

Na początku była „trójka“

BYŁO to dokładnie 35 lat temu, 12 sierpnia 1945 r. na ulicach Szczecina pojawił się, pierwszy po wojnie, tramwaj elektryczny linii nr 3. Wydarzenie to stało się kolejną oznaką faktu, że miasto konsekwentnie leczy rany i powraca do normalnego życia.

KREMOWY wagon przystrojony został odświętnie biało-czerwonymi chorągiewkami i kwiatami. Miał on numer boczny 200 i służył miastu przez 29 kolejnych lat. Wycofano go z linii dopiero w 1974 r. Rolę motorniczego w tym pierwszym kursie pełnił honorowo ówczesny prezydent miasta Piotr Zaremba.

Specjalnie podkreślamy, że chodzi o tramwaj elektryczny. Bo przecież wcześniej, już w pierwszych dniach maja, poznańscy tramwajarze, którzy przybyli do Szczecina by odtworzyć komunikację miejską, zorganizowali transport konny. 40 mężczyzn pod kierunkiem inż. Henryka Jankowskiego, 12 koni i 7 wozów pełniło ważne funkcje przewozowe dla szpitalnictwa, aprowizacji i wielu agend miejskich.

12 sierpnia zatem stał się

dniem przełomowym w życiu całego miasta, w którym zaczęła funkcjonować normalna komunikacja zbiorowa. Stał się momentem przełomowym w życiu przedsiębiorstwa przewozowego, które tym samym zamknęło okres pro-wizorek i łataniny, a przystąpiło do pełnienia swych podstawowych funkcji.

Nie był to okres łatwy w życiu 559 pierwszych szczecińskich tramwajarzy (trakcję autobusową uruchomiono dopiero w późniejszych latach). Najpierw trzeba było ściągnąć z ulic miasta porzucone tam wagony, doprowadzić do porządku zniszczoną sieć trakcyjną i odbudować podstację. Dokończono tego w niezmiernie trudnych warunkach: cała baza techniczna przedsiębiorstwa była zdezastwowana a maszyny i urządzenia ukryte w lasach lub utopione w Odrze. Mimo tego pod koniec roku 1945 kursowało już po Szczecinie 20 tramwajów obsługujących dwie linie o łącznej długości 18 km.

Takie były początki Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej, które obsługuje dziś 3 duże aglomeracje Ziemi Szczecińskiej, liczące blisko 550 tys. mieszkańców. Szczecinianom służy 11 linii tramwajowych o łącznej długości ponad 99 km oraz 26 linii autobusowych (wliczając w to połączenia z Policami i Gryfinem) o łącznej długości tras prawie 319 km. Tabor przedsiębiorstwa składa się dziś z 355 wagonów tramwajowych, 278 autobusów, 9 mikrobusów i 20 przyczep. Pracuje tu 3,5 tys. osób załogi, a każdego dnia ze środków komunikacji miejskiej w naszym mieście korzysta 770 tys. pasażerów.

Ten krótki bilans jest świadectwem drogi, jaką odbyło przedsiębiorstwo w ciągu 35 lat swego istnienia. Jest też najlepszym wyrazem zaangażowania i

sumiennej pracy załogi, która w pełni zdaje sobie sprawę z roli, jaką odgrywa w społecznym i gospodarczym życiu miasta. To także dowód rozwoju WPKM, które mimo poważnych trudności stworzyło znaczny potencjał techniczny i eksploatacyjny.

Zdając sobie sprawę z tych faktów, nie sposób jednak pominąć milczeniem narastających potrzeb komunikacyjnych Szczecina. Wiązą się one nie tylko ze znaczną rozległością miasta, ale są konsekwencją jego naturalnej rozbudowy i zmian w zagęszczeniu zaludnienia. Powstanie nowych osiedli na peryferiach zmieniło kierunki tzw. potoków pasażerskich, a oddalenie ich od istniejących tras tramwajów i autobusów utrudniło sprawne i szybkie przemieszczanie mieszkańców. Można powiedzieć, że w ślad za postępującą szybko urbanizacją stolicy Pomorza Zachodniego nie dokonały się istotne zmiany w układzie komunikacyjnym, choć jego rola znacznie wzrosła. Nie nastąpił też — odpowiadający potrzebom — wzrost potencjału technicznego, a zwłaszcza taboru. W dodatku sytuację komplikują dokuczliwe niedobory części zamiennych do autobusów, przede wszystkim akumulatorów i ogumienia.

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej zdaje sobie sprawę z faktu, że nie zaspokaja wszystkich potrzeb w tej dziedzinie. Stworzyło więc rozwinęły program działań zmierzających do poprawy obecnej sytuacji, dążąc do rozbudowy trakcji elektrycznej, dzięki czemu można będzie usprawnić sieć komunikacyjną. Rozpoczęto już opracowywanie projektów szeregu połączeń tramwajowych biegnących ul. Bohaterów Warszawy i 26 Kwietnia (dla obsługi os. Przyjaźń i Kaliny), Szafera, Spacerową i 1 Maja (dla skomunikowania Krzekowa ze Stoczną), ul. Warcisława i Krasieńskiego (usprawnienie dojazdu do Warszawy), Mieszka I. (w trosce o poprawę dojazdu do Gumieniec) oraz pomiędzy Basenem Górniczym a Osiedlem Słonecznym. Wymagać to będzie oczywiście znacznych środków finansowych, zasobów materiałowych i nakładów pracy. Dla porównania warto dodać, że koszty tego ostatniego przedsięwzięcia będą zbliżone do tych, które ponosimy obecnie przy budowie Trasy Zamkowej.

W programie działania zakłada się również poprawę trakcji autobusowej. Głównie chodzi o zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów oraz stworzenie nowych połączeń pomiędzy Osiedlem Słonecznym a osiedlem Dąb i Płonia oraz Osiedlem Kępa Pomorskich. Planuje się także uruchomienie komunikacji

względnie oblicza się na 244 wagony tramwajowe, 510 autobusów i 16 mikrobusów w latach 1981—1985. Są zatem znacznie większe od tych, jakimi dysponujemy dotychczas.

Omówiony wyżej program działania WPKM jest wiernym odbiciem najpilniejszych potrzeb przewozowych mieszkańców Szczecina oraz najważniejszych korekt, jakie trzeba wprowadzić dla usprawnienia układu komunikacyjnego. Jest też wyrazem trudnej sytuacji, w jakiej znalazło się przedsiębiorstwo. Realizacja programu jednak zależeć będzie w znacznej mierze od środków, jakie otrzymamy na ten cel w przyszłej pięcioletce i od potencjału wykonawczego specjalistycznych przedsiębiorstw inżynierii miejskiej. Nietrudno zatem przewidzieć, że nie wszystkie zamierzenia staną się faktem.

Potrzebny będzie zwiększony wysiłek załogi Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej. Niezbędne stanie się poszukiwanie nowych usprawnień organizacyjnych i podejmowanie szeregu inicjatyw, które ułatwią rozwiązywanie niektórych problemów. Niezbędna będzie codzienna i rzetelna praca kierowców i motorniczych, służb dyspozytorskich i technicznych, by utrzymać istniejący tabor w pełni gotowości oraz poprawić regularność jego kursowania. Nie są to zadania łatwe, ale wierzymy, że zohartowana w ciągu minionego 35-lecia załoga szczecińskiego WPKM potrafi im podołać. (ten)