NADBITKA Z PRZEGLĄDU ZACHODNIO-POMORSKIEGO Nr 6/1964

komunikacja miejska w szczecinie

1945 1965

ROZWÓJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W SZCZECINIE W LATACH 1945—1965

ALFRED WIELOPOLSKI

ROZWÓJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W SZCZECINIE W LATACH 1945-1965

Nadbitka z Przeglądu Zachodnio-Pomorskiego nr 6/1964

Szczecińskie Zakłady Graficzne,
Zam. 1168. 24.3.65. 1000+10. B5×2.
Szczecin, Al. Wojska Polskiego 128.
Pap. piśm. kl. III. 70 g. 70×100/16. B-2

ALFRED WIELOPOLSKI

ROZWÓJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W SZCZECINIE W LATACH 1945—1965

Treść: 1. Komunikacja miejska w Szczecinie przed 1945 r. 2. 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—1964. 5. Zaplecze techniczne komunikacji miejskiej. 6. Organizacja Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. 7. Eksploatacja komunikacji miejskiej i jej perspektywy. 8. Urządzenia socjalne. Aneks.

W roku bieżącym mija dwadzieścia lat istnienia naszego przedsiębiorstwa w polskim Szczecinie. 5 maja 1945 r. przybyła do Szczecina pierwsza grupa Polaków dla jego zagospodarowania, a wśród niej również ci, którzy dali początek w uruchomieniu komunikacji miejskiej.

W monografii tej przedstawiamy w zarysie zniszczenia w mieście, w taborze oraz w zapleczu komunikacji miejskiej, ażeby można było ocenić ogromny wysiłek wszystkich, którzy przyczynili się do uruchomienia tego krwiobiegu każdego dużego miasta, jakim jest komunikacja miejska.

Zaczynaliśmy od zera, z pustymi rękoma oraz z doświadczeniem w którym było więcej entuzjazmu niż znajomości zagadnień. Pracowało się w tych dniach bez gwarancji, że po ośmiu godzinach można będzie zakończyć pracę, a wynagrodzeniem było w początkowym okresie wyżywienie stołówkowe i racje żywnościowe. Tylko we wspomnieniach naszych kolegów pozostawały ślady pierwszych sukcesów i porażek, wzlotów i upadków, dlatego monografia ta ma chociaż w części przypomnieć o tych dniach, o których pokolenie urodzone w Szczecinie ma tylko mgliste wyobrażenie.

Jesteśmy winni udokumentowania tych faktów wobec wszystkich, którzy byli wtedy razem z nami, niezależnie od tego czy dzisiaj są nadal pracownikami naszego przedsiębiorstwa, czy nie, wobec tych wszystkich działaczy z organizacji społecznych i władz administracyjnych, którzy swymi decyzjami i osobistym zaangażowaniem pomagali nam w rozwoju

naszego przedsiębiorstwa. Hołd należy oddać tym, którzy nie doczekali się dnia dzisiejszego.

Nie wymieniamy w tym słowie wstępnym żadnych nazwisk, ponieważ jest ich zbyt wiele, a możnaby kogoś niesłusznie skrzywdzić pomijając go w spisie. Dlatego sprawiedliwiej będzie podziękować ogólnie w tych paru słowach.

Tak się złożyło, że rok bieżący jest nowym etapem w rozwoju naszego przedsiębiorstwa — obejmujemy do eksploatacji jedno z najnowocześniejszych zaplecz technicznych w Polsce dla trakcji tramwajowej i autobusowej. Wybudowane kosztem ponad 80 milionów złotych będzie służyło przez wiele lat nam i naszym następcom dla dobra mieszkańców miasta Szczecina.

Cała nasza załoga docenia ten olbrzymi wysiłek naszego miasta, który zobowiązuje ją do coraz lepszego zaspakajania potrzeb przewozowych społeczeństwa Szczecina.

mgr ZYGMUNT KLONEK
Dyrektor MPK

1. KOMUNIKACJA MIEJSKA W SZCZECINIE PRZED 1945 ROKIEM

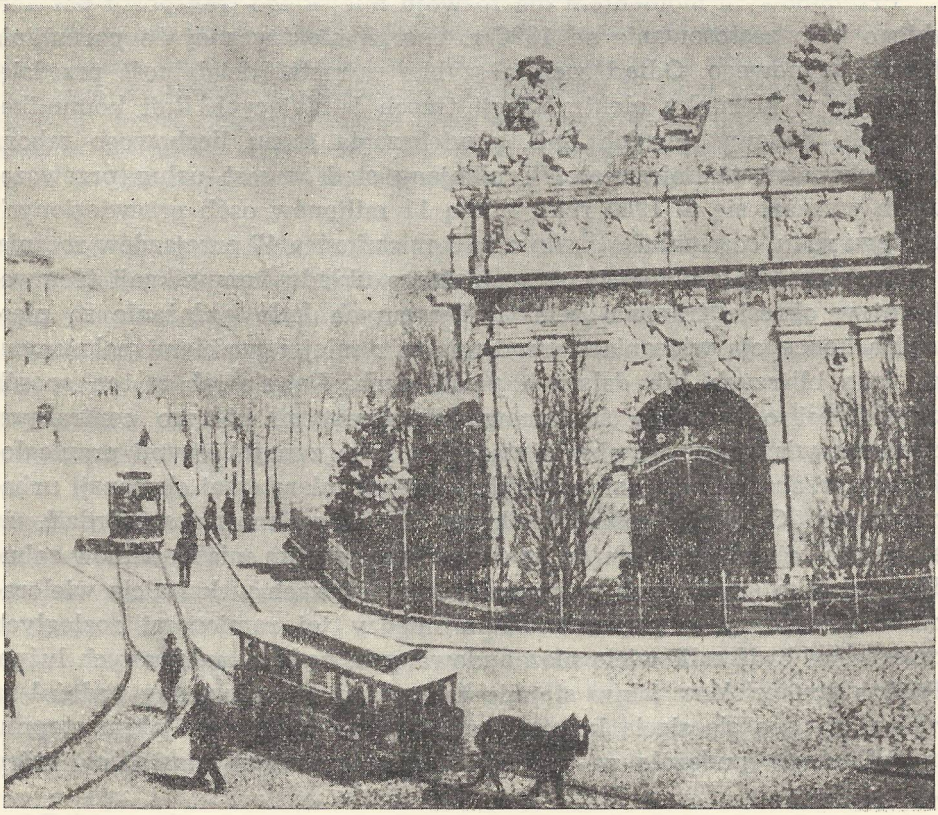
Ludnościowy i przestrzenny rozwój miast w drugiej połowie ubiegłego stulecia powołał do życia nieznane dawniej środki masowej komunikacji miejskiej. Dziś po niemal stuletnich doświadczeniach w dziedzinie komunikacji naziemnej wykształciły się klasyczne już środki przewozowe: tramwaj elektryczny, trolejbus, 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 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

---

* 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, asystentowi Katedry Historii Gospodarczej Politechniki Szczecińskiej za zebranie, usystematyzowanie i wstępne opracowanie materiału źródłowego.

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 przestrzenny 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 no-



Ryc. 1. Przed 70 laty — tramwaj konny w Szczecinie

wopowstających dzięki udogodnieniom przejazdowym dzielnicach miasta. Budowę pierwszych linii tramwajowych o trakcji konnej podjęto w 1879 r.[1] Jedna 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 równolegle 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 taboru szynowego. Odtąd zaczęła szybko wzrastać działalność przedsiębiorstwa w kierunku elektryfikacji trzech istniejących linii komunikacyjnych, budowy nowych linii, powiększenia stanu liczbowego taboru i udoskonaleń 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 tramwai 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 pozostawieniem 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

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

Volkswacht

Organ der Kommunistischen Partei Deutschlands für Stettin und Provinz Pommern

50 Jahre Stettiner Straßenbahn

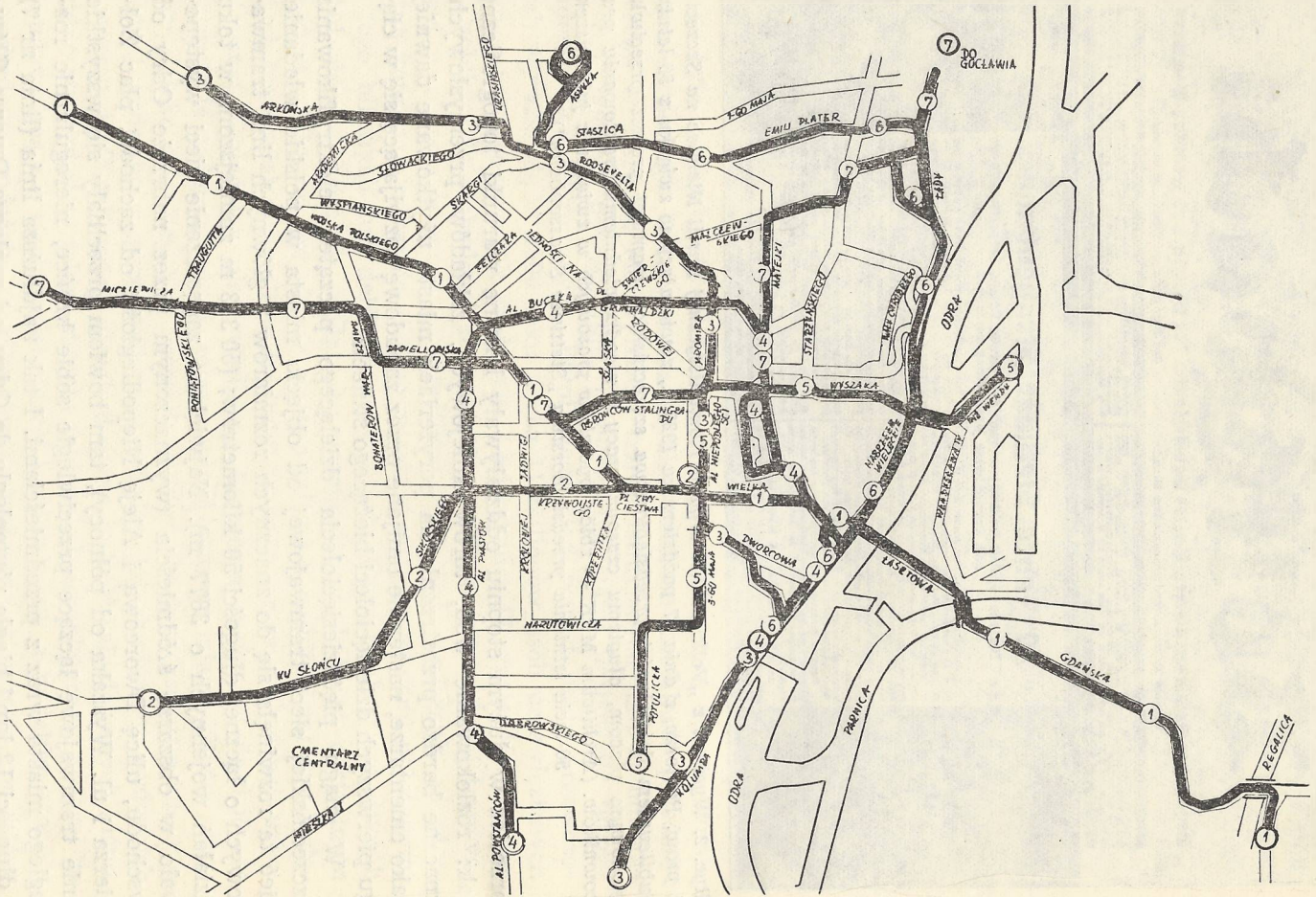
Ein „Versöhnungsfest im Konzerthaus" soll elende Löhne, lange Arbeitszeit und unanständige Behandlung vertuschen

Ryc. 2. Wycinek z „Volkswacht" organu Komunistycznej Partii Niemiec na Szczecin i prow. Pomorze, z dnia 17 października 1929 r., zawierający w związku z 50-letnim jubileuszem działalności przedsiębiorstwa szczecińskich tramwai protest przeciwko głodowym płacom, długiemu czasowi pracy i nieodpowiedniemu traktowaniu pracowników. (Archiwum MPK — zbiór wycinków prasowych w związku z jubileuszem 50-lecia istnienia przedsiębiorstwa „Stettiner Strassenbahn")

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 [2] biegła równolegle do Odry, od zaplecza Dworca Głów-

[2] Tamże, s. 35.



Ryc. 3. Szkic układu komunikacji tramwajowej w 1937 r.

nego (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 Pomorzanach (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 (linią 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.

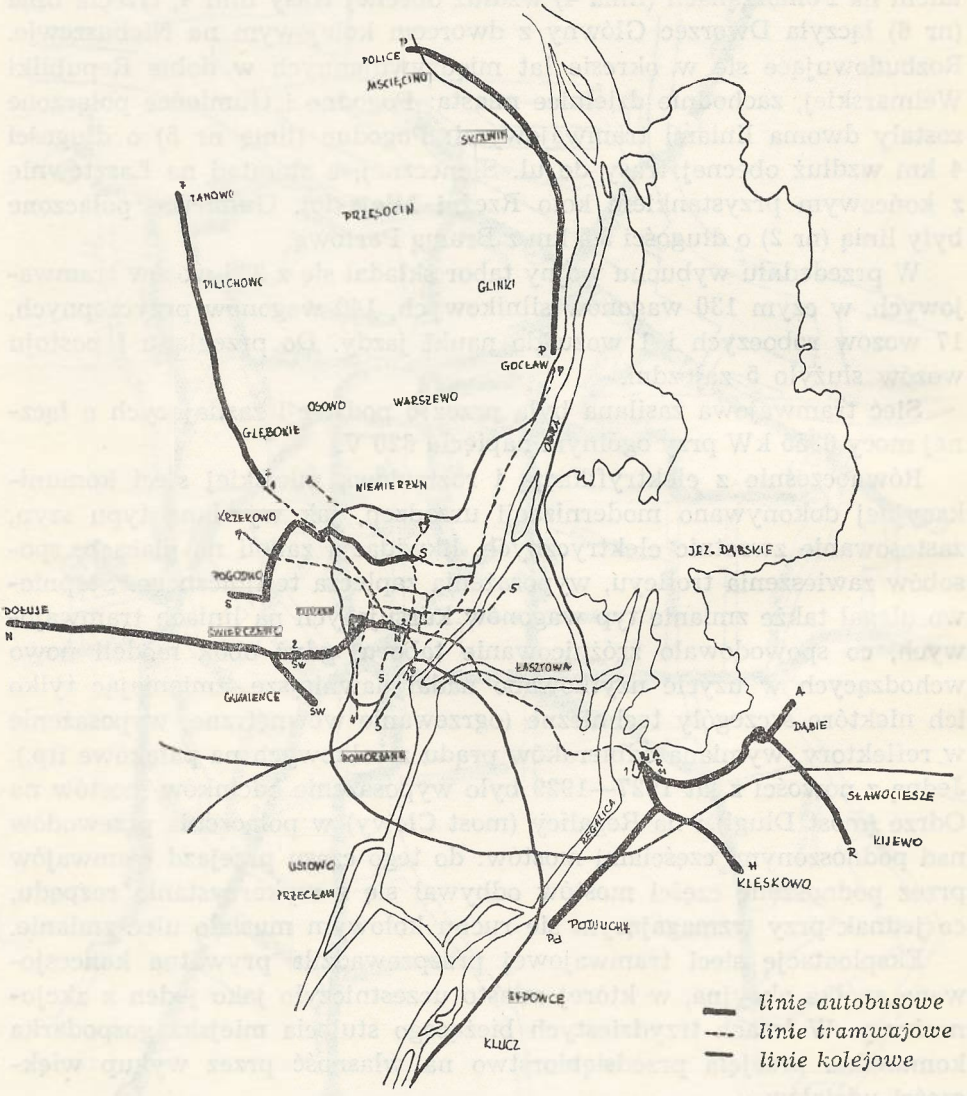
Sieć tramwajowa zasilana była przez 6 podstacji zasilających o łącznej mocy 6355 kW przy ogólnym napięciu 620 V.

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 pałąkowe 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 koncesjowana 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 wozo/km wahała się w granicach 4,0—4,7. Porównując te 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 wozokilo-

metr w Warszawie i 6,7 osób w Łodzi (r. 1927), 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 tramwa-



Ryc. 4. Szkic układu komunikacji autobusowej 1937 r.

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

jowe. 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, 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

---

[4] X. Mayer, jw. s. 94 i n.; *Geschäftsbericht der Stettiner Stadtwerke*, s. 23 i n.

[5] *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich*, Berlin 1936, s. 305

[6] X. Mayer, j. w. s. 99 i n.

Dąbia i jego okolic ze Szczecinem. Liczba przewozów przypadających na 1 mieszkańca Szczecina wzrosła z 12 w 1933 r. do 33 w 1939 r. Podczas II 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 zniszczony został w 45%. Port, najgęściej zaludnione dzielnice przemysłowe i centrum handlowe Stare Miasto, leżały w gruzach. Zniszczeniu bądź dewastacji uległa większość istniejących przed 1945 r. zakładów przemysłowych, wszystkie mosty i wiadukty, przedsiębiorstwa komunalne, placówki służby zdrowia oraz ośrodki kulturalne.

W dniu 30.4.1945 r. do wyzwolonego przez wojska radzieckie i polskie Szczecina przybyli pierwsi przedstawiciele władz polskich. Paliły się jeszcze opustoszałe domy, gmachy instytucji i urzędów. Ulice i chodniki były zatarasowane zwałami gruzów, barykadami, zwalonymi drzewami i słupami, co uniemożliwiało swobodne poruszanie się. Na jezdniach stały wraki spalonych lub porozbijanych pojazdów. Znaczne były szkody w budynkach mieszkalnych. Zaledwie 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]

---

[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 r. do 1962 r.*, referat sprawozdawczy, maszynopis, s. 1.

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 zaledwie 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.

Zniszczenia wojenne nie ominęły warsztatów i wozowni. Najwięcej ucierpiały warsztaty główne przy ul. Kolumba. Spalona została południowa część budynku warsztatowego o kubaturze 540 m^2 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 padło łupem szabrowników. Pozostałe warsztaty uległy mniejszym uszkodzeniom, lecz i ich uruchomienie wymagało mniej lub więcej poważnych napraw.

„Posiadanymi 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]

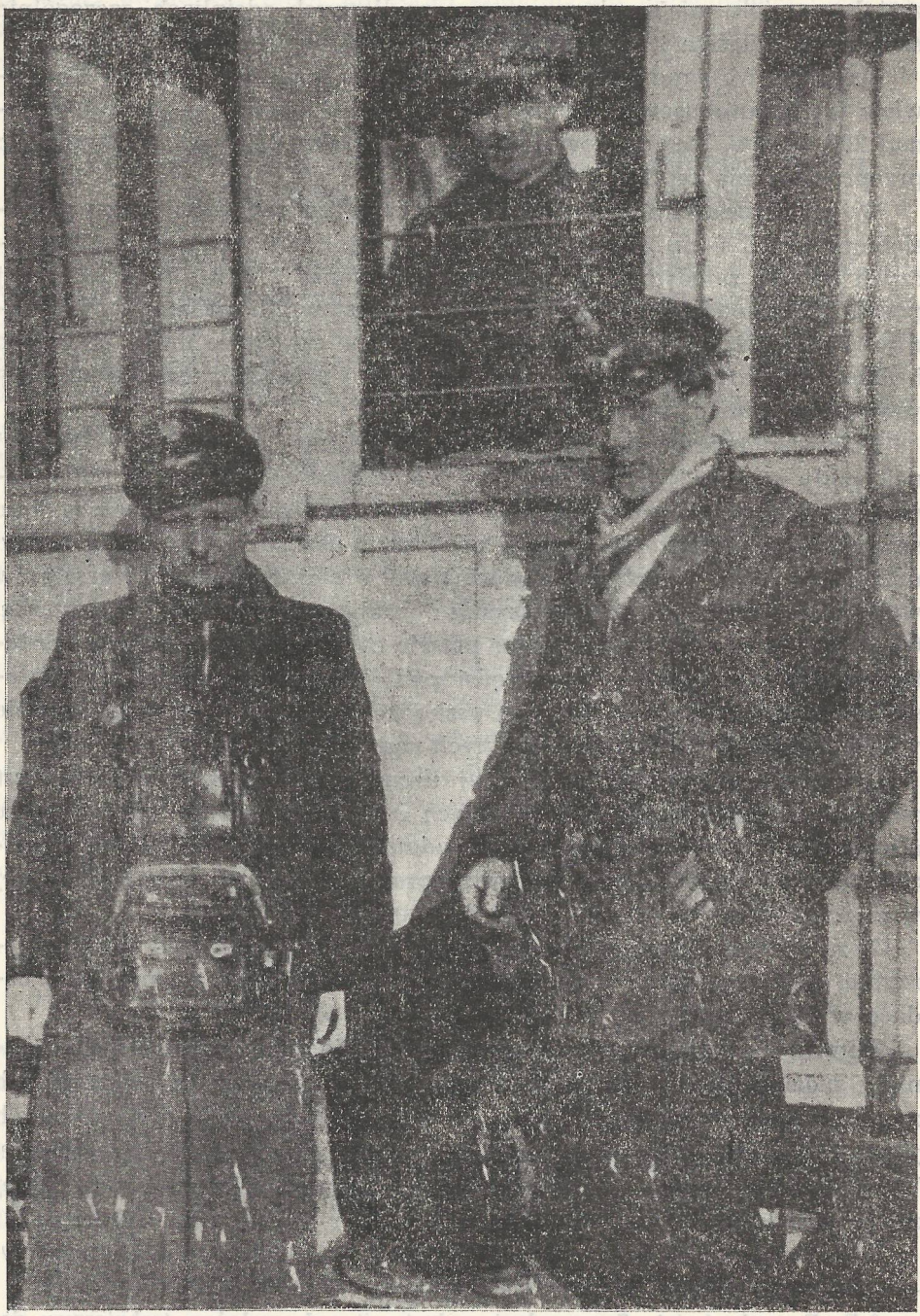
Z zajezdni do eksploatacji nadawała się tylko zajezdnia na Niemierzynie, gdzie początkowo stacjonowały wszystkie wozy tramwajowe będące w ruchu.

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 przejęciu 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,

---

[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. 5. 1945 rok — polska obsługa tramwajowa

które nie uległy poważniejszym zniszczeniom i po naprawie mogły być eksploatowane. Z nich najmniej ucierpiały tory na ul. Wojska Polskiego, Jagiellońskiej, Boh. Warszawy i Mickiewicza. Należało je uwolnić ze zwałów gruzu i zaopatrzyć w sieć trakcyjną. Ta druga część zadania była znacznie 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 przeprowadzeniu niewielkich remontów mogły być eksploatowane. Z 4-ch pozostałych podstacji 2 znajdowały się w rękach oddziałów radzieckich i do chwili przejęcia 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 była położona poza zasięgiem uruchomionych torów i do 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. 30.4.1945 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, pierwsza zorganizowana grupa 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 państwo-

wym 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

LUDNOŚĆ MIASTA SZCZECINA W R. 1945

(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 nie zakończenia w II poł. listopada przeprowadzonej wówczas nowej rejestracji mieszkańców Szczecina.

Tabela 2

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

Przemysł	Państwowy	Średni	Drobne rzemiosło
Chemiczny	1	2	—
Metalowy	2	10	116
Elektro- i radiotechniczny	—	—	30
Drzewny	—	16	30
Budowlany	—	23	34
Konfekcyjny	1	—	32
Skórzany	—	1	40

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

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.

Tymczasem wskutek zniszczeń, które powyszczerbiały miasto pojawiła się też częściowa nieprzydatność dawnego miejskiego schematu komunikacyjnego do nowej rzeczywistości wyłaniającej się z ruin wojennych. 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 Pogodna 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 połączeń z zaludniającymi się dzielnicami mieszkaniowymi Pogodno i Gumieńce, z portem i uruchamianymi stopniowo zakładami przemysłowymi nad Odrą w kierunku północnym od 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 ówcześnie aktualnym potrzebom przewozowym wymagało uruchomienie przynajmniej 4 linii tramwajowych, łączących dzielnice zachodnie miasta ze śródmieściem i dworcem. W celu zapewnienia wystarczającej 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 mie-

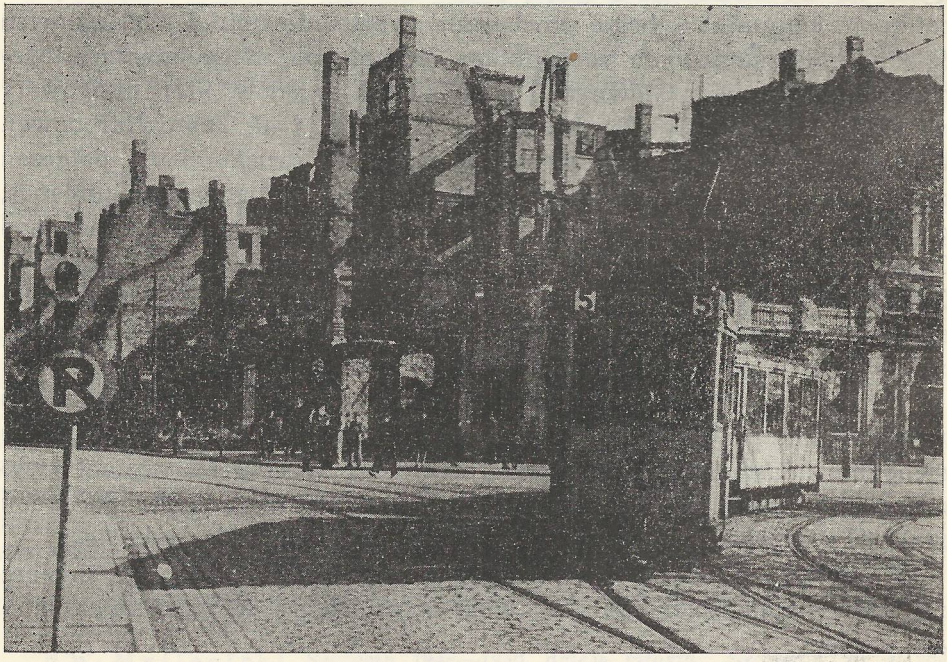
[11] Tamże, s. 22.

siącach 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 zdezorganizowaną 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



Ryc. 6. Tramwaj „5" na Placu Żołnierza — sierpień 1945 r. (CAF)

Zawodniak, Henryk Zając 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 rzędzie do naprawy odcinków najmniej zniszczonych i nie wymagających większych nakładów inwestycyjnych. Dzięki ofiarnej pracy i poświęceniu szczupłego personelu przedsiębiorstwa już 12. 8. 45 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 Roosevelta i Arkońską dokonał zespół pracowników składający się z 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.

Wytyczenie tras i odbudowa sieci tramwajowej, stan zaplecza energetycznego

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 do 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

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

6236 m) co stanowiło 41,6% stanu z 1939 r.[13] Dodatkowym utrudnieniem 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 1946 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), Krasińskiego, Roosevelta, Ks. Jaromira, Pl. Żołnierza (Teatralny), Al. Niepodległości, Dworcowa, Dworzec Gł.
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 powodowane 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 jednotwornik. — moc 512 kW

1380 kW

[13] Tamże, r. II s. 7, 8.
[14] Tamże.
[15] Tamże.

Pilnym zadaniem było podjęcie napraw podstacji zwłaszcza największej i to zarówno ze względu na jej moc oraz na to, że zasilała 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

Żałośnie przedstawiał się stan taboru tramwajowego. Wprawdzie z pożogi 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 ponadto 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 ściągała wagony okrężnymi ulicami po bruku do zajezdni w Niemierzynie, gdzie stanowiły one rezerwę materiału wymiennego. Wskutek przerwania połączenia torowego z Golęcinem, 4 wagony zostały zaciągnięte po bruku do zajezdni na Golęcinie, 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

[16] Tamże.

[17] Z. Stachowiak, *Odpowiedź na ankietę MPK 1964.*

Ryc. 7. 1946 r. Początki trakcji wodnej, uruchomienie promu „Piotruś"

się podniesc stopień wykorzystania posiadanego taboru. W 1947 r. znajdowało się mianowicie w ruchu 65 wozów silnikowych i przyczepnych, o 15 więcej niż w 1945 roku.

Warsztaty naprawcze i zajezdnie

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 zamarzniętej rzece.[18]

Dodatkowe trudności wynikały z faktu, że warsztaty i zajezdnie zostały przejęte przez władze wojskowe i dopiero stopniowo, często z dużym opóźnieniem były przekazywane w ręce polskie opóźniając tym samym prace nad ich odbudową. Najwcześniej, 7 lipca 1945 r. zostały przejęte warsztaty pomocnicze i wozownie w Golęcinie i na Pogodnie. Nie miało to jednak większego doraźnego znaczenia dla przedsiębiorstwa. Wobec chwilowej niemożności doprowadzenia torów do Golęcina, 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. 9. 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 roku. Doprowadzenie ich do porządku wymagało znacznego nakładu pracy, gdyż od chwili wyzwolenia Szczecina zajęte były one na stajnie. Nawiasem

[18] Tamże.

trzeba stwierdzić, że w tym przypadku wojsko źle nie trafiło, gdyż pomieszczenia te służyły właśnie jako stajnie w ubiegłym stuleciu w epoce tramwai 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 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. 9. 1945 r. ale tylko częściowo. Przedsiębiorstwo otrzymało jedynie warsztat 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 do 65 wozów. Niewielka liczba ta zaspakajała jedynie najbardziej palące potrzeby przewozowe mieszkańców Szczecina.

Ilość dziennych kursów na poszczególnych trasach wg stanu z dnia 27. 3. 46 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-cio minutowych w ciągu całego dnia, rozkład jazdy tramwai 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. 1. 1946 r. wynosiła 2 zł za jednorazowy przejazd i była niższa od taryf stosowanych w innych większych miastach Polski.

Załoga przedsiębiorstwa i płace [19]

W lipcu 1945 roku w chwili obejmowania komunikacji miejskiej w Szczecinie przez poznańskich tramwajarzy załoga składała się z 23 osób. Wkrótce jednak zaczęli napływać chętni do pracy. Wielu ze zgłaszających się często nie miała najmniejszego pojęcia o swym przyszłym zawodzie.

Pod koniec 1945 roku 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 roku 1946 ogólna liczba szczecińskich tramwajarzy wzrosła do 672 osób, a w 1947 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	osób

* — w tym 6 kobiet.

** — w tym 12 Niemców zatrudnionych do 1.4.1946 r.

W przeliczeniu na 1000 wozo/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

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

1 mistrz w dziale mechanicznym, 5 przodowników, 29 rzemieślników o wyuczonym 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 odczuć brak elektryków. Zwerbowaniu ich stały też na przeszkodzie niskie płace, które przedsiębiorstwo mogło oferować.

Stan uposażenia 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)

	Zarobki zasadn.	Dod. mies.	Razem
Umysłowi	od 1 200—2 540*	840—1 848	od 2 040—4 488

* — uposażenie kierownika Wydz. Ruchu.

Tabela 6

	Przeciętna płaca zł/godz.		
	zasadnicza	dodatek	razem
Fizyczni	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 obarczone rodziną pobierały ponadto dodatki w wysokości 100 zł miesięcznie na żonę i na każde dziecko poniżej lat 14. Pewnym uzupełnieniem poborów była możność 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 zaimprowizować 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 zdewastowane. 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 powracającego do życia tramwaj jadący po ulicy jest czymś więcej niż

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

zwykłym środkiem komunikacyjnym, że jest on symbolem zagospodarowania i obecności organizacji zapewniającej podstawowe warunki bytu. Szybkiemu 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 z krajem chwiejnym wiązaniem politycznym i materialnym. 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 budzącymi mało ufności drewnianymi mostami kolejowymi na Odrze i Regalicy, przy których dla bezpieczeństwa wysadzano podróżnych z pociągów. Napływały też do Szczecina elementy aspołeczne, szkodnicze, których celem było szybkie zdobycie korzyści i jeszcze szybsze ulotnienie się z nimi, przyczyniając się w rezultacie do kształtowania opinii o „dzikim zachodzie". 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 wieżówkę 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 Ziem 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 niosła 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—1964

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

Tabela 8

Wyszczególnienie	Stan sprzed 1939 r.	Stan z końca 1947 r.
Obszar miasta w km²	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 wozo/km w tys.	12 077	5 051
— ,, przewiezionych pasażerów w tys.	58 767	29 964
— moc ogólna podstacji w MW	7	4,4
Autobusy		
— długość eksploatowanych linii w km	62,9	10,2
— liczba wozów w inwentarzu	15	3
— ,, ,, w ruchu	10	3
— liczba przejechanych wozo/km w tys.	820,0	40
— liczba przewiezionych pasażerów	1 869	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 zadawalające w stosunku do narastających potrzeb komunikacyjnych i zaspakajały 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 Szczecina [21] rok 1948 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 miały zapewnić nowa stacja rozrządowa, urządzenia stacyjne i odbudowa mostów odrzańskich. W miarę przywracania użyteczności portu dla życia gospodarczego kraju wzrastały jego zadania przeładunkowe, wymagające wzmożonego dopływu żywej siły roboczej.

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

Przemiany w życiu Szczecina nie zakończyły się, jak pamiętamy, na rozbudowie gospodarki portowej. Poczynając od 1950 roku 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, gazownia, 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 liczb zatrudnianych osób, za to nierównie liczniejsza rzesza drobnych zakładów przemysłowych i usługowych, sieć placówek spółdzielczości, handlu urzędów itd. Wreszcie wylegają 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 i 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 żywiołowy. 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 międzyczasie 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 *. Znacznie jaskrawiej zjawisko to występowało w okresie odbudowy Szczecina. Nakładało się ono na znany nam gwiaździsto-średnicowy układ sieci tramwajowej, bezużytecznej na szeregu odcinków swego

* 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.

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 Szczecińską [22] 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 60 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 pospiesznych.

Komunikacja tramwajowa 1948—1964 r.

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 równolegle 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 śródmieścia, następowało wzrastające zagęszczenie ludności

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

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 zakańczania 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 bocznicy 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 osiedla willowego. 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 ul. 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. Budziszyńskiej 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 3 szczególnie przydatną w okresie letnim oraz podczas imprez sportowych na stadionie w Lasku Arkońskim.

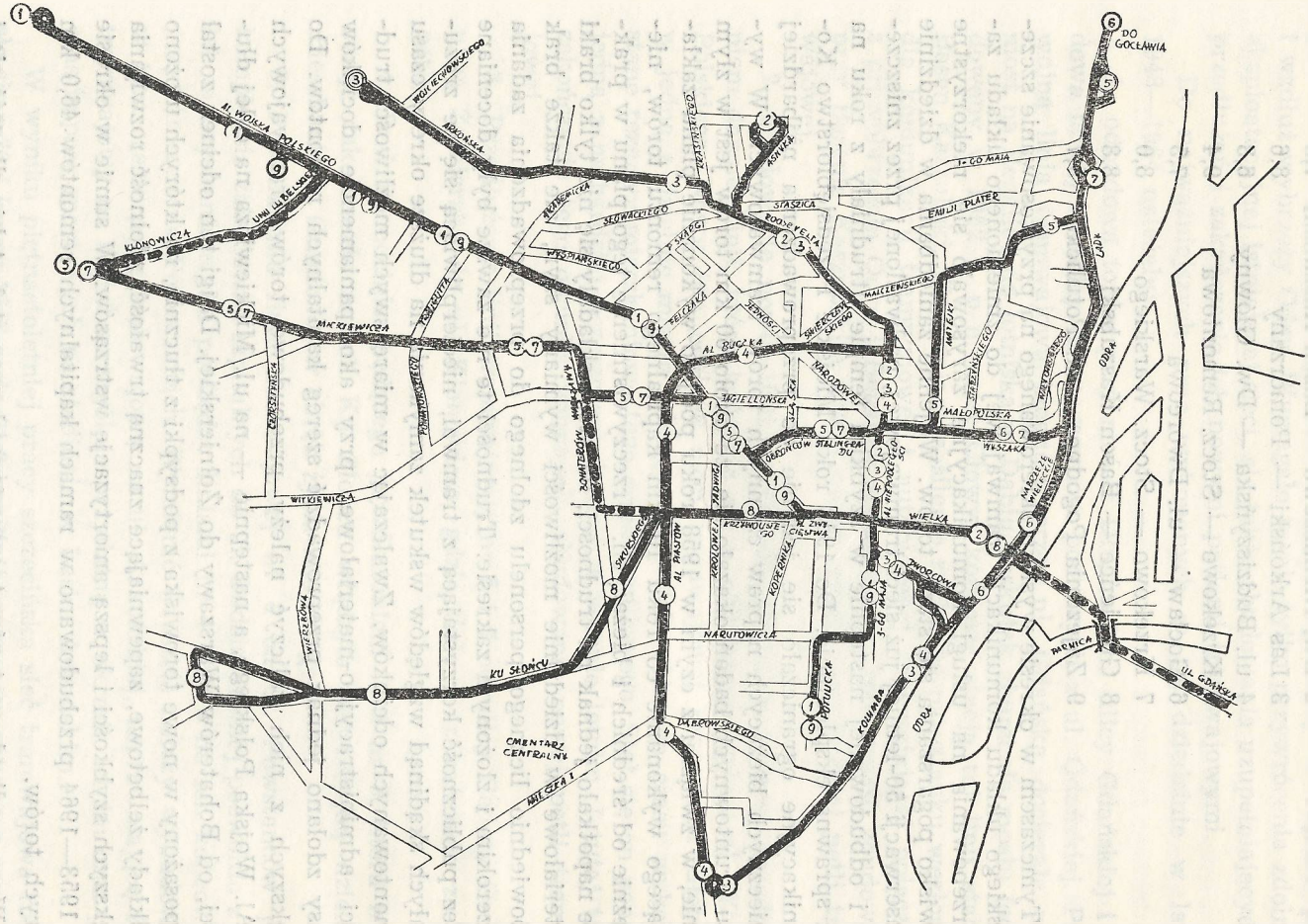
W wyniku piętnastoletniej pracy szczecińska sieć tramwajowa rozrosła się z 32,4 km w 1947 r. do 71,6 km linii tramwajowych.

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

		km
Linia nr 1	Głębokie — ul. Potulicka	8,0
2	Dw. Niebuszewo — Basen Kaszubski	7,0
3	Las Arkoński — Pomorzany	8,6
4	ul. Budziszyńska — 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

Tymczasem 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 roku 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 roku podjęto wykonanie planu zakładającego wykonanie co roku 10 km kapitalnego remontu torów, niezależnie od 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 tramwai, niecierpliwiącą 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 tłucznia, na których ułożono podkłady żelbetowe, zapewniające znaczną trwałość, zdolność rozwijania większych szybkości i lepszą amortyzację wstrząsów. W sumie w okresie od 1953—1964 przebudowano w ramach kapitalnych remontów 46,0 km starych torów.

Wraz z odbudową torów tramwajowych wzrastała także długość sieci 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



Ryc. 8. Szkic komunikacji tramwajowej w 1964 r.

jest w tym jednak ok. 85 km sieci o typie przestarzałym (sieć płaska). Sieć kablowa osiągnęła do 1964 r. długość 50,2 km.

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, 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 są deklaracje różnych przedsiębiorstw wyrażających gotowość budowy w ramach czynów społecznych na XX PRL.

Z zadeklarowanych poczekalni ogółem wybudowano i oddano do użytku już w 1964 r. 8, a pozostałe są w toku budowy.

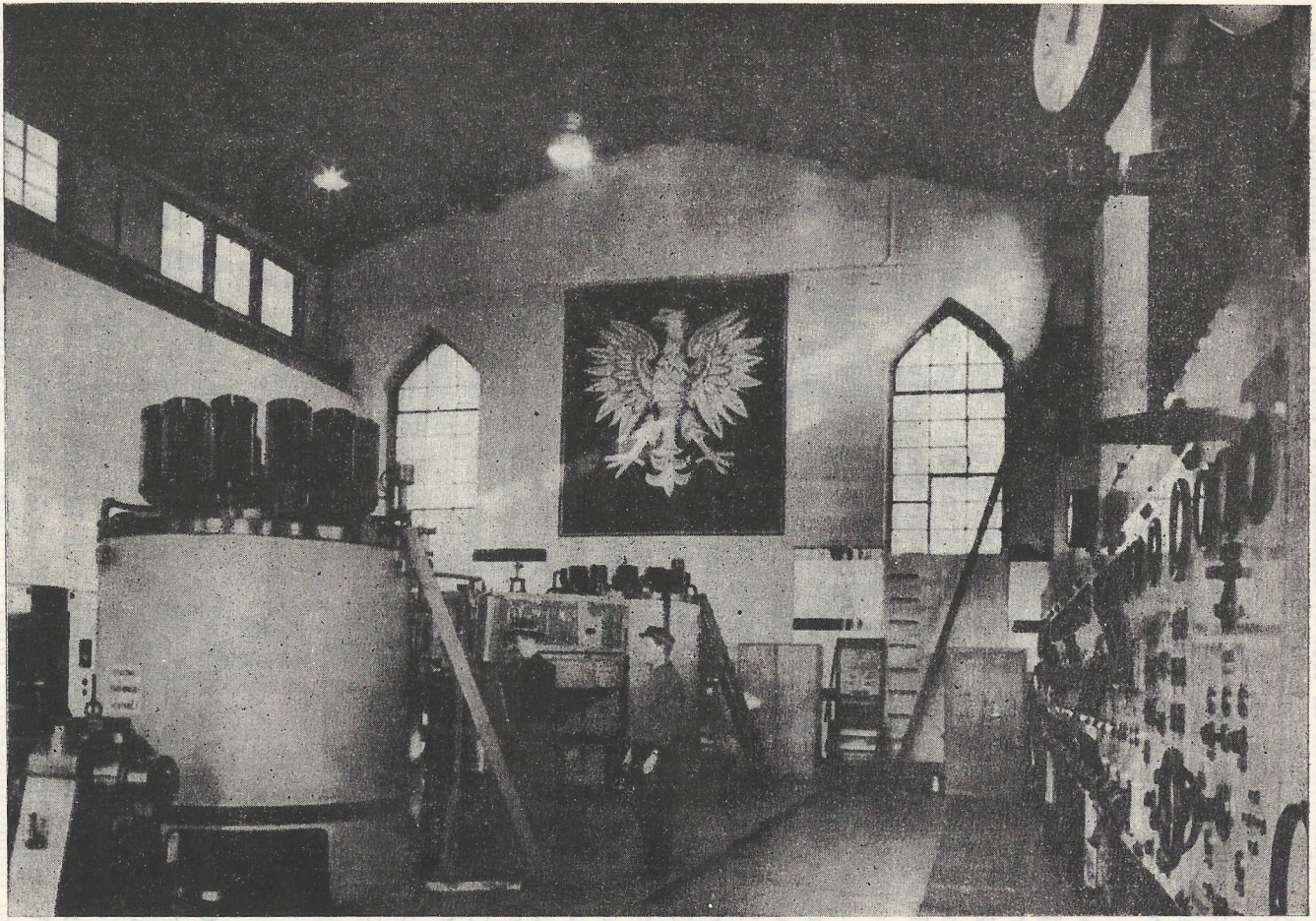
Poniższy wykaz przedstawia umiejscowienie nowo wybudowanych poczekalni jak i ich fundatorów:

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 tramwai 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 roku 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



Ryc. 13. Wnętrze odbudowanej stacji prostowniczej. (fot. Witold Chromiński).

zniszczonych w toku działań wojennych i dobieraniu do nich brakujących części z wozów nie nadających się już do użytku. Ilość wozów wykazanych w inwentarzach z lat 1948—1954 obniżyła się z liczby 233 do 212, jednocześnie dzięki remontom powoli wzrastała liczba wozów w ruchu: z 100 sztuk w 1948 r. do 158 sztuk w 1954 roku.

Pierwsze dostawy z nowej produkcji wozów zaczęły napływać do Szczecina w 1955 roku. 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), 63% stanowią wozy nowe podobnego typu. Taki stan taboru nie jest jeszcze wystarczający na zaspokojenie wzrastających potrzeb miasta. Według szacunku przy obecnym stanie zaludnienia Szczecina trakcja tramwajowa powinna dysponować przynajmniej 285 jednostkami taborowymi.

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.

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

Pamiętamy poważną awarię spowodowaną w zimie 1959 r. 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 prze-

ciąg 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.

Miejska komunikacja autobusowa

Przestrzenny układ szczecińskiej sieci tramwajowej jest ze swojej natury układem sztywnym wytyczonym przez sobie właściwe nieprzenośne urządzenia zainstalowane wzdłuż głównych arterii ruchu w mieście.

Ryc. 9. Autobusy MPK na postoju w bazie przy ul. Klonowicza.

Pozostawia on na uboczu rozległe przestrzenie pozbawione regularnie kursujących środków komunikacji. W związku z gwiaździsto-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.

Zapoczątkowana w 1947 r. miejska komunikacja autobusowa od tego czasu stale wzrasta. 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.

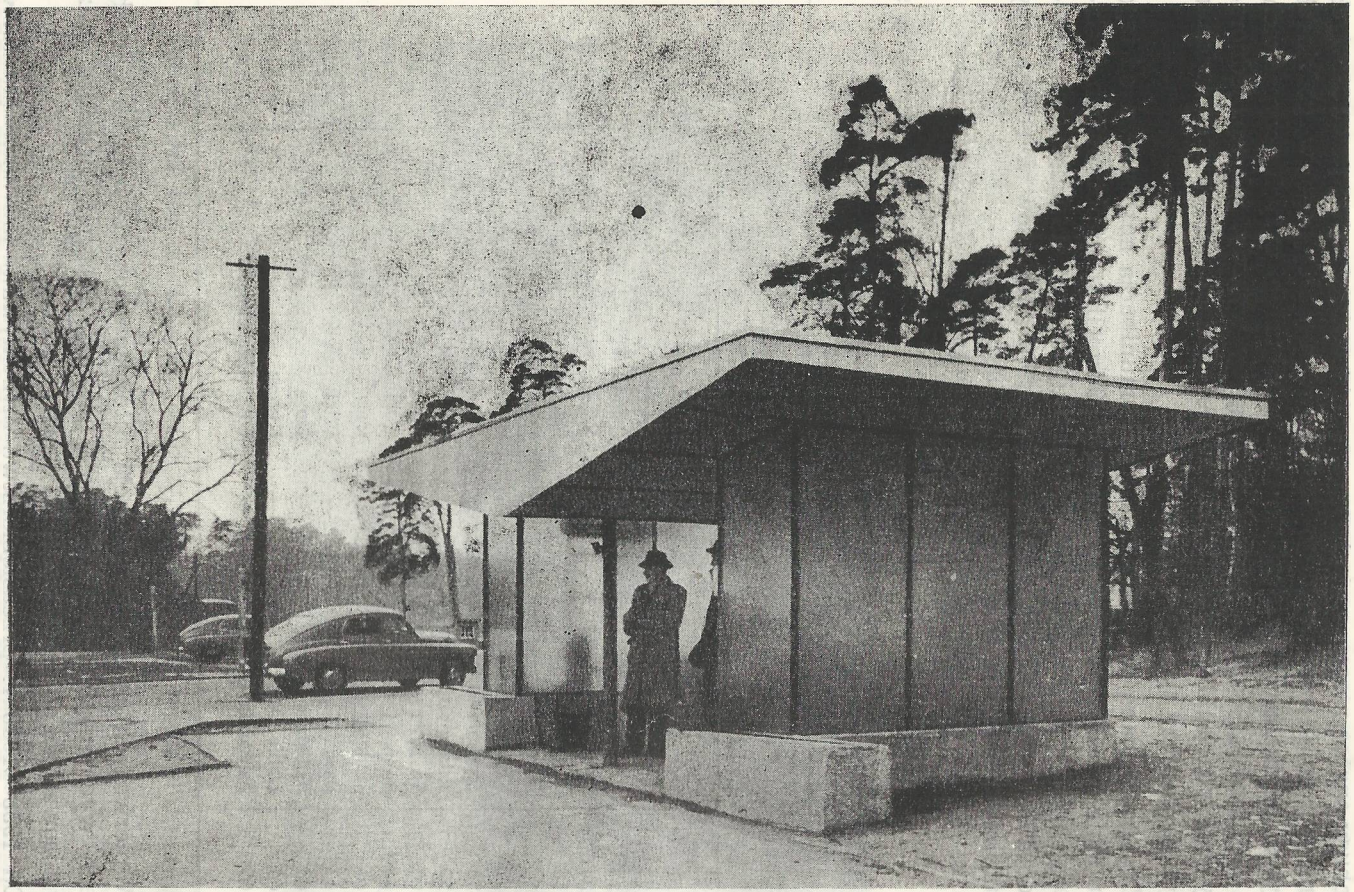
Tabela 9

LINIE MIEJSKIEJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ W 1964 R.

Nr linii	Trasa			Długość w km
51	Kołłątaja	—	Osowo	5,1
52	Gocław	—	Police Osiedle	12,0
53	Głębokie	—	Tanowo	8,0
54	Basen Kaszubski	—	Kijewo	8,5
55	„ „	—	Żydowce	9,4
56	„ „	—	Dąbie Osiedle	7,1
57	Kołłątają	—	Warszewo	6,6
58	Stocznia	—	Glinki — Kościelna	11,1
59	Krzekowo	—	Bezrzecze	3,3
60	Stocznia	—	Mieszka I	10,8
60 bis	Stocznia	—	Witkiewicza	8,0
61	pl. Kościuszki	—	Klucze-Autostrada	19,1
62	Basen Kaszubski	—	Wielgowo	14,7
63	Kołłątaja	—	Hoża	4,2
64	Dąbie Osiedle	—	Klucze	11,6
65	Zajezdnia Golęcin	—	Glinki-Nehringa	4,7

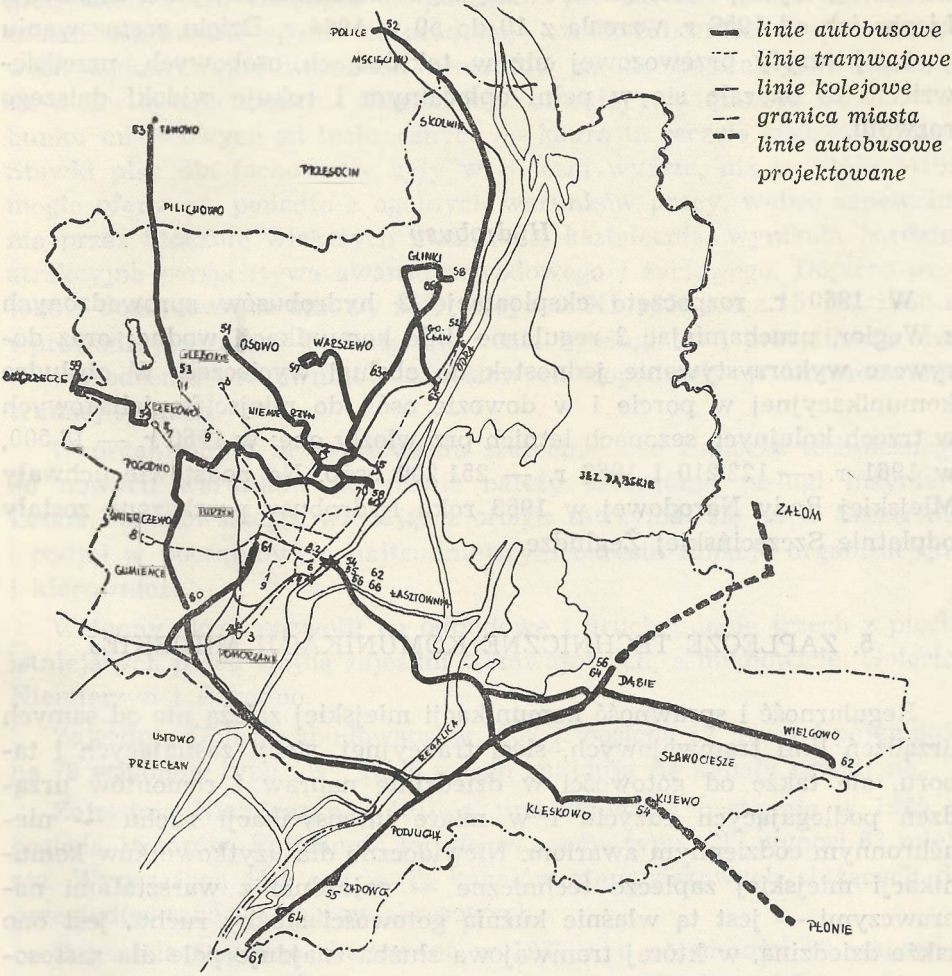
W pierwszych latach komunikacja autobusowa oparta była na starych wozach wycofanych z demobilu jak Leyland, Büssing, Bedtford oraz przystosowanych do przewozu ludzi ciężarówkach.

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". Różno-



Ryc. 10. Poczekalnia tramwajowa przy pętli na Głębokiem, zbudowana w czynie społecznym XX-lecia przez pracowników zajezdni Pogodno (fot. Witold Chromiński).

rodność typów autobusów była przyczyną szeregu trudności, bowiem rozmaitość typów wozów w eksploatacji pociągała za sobą zmiany w organizacji pracy i w zapleczu materiałowym. Sprawę zjednolicenia typu z uwzględnieniem niezbędnych odchyleń dla komunikacji w mieście i podmiejskiej rozwiąże dopiero rozwinięcie produkcji krajowych autobusów marki Jelcz.



Ryc. 11. Szkic układu komunikacyjnego w 1964 r.

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) tabor ten wzrósł z liczby 25 do 123 taksówek osobowych, co stanowi 1/4 ogólnej ilości taksówek w Szczecinie. 3/4 taksówek eksploatowanych jest przez ich prywatnych właścicieli.

Brak należycie zorganizowanego zaplecza technicznego powoduje jednak zbyt długie okresy przestojów wozów wymagających remontu, tak że na średnią roczną 91 wozów posiadanych w 1964 r. w ruchu było 61.

Szczególnym powodzeniem cieszą się szczecińskie taksówki bagażowe. Liczba ich od 1959 r. wzrosła z 10 do 59 w 1964 r. Dzięki zastosowaniu wyższej taryfy przewozowej niż w taksówkach osobowych, przedsięwzięcie to okazało się w pełni opłacalnym i rokuje widoki dalszego rozwoju.

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 roku hydrobusy przekazane zostały odpłatnie Szczecińskiej Żegludze.

5. ZAPLECZE TECHNICZNE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

Regularność i sprawność komunikacji miejskiej zależą nie od samych urządzeń linii tramwajowych, sieci trakcyjnej, 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 komu-

nikacji 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 wykonywania 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 Stocznię większych możliwości kształcenia, wynikała bardziej atrakcyjna perspektywa awansu zawodowego i życiowego. Dopiero protokoły dodatkowe do umowy zbiorowej 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.

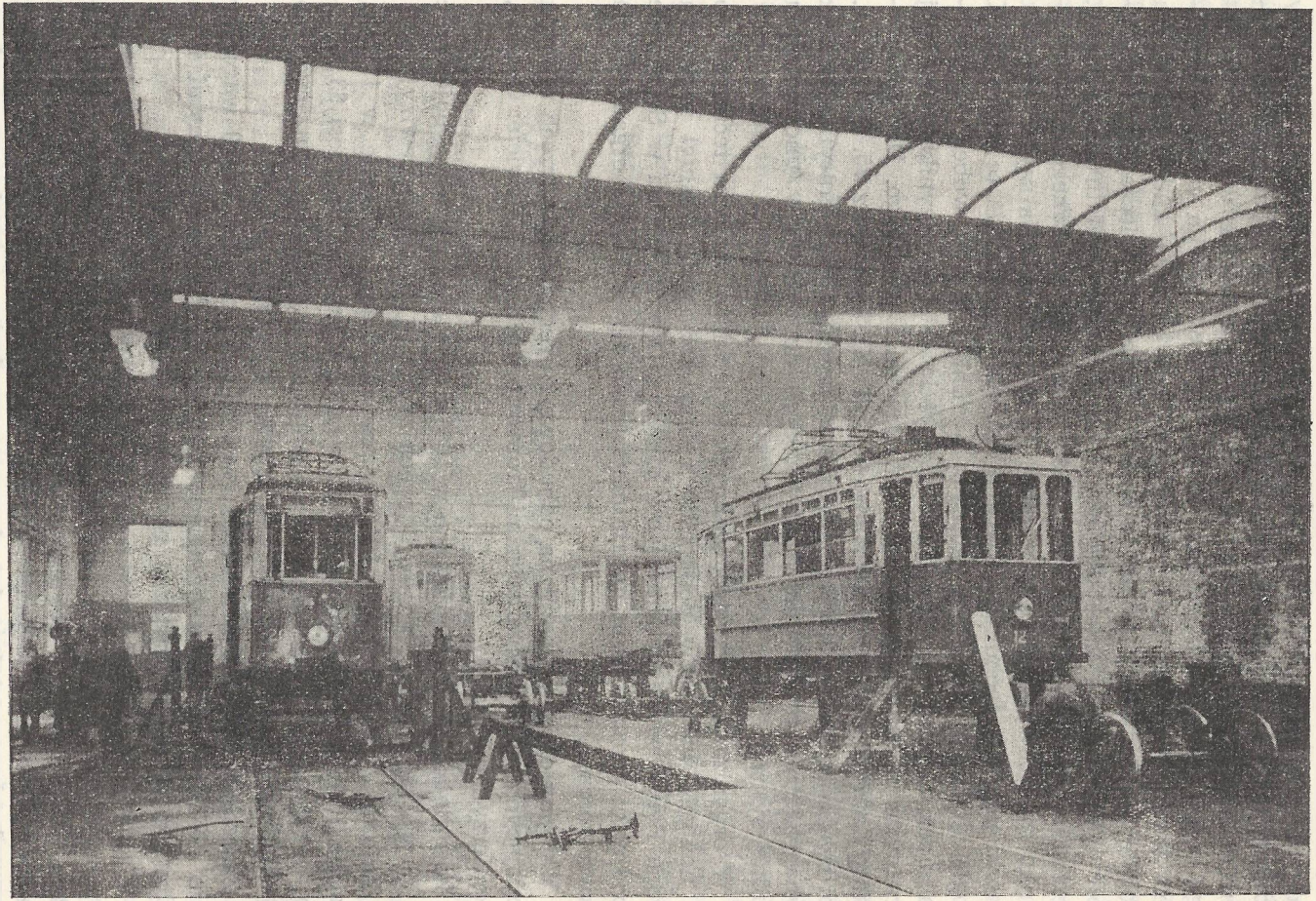
Wstępny okres pozwolił na odbudowę i uruchomienie trzech z pięciu istniejących przed wojną zajezdni tramwajowych, a mianowicie: Golęcin, Niemierzyn i Pogodno.

Zajezdnia Golęcin 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 zajezdnie są o typie czołowym (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. Cykle remontowe po szeregu doświadczeń i związanych z tym



Ryc. 12. Wnętrze zajezdni tramwajowej Pogodno, przy al. Wojska Polskiego (fot. Witold Chromiński).

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.

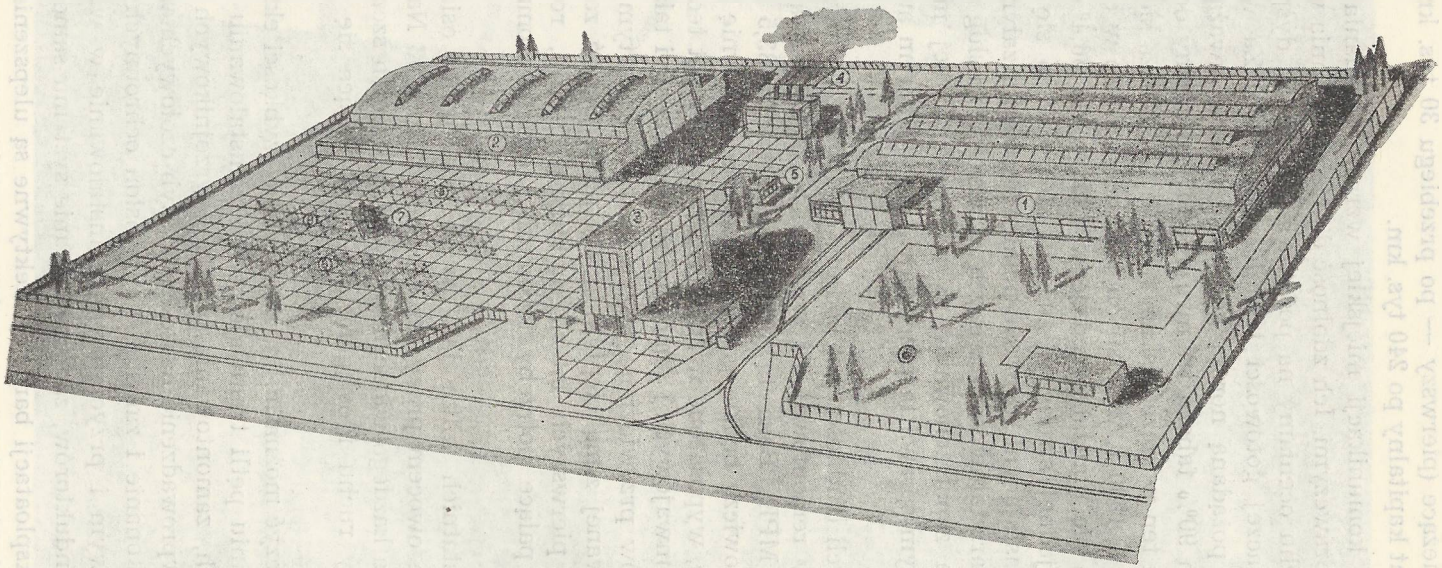
W miarę rozwoju komunikacji miejskiej wzrastają zadania stojące przed warsztatami naprawczymi. Ich zdolność do współdziałania w utrzymaniu sprawności ruchu oceniamy na podstawie wskaźnika dyspozycyjności taboru, albo inaczej gotowości technicznej taboru. Za wskaźnik przeciętny, zgodny z pożądaną normą gotowości taboru, uważa się na ogół stan przy którym 90% taboru tramwajowego jest zdolny do ruchu. Od kilku lat wskaźnik ten w szczecińskich tramwajach obniża się 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%. Przyczyny tego tkwią z jednej strony w zużyciu starzejącego się taboru, a z drugiej — we wzrastającym rozbracie pomiędzy przestarzałymi urządzeniami zajezdni i warsztatów naprawczych, a wzrostem usług przewozowych wzmagającym zapotrzebowanie na naprawy. Gorzej nieco niż z taborem tramwajowym sprawa ta przedstawia się z taborem autobusowym i taksówkowym.

Drogą wyjścia z tych trudności jest podjęta od 1959 r. budowa nowej zmodernizowanej bazy remontowej dla wszystkich rodzajów trakcji będących w zarządzie MPK. Baza ta budowana kosztem 83,5 miliona złotych przy ul. Klonowicza będzie posiadała własną kotłownię i nowoczesne hale naprawcze, wyposażone w zmodernizowany sprzęt techniczny dla napraw wozów tramwajowych i samochodów (autobusów i taksówek). Garażowanie autobusów przewidziane jest w niej na otwartym powietrzu na płycie ogrzewanej zimą ciepłym powietrzem. Całość zakończenia robót nastąpi w pierwszych latach najbliższej 5-latki, rozwiązując do czasu obecne palące potrzeby technicznej obsługi komunikacji miejskiej.

Jakie w ciągu ostatnich kilku 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, zainstalowanie w wagonach stałych siedzeń dla konduktorów, zapoczątkowanie systemu samoobsługi.

Liczniejsze i dla eksploatacji bardziej efektywne są ulepszenia w zakresie torów, podstacji, sieci i napraw takie jak: zakup i zmontowanie



Legenda:

① *Centralne warsztaty tramwajowe*

② *Stacja obsługi autobusów*

③ *Budynek administracyjno-socjalny*

④ *Kotłownia*

⑤ *Stacja paliw*

⑥ *Zieleńce*

⑦ *Stacja wentylatorów*

⑧ *Podgrzewana płyta parkingowa*

Ryc. 14. Zaplecze techniczne MPK w Szczecinie, przy ul. Klonowicza

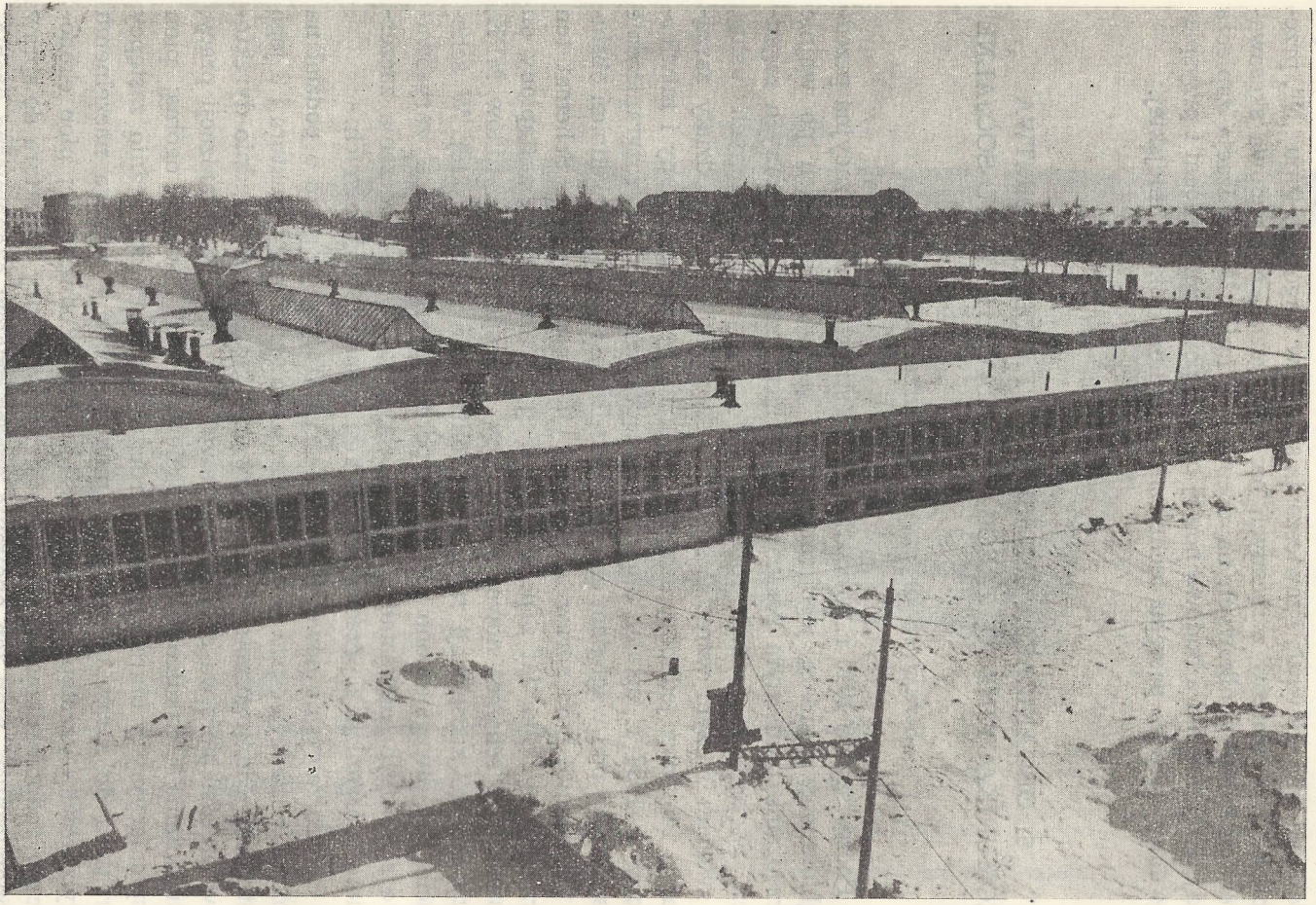
nowych obrabiarek i młotów sprężarkowych w warsztatach, uruchomienie lakierni natryskowej, uruchomienie mechanicznej giętarki szyn, udoskonalenie podwozia i zawieszenia silnika w wagonach typu „N", przerobienie podnośników z ręcznych na elektryczne, przebudowa skasowanych wagonów silnikowych na doczepne i inne. Modernizacja zaplecza podjęta w związku z budową nowej bazy, z pewnością umocni i przyspieszy dalszy proces postępu technicznego w komunikacji miejskiej.

6. ORGANIZACJA MIEJSKIEGO PRZEDSIĘBIORSTWA KOMUNIKACYJNEGO, ZAŁOGA I SPRAWY BYTOWO-SOCJALNE

Struktura organizacyjna przedsiębiorstwa

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

Ogólne założenie nowej koncepcji organizacyjnej oparto o podział na 4 piony, pozostające pod bezpośrednim kierownictwem dyrektora i 3 jego zastępców. Pion ogólno-organizacyjny podlegający bezpośrednio dyrektorowi przedsiębiorstwa obejmuje sprawy zarządzania i organizacji pracy, zatrudnienia i szkolenia, główną księgowość i kontrolę ogólną; pion eksploatacyjny z biurem studiów ruchu podlega bezpośrednio zastępcy dyrektora do spraw eksploatacji; pion techniczny podlega naczelnemu inżynierowi — zastępcy dyrektora do spraw technicznych; pion ekonomiczny podporządkowany jest bezpośrednio zastępcy dyrektora do spraw ekonomicznych, pion ten obejmuje oprócz działów ekonomiczną problematykę produkcji usług, także sekcję socjalną i zarządzania jej poza zakładowymi urządzeniami przedsiębiorstwa.



Ryc. 15. Centralne warsztaty tramwajowe (fot. Witold Chromiński)

Załoga [23]

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

Tabela 10

Rok	Liczba osób zatrudnionych (przeciętne roczne)
1945	559
1950	1 432
1955	1 590
1960	2 383
1964	2 505

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. Następna fala 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 ok. 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—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 za-

[23] Opr. na podstawie: *Analizy gospodarcze z lat 1954—1963*, Archiwum MPK.

Tabela 11

STRUKTURA ZAŁOGI MPK WEDŁUG WIEKU
(stan z 31. 12. 1963 r.)

do lat 20	41 pracowników	poza uczniami szkoły przyzakładowej
od 20—30 lat	842 „	
od 30—40 „	750 „	
od 40—50 „	431 „	
powyżej 50 lat	397 „	
Razem	2.461 „	

kładach przemysłowych i w intensywnie rozwijającym się budownictwie. W służbie ruchu kobiety zajmują w pierwszym rzędzie stanowiska konduktorek i motorniczych w tramwajach, w mniejszym natomiast stopniu kierowców w komunikacji samochodowej i w technicznej obsłudze w warsztatach i na torach.

Tabela 12

STRUKTURA ZAŁOGI MPK POD WZGLĘDEM PŁCI W LATACH 1954—1964

Rok	Mężczyźni		Kobiety		Razem	
	Ilość osób	% ogółu zatr.	Ilość osób	% ogółu zatrud.	Ilość osób	%
1954	931	62,4	563	37,6	1 494	100,0
1957	1 441	71,0	608	29,0	1 049	100,0
1958	1 601	71,4	642	28,6	2 243	100,0
1959	1 702	71,7	673	28,3	2 375	100,0
1960	1 686	70,8	697	29,2	2 383	100,0
1961	1 576	66,6	7,92	33,4	2 368	100,0
1962	1 506	63,8	858	36,2	2 364	100,0
1963	1 527	63,6	877	36,4	2 404	100,0
1964	1 583	63,2	922	36,8	2 505	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 pracowni-

ków umysłowych — stosunkowego wzrostu liczbowego działu pracowników technicznych przy zmniejszającym się udziale liczbowym pracowników biurowych uległy drobnemu zahamowaniu w związku z chwilowym rozszerzeniem zadań administracji po uruchomieniu komunikacji hydrobusowej. Zmiany zachodzące w stanie zatrudnienia i jego strukturze ilustruje załączona poniżej tabela:

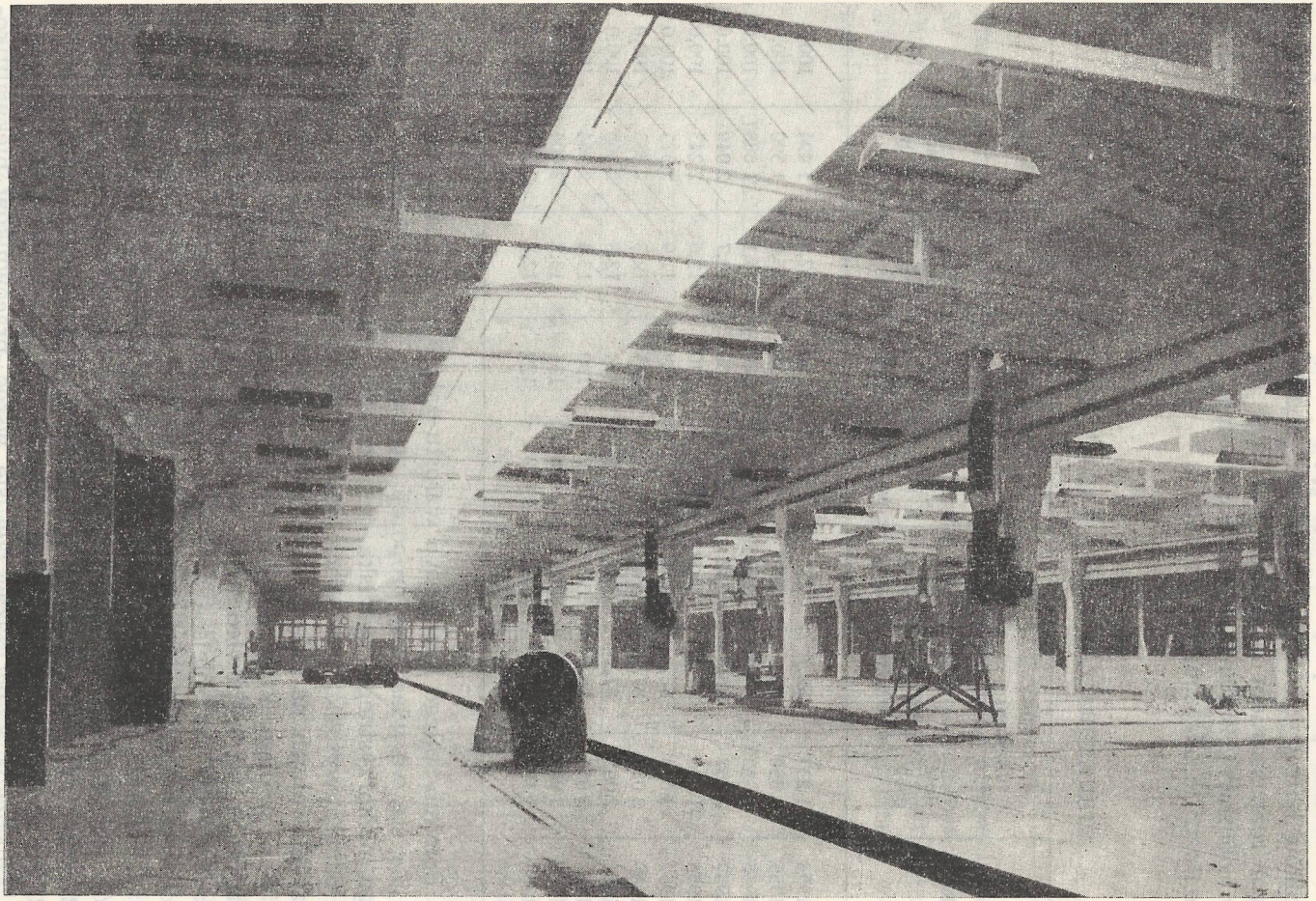
Tabela 13

STRUKTURA ZAWODOWA ZAŁOGI MPK W LATACH 1954—1964

Rok	Pracownicy fizyczni		Pracownicy umysłowi			% ogółu zatrudnionych	Razem	
	ilość osób	% ogółu zatrudnionych	ilość osób	w tym inż.-techn.	w tym adm.-biur.		ilość osób	%
1954	1 237	82,7	257	67	190	17,3	1 494	100,0
1955	1 350	85,0	240	125	115	15,0	1 590	100,0
1956	1 433	84,9	255	129	126	15,1	1 688	100,0
1957	1 767	86,3	282	152	130	13,7	2 049	100,0
1958	1 960	87,4	283	143	140	12,6	2 243	100,0
1959	2 093	88,1	282	153	129	11,9	2 375	100,0
1960	2 089	87,7	294	169	125	12,3	2 383	100,0
1961	2 065	87,2	303	179	124	12,8	2 368	100,0
1962	2 056	86,6	308	178	130	13,4	2 364	100,0
1963	2 987	86,8	317	186	131	13,2	2 404	100,0
1964	2 184	87,2	321	192	129	12,8	2 505	100,0

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.

Fluktuacja kadry zaznaczała się wśród pracowników niekwalifikowanych w grupie kobiet konduktorek; wpływały na to nieraz trudne i odpowiedzialne warunki pracy w wydziale ruchu przy stosunkowo



Ryc. 16. Wnętrze tramwajowej hali remontowej w budowie przy ul. Klonowicza (fot. Witold Chromiński)

niskich płacach konduktorów. Płynność kadry wpływa hamująco na sprawność obsługi i obciąża przedsiębiorstwo troską o szkolenie nowych pracowników. Jest ona też szczególnie dotkliwa, gdy obejmuje pracowników wdrożonych 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—1964 wykształcenie kadry umysłowej MPK przedstawiało się następująco:

Tabela 14

Wykształcenie	1956	1957	1958	1959	1960	1964
Wyższe techniczne II st.	1	2	4	3	3	9
„ » I st.	5	9	7	7	8	6
„ ekonomiczne II st.	2	3	5	8	11	9
Wyżze ekonomiczne I st.	4	8	8	6	4	3
Średsnie techniczne	22	29	20	20	11	40
» ekonomiczne	1	1	12	10	17	9
» ogólne	17	26	13	18	18	36
Śred. niepełne i podstaw.	204	204	214	210	222	186
Razem	255	282	283	282	294	328

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 dokształcanie. 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 roku 1963 — 85 osób (w tym 3 osoby wykształcenie wyższe na politechnice i 1 na uniwersytecie).

W celu podniesienia kwalifikacji zawodowych pracowników fizycznych podjęto kierowanie do szkół podstawowych osób nie mających ukończonej szkoły podstawowej; jednocześnie zostało uruchomione szko-

lenie 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.

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 15

STRUKTURA CAŁEJ ZAŁOGI WG WYKSZTAŁCENIA

	1963	1964	
Niepełne podstawowe	512	548	
Podstawowe	1 631	1 745	
Zawodowe	180	229	
Średnie	112	134	
Wyższe	25	27	
Razem	2 461 osób	2 683 osób	w tym uczni 178

Podnoszenie kwalifikacji dokonuje się nie tylko przez wykształcenie, ale także przez długość stażu dającego praktyczne doświadczenie zawodowe. W przekroju lat 1958, 1959 i 1964 długość stażu pracy w przedsiębiorstwie przedstawiała się jak następuje:

Tabela 16

Staż pracy	1958		1959		1964	
	pracown. umysł.	pracown. fizycz.	pracown. umysł.	pracown. fizycz.	pracown. umysł.	pracown. fizycz.
do 5 lat	118	1 405	120	1 584	94	1 151
od 5—10 lat	68	237	74	297	104	692
od 11—15 lat	84	212	71	206	42	271
od 16—20 lat	13	6	17	6	88	241
Razem	283	1 960	282	2 093	328	2 355

Jeżeli przyjąć, że pracownik po 5 latach staje się tramwajarzem „z krwi i kości" to według przytoczonego zestawienia wypróbowana kadra zawodowa chociaż wzrasta, pozostaje jeszcze stosunkowo w mniejszości.

Płace

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% osób [24] 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) [25] kształtują się przeciętne płace inżynierów i techników.

Tendencja wzrostu płac zaznaczyła się od 1956 r. dzięki regulacji

Tabela 17

RUCH PŁAC W LATACH 1954—1964

Rok	Średnia płaca roczna w zł							
	Robotnicy		inż.-techn.		adm.-biur.		ogółem śr. płaca	
	plan	wykon.	plan	wykon.	plan	wykon.	plan	wykon.
1954	10 154	12 356	14 227	14 780	10 757	12 199	—	—
1955	11 222	12 300	14 016	14 946	11 024	11 600	—	—
1956	13 342	14 807	17 905	18 754	14 374	15 230	14 374	15 250
1957	15 005	17 591	22 806	27 105	16 310	18 576	16 310	18 576
1958	17 812	19 233	26 088	28 490	19 319	12 400	18 439	19 959
1959	18 019	10 541	30 931	31 535	22 353	22 139	19 142	21 325
1960	18 731	19 953	29 895	30 964	23 904	22 664	19 752	20 876
1961	19 654	20 769	30 555	30 994	23 960	23 903	20 690	21 707
1962	20 638	21 478	31 339	32 337	24 417	23 575	21 655	22 411
1963	21 537	23 037	33 058	34 097	24 168	23 450	22 548	23 915
1964	22 331	23 711	33 794	34 189	24 550	24 648	23 297	24 562

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

[25] Tamże.

płac w 1957 r. i podwyżce z 1961 r. płac robotników najniżej zaszeregowanych. Oddziaływał tu ponadto ogólny wzrost kwalifikacji, przeszeregowanie 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.

Ruch płac w latach 1954—1964 obrazuje zestawienie (tabela 17).

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

Tabela 18

LICZBA MIESZKAŃCÓW ORAZ LICZBA PRZEJAZDÓW MASOWYMI ŚRODKAMI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W SZCZECINIE W LATACH 1945—1964

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	71 895	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	153 411	502

przewożonych osób. Cyfry pod tym względem daleko odbiegają od cyfr z lat międzywojennych. Podczas gdy w roku wysokiej koniunktury, jakim był rok 1927, 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 wyżej zamieszczona tabela.

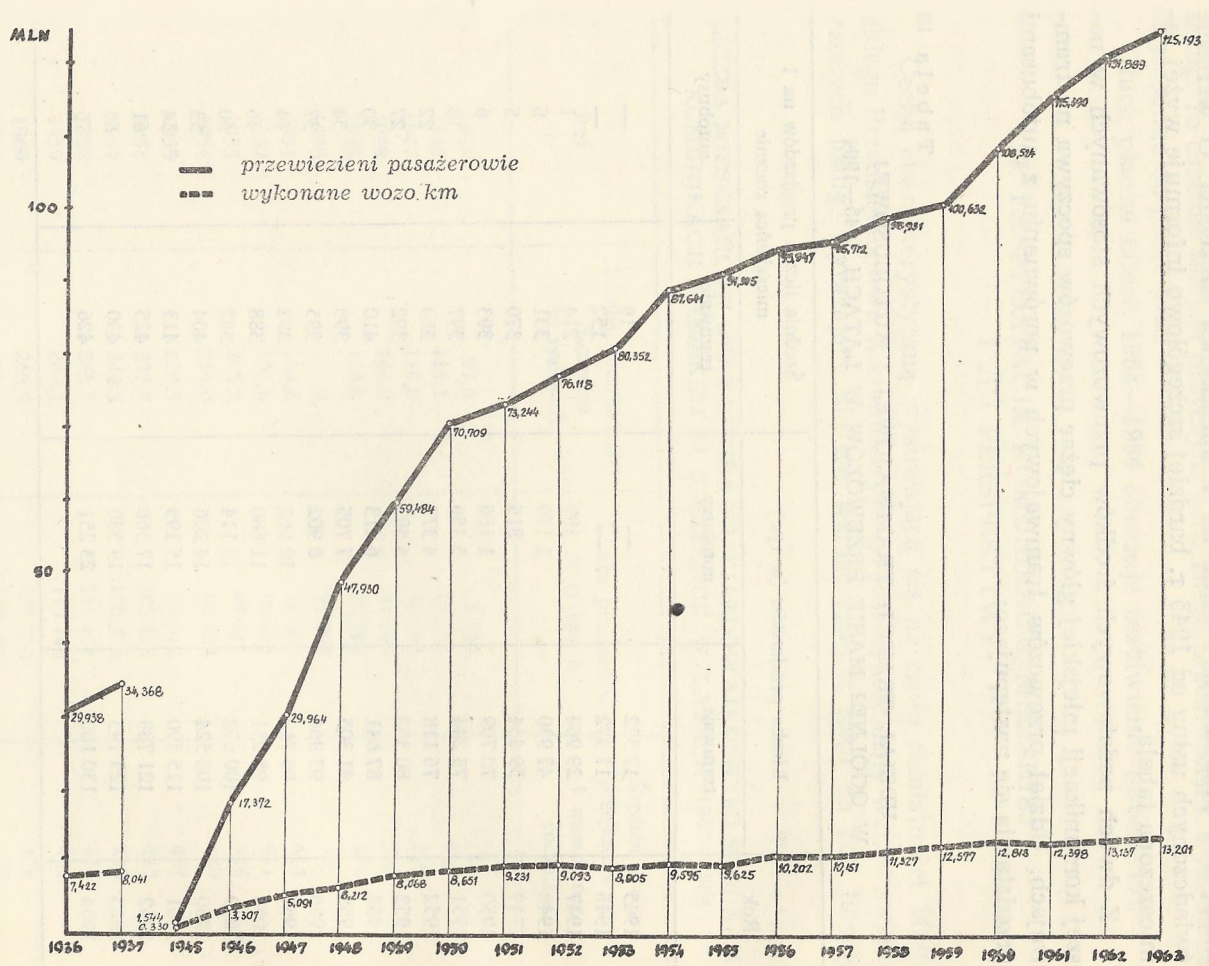
Z dwóch podstawowych środków przewozowych stosowanych w naszej komunikacji miejskiej główny ciężar przewozów spoczywa na tramwajach. Udział przewozów tramwajowych w porównaniu z autobusami przedstawia się następująco:

Tabela 19

UDZIAŁ TRAKCJI TRAMWAJOWEJ I AUTOBUSOWEJ W OGÓLNEJ MASIE PRZEWOZÓW W LATACH 1945—1964

Rok	Liczba przejazdów (w tys.)		Średnia liczba przejazdów na 1 mieszkańca rocznie	
	tramwaje	autobusy	tramwaje	autobusy
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	4 373	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	404	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

Jak z powyższego zestawienia wynika udział w komunikacji autobusowej nabiera coraz większego znaczenia, gdy w 1950 r. wyrażał się on jeszcze ułamkiem 2,4% to w 1963 r. osiągnął już 13,3% ogólnej liczby przewozów a w 1964 wynosił już 15,2%.



Ryc. 17. Przewozy pasażerów i wykonane wozo/km w trakcji tramwajowej

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 wypływa 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 stawiało 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. To też obecna taryfa przewozowa ustalona jest poniżej kosztów własnych produkcji usług przewozowych. Jest ona przecież niższa od tego, co zazwyczaj płacimy w szatni za przechowanie płaszcza, tym bardziej, że mimo ustalonej taryfy normalnej 50 gr za przejazd tramwajem — większość przejazdów odbywa się za taryfą ulgową.

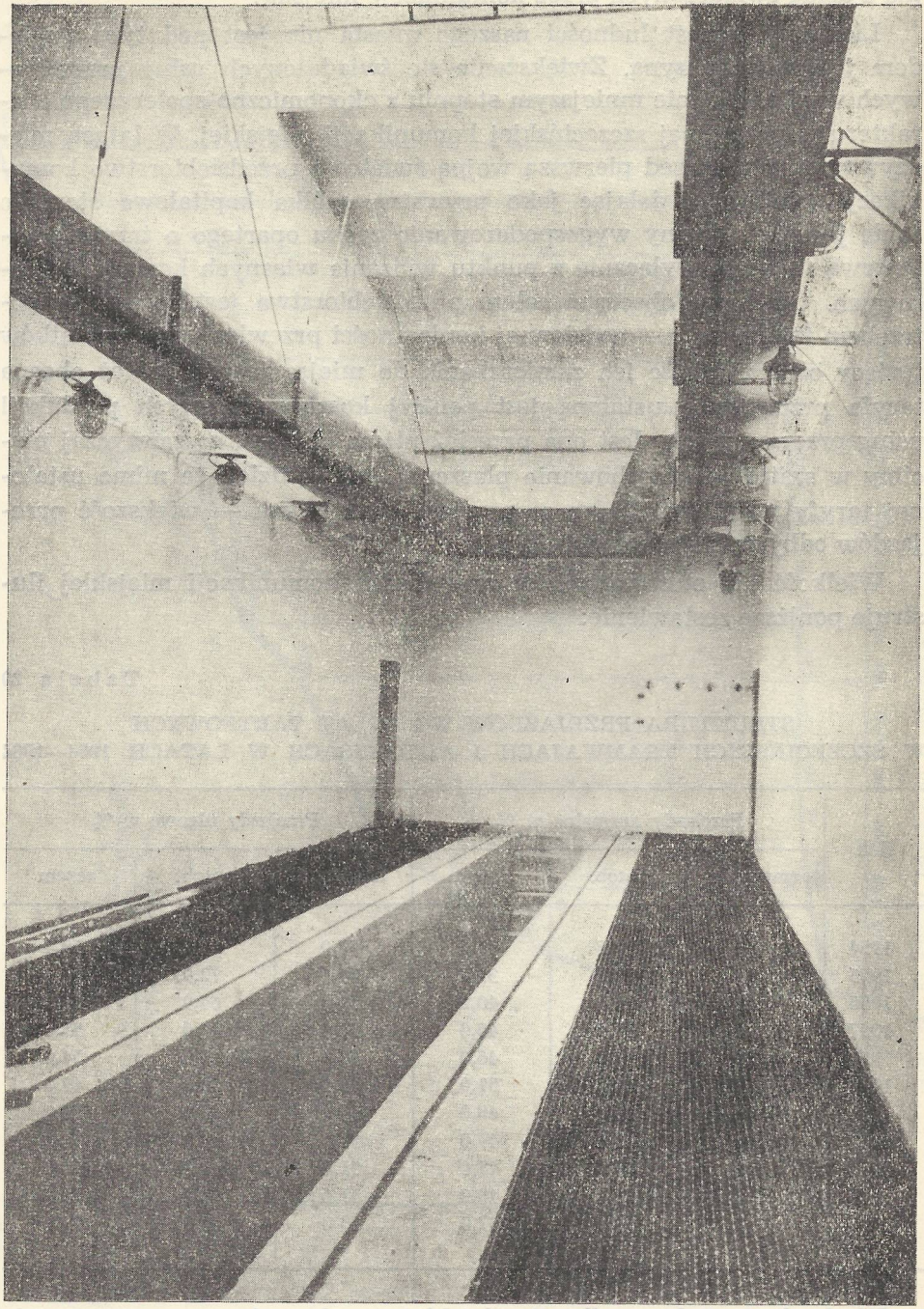
Wielkość ulg stosowanych w przewozach komunikacji miejskiej ilustruje poniższe zestawienie:

Tabela 20

STRUKTURA PRZEJAZDÓW WG OPŁAT TARYFOWYCH W SZCZECIŃSKICH TRAMWAJACH I AUTOBUSACH W LATACH 1954—1964

Rok	Przejazdy normalne w %			Przejazdy ulgowe w %		
	tramwaje	autob.	razem	tramwaje	autob.	razem
1954	42,1	37,8	41,6	57,9	62,2	58,4
1955	39,9	27,8	39,1	60,1	72,97	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	44,4	48,0	51,6	55,6	52,0
1964	47,0	44,0	47,0	53,0	56,0	53,0

W eksploatacji komunikacji miejskiej na plan pierwszy wysuwa się więc obecnie cel gospodarczo-społeczny, a nie jak to miało miejsce dawniej — finansowy, w sensie wygospodarowania zysku dla rady nadzor-



Ryc. 18. Lakiernia — jeden z tramwajowych „gabinetów kosmetycznych" w budowie przy ul. Klonowicza (fot. Witold Chromiński)

czej i dywidendy dla właścicieli akcji. Komunikacja miejska jest bowiem 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 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.

Wobec dużych zadań stojących przed komunikacją miejską przy stosowaniu niskiej taryfy za przejazdy, komunikacja ta jest przedsięwzięciem z finansowego punktu widzenia, planowo-deficytowym. 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 21

WYNIKI FINANSOWE I KOSZTY EKSPLOATACJI W LATACH 1959—1964
(w milionach złotych)

	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Wartość realizacji ogółem w/g cen sprzedaży	60,06	65,49	71,69	75,58	91,46	99,27
Koszty eksploatacji	97,84	101,51	105,94	128,87	145,73	160,19

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—1963.

Tabela 22

PORÓWNANIE KOSZTÓW DZIAŁALNOŚCI PODSTAWOWEJ I WYNIKÓW REALIZACJI WEDŁUG CEN SPRZEDAŻY USŁUG W POSZCZEGÓLNYCH DZIAŁACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W LATACH 1959—1964

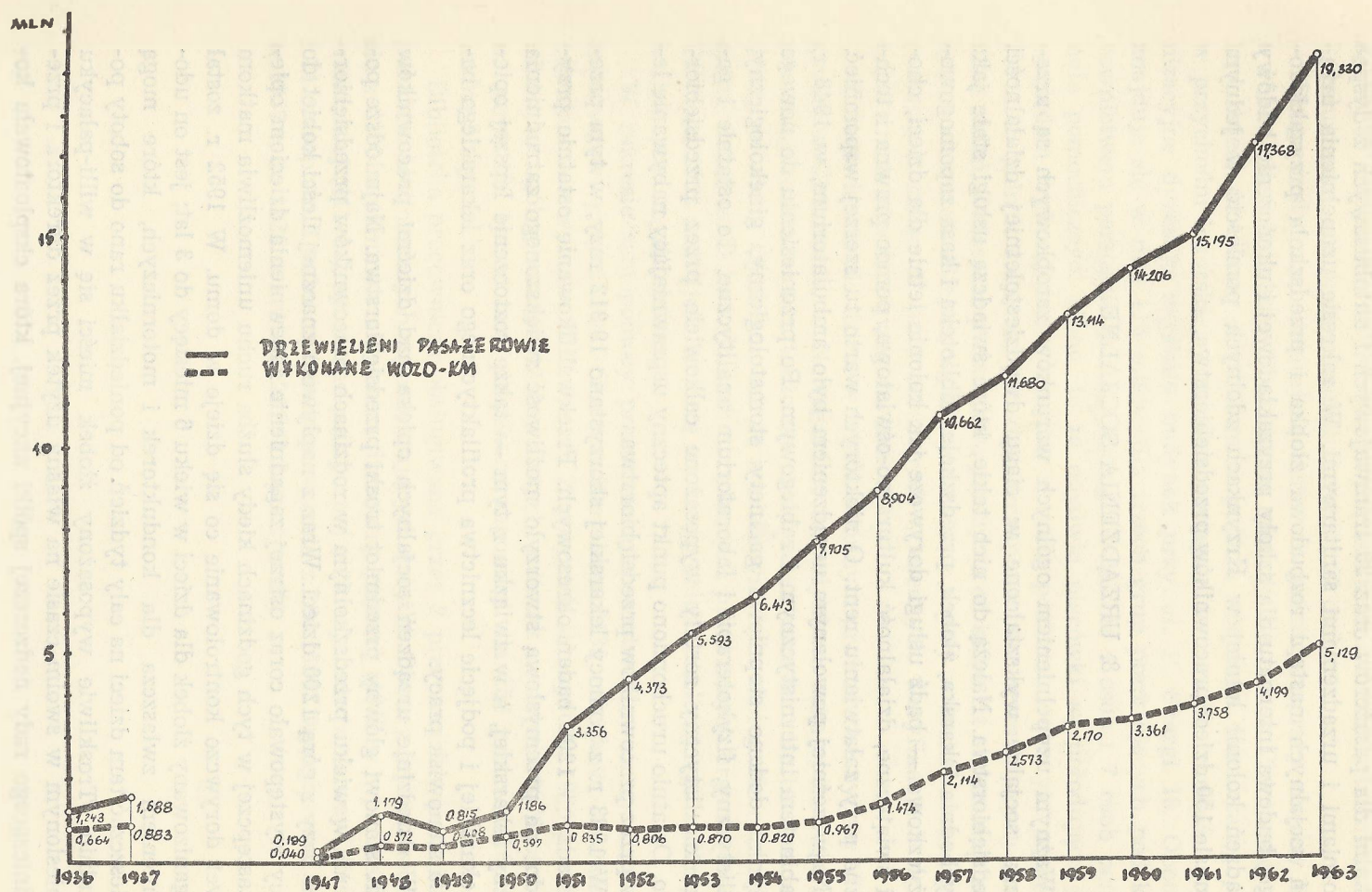
(w milionach zł w zaokrągleniu)

Lata	Tramwaje		Autobusy		Taks. osobowe		Taks. bagażowe	
	koszty	wpływy	koszty	wpływy	koszty	wpływy	koszty	wpływy
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

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

W oparciu o te założenia rysują się też perspektywy rozwoju na najbliższe lata. Do najważniejszych z nich należy wykonanie zaplanowanych prac dotyczących rozbudowy zaplecza technicznego. Będąca w budowie nowoczesna baza przy ul. Klonowicza z własną kotłownią, centralnymi warsztatami tramwajowymi i samochodowymi, stacją obsługi i garażowaniem autobusów przyczyni się do usunięcia obecnych trudności technicznych, którym nie mogą sprostać przestarzałe i nie nadające się do rozbudowy warsztaty przy ul. K. Kolumba. Dodatkowym usprawnieniem gotowości technicznej będzie unowocześnienie 3 zajezdni tramwajowych i zaplecza technicznego dla taboru taksówek miejskich.

W dziedzinie rozbudowy sieci komunikacyjnej przewiduje się w najbliższych latach zbudowanie nowych odcinków linii tramwajowych: 1) wzdłuż ulicy Boh. Warszawy od styku z ul. Jagiellońską do ul. B. Krzywoustego (ok. 3000 m toru pojedynczego), 2) od ul. Kołłątaja ulicą Staszica do Stoczni Szczecińskiej (ok. 2500 m toru pojedynczego), 3) połączenie nowozbudowanej bazy przy ul. Klonowicza z linią tramwajową nr 1 (ok. 2000 m toru pojedynczego), wreszcie budowa 3 pętli tramwajowych (przy pl. Żołnierza, przy ul. Potulickiej i przy ul. Lipowej na Gocławiu).



Ryc. 19. Przewozy pasażerów i wykonane wozo/km w trakcji autobusowej

Wyposażenie tras komunikacyjnych będzie wymagało budowy 50 poczekalni dla pasażerów oraz 20 tramwajowych i autobusowych z dyspozytorniami i urządzeniami sanitarnymi. W zakresie uzupełnienia urządzeń socjalnych nastąpi rozbudowa żłobka i przedszkola przyzakładowego, budowa internatu dla szkoły przyzakładowej i ukończenie budowy urządzeń kolonii letniej w Krzynkach zdolnych pomieścić w jednym turnusie 150 dzieci pracowników przedsiębiorstwa.

8. URZĄDZENIA SOCJALNE

Ważnym uzupełnieniem ogólnych warunków zarobkowych są urządzenia socjalne wykształcone w ciągu dwudziestoletniej działalności przedsiębiorstwa. 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.

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.

W 1963 r. z pomocy lekarskiej skorzystano 19 312 razy, w tym przeprowadzono 1209 badań okresowych. Przekwalifikowanie ostatnio przychodni na przemysłową stworzyło możliwość zwiększonego zatrudnienia służby lekarskiej, a w związku z tym — także roztoczenie lepszej opieki lekarskiej i podjęcie lecznictwa profilaktycznego oraz lekarskiego badania stanowisk pracy.

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 ko-

munikację miejską w Szczecinie za rządów niemieckich. Obecnie posiada on 55 miejsc dla najmłodszego pokolenia szczecińskich tramwajarzy i obsługiwany jest przez personel złożony z 27 osób.

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 przychodni lekarskiej. Ponieważ pociągało to za sobą trudności organizacyjne dyrekcja uzyskała budynek przy ul. P. Skargi 18. Obecnie znajduje się w nim 113 miejsc dla trzech grup pozostających pod kierownictwem personelu pedagogicznego w liczbie 4 osób i 7 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, 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 Choszcznie, 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.

W zakresie samopomocy pracowniczej powodzeniem cieszy się kasa zapomogowo-pożyczkowa. Obecnie liczy ona 2132 członków, a wkłady członkowskie wynoszą 2642 tys. zł. Z pożyczek skorzystało 1995 pracowników na ogólną sumę 4242 tys. złotych, zaliczek udzielono 3576 osobom na sumę 156 tys. zł oraz przyznano zapomogi dla 152 pracowników na kwotę 51 tys. zł.

Biblioteka pracownicza obsługiwana przez 2 pracowników posiada 12 punktów bibliotecznych wypożyczających książki. Obecny jej stan składa się z 6200 woluminów z zakresu literatury pięknej (4639 w.), popularno-naukowej (411 w.), społeczno-politycznej (427 w.) i młodzieżowej (724 w.) i 14 czasopism. Liczba czytelników wzrosła z 180 (6342 wypożyczeń) osób w 1957 r. do 1226 w r. 1963 (22 584 wypożyczeń).

ANEKS

PRACOWNICY FIZYCZNI PRZYJĘCI DO PRACY
w 1945 r.

ANDRZEJEK WALENTY	13.12.45	PROKOP WŁADYSŁAW	22.9.45
BOBIŃSKI STEFAN	10.10.45	PIĘTAK JÓZEF	4.12.45
BŁACH JAN	3.8.45	PAŁYSKA JÓZEF	24.10.45
DANIEL KAZIMIERZ	21.11.45	RODZIEWICZ EDWARD	6.11.45
JAGIEŁKO STANISŁAW	27.8.45	SZCZEPAŃSKI WŁADYSŁAW	24.10.45
KĘSY JÓZEF	16.10.45	SZMYT STANISŁAW	17.10.45
KNOBEL ANTONI	28.8.45	TKACZ ZYGMUNT	3.8.45
MUCHA MICHAŁ	15.8.45	WIŚNIEWSKI ANTONI	9.10.45
NOWICKA STANISŁAWA	30.7.45	ZAKRZEWSKI RYSZARD	10.10.45
NAPIÓRA STEFAN	18.9.45	PŁOŃCZYK JANINA	2.10.45
ORŁOWSKI JÓZEF	24.11.45		

PRACOWNICY UMYSŁOWI PRZYJĘCI DO PRACY
w 1945 r.

ADAMSKI STANISŁAW	6.8.45	PODGÓRSKI JAN	15.8.45
BYKOWSKI STANISŁAW	28.8.45	RUTA STANISŁAW	23.7.45
GRĘBOWSKI WŁADYSŁAW	24.7.45	SKIBIŃSKI EDMUND	3.5.45
JASTRZĄB IGNACY	24.7.45	ZAWODNIAK BERNARD	24.11.45
JEŻEWSKI STANISŁAW	4.9.45	SOBOLEWSKA ELEONORA	3.10.45
KATYŃSKI JÓZEF	18.10.45	STACHOWIAK ZENON	7.11.45
MANDES TADEUSZ	15.8.45	STAROSTA HIERONIM	25.10.45
MAZURKIEWICZ JAN	28.8.45	SZYMAŃSKI STANISŁAW	29.8.45
MIERKIEWICZ STANISŁAW	2.8.45	WIECZOREK LUCYNA	5.8.45
ORTLIEB BOGDAN	24.11.45	WOŹNIAK WOJCIECH	26.7.45
PAWLAK STEFAN	9.10.45	ZAJĄC HENRYK	8.10.45
PŁÓTNIAK FRANCISZEK	10.8.45		