. Pomocą było zwiększenie wyposażenia pogotowia technicznego, które dysponowało ostatnio 5 samochodami wieżowymi typu „Lublin”, 1 samochodem pogotowia zwrotnic typu „Żuk” oraz dwoma silnikowymi wagonami remontowymi. Remonty bieżące i przeglądy sieci trakcyjnej obejmowały, jak o tym już wspomniano rocznie przeciętnie około 450 km; do tego dołączały się remonty kapitalne prostowników. Rok 1968 przyniósł wresz-



Ryc. 9. Poczekalnia tramwajowo-autobusowa przy Stoczni Warszawskiej

cie znaczną poprawę w sprawności zaplecza energetycznego dzięki oddaniu do eksploatacji nowej stacji prostowników, o mocy 2400 kW. Tak więc MPK dysponuje obecnie 8 podstacjami prostowniczymi o łącznej mocy 11 760 kW zapewniającymi dostawę energii, której zużycie waha się ostatnio w granicach między 6300 i 6700 kW miesięcznie. W ten sposób w 10-leciu 1959—1968 zaopatrzenie w energię wzrosło z 18,6 kW do 42 kW na 1 wóz inwentarzowy.

Miejska komunikacja autobusowa

Przestrzenny układ szczecińskiej sieci tramwajowej jest ze swojej natury układem sztywnym wytyczonym przez siebie właściwe nieprzenośne urządzenia zainstalowane wzdłuż głównych arterii ruchu w mieście. Jak o tym już wspomniano pozostawia on na uboczu rozległe przestrzenie pozbawione regularnie kursujących środków komunikacji. W związku z gwiazdowo-średnicowym układem sieci tramwajowej przestrzenie te rozszerzają się w miarę oddalenia od śródmieścia. Sieć tramwajowa mimo swego znacznego wydłużenia nie dociera ponadto do miejscowości położonych na dalszych peryferiach miasta, które wraz z dopływem osadnictwa zaczęły intensywnie się zaludniać w miarę wyczerpywania się zasobów mieszkaniowych w miejskich dzielnicach mieszkaniowych.

To też już od 1947 r. zarysowała się potrzeba uzupełnienia komunikacji tramwajowej przez bardziej elastyczną komunikację autobusową. Autobusy oprócz rozszerzenia i zagęszczenia zasięgu usług przewozowych spełniają rolę interwencyjnego środka komunikacyjnego w godzinach szczytowego ruchu w tramwajach, oddają też usługi w tych przypadkach, gdy przemawiają za tym szczególne względy wygody, jak np. jednorazowy przewóz publiczności teatralnej po zakończonym przedstawieniu, dowóz na imprezy sportowe itp.

W 1948 r. mieliśmy 29 km linii autobusowych obsługiwanych przez 6 autobusów. W 1963 r. długość linii autobusowych wzrosła do 103,6 km i obsługiwana była przez 48 autobusów w ruchu przy 70 autobusach w inwentarzu.

Zmiany zachodzące w następnym pięcioleciu w układzie linii autobusowych były spowodowane koniecznością obsłużenia masowych przewozów osób na prawym brzegu Odry, po czasowym zamknięciu ruchu tramwajowego wzdłuż osi ulicy Gdańskiej, wzrostem liczby przewozów osób pomiędzy Stoczną im. A. Warskiego a dzielnicami mieszkaniowymi śródmiejskimi i peryferyjnymi i wreszcie — rozrostem nowych dzielnic mieszkaniowych wielkiego Szczecina poza zasięgiem istniejącej sieci tramwajowej. Pod wpływem tych konieczności wszystkie linie autobusowe, które miały dawniej połączenia z siecią tramwajową przy Basenie Kaszubskim zostały przedłużone do śródmieścia, uzyskując swe stacje wyjściowe bądź

LINIE MIEJSKIEJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ
W 1964 ROKU

Nr linii	T r a s a	Długość w km
51	Kołątaja — Osów	5,4
52	Goćław — Police Osiedle	12,7
53	Głębokie — Tanowo	8,6
54	Basen Kaszubski — Kijewo	8,5
55	„ „ — Żydowce	9,4
56	„ „ — Dąbie Osiedle	7,1
57	Kołątaja — Warszewo	6,7
58	Stocznia — Glinki — Kościelna	11,5
59	Krzekowo — Bezrzecze	3,3
60	Stocznia — Mieszka I	11,3
60 bis	Stocznia — Witkiewicza	8,7
61	Pl. Kościuszki — Klucz — Autostrada	20,0
62	Basen Kaszubski — Wielgowo	14,7
63	Kołątaja — Hoża	4,2
64	Dąbie Osiedle — Klucz	12,2
65	Zajezdnia Gołęcino — Glinki — Nehringa	4,7

przy ul. Wielkiej, bądź — ulicy Tkackiej. Do przedłużonych w ten sposób linii przybyło ponadto 4 linie nowe oraz 3 linie bis, uzupełniając je na krótszych odcinkach. Autobusowa służba MPK obsługiwała ponadto 4 linie pracownicze, dowożące załogi do ich miejsc pracy. Ostatnio uruchomiono także połączenie mikrobusem wyspy Puckiej z śródmieściem, pozbawionej długo połączenia komunikacyjnego.

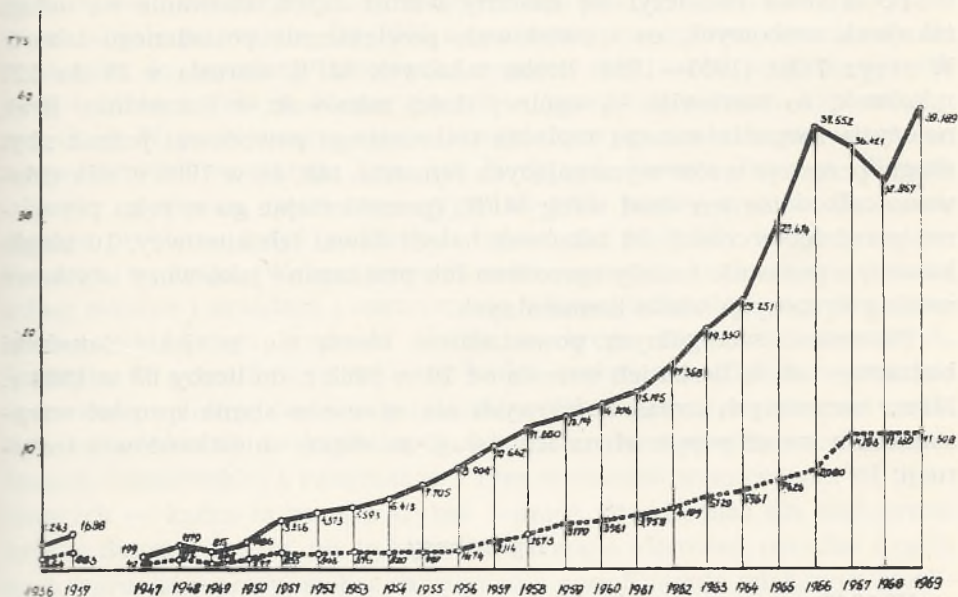
Aktualny stan linii autobusowych i ich długości przedstawia poniższe zestawienie.

Tabela 12

LINIE MIEJSKIEJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ
W 1968 ROKU

Nr linii	Długość linii w km	T r a s a
1	2	3
51	5,4	ul. Kołątaja — Osów
52	12,7	Goćław — Police
53	8,6	Głębokie — Tanowo
54	13,0	ul. Wielka — ul. Gdańska — Kijewo
55	14,7	ul. Tkacka — ul. Gdańska — Żydowce

1	2	3
56	11,8	ul. Tkacka — ul. Gdańska — Dąbie
57	6,7	ul. Kołłątaja — Warszewo
57 bis	2,6	ul. Kołłątaja — ul. Wilcza
58	11,5	Stocznia im. A. Warskiego — ul. Kościelna
59	3,3	Krzekowo — Bezrzecze
60	11,4	Stocznia im. A. Warskiego — ul. Mieszka I
60 bis	8,7	Stocznia im. A. Warskiego — ul. Witkiewicza
61	20,0	Pl. Kościuszki — Autostrada
62	19,6	ul. Wielka — ul. Gdańska — Wielgowo
63	9,3	ul. Kołłątaja — Glinki
64	12,2	Dąbie — Zdroje — Żydowce — Klucz
65	4,7	Zajezdnia Gołęcino — Glinki
66	10,7	Al. Partyzantów — ul. Jaśminowa
66 bis	8,7	ul. Wielka — Basen Kaszubski
67	7,3	Stocznia im. A. Warskiego — ul. Wita Stwosza
68	9,3	Dworzec Główny — Goćław
69	7,8	Stocznia im. A. Warskiego — ul. Komuny Paryskiej



Ryc. 10 Przewozy pasażerów i wykonane wozy/km w trakcji autobusowej

Tak znaczna ekspansja komunikacji autobusowej nie odbyła się bez cierpkich doświadczeń, spowodowanych głównie przez różnorodność użytkowanego taboru przy brakach eksploatacyjnych niektórych typów pojazdów.

W pierwszych latach komunikacja autobusowa posługiwała się starymi wozami wycofanymi z demobilu jak Leyland, Büssing, Bedford oraz ciężarówkami przystosowanymi do przewozów pasażerskich.

Od 1950—1958 r. przedsiębiorstwo otrzymywało już nowe autobusy marki „Mavag” i „Star”, następnie wprowadzono do ruchu autobusy marki „Chausson”, wreszcie na ich miejsce „Skoda” i „San”. Różnorodność typów autobusów była przyczyną szeregu trudności powodując komplikacje w organizacji pracy i w zapleczu materiałowym.

Autobusy marki „San” wykazały niewystarczającą zdolność przewożącą i szereg niedomogów technicznych. Skłoniło to do ich stopniowego kasowania. Wbrew założeniom nie zlikwidowano ich dotychczas, tak, że są nadal eksploatowane wraz z najbardziej wysłużonymi autobusami marki „Skoda-Karossa”. Zastępuje się je stopniowo autobusami marki „Jelcz”, co pozwoliło na renowację w 56,8% całości taboru wozami zbudowanym w latach 1967—1968 i tym samym — na jego usprawnienie.

Taksówki miejskie

W roku 1957 Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji uruchomiło własne taksówki osobowe, a dwa lata później — taksówki bagażowe.

Początkowo zaznaczył się znaczny wzrost zapotrzebowania na usługi taksówek osobowych, co spowodowało powiększenie posiadanego taboru. W ciągu 7 lat (1957—1964) liczba taksówek MPK wzrosła z 25 do 123 taksówek, co stanowiło $\frac{1}{4}$ ogólnej ilości taksówek w Szczecinie. Brak należytej zorganizowanego zaplecza technicznego powodował jednak zbyt długie przestoje wózów wymagających remontu, tak, że w 1965 r. zlikwidowano całkowicie ten dział usług MPK, (pozostawiając go w ręku prywatnej przedsiębiorczości). 36 taksówek nabyli dawni ich kierowcy, 10 uległo kasacji, a pozostałe zostały sprzedane lub przekazane jako wozy użytkowe według dyspozycji władz komunalnych.

Natomiast szczególnym powodzeniem cieszą się miejskie taksówki bagażowe, tak że liczba ich wzrosła od 10 w 1963 r. do liczby 63 w 1968 r. Mimo korzystnych zmian ilościowych nie są one w stanie sprostać wrażliwemu wciąż popytowi na ich usługi ze strony mieszkańców i instytucji.

Hydrobusy

W 1960 r. rozpoczęto eksploatację 2 hydrobusów sprowadzonych z Węgier, uruchamiając 2 regularne linie komunikacji wodnej oraz dorywcze

wykorzystywanie jednostek do obsługi wycieczek. W obsłudze komunikacyjnej w porcie i w dowozie osób do miejsc kąpieliskowych w trzech kolejnych sezonach letnich przewiozły one: w 1960 r. — 18 500, w 1961 r. — 122 210 i 1962 r. — 251 200 osób. Na podstawie uchwały Miejskiej Rady Narodowej w 1963 r. hydrobusy przekazane zostały odpłatnie Szczecińskiej Żegludze.

5. ZAPLECZE TECHNICZNE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Regularność i sprawność komunikacji miejskiej zależą nie od samych urządzeń linii tramwajowych, sieci trakcyjnych, stacji zasilających i taboru, ale także od gotowości w dziedzinie napraw i remontów urządzeń podlegających zużyciu i w miarę intensyfikacji ruchu — nieuchronnym codziennym awariom. Niewidoczne dla użytkowników komunikacji miejskiej zaplecze techniczne — zajezdnie z warsztatami naprawczymi — jest tą właśnie kuźnią gotowości służby ruchu, jest ono także dziedziną, w której tramwajowa służba znajduje pole dla zastosowania wynalazczości i ulepszeń technicznych.

Nad pracą zaplecza technicznego komunikacji miejskiej zaciążyły w dwudziestoleciu powojennym dwa momenty: techniczny i kadrowy. Przedwojenne warsztaty remontowe, przejęte w zdewastowanym stanie, dawniej dostosowane były do innego rodzaju pracy, niż ten który przypadł im w udziale po wojnie. Do 1945 r. warsztaty remontowe ograniczały się wyłącznie do wymiany gotowych zespołów czy części otrzymywanych bezpośrednio z fabryk kooperujących z przedsiębiorstwem komunikacji miejskiej. W powojennym stanie inwentarzowym znalazły się natomiast wozy tramwajowe starego typu jak Herbrand, Dessau, Bremen, Wismar i Niesky, a sprawa części zamiennych do tych wozów urastała do zasadniczego problemu, gdyż podobnych typów nie posiadały żadne przedsiębiorstwa w kraju. Wobec niemożliwości importu, koniecznym stał się zakup maszyn i urządzeń i opracowanie własnej technologii wyrobu części zamiennych. Druga trudność tkwiła w kręgu zagadnień kadrowych. Szczupła w początkowym okresie kadra techniczna zdołała wprawdzie opanować produkcję części zabezpieczających możliwość wykonania wszelkich remontów aż do kapitalnych włącznie, ale z chwilą uruchomienia Stoczni Szczecińskiej i związanego z tym werbunku miejscowych sił technicznych — kadra ta zaczęła szybko topnieć. Stawki płac dla fachowców były w Stoczni wyższe, niż te które MPK mogło oferować, ponadto z ogólnych warunków pracy, wobec zapewnienia przez Stocznnię większych możliwości kształcenia, wynikała bardziej atrakcyjna perspektywa awansu zawodowego i życiowego. Dopiero protokoły dodatkowe do umowy zbioro-



Ryc. 11. Wnętrze zajezdni tramwajowej Pogodno, przy al. Wojska Polskiego

wej z 1.XI.1956 r. i z 15.IX.1958 r. wprowadzające nowe kryteria zaliczenia wysługi lat i gratyfikacji oraz wynagrodzenia pracowników umysłowych dopomogły w unormowaniu trudnej sytuacji.

W organizacji i przystosowaniu szczecińskiego zaplecza technicznego do nowych warunków podkreślić należy szczególne zasługi inżyniera Leona Pogonowskiego; wracając z Oflagu zatrzymał się on w Szczecinie i podjął w początkowym najtrudniejszym okresie funkcje organizacyjne i kierownicze.

Wstępny okres pozwolił na odbudowę i uruchomienie trzech z pięciu istniejących przed wojną zajezdni tramwajowych, a mianowicie: Gołęczin, Niemierzyn i Pogodno, składających się na obecny Wydział Obsługi Tramwajów.

Zajezdnia Gołęczin zbudowana w 1907 r. posiada 12 torów i pojemność na 79 wagonów typu „N”. Na 6 torach znajdują się kanały rewizyjne.

Zajezdnia Niemierzyn z 1910 r. przebudowana następnie w 1925 r. posiada 16 torów. Pojemność jej dla wagonów typu „N” wynosi 63 miejsca. Wyposażona jest ona w 12 kanałów stanowiskowych służących do przeglądów taboru i napraw okresowych.

Zajezdnia Pogodno zbudowana w 1937 r. o pojemności 90 wagonów typu „N” ma 9 torów przeglądowych z kanałami rewizyjnymi i na jednym z torów urządzenia do podnoszenia wagonów.

Wszystkie te zajęcia są o typie czolowym (nieprzelotowe) z torami ślepo zakończonymi, tak że pociągi tramwajowe muszą być wycofywane tyłem, co oczywiście stwarza szereg niedogodności. Są one ponadto przestarzałego typu, a praca w nich jest wyjątkowo ciężka, zwłaszcza zimą, gdyż bramy stoją wciąż otworem w związku z nieustannym ruchem wozów. Przyłącza się do tego ciasnota hal obsługi, mogących pomieścić 205 wagonów z czego na kanałach rewizyjnych tylko 120 wagonów. Postępująca dekapitalizacja stacji grozi obniżeniem dyspozycyjności taboru. Cykle remontowe po szeregu doświadczeń i związanych z tym zmian uległy w 1963 r. uproszczeniu i obecnie stosuje się dla wagonów z reguły 2 remonty bieżące (pierwszy — po przebiegu 30 tys. km, drugi po 60 tys. km) i remont kapitalny po 240 tys. km.

W miarę rozwoju komunikacji miejskiej wzrastają zadania stojące przed warsztatami naprawczymi. Ich zdolność do współdziałania w utrzymaniu sprawności ruchu oceniamy na podstawie wskaźnika dyspozycyjności taboru, albo inaczej gotowości technicznej taboru. Za wskaźnik przeciwny, zgodnie z pożądaną normą gotowości taboru, uważa się na ogół stan przy którym 90% taboru tramwajowego jest zdolny do ruchu. Wskaźnik ten w pierwszych latach obniżał się w szczecińskich tramwajach w sposób niepokojący. Gdy w 1960 r. wynosił on jeszcze 91,1% to w ciągu lat następnych stopniowo się obniżał schodząc w 1963 r. do 86,4%. Przyczyną były z jednej strony zużycie starzejącego się taboru, a z drugiej wzrastający rozbrat pomiędzy przestarzałymi urządzeniami zajezdni i warsztatów naprawczych, a wzrostem usług przewozowych wzmagającym zapotrzebowanie na naprawy. Gorzej nieco niż z taborem tramwajowym sprawa ta przedstawiała się z taborem autobusowym i taksówkowym.

Drogę wyjścia z tych trudności otworzyła budowa nowej zmodernizowanej bazy remontowej dla wszystkich rodzajów trakcji będących w zarządzie MPK, podjęta w 1959 r. Zbudowana kosztem 83,5 milionów złotych przy ul. Klonowicza, oddana została ona do użytku w 1965 r. choć wskutek niesumiennego wykończenia przez przedsiębiorstwo budowy i szeregu wad dokumentacji, MPK było zmuszone włożyć znaczny dodatkowy wysiłek w zagospodarowanie warsztatów: dodatkowe te prace przeciągnęły się przez cały 1966 r. W rezultacie tych prac Centralne Warsztaty stanowią nowoczesny obiekt remontowo-produkcyjny. W skład Centralnych Warsztatów wchodzi dwa oddziały: produkcyjny i remontowy.

Oddział produkcyjny zajmuje się wytwarzaniem części zamiennych do wagonów tramwajowych oraz w mniejszym stopniu — części samochodowych.

Oddział remontowy wykonuje remonty awaryjne własnego taboru tramwajowego oraz remonty kapitalne taboru tramwajowego. Podejmuje on ponadto prace remontowe dla MPK w Gorzowie Wielkopolskim i wykonanie odpłatnych zamówień dla szeregu szczecińskich przedsiębiorstw.

Dodać należy, że Centralne Warsztaty w pierwszym okresie swej działalności wykonały znaczne prace związane z usuwaniem wzmiankowanych już usterek i braków spowodowanych przez wadliwość wykonania bazy remontowej. Prace te objęły m. in. wymianę mało sprawnego śrubowego podnośnika wagonów — na hydrauliczny, wykończenie stacji prób silników trakcyjnych i urządzeń elektrycznych, adaptację wadliwie funkcjonujących urządzeń ogrzewniczych warsztatów i usprawnienie urządzeń socjalnych. Podjęcie tych pozaplanowych prac związanych z właściwym zagospodarowaniem Centralnych Warsztatów obniżyło w pierwszym okresie ich zdolność produkcyjną w zakresie wykonania zadań właściwych.

Jakie w ciągu ostatnich lat można odnotować osiągnięcia i usprawnienia będące owocem pracy zaplecza technicznego? Należą do nich takie, które są dla każdego widoczne w tych czy innych szczegółach funkcjonowania służby ruchu i osiągnięcia — ukrywające się za jego kulisami.

Do pierwszych zaliczyć można m. in. zwiększenie szybkości eksploatacyjnej dzięki zbudowaniu pętli tramwajowych i zainstalowaniu szeregu zwrotnic elektrycznych, zamontowanie instalacji grzejnikowych w wozach tramwajowych, wprowadzenie ogrzewania szyb czołowych w wagonach silnikowych, wykonanie i zainstalowanie osłon ochronnych pomiędzy wagonem silnikowym i przyczepnym, zastosowanie automatycznego zamyka-



Ryc. 12. Wnętrze odbudowanej stacji prostowniczej przy ul. Krzysztofa Kolumba



Ryc. 13. Parking podgrzewany i Stacja Obsług Autobusowych przy ul. Klonowica

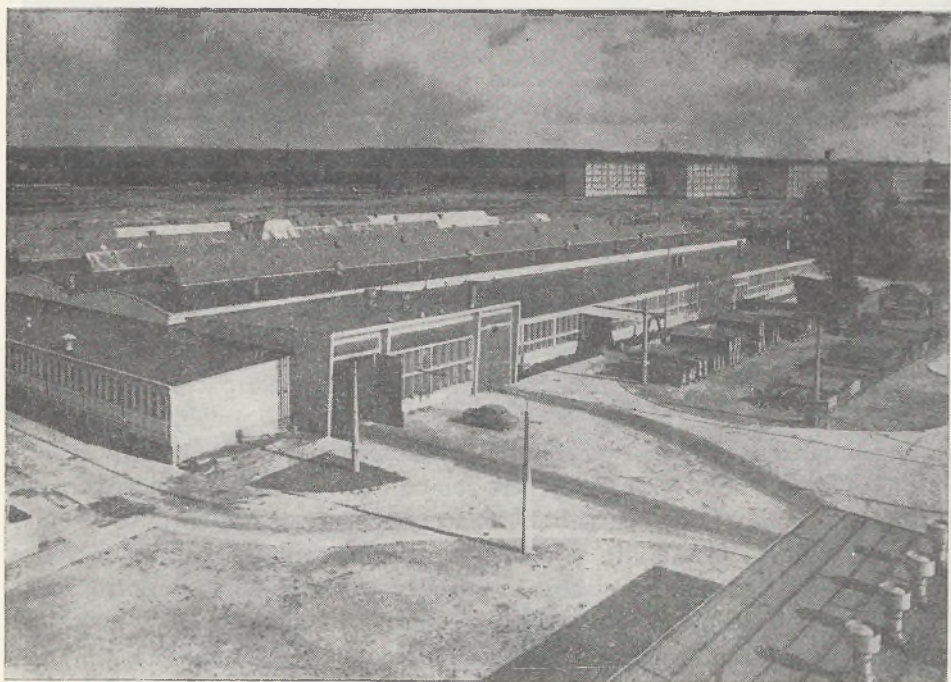
nia wagonów w chwili ruszania, wprowadzenie systemu samoobsługi w tramwajach.

Liczniesze i dla eksploatacji bardziej efektywne są ulepszenia w zakresie torów, podstacji, sieci i napraw takie jak: zakup i zmontowanie nowych obrabiarek i młotów sprężarkowych w warsztatach, uruchomienie mechanicznej giętarki szyn, udoskonalenie podwozia i zawieszenia silnika w wagonach typu „N”, przerobienie podnośników ręcznych na elektryczne, przebudowa skasowanych wagonów silnikowych na doczepne i inne. Modernizacja podjęta w związku z budową nowej bazy, dobra organizacja i sumienność załóg stacji sprawiły już w 1966 r. przekroczenie planowanego wskaźnika gotowości technicznej taboru, który wyniósł 91,5%, wysuwając szczecińskie MPK do krajowej czołówki. Podobne rezultaty osiągnięto w 1968 r. kiedy wskaźnik gotowości technicznej wykazywał ponownie 91,5%, a na planowane 90 839 przeglądów wozów wykonano 94 304.

Podobnie jak dla trakcji tramwajowej tak i dla trakcji autobusowej wyodrębniono od 1966 r. bazę remontową: warsztaty samochodowe i stację obsługi autobusów oraz taksówek bagażowych. Nowy ten obiekt wykazywał niestety szereg usterek podobnie jak oddane równocześnie z nim do użytku Centralne Warsztaty Tramwajowe; najdotkliwszą bolączką stanowiły tu wady mechanicznych urządzeń do mycia i czyszczenia auto-

busów, co mimo zastąpienia ich innym urządzeniem niż zaprojektowane, nadal powoduje przekraczanie czasu normowanego na utrzymanie taboru w należytych stanie.

Głównym zadaniem stacji obsługi samochodów jest usuwanie uszkodzeń awaryjnych autobusów, których ilość bywa czasem znaczna wskutek ich przeciążenia oraz złego stanu nawierzchni, dotkliwego zwłaszcza na peryferiach miasta (jak Dąbie, Klucze, Autostrada, Bezrzecze, Glinki). Przeprowadzenie tych remontów przedłuża się nieraz wskutek braku części zamiennych i ich nierytmicznej dostawy; przedłużanie się ponadto przestojów autobusów oddawanych w latach ubiegłych do kapitalnego remontu w Jelczańskich Zakładach Samochodowych skłoniło MPK do podejmowania — równoległe do awaryjnych, także we własnym zakresie remontów kapitalnych posiadanego taboru doczepnego.



Ryc. 14. Centralne Warsztaty — widok ogólny

W dziedzinie obsługi przewozów towarowych (taksówki bagażowe oraz tabor gospodarczy MPK) znacznym obciążeniem jest słaby stan techniczny. Tabor ciężarowy i specjalny odznacza się daleko posuniętym stopniem zużycia, tak że normalny tok trakcji bagażowej zakłócają długotrwałe przestoje spowodowane przez konieczność przeprowadzania kapitalnych remontów przestarzałego już taboru samochodowego.

Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa

Szczecińskie MPK jest przedsiębiorstwem wyodrębnionym stanowiącym własność miasta i jako takie, pozostaje w zależności od Miejskiej Rady Narodowej m. Szczecina, zachowując jednak autonomię w sprawach własnej administracji i produkcji usług przewozowych. To też sprawność i gospodarność w wykorzystaniu posiadanych urządzeń zależne są nie tylko od ich gotowości technicznej ale w nie mniejszym stopniu od prawidłowej organizacji pracy i świadomego zaangażowania całego personelu. Jak to się okazało wielokrotnie w praktyce przedsiębiorstwa gotowość techniczna zależy nie od samej tylko sprawności urządzeń, ale także od dobrej organizacji pracy i poczucia odpowiedzialności załogi. Dla użytkownika miejskich środków przewozów masowych ich rytmiczne funkcjonowanie wydaje się czymś oczywistym i normalnym. Dla przedsiębiorstwa utrzymanie się takiego zadowolającego stanu rzeczy jest owocem prawidłowych założeń organizacyjnych i nieustannej codziennej ich realizacji.

Począwszy od 1945 r. wykształcała się struktura organizacyjna przedsiębiorstwa, w miarę jego rozwoju. W pierwszych latach po wojnie za-



Ryc. 15. Centralne Warsztaty — wnętrze

rządzenie nielicznym personelem nie nastręczało szczególnych zagadnień. Stopniowo jednak rozszerzał się zakres świadczonych usług, w związku z czym wzrastał stan liczbowy załogi i nowe działy zarządzania. Pierwszy jednolity schemat organizacyjny opracowany i zatwierdzony w 1957 r. ustalał 3 piony zarządzania: oparte o rozgraniczenie eksploatacji pod względem ekonomiczno-finansowym od zagadnień obsługi technicznej i od spraw administracyjno-gospodarczych. Schemat ten utrzymał się kilka lat z pewnymi zmianami; od 1963 r. zastąpiony on został przez schemat nowo opracowany w zespole pracowników MPK, przy udziale konsultacji naukowej Politechniki Szczecińskiej. W schemacie tym uwzględniono faktyczne potrzeby organizacyjne, zarysowujące się na tle całokształtu działalności, a także doświadczenia zaczerpnięte z organizacji przedsiębiorstw funkcjonalnie pokrewnych.

Uchwała Konferencji Samorządu Robotniczego z dnia 7 lutego 1969 r. zachowała zasadniczy schemat organizacyjny, wypróbowany w ciągu sześciu lat. Schemat ten oparty jest o zasadę grupowania spraw według ich jednorodności lub podobieństwa w wyodrębnionych ogniwach organizacyjnych przedsiębiorstwa. Zmiany dawnej struktury wynikające z doświadczeń sześciolletniej praktyki wprowadzone zostały w życie z dniem 1 marca 1969 r.²⁴ Stosownie do Uchwały Konferencji Samorządu Robotniczego utrzymano wewnętrzny podział przedsiębiorstwa na 4 piony odpowiadające czterem grupom spraw. Są nimi:

- 1) sprawy administracyjne i finansowe,
- 2) sprawy związane z eksploatacją — bieżącą produkcją usług przewozowych,
- 3) sprawy techniczne,
- 4) ogólne sprawy ekonomiczne oraz socjalne.

Ogólne kierownictwo przedsiębiorstwa i nadzór nad jego funkcjonowaniem pozostają w kompetencji Naczelnego Dyrektora z którym współdziałają Rada Zakładowa i Rada Robotnicza (ta ostatnia łącznie z Komitetem Zakładowym PZPR i ZZ ZMS), w charakterze doradczym i opiniodawczym. Naczelnny Dyrektor wykonuje swoje funkcje kierownicze przy pomocy podlegającego mu bezpośrednio pionu organizacyjno-finansowego oraz za pośrednictwem swoich zastępców kierujących bezpośrednio działalnością pozostałych trzech pionów. Pion organizacyjno-finansowy obejmuje sprawy zarządzania i organizacji pracy, sprawy osobowe, szkoleniowe oraz dział prawny, główną księgowość i sekcję kontroli.

Piony organizacyjno-finansowy a także — ekonomiczny rozwiązują zagadnienia administracyjne, kadrowe, finansowe i gospodarności w działalności produkcyjnej przedsiębiorstwa podobnie jak się to dzieje w wielu

²⁴ Por. Zarządzenie Dyrektora MPK nr 15/69, Szczecin dn. 26. II. 1969 r. oraz schemat organizacyjny MPK Szczecin zatwierdzony Uchwałą Konferencji Samorządu Robotniczego z dnia 7. II. 1969 r.

innych przedsiębiorstwach. Natomiast właściwy charakter MPK ujawnia się w działalności dwóch pionów pozostałych: eksploatacyjnego i technicznego.

W poszczególnych działach i wydziałach pionu eksploatacyjnego skupiają się złożone sprawy planowania, koordynacji i obsługi ruchu na miejskiej sieci tramwajowej i autobusowej. Dyspozycja biegnie tu od kompetentnych ogniw w pionie zajmujących się ekonomiką i organizacją ruchu, statystyką eksploatacyjną i programowaniem ruchu do zespołów wprowadzających wyniki planowania ruchu do praktyki dnia codziennego. Zespoły te są reprezentowane przez działające w pionie eksploatacyjnym wydziały koordynacji i stacji ruchu grupujące dyspozytorów, kontrolerów. Z ich pracą eksploatacyjną związany jest też szereg poczyniań w zakresie praktycznego szkolenia motorniczych i konduktorów.

Powodzenie eksploatacji i poziom jej wyników zależą w dużym stopniu od gotowości technicznej całości urządzeń przewozowych. O zadaniach niektórych wydziałów pionu technicznego jak Wydziału Centralnych Warsztatów, Wydziału Stacji Obsługi Tramwajów, Wydziału Samochodowego wspomniano już przy sposobności omawiania zaplecza technicznego obsługi komunikacji miejskiej. Uzupełnić to należy dodatkową krótką charakterystyką kilku ważnych działów technicznych przedsiębiorstwa:

Wydział Głównego Energetyka obejmuje Oddział Sekcji Sieci Trakcyjnej, Oddział Podstacji Prostowniczych oraz Oddział Energetyki Przemysłowej. Zadaniem tego działu jest usuwanie awarii, wykonywanie remontów kapitalnych, bieżących i konserwacji sieci trakcyjnej oraz obsługa, naprawa bieżąca i remonty kapitalne w sześciu czynnych podstacjach prostowniczych. Do zadań Oddziału Energetyki Przemysłowej należy konserwacja sieci przemysłowej, naprawa silników, gospodarka oświetleniem, siecią telefoniczną, radiowęzłów itp. Na podkreślenie zasługuje fakt, że dzięki sprawności pogotowia technicznego, które przeciętnie rocznie ma do usunięcia około 3000 awarii na sieci, zakłócenia w ruchu tramwajowym zachodziły głównie w przypadkach przerw w dostawie prądu z Zakładów Energetycznych.

Dział Głównego Mechanika, obejmujący Warsztat Remontu Maszyn i Urządzeń ma za zadanie utrzymanie w sprawności technicznej inwentarza narzędziowego przedsiębiorstwa, na który składają się obrabiarki do metalu i drewna, kotły, sprężarki, spawarki, urządzenia dźwigowe, pompy itp.

Dział Głównego Technologa obejmujący sekcję konstrukcyjną i sekcję technologiczną zajmuje się projektowaniem prac konstrukcyjnych i opracowywaniem procesów technologicznych produkcji części zamiennych, modernizacją sprzętu przewozowego oraz pomocniczego remontowego.

Wydział Drogowy obejmuje zakresem swych prac remonty kapitalne zwrotnic, remonty torów tramwajowych. Należy podkreślić trudne warunki pracy w tym dziale o stosunkowo niskim poziomie mechanizacji pracy i przy jej prowadzeniu na wolnym powietrzu w rozproszeniu w wielu punktach miasta obsługiwanych przez nieliczne grupy pracownicze.

Załoga

O prawidłowej realizacji zadań MPK, polegającej na rytmicznym świadczeniu usług oraz zapewnieniu ich użytkownikom odpowiednich warunków korzystania z urządzeń przewozowych decyduje obok urządzeń technicznych sprawność i troskliwość załogi przedsiębiorstwa. Złożone zadania wymagają dokładności i punktualności a nieraz interwencji w krytycznych okresach szczytów przewozowych. Sprawą istotną jest tu właściwa liczba personelu oraz jego organizacja i wykszolenie.

W okresie dwudziestolecia istnienia MPK zaznaczał się stały wzrost liczby osób zatrudnionych w przedsiębiorstwie. W 1945 r. załoga składała się z 559 osób, w 1964 r. 2505 osób, w 1968 r. osiągnęła liczbę 3007 osób. Wzrost ten w pięcioletnich odstępach czasu ilustruje następujące zestawienie:

Tabela 13

R o k	Liczba osób zatrudnionych (przeciętne roczne)
1945	559
1950	1432
1955	1590
1960	2383
1964	2505
1968	3007
1969	3102

Największy przyrost liczbowy załogi zaznaczył się w pięcioleciu 1946—1950, a następnie w pięcioleciu 1956—1960. Pierwszy wzrost rozmiaru zatrudnienia spowodowany był rozrostem usług świadczonych przez przedsiębiorstwo wobec szybkiego w tamtych latach wzrostu zaludnienia Szczecina. Następną falą wzrostu liczbowego załogi wiązała się z uruchomieniem nowych działów komunikacji miejskiej: autobusów, hydrobusów i taksówek osobowych i bagażowych.

Porównując ten stan zatrudnienia ze stanami zatrudnienia w innych

dziedzinach miejskiej gospodarki komunalnej stwierdzić można, że komunikacja miejska zatrudnia około 2/5, a więc niemal połowę ogółu liczby osób zatrudnionych w miejskiej gospodarce komunalnej i mieszkaniowej i należy do rzędu większych zakładów pracy na terenie miasta.

Pod względem struktury wieku skład załogi jest odzwierciedleniem struktury wieku ludności Szczecina, w której zdecydowaną przewagę stanowią ludzie młodzi w pełnym wieku produkcyjnym. W 1963 r. większość załogi stanowili pracownicy w wieku od 20 do 50 lat przy czym także w tej grupie rysowała się przewaga pracowników w wieku 20—30 lat. Podział pracowników na grupy według ich wieku obrazuje poniższe zestawienie.

Struktura załogi według płci wykazuje znaczny udział kobiet w ogólnym stanie zatrudnienia. W początku ubiegłego dziesięciolecia pod tym względem zarysowała się tendencja spadkowa, jednak od 1960 r. ponownie zaczęła wzrastać liczba zatrudnionych kobiet oraz ich udział procentowy w ogólnym stanie zatrudnienia. Spowodowane to jest przez wzrastające zapotrzebowanie na męską siłę roboczą w szczecińskich zakładach przemysłowych i w intensywnie rozwijającym się budownictwie.

Tabela 14

STRUKTURA ZAŁOGI MPK WEDŁUG WIEKU
(stan z 31.XII.1963 r.)

do lat 20	41 pracowników	poza uczniami szkoły przyzakła- dowej
od 20—30 lat	842 „	
od 30—40 lat	750 „	
od 40—50 lat	431 „	
powyżej 50 lat	397 „	
Razem:	2 461 „	

W służbie ruchu kobiety zajmują w pierwszym rzędzie stanowiska motorniczych i konduktorek w tramwajach: na 312 osób zatrudnionych na stanowiskach motorniczych 123 stanowisk zajmują kobiety a więc 39,4% co stanowi najwyższy odsetek w Polsce. W pracy tej wymagającej ciągłego napięcia uwagi i oględności w eksploataowaniu prowadzonych wozów kobiety nie ustępują mężczyznom, choć ich efektywny czas pracy jest obniżony w porównaniu z efektywnym czasem pracy motorniczych mężczyzn wskutek większej częstotliwości zwolnień związanych z urlopami macierzyńskimi i opieką nad dziećmi. Werbunek prowadzony przez MPK poza Szczecinem wykazał znaczną podaż pracy kobiet w powiatach gryfickim i stargardzkim. Nabór personelu z tych rejonów jest jednak

obciążony koniecznością dojazdów do pracy a także brakiem kwalifikacji ograniczającym możliwość zatrudnienia do nisko kwalifikowanej pracy konserwatorskiej na torach.

Tabela 15

STRUKTURA ZAŁOGI MPK POD WZGLĘDEM PŁCI W LATACH 1954—1964

Rok	Mężczyźni		Kobiety		Razem	
	ilość osób	% ogółu zatrud.	ilość osób	% ogółu zatrud.	ilość osób	%
1954	931	62,4	563	37,6	1944	100,0
1959	1702	71,7	673	28,3	2375	100,0
1964	1583	63,2	922	36,8	2505	100,0
1969	1875	58,4	1327	41,6	3202	100,0

Pod względem struktury zawodowej w składzie załogi MPK znaczną większość (od 82% do 88% zależnie od wahań w przekrojach rocznych) stanowią pracownicy fizyczni. Na grupę tę składają się pracownicy zatrudnieni w służbie ruchu (konduktorzy, kierowcy), pracownicy torowi, zatrudnieni w pracach związanych z konserwacją i rozbudową sieci oraz pracownicy w zajezdniach i w warsztatach naprawczych. Wśród pracowników umysłowych wyróżniają się dwie grupy: pracowników technicznych, inżynierów i techników i pracowników administracji biurowej. W ciągu ostatniego dziesięciolecia zaznaczała się tendencja stosunkowego wzrostu liczbowego pracowników fizycznych, a wśród pracowników umysłowych — stosunkowego wzrostu liczbowego działu pracowników technicznych przy zmniejszającym się udziale liczbowym pracowników biurowych. Zmiany zachodzące w stanie zatrudnienia i jego strukturze ilustruje załączona tabela 16.

Pomimo stałego liczbowego wzrostu załogi wydajność pracy nie rozwijała się we właściwej proporcji do liczby zatrudnionych. Przyczyną tego niekorzystnego zjawiska jest znaczna fluktuacja wyrażająca się w bardzo wysokich odsetkach osób zwalnianych rocznie i nowych — przyjmowanych na ich miejsca. „Rekordowym” pod tym względem był 1955 r., w ciągu którego zwolniły się 804 osoby stanowiące 49% ogółu zatrudnionych; odpowiednio do tego przyjęto w tym roku 986 nowych pracowników na miejsce zwolnionych i dla sprostania wzrastającym zadaniom przedsiębiorstwa. Stosunkowo największą stabilizacją załogi odznaczały się lata 1960 i 1961 choć i, w tych latach stosunek procentowy osób zwolnionych do ówczesnego stanu zatrudnienia wynosił 20,6% i 20,7%, a grupa pracowników przyjętych na ich miejsce wynosiła 16,5% i 22,8% globalnego stanu zatrudnienia. Od 1965 r. nastąpiło ponowne zaostrzenie się płynności kadr obejmujące 25% pod względem zwolnień z pracy i —

STRUKTURA ZAWODOWA ZAŁOGI MPK W LATACH 1954—1969

Rok	Pracownicy fizyczni		Pracownicy umysłowi			% ogółu zatrudnionych	Razem	
	ilość osób	% ogółu zatrudn.	ilość osób	w tym			ilość osób	%
				inż. techn.	admin. biur.			
1954	1237	82,7	257	67	190	17,3	1494	100,0
1955	1350	85,0	240	125	115	15,0	1590	100,0
1956	1433	84,9	255	129	126	15,1	1688	100,0
1957	1767	86,3	282	152	130	13,7	2049	100,0
1958	1960	87,4	283	143	140	12,6	2243	100,0
1959	2093	88,1	282	153	129	11,9	2375	100,0
1960	2089	87,7	294	169	125	12,3	2383	100,0
1961	2065	87,2	303	179	124	12,8	2368	100,0
1962	2056	308	178	130	13,4	2364	2364	100,0
1963	2987	86,8	317	186	131	13,2	2404	100,0
1964	2184	87,2	321	192	129	12,8	2505	100,0
1965	2335	86,7	358	218	140	13,3	2690	100,0
1966	2323	85,3	399	231	168	14,7	2722	100,0
1967	2510	96,0	409	240	169	14,0	2919	100,0
1968	2589	86,1	418	240	178	13,9	3007	100,0
1969	2665	85,1	437	258	179	14,9	3102	100,0

wobec stałego wzrostu zapotrzebowania personelu — do 32% nowych przyjęć. Główną przyczyną fluktuacji jest stały wzrost zapotrzebowania na siłę roboczą na szczecińskim rynku pracy (ekspansja budownictwa mieszkaniowego, budowa wielkiego obiektu przemysłowego w Policach, rozrost istniejących zakładów, intensyfikacja przeładunków w porcie) przy trudniejszych warunkach i niższych zarobkach w MPK — niż w innych miejscach pracy. Do przyczyn podstawowych dołączają się dodatkowo, w pracy kobiet, niedogodności pracy zmianowej i odległość miejsca zamieszkania kolidujące z obowiązkami matki i gospodyni. Fluktuacja personelu daje się odczuć szczególnie w grupie kierowców autobusowych: w służbie ruchu tramwajowego ujemnym jest też zjawisko stosunkowo liczego napływu kandydatów na stanowiska motorniczych w okresach jesiennym i zimowym, traktujących trzymiesięczny okres szkolenia jako sposób spędzenia przejściowego okresu między robotami sezonowymi.

Korzystniej nieco niż w służbie ruchu przedstawia się sytuacja w zapleczu technicznym, choć dopływ kwalifikowanych rzemieślników hamowany jest przez ograniczenia w przyznawaniu maksymalnych wynagrodzeń rzemieślnikom nie posiadającym uprawnień mistrzowskich. Skutki tych ograniczeń zaznaczały się zwłaszcza w zapleczu technicznym trakcji autobusowej, odczuwającym chronicznie brak kwalifikowanych mechaników i monterów.

Płynność kadr wpływa hamująco na sprawność obsługi i obciąża przedsiębiorstwo troską o szkolenie nowych pracowników. Jest ona też szczególnie dotkliwa, gdy obejmuje pracowników wdrożonych już do pracy.

W przedsiębiorstwie o zróżnicowanych funkcjach doniosłym zagadnieniem jest poziom kwalifikacji personelu i związane z tym szkolenie oraz stabilizacja na stanowiskach pracy. W 1945 r. kiedy przedsiębiorstwo rozpoczynało działalność powojenną wśród załogi pracował zaledwie 1 inżynier oraz 3 pracowników z wykształceniem średnim. Dopiero w latach 50-tych liczba pracowników z wykształceniem wyższym i średnim wykazała szybsze tempo wzrostu. W latach 1956—1969 wykształcenie kadry umysłowej MPK przedstawiało się następująco:

Tabela 17

Rok	Wyższe techniczne II st.	Wyższe techniczne I st.	Wyższe ekonomiczne II st.	Wyższe ekonomiczne I st.	Średnie techniczne	Średnie ekonomiczne	Średnie ogólne	Średnie niepełne i podstawowe	Razem
1956	1	5	2	4	22	1	17	204	255
1957	2	9	3	8	29	1	26	204	282
1958	4	7	5	8	20	12	13	214	283
1959	3	7	8	6	20	10	18	210	282
1960	3	8	11	4	11	17	18	222	294
1964	9	6	9	3	40	9	36	186	328
1965	11	5	10	4	51	34	41	220	385
1966	10	5	11	4	57	54	44	227	417
1967	10	5	11	4	58	53	48	228	417
1968	11	5	12	4	61	59	54	236	442
1969	8	7	16	1	65	52	54	244	457

Wzrost poziomu kwalifikacji zawodowych zaznaczył się dodatnio od momentu wydania zarządzenia Ministra Gospodarki Komunalnej z 15 września 1958 r., które powołało komisję weryfikacyjną dla ustalenia kwalifikacji pracowników umysłowych. W wyniku weryfikacji pracownicy umysłowi, którzy uzyskali warunkowe zwolnienie od wymogów ustalonych przez zarządzenie, podjęli swoje dokończenie. Uruchomione zostały kursy specjalne: zaoczny przy Technikum Mechanicznym i Elektrycznym w Bytomiu dla techników i eksternistyczny przy Technikum Finansowym w Szczecinie dla pracowników administracji. W 1959 r. uzupełniało swoje wykształcenie łącznie 42 osoby, a w 1963 r. — 85 osób (w tym 3 osoby wykształcenie wyższe na politechnice i 1 na uniwersy-

tecie). W 1965 r. wykształcenie średnie zdobyło 52 pracowników i wyższe 11 pracowników.

W celu podniesienia kwalifikacji zawodowych pracowników fizycznych podjęto kierowanie do szkół podstawowych osób nie mających ukończonej szkoły podstawowej; jednocześnie zostało uruchomione szkolenie wewnątrzzakładowe na miejscu, bądź na szczeblu centralnym na kursach czeladniczych specjalnych dla motorniczych, konduktorów, spawaczy, ślusarzy, kierowców, mechaników, majstrów zajezdni, instruktorów BHP, planowania i innych.

Od 1961 r. uruchomiono 3-letnią szkołę przyzakładową o 6 klasach (po 2 klasy na każdym roku) w zawodach ślusarza maszynowego i mechanika samochodowego. Kształci ona 180 uczniów, liczbę odpowiadającą potrzebom przedsiębiorstwa; pierwsi absolwenci szkoły w liczbie 15 ślusarzy i 27 mechaników rozpoczęli staż w 1965 r., wykazując w praktyce poziom rzemieślników średnio kwalifikowanych.

Dokształcanie to o dużej doniosłości nie tylko zawodowej ale także społecznej, podejmowane równolegle z wykonywaniem obowiązków zawodowych w służbie ruchu połączone jest ze znacznym wysiłkiem i wymaga doborowych metod dydaktycznych. Wymaga też ono wytrwałości ze strony osób podejmujących dokształcanie. Miarę trudności może przykładowo zilustrować np. 1959 r., gdy na 200 osób skierowanych do szkół podstawowych w celu uzupełnienia wykształcenia 180 osób przerwało albo nie podjęło nauki.

W wyniku podjętego wysiłku struktura załogi według wykształcenia przedstawiała się w sposób następujący:

Tabela 18

STRUKTURA CAŁEJ ZAŁOGI WEDŁUG WYKSZTAŁCENIA

	1963	1964	1969
Niepełne podstawowe	512	548	508
Podstawowe	1631	1745	1883
Zawodowe	180	229	593
Średnie	112	134	186
Wyższe	25	27	32
Razem	2461 osób	2683 osób	3202 osób

Podnoszenie kwalifikacji dokonuje się nie tylko przez wykształcenie ale także przez długość stażu dającego praktyczne doświadczenie zawodowe. W przekroju lat 1958 i 1959 i 1969 długość stażu pracy w przedsiębiorstwie przedstawiała się jak następuje:

Staż pracy	1959		1969	
	pracown. umysłowi	pracown. fizyczni	pracown. umysłowi	pracown. fizyczni
do 5 lat	120	1584	99	1179
od 5—10 lat	74	297	82	559
od 11—15 lat	71	206	108	526
od 16—20 lat	17	6	54	273
ponad 20 lat	—	—	105	217
Razem	282	2093	348	2754

Doświadczenie wykazuje, że pracownik dopiero po 5 latach staje się tramwajarzem „z krwi i kości” wiążącym swe losy z losami przedsiębiorstwa. Rzeczą zmienną jest np. fakt, że samowolne porzucanie pracy i naruszenia dyscypliny pracy, pociągające za sobą zwolnienia, kary i upomnienia zdarzają się w przeważającej masie wśród pracowników o krótkim stażu pracy. W świetle opisanych wyżej fluktuacji personelu wypróbowana kadra powoli wzrasta, choć pozostaje jeszcze stosunkowo w mniejszości.

Doniosłą rolę w dziedzinie podnoszenia wydajności pracy odgrywa współzawodnictwo pracy. Organizowaniem i propagowaniem współzawodnictwa pracy zajmuje się Zakładowa Komisja Współzawodnictwa Pracy, należąca do najbardziej aktywnych komisji problemowych Rady Zakładowej. Współzawodnictwo prowadzone było w dwóch formach: po pierwsze — jako współzawodnictwo międzyoddziałowe, po drugie — jako współzawodnictwo międzybrygadowe. Udział we współzawodnictwie międzyoddziałowym w okresie 1966—1968 wzięło 7 ogniw organizacyjnych obejmujących średnio 2300 pracowników. We współzawodnictwie międzybrygadowym uczestniczyło natomiast 60 brygad, obejmujących przeciętnie 726 pracowników. Oznacza to, że udział we współzawodnictwie pracy brała cała załoga.

Wyrazem uznania dla uczestników współzawodnictwa są przyznawane przez władze naczelną związku zawodowego tytuły Brygady Pracy Socjalistycznej. O ile w 1966 r. w przedsiębiorstwie istniała jedna brygada pracy socjalistycznej, to w 1967 r. tytuł ten zdobyło siedem dalszych brygad, a w 1968 r. 10 brygad. Tak więc w 1968 r. w przedsiębiorstwie pracowało już 18 Brygad Pracy Socjalistycznej. Ponadto w 1969 r. Rada Zakładowa wystąpiła do Zarządu Okręgowego Związku o nadanie tego tytułu 7 dalszym brygadam.

Zakładowa Komisja Współzawodnictwa dokonywała co pół roku oceny wyników współzawodnictwa przyznając jego przodującym uczestnikom

nagrody pieniężne. W czasie 3-letniej kadencji obecnej Rady Zakładowej na nagrody z tytułu współzawodnictwa pracy przeznaczono łącznie 167 887 zł.

Celem popularyzacji współzawodnictwa Zakładowa Komisja Współzawodnictwa Pracy otrzymała fundusz stanowiący 0,05% planowanego funduszu płac całej załogi. Właściwe wykorzystanie tych środków jak również dobre wyniki współzawodnictwa pracy skłoniły Miejskie Zjednoczenie Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Szczecinie do podniesienia funduszu współzawodnictwa do 0,1% planowanego funduszu płac. W 1968 r. wynosił on 82 700 zł. Wykorzystano go m. in. na zorganizowanie obozu szkoleniowego dla 32 wyróżniających się pracowników, zorganizowanie 4 wycieczek do innych MPK celem wymiany doświadczeń i urządzenie 3 konkursów na temat współzawodnictwa pracy. W 1969 r. fundusz ten powiększono do 88 970 zł.

Jednocześnie ze wzrostem ruchu współzawodnictwa pracy nastąpił wzrost zaangażowania załogi w akcji czynów społecznych i długofalowych zobowiązań produkcyjnych. Wartość tych czynów i zobowiązań w okresie 1966—1968 wynosiła łącznie 683,5 tys. zł i 978,4 tys. zł.

Place

Struktura płac pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego pokrywa się w swoim głównym zarysie ze strukturą płac ogółu osób zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej województwa szczecińskiego. Średnie płace pracowników fizycznych mieszczą się w grupach płac od 1000—2000 zł miesięcznego wynagrodzenia brutto, co odpowiada średniej zarobków miesięcznych pobieranych przez 55% osób²⁵ zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej naszego województwa. Na tym samym poziomie kształtują się przeciętne płace pracowników administracji biurowej przedsiębiorstwa. Na wyższym szczeblu — średniej 2001—2500 zł miesięcznie (co odpowiednio pobiera przeciętnie miesięcznie 13,6% osób zatrudnionych w gospodarce uspołecznionej naszego województwa)²⁶ kształtują się przeciętne płace inżynierów i techników.

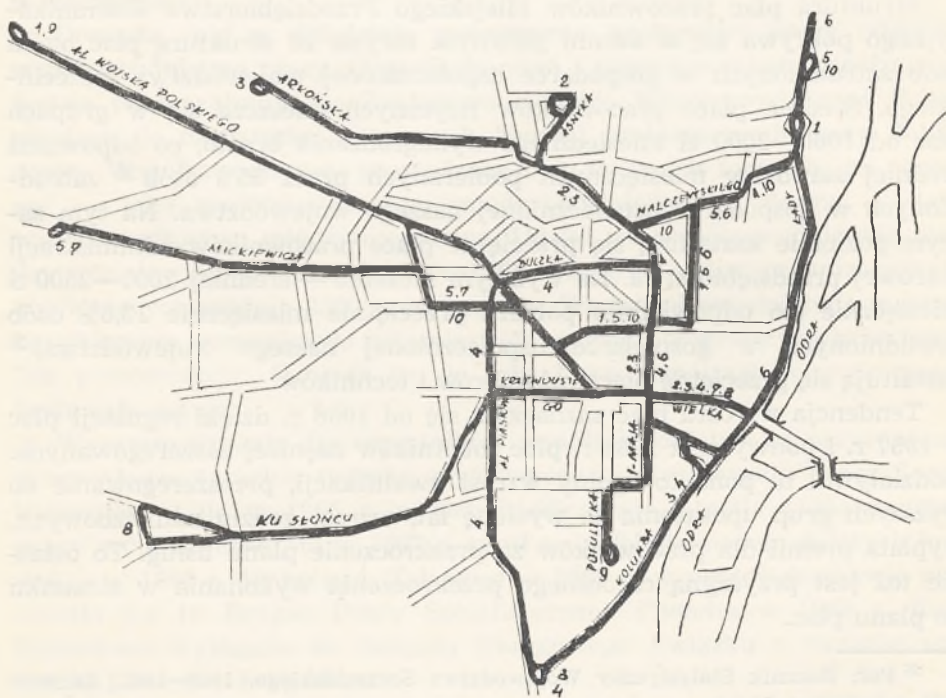
Tendencja wzrostu płac zaznaczyła się od 1956 r. dzięki regulacji płac w 1957 r. i podwyżce z 1961 r. płac robotników najniżej zaszerogowanych. Oddziaływał tu ponadto ogólny wzrost kwalifikacji, przeszerogowanie do wyższych grup uposażenia za wysługę lat, wzrost godzin nadliczbowych, wypłata premii dla pracowników za przekroczenie planu usług. To ostatnie też jest przyczyną corocznego przekroczenia wykonania w stosunku do planu płac.

²⁵ Por. Rocznik Statystyczny Województwa Szczecińskiego, 1958—1962, Szczecin 1963, tab. 9/40, s. 74 i n.

²⁶ Tamże.

RUCH PŁAĆ W LATACH 1945—1969

Rok	Średnia płaca roczna w zł			
	robotnicy	inż. techn.	adm. biur.	ogółem śr. płaca
1954	12 356	14 780	12 199	—
1955	12 300	14 946	11 600	—
1956	14 804	18 754	15 230	15 250
1957	17 591	27 105	18 576	18 576
1958	19 233	28 490	12 400	19 959
1959	10 541	31 535	22 139	21 325
1960	19 953	30 964	22 664	20 876
1961	20 769	30 994	23 903	21 707
1962	21 478	32 337	23 575	22 411
1963	23 037	34 097	23 450	23 915
1964	23 711	34 189	24 648	24 562
1965	23 983	35 087	24 786	24 925
1966	25 242	36 000	26 585	26 228
1967	26 294	36 367	26 828	27 154
1968	28 550	40 400	28 180	29 474
1969	29 555	43 317	28 939	30 664



Ryc. 16. Szkic komunikacji tramwajowej w 1969 r.

7. EKSPLOATACJA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ I JEJ PERSPEKTYWY

Cechą charakterystyczną wysuwającą się na czoło działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego jest dynamiczny wzrost świadczonych usług, wyrażający się we wzrastającej z roku na rok liczbie przewożonych osób. Cyfry pod tym względem daleko odbiegają od cyfr z lat międzywojennych. Podczas gdy w roku wysokiej koniunktury, jakim był 1927 r., liczby przewiezionych osób wyrażały się średnią liczbą 116 przejazdów na 1 mieszkańca rocznie to dzisiaj przekraczają średnią liczbę 500 przejazdów rocznie na 1 mieszkańca Szczecina. O wzroście świadczonych usług od 1945 r. bardziej szczegółowo informuje zamieszczona tabela.

Tabela 21

LICZBA MIESZKAŃCÓW ORAZ LICZBA PRZEJAZDÓW MASOWYMI ŚRODKAMI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W SZCZECINIE W LATACH 1945—1968

Rok	Liczba mieszkańców Szczecina w tysiącach	Liczba przejazdów w tysiącach	Średnia liczba przejazdów na 1 mieszkańca rocznie
1945	97,6	1 544	16
1946	114,1	17 372	152
1947	139,8	30 163	215
1948	144,8	49 109	339
1949	160,9	60 299	374
1950	179,9	71 859	399
1951	184,6	76 600	414
1952	195,8	80 491	411
1953	205,2	85 945	418
1954	214,0	94 054	439
1955	229,5	99 010	431
1956	237,7	102 848	432
1957	244,3	106 374	435
1958	255,1	110 611	433
1959	263,1	113 746	433
1960	268,9	122 730	456
1961	279,1	130 585	467
1962	286,3	139 157	486
1963	291,0	144 523	497
1964	306,0	155 411	502
1965	312,0	166 661	537
1966	317,2	173 039	545
1967	330,1	157 306	476
1968	333,9	139,703	417

Z dwóch podstawowych środków przewozowych stosowanych w naszej komunikacji miejskiej główny ciężar przewozów spoczywa na tramwajach. Udział przewozów tramwajowych w porównaniu z autobusami przedstawia się następująco:

Tabela 22

UDZIAŁ TRAKCJI TRAMWAJOWEJ I AUTOBUSOWEJ W OGÓLNEJ MASIE PRZEWOZÓW W LATACH 1945—1968—1969

Rok	Liczba przewozów (w tys.)		Średnia liczba przejazdów na 1 mieszkańca rocznie	
	tramwaje	autobusy	tramwaje	autobusy
1	2	3	4	5
1945	17 372	—	16	—
1946	17 372	—	152	—
1947	29 964	199	214	1
1948	47 930	1 179	331	8
1949	59 484	815	370	5
1950	70 709	1 186	393	6
1951	73 244	3 356	397	18
1952	76 118	4 375	389	22
1953	80 352	5 593	392	27
1954	87 641	6 413	410	30
1955	91 305	7 705	398	34
1956	93 964	8 902	395	37
1957	95 712	10 662	392	44
1958	98 931	11 680	388	46
1959	100 632	13 114	382	50
1960	108 524	14 206	406	53
1961	115 390	15 195	413	54
1962	121 789	17 368	425	61
1963	125 193	19 330	430	66
1964	130 160	23 251	426	76
1965	136 987	29 674	449	95
1966	135 487	37 552	424	115
1967	120 885	36 421	366	110
1968	106 846	32 857	319	97
1969	109 605	39 189	324	116

Jak z powyższego zestawienia wynika udział w komunikacji autobusowej nabiera coraz większego znaczenia, gdy w 1950 r. wyrażał się on jeszcze stosunkiem 2,4% to w 1964 r. osiągnął 15,2% ogólnej liczby przewozów osób; w 1968 r. wynosił już 23,5% ogólnej liczby przewozów masowych w Szczecinie.

Skąd wynikają te znaczne zmiany zachodzące w rozmiarze korzystania z usług świadczonych przez komunikację miejską?

Liczbowy wzrost ludności naszego miasta nie jest pod tym względem

jedyną przyczyną. Zwiększenie się świadczonych usług przewozowych wpływa w nie mniejszym stopniu z ekonomiczno-społecznego charakteru współczesnej szczecińskiej komunikacji miejskiej. W latach międzywojennych i przed pierwszą wojną światową przedsiębiorstwo komunikacji miejskiej działając jako prywatna spółka kapitałowa stawiała sobie jako cel główny wygospodarowanie zysku opartego o taryfę przewozową ustaloną wyłącznie z punktu widzenia własnych korzyści finansowych. Głównym obecnym celem przedsiębiorstwa jest sprostanie potrzebom faktycznym — codziennej konieczności przewiezienia dziesiątków tysięcy osób z miejsc ich zamieszkania do miejsc pracy. Toteż obecna taryfa przewozowa ustalona jest poniżej kosztów własnej produkcji usług przewozowych. Do niedawna była ona przecież niższa od tego co zazwyczaj płacimy w szatni za przechowanie płaszcza. Pomimo niskiej taryfy popyt na usługi przewozowe okazał się dość wrażliwy na jej podwyżkę. Podniesienie ceny biletów tramwajowych z 50 gr. na 1 zł (o 100%) 1 lipca 1967 r. spowodował spadek liczby przejazdów w tramwajach w 1967 r. o 11,6%, w 1968 r. o 21,8 w porównaniu z szczytową liczbą tych przejazdów w 1965 r. Skutki podniesienia ceny biletów okazały się dość złożone. Zaznaczył się spadek przejazdów na krótkich odcinkach (1—2 przystanków), co odciążało zatłoczenie w tramwajach na odcinkach przebiegu przez śródmieście; nastąpił też spadek wykupywania kart tramwajowych dwu i trzyliniowych na korzyść wykupu kart jednoliniowych, co oznaczało ograniczenie się pasażerów do korzystania przeważnie z kart na linii między miejscem zamieszkania i miejscem pracy; wzrosło natomiast znacznie korzystanie z biletów miesięcznych o nieograniczonej liczbie przejazdów (z 2888 w 1967 r., do 5770 w 1968 r. czyli o 199,8%). Podniesienie ceny biletów tramwajowych spowodowało wreszcie wzrost przejazdów osób korzystających z biletów nabywanych przez zakłady pracy na przejazdy służbowe: sprzedaż tego rodzaju biletów wzrosła w latach 1967—1968 o 38,2%, w porównaniu z przeciętną z lat wcześniejszych.

Spadek liczby przejazdów zaznaczył się od 1967 r. także w autobusach (w 1968 r. o 26,6% w porównaniu z 1967 r.). Mimo to udział przewozu autobusami przybiera stale na znaczeniu w ogólnej masie przewozów miejskimi środkami lokomocji. Wywołane to zostało przez otwarcie nowych linii autobusowych obejmujących swoim zasięgiem dzielnice często peryferyjne, do tego czasu izolowane od udziału w korzystaniu z środków masowego przewozu, a także — ożywione budownictwo mieszkaniowe w dzielnicach peryferyjnych i niektórych śródmiejskich oddalonych od linii tramwajowych. Przykładem może tu służyć Niecka Niebuszewska, której mieszkańcy korzystają w znacznie większym stopniu z komunikacji autobusowej niż z tramwajowej.

Jak to już zaznaczono — obecne zadania przedsiębiorstwa mają charakter społeczno-gospodarczy zarysowany znacznie wyraźniej niż handlowo-spekulacyjny, jak to się działo pod zarządem spółki finansowej sprzed

drugiej wojny światowej. Pomimo podniesienia ceny biletów za przejazdy w 1967 r. przychody MPK z świadczonych usług nie pokrywają kosztów własnych produkcji tych usług; równoważenie przychodów z kosztami własnymi byłoby osiągalne dopiero przez podniesienie ceny biletów nie jak to miało miejsce o 100% (z 50 gr do 1 zł w tramwajach) ale przynajmniej — 250%. Usługowo społeczny charakter działalności MPK zostałby jednak w takim przypadku podważony. Dla utrzymania nadal tego charakteru pomimo podwyżki taryfy przewozowej stosowane są szeroko 50% ulgi, którymi objęte są przejazdy osób dojeżdżających do miejsca pracy, przejazdy młodzieży szkolnej i akademickiej, przejazdy wojskowych, emerytów i rencistów. Proporcjonalny stosunek przejazdów ulgowych do normalnych ilustruje poniższa tabela.

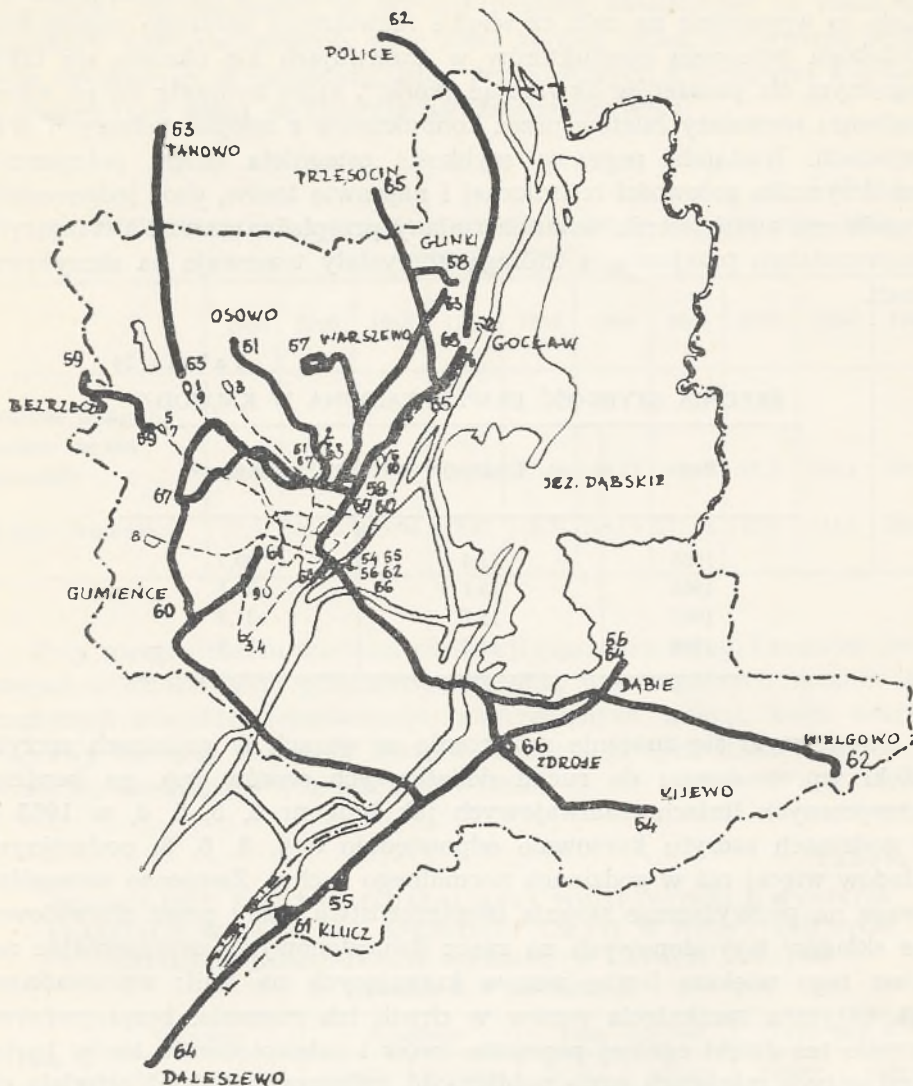
Tabela 23

STRUKTURA PRZEJAZDÓW WG OPŁAT TARYFOWYCH W SZCZECIŃSKICH TRAMWAJACH I AUTOBUSACH W LATACH 1954—1968

Rok	Przejazdy normalne w %			Przejazdy ulgowe w %		
	tramwajowe	autobusowe	razem	tramwajowe	autobusowe	razem
1954	42,1	37,8	41,6	57,9	62,2	58,4
1955	39,9	27,8	39,1	60,1	72,9	60,9
1956	40,1	35,1	40,2	59,9	64,9	59,8
1957	46,0	36,0	45,0	54,0	64,0	55,0
1958	47,0	35,0	46,0	53,0	65,0	54,0
1959	52,0	40,0	51,0	48,0	60,0	49,0
1960	49,0	40,0	48,0	51,0	60,0	52,0
1961	50,0	42,0	49,0	50,0	58,0	51,0
1962	49,0	42,0	48,0	51,0	58,0	52,0
1963	48,4	44,3	48,0	51,6	55,6	52,0
1964	47,0	44,0	47,0	53,0	56,0	53,0
1965	42,0	40,0	41,0	51,0	60,0	59,0
1966	46,0	35,0	43,0	54,0	65,0	57,0
1967	49,0	38,0	47,0	51,0	62,0	53,0
1968	49,0	38,0	46,0	51,0	62,0	54,0

Z przytoczonej tu tabeli wynika, że po wprowadzeniu podwyżki opłat w 1967 r. wzrosła proporcja przejazdów ulgowych w stosunku do normalnych, przy czym w tramwajach ustabilizowała się ona na nieco niższym poziomie (51%) niż to miało miejsce przed 1967 r. natomiast wzrosła w autobusach (62%).

Tak więc komunikacja miejska jest jednym z podstawowych czynników organizacji życia gospodarczego w mieście. Od jej sprawnego funkcjonowania zależy przecież punktualny dowóz ludzi do pracy przy równoczesnej dbałości o to, aby przez zapewnienie warunków przejazdu oszczędzić zmęczenia i straty czasu. W układzie przestrzennym Szczecina nie



Ryc. 17. Sieć linii autobusowych

jest to zadanie, które można zawsze rozwiązać w sposób najekonomiczniejszy i ku zadowoleniu korzystających z usług przewozowych. Świadczą o tym przepełnione tramwaje i autobusy jadące w kierunkach zakładów pracy położonych na peryferiach śródmieścia, wracające następnie puste do swoich punktów wyjściowych, aby w godzinach po zakończeniu pracy ponownie powtarzać ten sam ruch wahadłowy — w jedną stronę niemal niewykorzystany. To też MPK dokłada wysiłku w kierunku usprawnienia ruchu, odciążenia zatłoczenia w godzinach szczytu i zapewnienia wygody pasażerom. Do takich poczynań zaliczyć należy wprowadzenie w tram-

wajach automatów i kasowników, sprzedaż biletów w kioskach „Ruchu”; miało to wprowadzić na celu częściowe rozwiązanie trudnego zagadnienia niedoboru personelu konduktorów w tramwajach ale okazało się także dogodnym dla pasażerów likwidując „korki”, które tworzyły się po wprowadzeniu sprzedaży biletów przez konduktorów z miejsc siedzących przy wejściach. Nastąpiła poprawa szybkości osiągnięta dzięki polepszeniu współczynnika gotowości technicznej i naprawie torów, choć jednocześnie ulegała ona zmniejszeniu wskutek zmiany przepisów ruchu likwidujących pierwszeństwo przejazdu, z którego korzystały tramwaje na skrzyżowaniach.

Tabela 24

SREDNIA SZYBKOŚĆ EKSPLOATACYJNA W KM/GODZ.

Rok	Tramwaje	Autobusy
1965	13,4	20,7
1966	13,1	21,1
1967	13,7	21,7
1968	14,3	21,9

Zmniejszyło się znacznie zatłoczenie w wozach w godzinach szczytu dzięki wprowadzeniu do ruchu dodatkowych wozów (np. na bardziej uczęszczanych liniach tramwajowych jak linie nr 2, 3, 5, 8, w 1968 r. w godzinach szczytu kursowało odpowiednio o 6, 3, 6, 6, podwójnych składów więcej niż w godzinach normalnego ruchu). Zwrócono szczególną uwagę na podwyższenie stopnia bezpieczeństwa jazdy przez zlikwidowanie składów trzyczłonowych na rzecz dwuczłonowych, uruchamiając zamiast tego większą liczbę wozów kursujących na linii; wprowadzono automatyczne zamknięcia wozów w chwili ich ruszania, bezpieczeństwo wzrosło też dzięki ogólnej poprawie torów i zabezpieczeniu torów barierami w tych miejscach gdzie publiczność, zwłaszcza młodzież uchylała się od zakazu wsiadania i wysiadania tylko na postojach.

Wobec dużych zadań stojących przed komunikacją miejską przy stosowaniu niskiej taryfy za przejazdy, komunikacja ta jest przedsięwzięciem z finansowego punktu widzenia, planowodeficytowym. W eksploatacji bieżącej i w działalności inwestycyjnej wymaga ona pomocy z zewnątrz. Źródłem tej pomocy są bądź środki płynące z budżetu państwowego jeżeli chodzi o inwestycje długofalowe (takie jak np. opisana wyżej rozbudowa nowego zaplecza technicznego), bądź środki, którymi dysponuje Miejska Rada Narodowa uzupełniająca niedobory powstające w związku z eksploatacją. W grę wchodzi tu zwłaszcza renowacja zużytego taboru, torów, inwestycje bieżące związane z eksploatacją i utrzymaniem

ruchu. O wymiarze wysiłku finansowego ponoszonego przez całokształt gospodarki uspołecznionej w zakresie pomocy świadczonej na rzecz komunikacji miejskiej możemy zdać sobie sprawę przez porównanie wpływów uzyskanych ze sprzedaży usług przewozowych z bieżącymi kosztami produkcji tych usług, co ilustruje poniższe zestawienie:

Tabela 25

WYNIKI FINANSOWE I KOSZTY EKSPLOATACJI W LATACH 1959—1968
(w milionach złotych)

	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Wartość realizacji ogółem wg cen sprzedaży	60,06	65,49	71,69	75,58	91,46	99,27	99,46	99,3	134,1	166,35
Koszty eksploatacji	97,84	101,51	105,94	128,87	145,73	160,19	171,22	172,9	134,1	202,47

Przy uwzględnieniu wartości realizacji (sprzedaż usług) i kosztów związanych z działalnością podstawową według poszczególnych działów komunikacji miejskiej (eksploatacja poszczególnych trakcji, koszt energii, naprawy bieżące) proporcja kosztów utrzymania tych działów przedstawiała się następująco w latach 1959—1968.

Tabela 26

PORÓWNANIE KOSZTÓW DZIAŁALNOŚCI PODSTAWOWEJ I WYNIKÓW REALIZACJI WEDŁUG CEN SPRZEDAŻY USŁUG W POSZCZEGÓLNYCH DZIAŁACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W LATACH 1959—1968
(w milionach zł w zaokrągleniu)

Lata	Tramwaje		Autobusy		Taks. osobowe		Taks. bagażowe	
	koszty	wpływy	koszty	wpływy	koszty	wpływy	koszty	wpływy
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1959	58	32	21	9	10	10	0,26	0,46
1960	59	34	10	10	10	0,81	0,81	1,15
1961	57	36	26	12	11	11	1,45	2,00
1962	71	38	31	12	13	10	2,25	3,01
1963	73	39	36	14	12	10	3,45	4,75
1964	76	40	43	17	13	13	3,70	5,08
1965	79,9	39,4	53	20,2	8,8	8,1	5,6	7,7
1966	85,4	42,4	58	22,3	—	—	6,5	8,8
1967	09,4	62,5	64	34,8	—	—	6,2	8,7
1968	90,4	77,6	64	49,4	—	—	6,2	9,8

Z przedstawionej tabeli wynika ogólna tendencja stałego wzrostu obrotów przedsiębiorstwa przy czym szczególnie silnie zaznaczyła się ta tendencja w trakcji autobusowej. Nieregularności tego wzrostu zarówno po stronie kosztów jak i wyników realizacji wynikały z szeregu przyczyn działających sporadycznie w tym lub innym roku. I tak np. na spadek w przychodach tramwajów ze sprzedaży biletów w 1965 r. wpłynęły złe warunki atmosferyczne w sezonie letnim co ograniczyło frekwencję na liniach prowadzących do kąpielisk i innych miejsc rekreacji, nie bez wpływu było tu także zarządzenie wydane przez Kuratorium Okręgu Szkolnego uprawniające młodzież szkolną do korzystania z ulg taryfowych także w okresie wakacyjnym. Wzrost przychodów ze sprzedaży biletów w latach 1967 i 1968 był wynikiem podniesienia ich ceny i zmiany systemów taryfowych stosowanych w autobusach. Nieregularności w postaci nagłych skoków po stronie kosztów spowodowane zostały w 1966 r. w wyniku podwyżki dolnej granicy najniższych wynagrodzeń, wzrostu ceny gazu i prądu, intensyfikacji prac remontowo-konserwacyjnych zwłaszcza torowisk; w pewnej mierze wzrost ten został skompensowany dzięki wprowadzeniu samoobsługi w tramwajach pozwalającej na przesunięcie konduktorów na inne stanowiska pracy bez powiększenia ogólnej liczby zatrudnionego personelu.

Wysiłek ponoszony przez całość gospodarki narodowej na organizację masowych przewozów w komunikacji miejskiej nakłada oczywiście szczególnie obowiązek gospodarnego użycia środków zarówno powierzonych, jak i uzyskiwanych z eksploatacji bieżącej.

Perspektywy działalności MPK w najbliższej przyszłości zarysowane zostały w projektach dotyczących usprawnień i inwestycji MPK w latach 1971—1975.²⁷ Punktem wyjścia tych projektów jest ustalona przez Miejską Komisję Planowania prognoza wzrostu liczby ludności miasta do 371 tys. osób w 1975 r. Równoległe do wzrostu liczby ludności przewiduje się także wzrost jej ruchliwości oraz zmiany w kierunkach przewozów. Aktualnym stanem się otworzenie połączeń komunikacyjnych z powstającymi nowymi dzielnicami mieszkaniowymi oraz z nowymi miejscami pracy w Policach i w Gryfinie. Bierze się także pod uwagę wzrost zatrudnienia w istniejących już zakładach pracy. Wynikające stąd zadania przewozowe będą wymagały zwiększenia wydajności obydwu rodzajów trakcji: tramwajowej i autobusowej, a ponadto — inwestycji w ich zapleczu technicznym.

W trakcji tramwajowej przewiduje się stosunkowo niewielkie liczbowe powiększenie taboru, kompensowane jednak zwiększeniem jego pojemności. Zmiany w strukturze taboru tramwajowego polegać będą na dalszej stopniowej likwidacji przestarzałego taboru przyczepnego na rzecz

²⁷ Zob. Projekt planu techniczno-ekonomicznego na lata 1971—75 (materiały MPK — maszynopis powielony).

przyrostu taboru silnikowego. Zmniejszy się zapewne niestety szybkość eksploatacyjna (do 14 km/godz.) w związku z wzrastającym zatłoczeniem jezdni zwłaszcza w Śródmieściu i — z powodu projektowanej w tym czasie przebudowy węzłów na Pl. Żołnierza i Pl. Kościuszki.

Rosnące potrzeby przewozowe będą zaspokajane w szerszym niż dotychczas stopniu przez trakcję autobusową. Przepadnie jej w udziale sprostanie większemu niż dotychczas zapotrzebowaniu na usługi przewozowe w zasięgu traktacji z 1970 r. i rozszerzenie usług komunikacji autobusowej do Polic i do Gryfina. Wywiązanie się z tych zadań uzależnione będzie od powiększenia i renowacji posiadanego taboru.

Równolegle do rozszerzenia usług świadczonych w komunikacji pasażerskiej aktualną jest także sprawa zwiększenia możliwości świadczenia usług w trakcji bagażowej na którą wzrasta nieustannie popyt.

Projekty inwestycji przewidzianych niezależnie od inwestycji w taborze tramwajowym i samochodowym obejmują usprawnienie zaplecza technicznego i przebudowę względnie rozbudowę sieci szynowej oraz przystanków — poczekalni.

Projektuje się budowę nowej linii tramwajowej łączącej Niebuszewo z rejonem Stoczni im. A. Warskiego i pętli tramwajowo-autobusowej przy ulicy Lipowej wraz z poczekalniami. Niezbędne będą ponadto nakłady na zmontowanie dwóch nowych podstacji prostowniczych zabezpieczających energię wobec zmiany jakości i ilości taboru tramwajowego.

Wobec liczbowego wzrostu taboru samochodowego, któremu nie będzie w stanie sprostać obecna stacja obsługi przy ul. Klonowica, pojawia się konieczność uruchomienia nowej stacji obsługi autobusów. Stacja ta będzie zlokalizowana w Dąbiu za czym przemawia względ na wyeliminowanie pustych przebiegów autobusów na liniach znajdujących się w rejonie prawego brzegu Odry.

Inwestycje w zapleczu technicznym obejmą także istniejące zajezdnie tramwajowe, gdzie konieczną jest ich modernizacja i poprawa warunków pracy.

W całokształcie zamierzeń inwestycyjnych w najbliższych pięciu latach zabezpieczono ponadto środki na kapitalne remonty obiektów służących celom socjalnym oraz na ogólną poprawę warunków pracy załogi.

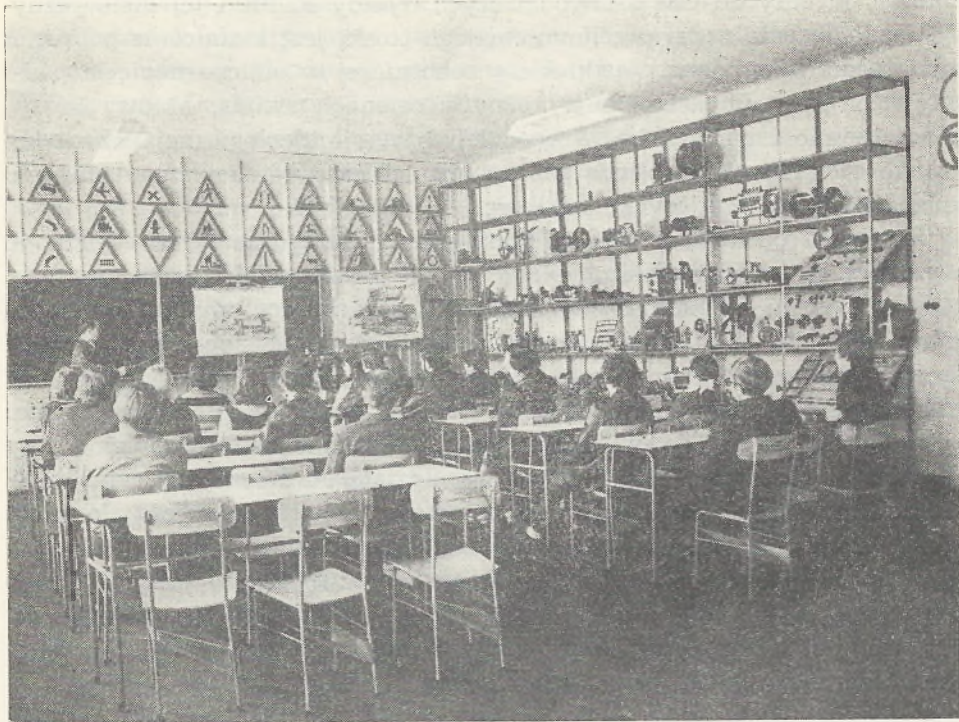
W oparciu o te założenia rysują się też perspektywy rozwoju na najbliższe lata. Do najważniejszych z nich należy utrzymanie na wysokim poziomie współczynnika gotowości sprzętu przewozowego. Pomocną pod tym względem jest nowoczesna baza przy ul. Klonowica z własną kotłownią, centralnymi warsztatami tramwajowymi i samochodowymi, stacją obsługi i garażowaniem autobusów przyczyniając się do usunięcia trudności technicznych, którym nie mogły sprostać przestarzałe i nie nadające się do rozbudowy warsztaty przy ul. Kolumba.

Charakter Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego jako wielkiego przedsiębiorstwa wyraża się przede wszystkim w formach zarządzania, w eksploatacji własnych urządzeń bezpośredniego świadczenia usług przewozowych i w organizacji zaplecza technicznego tych urządzeń oraz w polityce kadrowej. Natomiast sama produkcja usług przewozowych w której kierowca tramwaju lub autobusu pracuje na własną odpowiedzialność jest bardziej zbliżona do działalności jednostkowego przedsiębiorstwa przewozowego, z tą różnicą, że odpowiedzialność kierowcy w MPK za bezpieczeństwo wobec pasażerów jest znacznie większą, (niż np. w dorożce samochodowej) odpowiednio do wielkości pojazdów dosto-



Ryc. 18. Przystań kajakowa pracowników MPK na Wyspie Jaskółczej przy ul. Kolumba

sowanych do przejazdów masowych. Kierowca odpowiada ponadto za wykonywanie swych zadań zgodnie z ustalonym rozkładem przejazdów. Dodać tu należy, że zawód pracownika służby ruchu wymaga ciągłego napięcia uwagi, wykonywania zadań niezależnie od warunków atmosferycznych, przy zdarzającym się nieraz braku zdyscyplinowania publiczności. Wreszcie godziny pracy w służbie ruchu trwającej przez całą dobę (przy zmniejszonej częstotliwości w ruchu nocnym) są dostosowane do



Ryc. 19. Szkoła Przyzakładowa MPK — sala lekcyjna

planu (rozkładu) przejazdów i wymagają innego rytmu zmian w służbie niż normalny podział godzin pracy i wypoczynku w przeciętnym przedsiębiorstwie, co stwarza pewne utrudnienia w życiu rodzinnym pracowników służby ruchu.

To też życie społeczne w zakładzie pracy jakim jest MPK, którego celem jest integracja załogi, uzyskiwanie zespołowej rytmiczności w wykonywaniu planowanej produkcji usług stwarza zagadnienia właściwe dla rodzaju działalności przedsiębiorstwa o innym nieco charakterze niż w przedsiębiorstwach, gdzie więź pracy oparta jest o zespołowe działanie brygad produkcyjnych.

Podczas gdy tworzenie właściwych podstaw organizacji i rytmiczności pracy jest zadaniem administracji przedsiębiorstwa to już kształtowanie postawy pracowników i ich stosunku do wykonywanych zadań usługowych, zgodnie z planem i z uwzględnieniem wygody, korzyści i wymagań użytkowników są zadaniami podjętymi przez organizacje społeczne i zawodowe załogi MPK, w tym zakresie rozwijającej działalność.

Komitet Zakładowy PZPR od zarania istnienia przedsiębiorstwa zarówno w jego codziennym życiu jak też w chwilach przełomowych czuwał nad kształceniem potrzebnego każdemu wartościowemu człowiekowi poczucia łączności z wydarzeniami chwili, czy był nim przełom październi-

nikowy, wybory do ciał ustawodawczych, zjazdu PZPR i jej historyczny V Zjazd; obecnie nadal przedmiotem jego troski jest kształcenie poczucia solidarności załogi jako części klasy robotniczej w obliczu napięcia podsyconego przez imperializm w różnych rejonach świata, aktów agresji w Wietnamie i na Bliskim Wschodzie, dywersji ideologicznej przeciwko krajom socjalistycznym, prób poróżnienia ich między sobą i zamachu na jedność krajów budujących socjalizm.

Istniejąca od 1956 r. Rada Robotnicza współrzędząc w przedsiębiorstwie przeprowadzała dokładne analizy planów przedsiębiorstwa, wysuwała koncepcje ulepszeń organizacyjnych i technologicznych. Wyrazem dobrej pracy jest regularne wykonywanie planów przedsiębiorstwa i związane z tym wypracowanie zwiększającego się z roku na rok funduszu zakładowego. Samorząd cieszy się poparciem ze strony załogi, co przyczynia się w sposób istotny do prawidłowej realizacji planowanych zadań.

Rada Zakładowa ze swej strony współdziałała z kierownictwem MPK i organizacją partyjną rozwijając urządzenia socjalne. Należą do nich takie, które świadczą usługi stałe jak: przychodnia lekarska, żłobek, przedszkole, biblioteka i kasa zapomogowo-pożyczkowa — bądź usługi dorywcze jak kolonie letnie dla dzieci, choinki świąteczne, działalność kulturalno-oświatowa, pomoc prawna i techniczna przy załatwianiu rent. O niektórych warto tu szerzej wspomnieć.



Ryc. 20. Szkoła Przyzakładowa — warsztaty

Najwcześniej powołanym urządzeniem było ambulatorium, w 1948 r. z gabinetem internistycznym i zabiegowym. Po przeniesieniu do nowego budynku dodano stopniowo gabinety stomatologiczny, ginekologiczny, okulistyczny, fizykoterapii i laboratorium analityczne. To ostatnie i gabinet okulistyczny zostały wyposażone całkowicie przez przedsiębiorstwo. Ostatnio uruchomiono punkt apteczny usprawniający nabywanie leków przez pracowników przedsiębiorstwa. Ambulatorium w 1968 r. już jako przychodnia lekarska przyzakładowa zatrudniało 6 lekarzy, 8 pracowników personelu pomocniczego i 5 personelu administracyjno-gospodarczego. Rada Zdrowia przy przychodni złożona z Przewodniczącego Rady Zakładowej, Kierownika Przychodni, technika BHP, Kierownika Działu Socjalnego odbywa kwartalne narady nad ulepszeniem warunków higieny pracy, leczeniem profilaktycznym, lekarskim badaniem stanowisk pracy i podniesieniem stanu zdrowotności załogi. W ciągu ostatniego trzydziestoletnia (1966—1968) przychodnia udzieliła 103 236 porad lekarskich. Wzrosła też poważnie liczba okresowych badań lekarskich, których w tym samym trzydziestoletniu przeprowadzono 6436. Miernikiem pozytywnej działalności Przychodni jest zmniejszająca się z roku na rok liczba zachorowań i spowodowanych przez nie zwolnień lekarskich względnie skierowań na leczenie szpitalne.

W dziedzinie urządzeń socjalnych opieka nad dziećmi pracowników MPK stanowi główny przedmiot troski przedsiębiorstwa. Najmłodsze pokolenie w wieku przedszkolnym w rodzinach pracowników przedsiębiorstwa liczy z górą 1200 dzieci. Wraz z napływem znacznej ilości kobiet do pracy występowało coraz ostrzej zagadnienie zapewnienia dzieciom opieki zastępczej w tych godzinach, kiedy służba ruchu uniemożliwia matkom nawet dorywczo kontrolowanie co się dzieje w domu. W 1952 r. został zorganizowany żłobek dla dzieci w wieku 6 miesięcy do 3 lat; jest on udogodnieniem zwłaszcza dla konduktorek i motorniczych, które mogą umieszczać tam dzieci na cały tydzień od poniedziałku rano do soboty popołudniu. Troskliwie wyposażony żłobek mieści się w willi-pałacyku wzniesionym w swoim czasie na własny użytek przez dyrektora i przewodniczącego rady nadzorczej spółki akcyjnej, która eksploatowała komunikację miejską w Szczecinie za rządów niemieckich. Placówka ta zatrudnia obecnie 29 osób (w tym kierownik lekarz, 5 opiekunek, 4 pielęgniarki i 18 personelu administracyjno-gospodarczego). Żłobek jest przystosowany do przyjmowania 55 dzieci, jednak potrzeby opieki nad dziećmi rodziców przebywających w pracy są znacznie większe tak że w ciągu ostatnich trzech lat przebywało w nim stale przeciętnie 68 dzieci w wieku od 6 miesięcy do 3 lat i to przy uwzględnianiu pierwszeństwa dla przypadków trudnych sytuacji rodzinnych.

Drugą instytucją odciążającą matki w godzinach pracy między 6.00 a 16.00 jest przedszkole. Początkowo mieściło się ono w Pilichowie, dokąd dzieci odwożono autobusem z punktu zbornego mieszczącego się w przy-



Ryc. 21. Żłobek tygodniowy MPK — widok ogólny



Ryc. 22. Żłobek — wewnątrz

chodni lekarskiej. Ponieważ pociągało to za sobą trudności organizacyjne dyrekcja uzyskała budynek przy ul. Skargi 18. Obecnie znajduje się w nim 113 miejsc dla trzech grup pozostających pod kierownictwem personelu pedagogicznego w liczbie 7 osób i 11 osób personelu pomocniczego. Mimo to, że obydwie placówki są przodujące pod względem wykorzystania miejsca, a także poziomu i estetyki wyposażenia to jednak stają się już zbyt szczupłe wobec wzrastających przed nimi zadań. Zwłaszcza przedszkole przeżywa od kilku lat chroniczny kryzys pomieszczeń. Miejsca wykorzystane są z reguły w stukilkunastu procentach; w ostatnich trzech latach przyjmowano rocznie do przedszkola od 121 do 140 dzieci, a mimo to przy corocznych wiosennych weryfikacjach dzieci część z nich odpada z uwagi na brak miejsc.

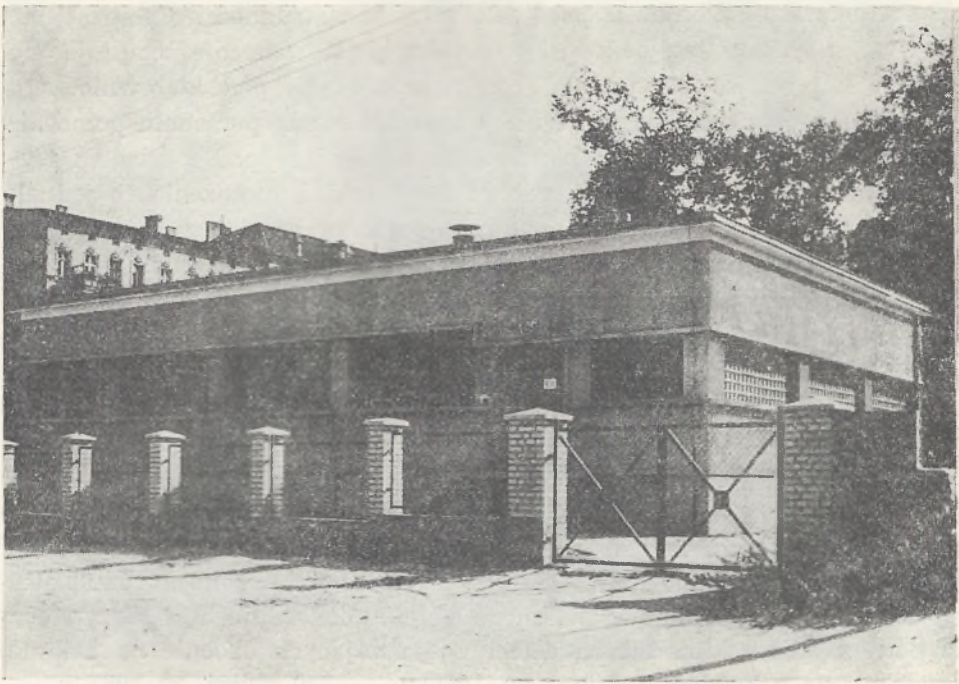
Kolonie letnie dla dzieci w wieku szkolnym prowadzone były w Wielgowie, w Choszczynie, w Nowogardzie w budynkach szkolnych. Stosowanie zmian turnusów i tu także nie nadążało za wzrostem liczbowym młodzieży w wieku szkolnym, tak że koniecznym było zabieganie o umieszczanie dzieci także na koloniach urządzanych przez innych organizatorów. Toteż od 1962 r. podjęto budowę własnego obiektu kolonijnego w Krzynkach w pow. myśliborskim. Liczba dzieci wyjeżdżających obecnie na kolonie zwiększa się z każdym rokiem: (w 1966 r. — 340 dzieci, w 1967 r. — 440, w 1968 — 473 dzieci). Wzrost ten umożliwiony został dzięki dobudowaniu w Krzynkach 6 domków kampingowych oraz świetlicy z dotacji w kwocie 503 tys. złotych uzyskanych z Zarządu Głównego ZZPGKiPT. Dzieci na koloniach letnich otoczone są opieką wychowawczą sprawowaną przez nauczycieli szkół podstawowych oraz absolwentów Liceum Pedagogicznego i Studium Nauczycielskiego.

Dla dorosłych formą podstawową wypoczynku są wczasy pracownicze, wczasy profilaktyczne oraz sanatoryjne. W 1967 r. przedsiębiorstwo uzyskało własny dom wczasowy w Swinoujściu, którego remont i doprowadzenie do stanu używalności jest zasługą samych pracowników MPK.

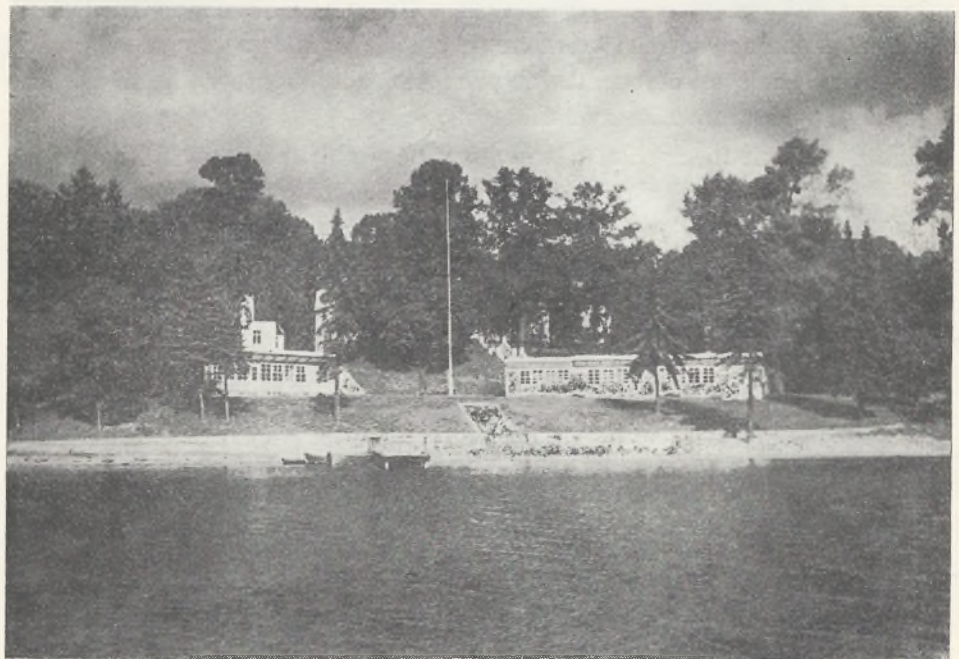
W latach 1966—1968 z różnego rodzaju wczasów skorzystała następująca liczba osób:

Tabela 27

Rok	Sanatoria	Wczasy profilaktyczne	Wczasy wypoczynkowe	
			razem	D. W. Świnoujście
1966	31	53	65	—
1967	41	27	350	146
1968	49	42	355	321



Ryc. 23. Nowa podstacja — widok ogólny

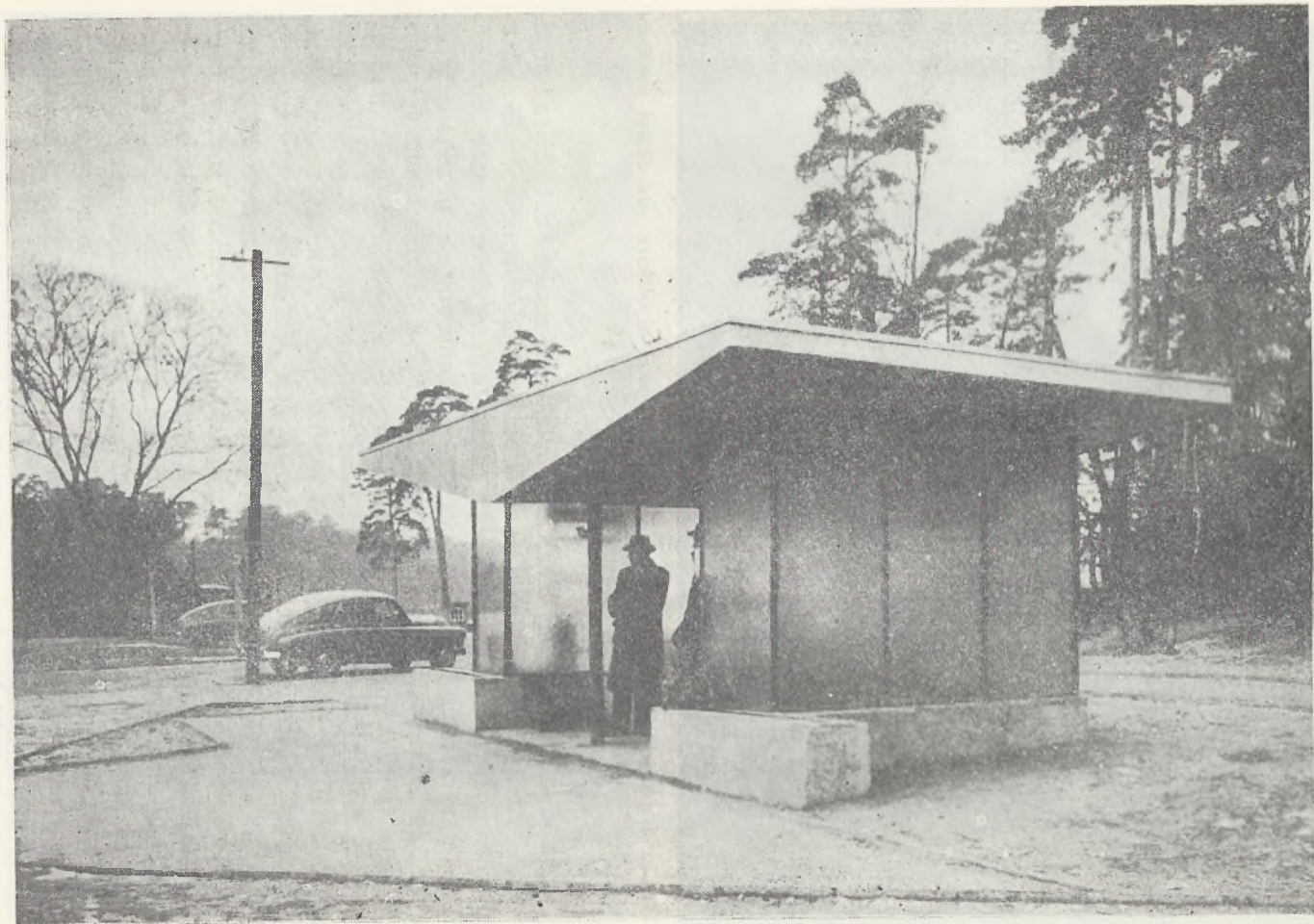


Ryc. 24. Dziecięce kolonie letnie w Krzyńkach, pow. Myślibórz, dla dzieci pracowników MPK



Ryc. 25. Dziecięce kolonie letnie w Krzynkach, pow. Myślibórz, dla dzieci pracowników MPK

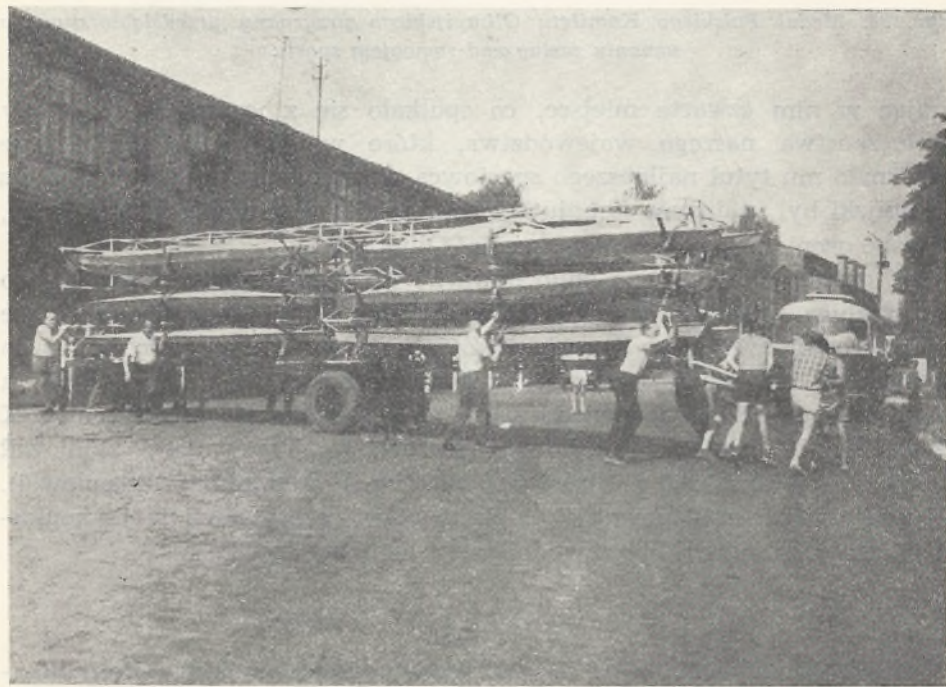
Równoległe do pomocy lekarskiej, opieki nad matką i dzieckiem i organizacji wczasów Rada Zakładowa wspólnie z kierownictwem Przedsiębiorstwa rozwinęła w ciągu 25-lecia rozmaite formy samopomocy pracowniczej, przynoszącej nie tylko ułatwienia w konkretnych sytuacjach życiowych, ale także spełniającej rolę integracji załogi i wzmacniania jej więzi z przedsiębiorstwem. Do takich form zaliczyć należy dobrze funkcjonującą, cieszącą się dużym powodzeniem kasę zapomogowo-pożyczkową, świadczenie zasiłków statutowych z tytułu urodzin i zgonów, uruchomienie funduszu mieszkaniowego. W ciągu ostatnich 3 lat zasiłki statutowe przyznane zostały 145 osobom na łączną kwotę 132 800 zł; bezwrotne pożyczki na budownictwo mieszkaniowe spółdzielcze przyznane zostały przez Radę Zakładową 301 pracownikom na łączną kwotę 3 060 809 zł. Formami pomocy o charakterze bardziej społecznym — koleżeńskim, niż finansowym jest organizowanie odwiedzin chorych w szpitalach oraz działalność wśród rencistów. W ostatnim trzyleciu na rentę odeszło z czynnej służby 63 pracowników, którzy przepracowali w przedsiębiorstwie ponad 10 lat. Żegnani sedecznie na uroczystych akademiach renciści utrzymują nadal łączność z przedsiębiorstwem: Rada Zakładowa organizuje im wczasy, wycieczki niedzielne i przyznaje corocznie zapomogi dla najbardziej po-



Rys. 26. Poczekalnia tramwajowa przy pętli na Głębokiem, zbudowana w czynie społecznym XX-lecia, przez pracowników zajezdni Pogodno

trzebujących. Działalność kulturalno-oświatowa skupia się w stowarzyszeniach pracowników takich jak Komórka NOT, TPPR i wokół biblioteki oraz Klubu Zakładowego. Księgozbiór zakładowy liczy blisko 8000 woluminów; korzysta z niego rocznie ok. 1500 osób; przeciętna liczba wypożyczeń obsługiwanych przez 14 punktów bibliotecznych wynosi rocznie ok. 6 tys. książek. Biblioteka organizuje ponadto imprezy kulturalno-oświatowe jak konkursy czytelnicze, spotkania z autorami, wystawy i inne. Rada Klubu Zakładowego rozwija akcję w kierunku ożywienia życia towarzyskiego wśród członków załogi, ułatwia korzystanie z przedstawień teatralnych, ostatnio powstał z jej inicjatywy 5-osobowy zespół muzyczny.

W społecznym życiu załogi MPK dużą popularnością cieszy się dziedzina turystyczno-sportowa, toteż Rada Zakładowa poświęca jej wiele uwagi. Powodzeniem odznaczają się zwłaszcza wycieczki krajoznawcze, niedzielne zbiorowe wyprawy bądź na biwakowanie bądź też, gdy dopisuje urodzaj na grzybobranie. Dla miłośników zawodów sportowych organizowane są wycieczki kibiców sportowych na mecze, a dla wodniaków — wycieczki, spływy kajakowe. W tej to dyscyplinie sportowej pracownik MPK Władysław Szuszkiewicz zakwalifikował się na XIX Olimpiadzie w Meksyku do finałowego wyścigu kajakowego „jedynek” zaj-



Ryc. 27. Wyjazd „wodniaków” na coroczny spływ kajakowy organizowany przez Radę Zakładową i Radę Robotniczą



Ryc. 28. Medal Polskiego Komitetu Olimpijskiego przyznany przedsiębiorstwu w uznaniu zasług nad rozwojem sportu

mując w nim czwarte miejsce, co spotkało się z uznaniem ze strony społeczeństwa naszego województwa, które w dorocznym plebiscycie przyznało mu tytuł najlepszego sportowca województwa w 1968 r. Sukces olimpijski był w dużym stopniu owocem opieki ze strony Zakładu Pracy, wysoko ocenionej przez Polski Komitet Olimpijski.

W ostatnim okresie nastąpiło poważne ożywienie sportu masowego co jest zasługą prężnego ogniska TKKF „Tramwajarz”. Ognisko działające pod kierownictwem mgr Eugeniusza Zająca liczy 10 sekcji; wśród których poważnymi sukcesami szczyci się sekcja szachowa. Do tradycji ogniska weszły już doroczne spartakiady sportowe organizowane wspólnie z MPK Bydgoszcz. W turniejach sportowych szczeciński „Tramwajarz” zajmował czołowe lokaty (w 1966 r. I miejsce, w 1968 r. II w punktacji zespołowej). W spartakiadzie zakładowej w ostatnim roku, rozgrywanej w 12 konkurencjach wzięło udział 838 zawodników w tym 165 kobiet.

*

*

*

W chwili, gdy ten krótki rys Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Szczecinie ujrzy światło dzienne, minie 25 lat od chwili zapoczątkowania przez nie działalności. Działalność ta rozpoczęta w nie-

zwykle trudnych warunkach, zakwalifikowana przez sceptyków tamtych czasów jako krótkotrwałe prowizorium bez widoków rozwoju — zapuściła jednak głęboko korzenie w życie społeczne i ekonomiczne naszego miasta. Zasilane są one z jednej strony nieustanną troską Kierownictwa Przedsiębiorstwa i organizacji działających wśród jego załogi o jak najlepszą wydajność i jakość usług świadczonych ludności. Zasilane są one także niezmienną życzliwością i otaczane troskliwością ze strony dbałych o dobro społeczne Rad Narodowych Miejskiej i Wojewódzkiej. Jak to zwykle w życiu bywa losy przedsiębiorstw w ciągu 25-lecia odznaczały się zmienną koleją trudności, przeszkód i powodzenia. Jedno co było niezmiennie — to dążenie do zwalczania przeciwności. Toteż w dniu srebrnych godów przedsiębiorstwa MPK, gdy podstawa wyjściowa dla następnego 25-lecia daleko przerosła to co zastaliśmy przed 25 laty, to niezmiennie dążenie ku lepszemu pozwala nam z ufnością spoglądać w przyszłość.