

Joanna Glatz*

Szczecińskim tramwajem, autobusem, taksówką, hydrobusem
czy mikrobusem... Komunikacja miejska w świetle akt zespołu
Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie
z lat 1945–1991 z zasobu Archiwum Państwowego w Szczecinie

Wstęp

O historii szczecińskiej komunikacji pisano w literaturze przedmiotu już wielokrotnie¹. Celem niniejszego opracowania jest przybliżenie dziejów powojennego polskiego przedsiębiorstwa zapewniającego przede wszystkim transport zbiorowy ludności, w oparciu o akta źródłowe zgromadzone w Archiwum Państwowym w Szczecinie, w zespole *Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie*². Granice chronologiczne omawianych materiałów archiwalnych wyznaczają lata 1945–1991. Przedsiębiorstwo zmieniało w tym czasie nazwę, siedzibę, obszar działania i rodzaj świadczonych usług. Podstawą niniejszego artykułu stała się *Notatka informacyjna do inwentarza zespołu* powstała w 2009 r., którą sporządzono w wyniku porządkowania i opracowania przez autorkę akt w AP w Szczecinie. Podczas opracowania materiałów archiwalnych dokonano m.in. analizy i zestawień stanu taboru, długości linii, liczby przewozów pasażerów³. Z tych wielu, wydawać by się mogło niepozornych liczb

* Joanna Glatz – archiwistka, kierownik Oddziału V – Ewidencji zasobu w Archiwum Państwowym w Szczecinie. Zainteresowania badawcze: historia AP w Szczecinie po 1945 r., historia gospodarcza, archiwa społeczne, systemy informacji archiwalnej, elektroniczne zarządzanie dokumentacją, dokument elektroniczny we współczesnej archiwistyce.

¹ Można wymienić tu m.in. opracowania, biuletyny informacyjne, publikacje jubileuszowe własne przedsiębiorstwa (m.in. 50 lat komunikacji w polskim Szczecinie), monografie A. Wielopolskiego (m.in. XX i XXV-lecie MPK w Szczecinie) z wykorzystaniem akt przechowywanych wówczas w archiwum zakładowym zakładu; obecnie powstają także liczne opracowania, encyklopedie, kalendaria, w tym publikacje internetowe, serwisy hobbyistyczne, tworzone często przez badaczy, pasjonatów i miłośników komunikacji miejskiej. W 2019 r. ukazała się drukiem m.in. publikacja *Tramwaje w Szczecinie, 1879–1945*, oprac. M. Janiak, R. Grochowiak, Poznań.

² Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej: APSz), *Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie, 1945–1991* [1994] (dalej: WPKM w Szczecinie).

³ Dane na podstawie materiałów archiwalnych zawarte w zestawieniach pochodzą z różnych lat oraz mogą mieć głównie charakter orientacyjny.

wyłania się ciekawy i dynamiczny obraz zmieniającego się i tętniącego życiem miasta, którego jedną z potrzeb było codzienne zapotrzebowanie na komunikację miejską, rocznie odnotowującą miliony przewozów pasażerów i ich ciągły wzrost.

Działalność przedsiębiorstwa to głównie i nieprzerwanie przewóz osób tramwajami poczynając od 1945 r. oraz autobusami od 1947 r. Warto jednak przypomnieć również inne podejmowane w późniejszych latach inicjatywy świadczonych tu usług jak taksówki osobowe i bagażowe, hydrobusy i mikrobusy. Na lata 1976–1991 przypadał natomiast okres rozszerzenia zakresu działania przedsiębiorstwa o oddziały w Świnoujściu i Stargardzie Szczecińskim.

Autorka zdaje sobie sprawę, iż artykuł nie wyczerpuje szerokiego tematu jakim jest historia komunikacji miejskiej, wymaga dalszych badań, uzupełnień, analiz źródłowych i porównawczych z wykorzystaniem istniejącej już literatury. Za cel stawia natomiast m.in. kompleksowe przedstawienie stanu zachowania materiałów archiwalnych wytworzonych przez przedsiębiorstwo i obecnie przechowywanych w zasobie szczecińskiego archiwum. Pomoce archiwalne do omawianego zespołu udostępniane są on-line w serwisie internetowym „Szukaj w Archiwach”.

W lipcu 1945 r. utworzono przedsiębiorstwo pod nazwą Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina, jako jedno z pierwszych przedsiębiorstw miejskich w powojennym Szczecinie⁴. Po kilku latach zmieniło nazwę na Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Szczecinie⁵, a następnie na Miejskie⁶ Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Szczecinie i pod tą nazwą działało do

⁴ Por.: *Encyklopedia Szczecina*. Szczecin: Szczecińskie Towarzystwo Kultury, 2015, s. 580; Podaje się, iż zakład powstał w lipcu 1945 r. pod nazwą Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina (do 31 XII 1948 r.), następnie zmieniono nazwę na Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Szczecinie (do 1952 r.), Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne (do 1976), Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Szczecinie (do 1991).

⁵ Zob. szerzej: W styczniu 1951 r. – uchwałą Prezydium Miejskiej Rady Narodowej utworzono przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą „Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Szczecinie” (Zarządzenie MRN w Szczecinie z 6 grudnia 1950 r. w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą MZK w Szczecinie); Zob. szerzej: APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 1.

⁶ Zob. szerzej: W grudniu 1952 r. – uchwałą Miejskiej Rady Narodowej nastąpiła zmiana nazwy przedsiębiorstwa na „Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Szczecinie” (Wyciąg z protokołu nr L XXXVII posiedzenia PMRN z 6 grudnia 1952 r. w sprawie nazwy przedsiębiorstwa „MPK w Sz-nie”)

1975 r.⁷ Od stycznia 1976 r. zostało przekształcone w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej⁸ w Szczecinie i w tej strukturze funkcjonowało do 1991 r.

Historia komunikacji miejskiej Szczecina sięga swymi początkami wieku XIX⁹. Szczecin był wówczas znaczącym ośrodkiem rozwijającego

⁷ W powojennej historii Szczecina i w omawianym okresie firma wielokrotnie zmieniała nazwę i zakres działalności (co regulują zasadniczo uchwały, decyzje i zarządzenia): lipiec 1945 r. Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina, 1 stycznia 1951 r. MZK w Szczecinie, 1 stycznia 1953 r. MPK w Szczecinie, 1 stycznia 1976 r. WPKM w Szczecinie, 1 sierpnia MZK w Szczecinie.

Analiza zachowanych pism, zarządzeń wewnętrznych i stosownych pieczętów w przedsiębiorstwie pozwala zaobserwować, iż nazwa Autobusy i Tramwaje Miasta Szczecina pojawia się w dokumentach od lipca 1945 r. do grudnia 1947 r., zaś Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Szczecinie wymienia się od grudnia 1947 r. [?] do stycznia 1951 r., Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Szczecinie od lutego 1951 r. do 1975 r., Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie od 1976 r. do 1991 r.

⁸ 1 stycznia 1976 – decyzją wojewody szczecińskiego z 1975 r. zostaje powołane „Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie”; 26 kwietnia 1991 r. – zarządzeniem wojewody szczecińskiego nr 79/91 Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie zostało podzielone na trzy samodzielne przedsiębiorstwa w: Szczecinie, Starogardzie Szczecińskim i Świnoujściu. Uchwałą Rady Miejskiej w Szczecinie z dniem 1 sierpnia 1991 r. przekształcono przedsiębiorstwo w zakład budżetowy o nazwie „Miejski Zakład Komunikacyjny w Szczecinie” jako zakład budżetowy.

⁹ Zob. szerzej: APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 111; Budowę tramwajów konnych rozpoczęto w Szczecinie 6 maja 1879 r. na mocy koncesji udzielonej 25 i 22 maja 1878 r. Dnia 23 sierpnia 1879 r. nastąpiło otwarcie pierwszego odcinka 5030 m długości w kierunku Niemierzyna, a 16 października 1879 r. odcinka 6330 m w kierunku Gołęcina. W latach 1896–1897 zelektryfikowano tramwaje szczecińskie na mocy pozwolenia policyjnego z dnia 2 kwietnia 1896 r. Przed II wojną światową kursowały w Szczecinie tramwaje i autobusy miejskie.

się przemysłu i handlu¹⁰. Dzieje komunikacji miejskiej po roku 1945, aż po dzień dzisiejszy wiążą się natomiast bezpośrednio z powojennymi losami, historią i rozwojem polskiego miasta. W 2019 r. szczecińska komunikacja miejska obchodziła 140-lecie swojej historii.

Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina i odbudowa komunikacji w latach 1945–1947. Rozwój przedsiębiorstwa i miasta w latach 1948–1950.

W wyniku bombardowań lotniczych oraz bezpośrednich działań podczas II wojny światowej Szczecin został znacznie zniszczony. Port, najgęściej zaludnione dzielnice przemysłowe i centrum handlowe, 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. Zniszczenia w komunikacji miejskiej szacowano na 45%, przy czym uszkodzenia w siłowniach energetycznych na 80%. Działania wojenne zniszczyły 50% przedwojennego taboru tramwajowego i w całości tabor autobusowy. Sieć trakcyjna była zniszczona, tory w kilkudziesięciu miejscach zerwane, podstacje prostownicze nieczynne, warsztaty tramwajowe zniszczone¹¹.

W dniach 4 i 5 maja 1945 r. przybyła do Szczecina 678 osobowa grupa operacyjna, której celem było przystąpienie do zagospodarowania Szczecina. Wśród tej grupy znajdowała się 23-osobowa delegacja poznań-

¹⁰ Tamże. Po roku 1871 Szczecin stał się miastem wybitnie przemysłowym i handlowym (od XVIII w. pełnił rolę znaczącego portu w Prusach). Przemysł obejmował przed wojną stocznie, fabryki budowy maszyn okrętowych, fabryki chemiczne, cementownie, szamotownie, cegielnie, młyny, olejarnie, cukrownie, browary, fabryki obróbki drzewem, piekarnie, wytwórnie papy. Po I wojnie światowej powstały w Szczecinie fabryki samochodów, maszyn do pisania itd. W dziedzinie handlu dużą rolę odgrywał w mieście handel rybami, w szczególności śledziami. Dzielnice przemysłowe mieściły się wzdłuż lewego brzegu Odry w Gołęczynie, Żelechowie, Brodowie, Grabowie i północnej części Pomorza. Dzielnice leżące poza Odrą między Grabowem na północy a Pomorzankami na południu mieściły przedsiębiorstwa handlowe, żeglugowe, banki, urzędy, hotele, restauracje i przedsiębiorstwa rozrywkowe. Wymienione dzielnice miasta, aż mniej więcej na zachód po ul. Budziszyńską, al. Powstańców, Kilińskiego, Kopernika, Śląską, gen. Rokossowskiego, Janosika, Długosza, Wilczą, Obotrycką i Bogumińską, uległy prawie zupełnie zniszczeniu wskutek działań wojennych. Po II wojnie światowej ocalały dzielnice o charakterze przeważnie mieszkaniowym śródmieścia na zachód od wymienionych ulic, Niebuszewo, Niemierzyn, Pogodno, Świerczewo, Turzyn i Gumieńce.

¹¹ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 111, 112, 113, 114, 115, 118.

skich tramwajarzy, która w dwa miesiące później przejęła zdewastowaną komunikację miejską. Powstałe w lipcu przedsiębiorstwo przyjęło nazwę: „Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina”, na jego czele stanęli Stanisław Klabecki i inżynier Leon Pogonowski. Pierwszy z nich został dyrektorem administracyjnym, drugi objął kierownictwo techniczne przedsiębiorstwa. Dyrekcja wraz z grupą takich pracowników jak: Stanisław Adamski, Zenon Stachowiak, Zdzisław Florsz, Władysław Grębski, Bernard Zawodniak i inni przystąpiła do wstępnej likwidacji zniszczeń wojennych.

W zachowanych materiałach archiwalnych znajdują się także wspomnienia pierwszych pracowników: Zenona Stachowiaka, Bernarda Zawodniaka, Józefa Kęsego, Stanisława Adamskiego, Józefa Katyńskiego, Skibińskiego, Jana Mazurkiewicza, Jana Podgórskiego, Eleonory Sobolewskiej, Stefana Pawlika, Bogdana Ortieba, Stanisława Szymańskiego, Ignacego Jastrzębia, Stefana Podgórskiego¹². Opisują one motywy przybycia wyżej wymienionych osób do Szczecina i podjęcia przez nich pracy w przedsiębiorstwie oraz sytuację miasta w 1945 r., a pisane są z perspektywy dwudziestu lat. I tak czytamy np. relację Stanisława Adamskiego (kier. Wydz. Sieci i Podst.): *Po okupacji przybyłem do Szczecina gdzie od 1 sierpnia 1945 r. zapoczątkowałem trudną pracę w organizowaniu przedsiębiorstwa tramwajowego pod nazwą „Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina”. Do Szczecina przybyłem 5 maja 1945 r. gdyż do Poznania przybył w dniu 3 maja 1945 r. tow. Zaremba Piotr, który to na Pl. Wolności przemówił do zebranych tłumów o obowiązku zagospodarowania wyzwolonych miast przez obywateli polskich, a przede wszystkim miasto Poznań ma obowiązek zagospodarzyć Szczecin i nim się opiekować. Wezwanie tow. Zaremby odniosło natychmiastowy skutek. Zaczęły się tworzyć grupy operacyjne i w tym samym dniu wieczorem wyjeżdżałem pociągiem do Szczecina. W jednej takiej grupie i ja się znalazłem – było nas 13 osób¹³. Natomiast Zenon Stachowiak (kier. Wydz. Tramwajowego) wspomina tak: Decyzję wyjazdu do Szczecina powziąłem po wysłuchaniu przemowy na Placu Wolności w Poznaniu, ówczesnego prezydenta miasta Szczecina inż. Piotra Zaremby. Apelowaliśmy do wszystkich przedsiębiorstw oraz indywidualnych rzemieślników o pomoc w postaci mocnych głów i dobrych rąk do pracy dla odbudowy zniszczonego Szczecina. Warunki jakie przedstawił, dla niektórych były jedyną drogą wyjścia z impasu, w jakie popadli w czasie okupacji, gdzie stracili cały dobytek, najbliższą rodzinę lub też dach nad głową przez działania wojenne. Jednym z takich byłem ja, któremu pozostało zdrowie i chęć do pracy. Dlatego też bez*

¹² Zob. szerzej: APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 115.

¹³ Cyt. za: Tamże.

wahania wybrałem się do Szczecina, na co dodatkowym wpływem była chęć poznania czegoś nowego, przeżycia wrażeń, zdobycia odpowiedniej pozycji w życiu, a określając to w jednym zdaniu to trzeba stwierdzić, że była to młodość pełna werwy żądająca czegoś nowego. [...] Tutaj, to muszę, powiedzieć odezwała się we mnie ta żyłka tramwajarska, która zaszczipiona została przez mojego dziadka. Poza tym byłem uzbrojony w pełny zasób wiadomości w tej dziedzinie, ponieważ przyjechałem jako wykwalifikowany tramwajarz, będąc uzbrojony w dyplom mistrza w zawodzie elektromechanicznym. Należy zaznaczyć, że własna ambicja nie pozwalała na to, aby nie pokazać kolegom pozostałym w Poznaniu, że tramwaje w Szczecinie jeżdżą i będą jeździć, bo pod takim warunkiem uzyskałem tymczasowe zwolnienie z MPK Poznań [...] ¹⁴.

12 sierpnia 1945 r. ruszyły pierwsze po wojnie szczecińskie tramwaje. W końcu 1945 r. w Szczecinie kursowały tramwaje na czterech liniach: nr 1, 3, 4 i 7, a łączna długość linii tramwajowych osiągnęła 18 km. Pod koniec 1945 r. załoga „Tramwajów i Autobusów Miasta Szczecina” liczyła już 559 osób. 4 kwietnia 1947 r. reaktywowano w mieście komunikację autobusową. 1 września 1948 r. uruchomiono pierwszą linię tramwajową na Prawobrzeże, początkowo na Łasztownię, później – 14 grudnia – przedłużonej do Basenu Kaszubskiego (obecnie Górniczego), co było możliwe dzięki zbudowaniu tymczasowych mostów na Odrze i Parnicy.

W powojennych dziejach komunikacji miejskiej Szczecina, rok 1947 zakończył trudny etap wstępnej odbudowy i dostosowania części infrastruktury do wprowadzenia komunikacji i świadczenia usług przewozowych na rzecz zaludniającego się miasta. Po dwóch latach odbudowy komunikacja tramwajowa osiągnęła około 50% przedwojennej zdolności przewozowej, a autobusowa około 10%. Rok 1948 zapoczątkował realizację planów rozbudowy portu, przedsiębiorstw żeglugowych i rybołówstwa morskiego, odbudowę i rozbudowę przemysłu, a w latach następnych również i budownictwa mieszkaniowego. Rozwój życia gospodarczego i społecznego w mieście stawiał przed komunikacją miejską zadania powiązania peryferyjnych dzielnic mieszkaniowych i rozbudowywanego centrum miasta z zakładami pracy, zlokalizowanymi głównie w rejonie portu oraz w dzielnicach położonych wzdłuż nabrzeży Odry. Wymagało to nie tylko przywrócenia zdolności eksploatacyjnej istniejących urządzeń komunikacyjnych, ale także budowy nowych tras i obiektów komunikacyjnych ¹⁵.

¹⁴ Cyt. za: Tamże.

¹⁵ Zob. szerzej: APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 112, 118.

Odradzające się gospodarczo i społecznie miasto charakteryzowało się począwszy od 1948 r., dynamicznym wzrostem ludności. Na przełomie lat 1945/1946 liczba ludności przekroczyła 100 tys. mieszkańców, następnie na przełomie lat 1952/1953 – 200 tys., 1963/1964 – 300 tys., w 1972 r. – 330 tys., w 1988 – 400 tys. i w 1994 r. – 419 tys. mieszkańców.

Powierzchnia miasta wynosząca około 300 km² i budowa dużych osiedli mieszkaniowych, w coraz to większych odległościach od Śródmieścia oraz lokalizacje zakładów pracy, narzucały konieczność pokonywania coraz to dłuższych odległości. Dodatkowym utrudnieniem był brak odpowiednich połączeń mostowych na rzekach: Odrze, Parnicy i Regalicy, dzielących miasto na lewobrzeżne ze Śródmieściem i prawobrzeżne z Dąbiem i zespołem osiedli Słoneczne.

Rozwój gospodarczy i demograficzny miasta powodował również rozwój komunikacji miejskiej.

Utworzone w lipcu 1945 r. przedsiębiorstwo pod nazwą Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina podlegało Zarządowi Miejskiemu Wydziału Przedsiębiorstw Miejskich. W zespole brak jest zarządzeń, czy regulaminów organizacyjnych z 1945 r. Jednak zachowane od 1946 r. zarządzenia, pisma oraz widniejące na nich pieczętki i nagłówki pozwalają częściowo na śledzenie początkowych dziejów przedsiębiorstwa. Warto zwrócić tu uwagę na poszczególne okólniki i zarządzenia wewnętrzne z lat 1946–1949 oraz 1950–1953. Odnajdziemy tu zarządzenie Naczelnego Dyrektora Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Szczecinie w związku z wypłatą zasiłku zimowego, z 16 grudnia 1947 r.¹⁶. Zwracać uwagę może choćby stosowana w pismach pieczęć nagłówkowa Miejskich Zakładów Komunikacyjnych od grudnia 1947 r. Nazwa Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Szczecinie¹⁷ figuruje w aktach natomiast już od lutego 1951 r.¹⁸. Interesujące wydaje się tu zarządzenie wewnętrzne dyrektora nr 26 z 12 lutego 1951 r., w którym w związku z pismem Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie z 20 stycznia 1951 r. zmienia się nazwę przedsiębiorstwa z MZK na MPK w Szczecinie (pieczęcie miały być zmienione do 15 bm.).

Warto również zwrócić uwagę, iż w zachowanych od 1946 r. wykazach pracowników, widnieje pieczęć firmowa „Tramwajów i Auto-

¹⁶ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 47.

¹⁷ Por. Uchwałą Miejskiej Rady Narodowej w grudniu 1952 r. zmieniono nazwę przedsiębiorstwa na „Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne”.

¹⁸ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 48.

busów Miasta Szczecina”¹⁹. Odnajdziemy tu również pismo ze stycznia 1950 r. kierowane od Zarządu Miejskiego w Szczecinie Wydział Przedsiębiorstw Miejskich do Zakładów Komunikacji Miejskiej.

Nazwa „Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina” z Dyrekcją na ul. Polonii Zagranicznej Nr 16 figuruje również w zachowanych od maja 1946 r. pismach do 1 grudnia 1947 r.²⁰. Kolejne pismo z 10 grudnia 1947 r. kierowane jest już do Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Szczecinie na ul. Krzysztofa Kolumba 86²¹.

Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina podlegały Wydziałowi Przedsiębiorstw Miejskich Zarządu Miejskiego²². W dobry sposób odzwierciedlają to zarządzenia i pisma pochodzące z tych lat²³.

Tramwaje rozpoczęły regularne kursowanie dnia 12 sierpnia 1945 r. Od sierpnia do grudnia 1945 r. przewiozły 1 544 tys. pasażerów²⁴. Z siedmiu przedwojennych linii tramwajowych²⁵ z roku 1939 o łącznej wówczas długości 50,313 km (linia nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7) uruchomiono w 1945 r. cztery linie (nr 1, 3, 4, 7) o długości ok. 18 km. Dnia 7 października 1945 r. uruchomiono linię nr 1 o długości 5,3 km, 12 sierpnia 1945 r. uruchomiono linię nr 3 o długości 5,6 km²⁶, 17 listopada 1945 r. linię nr 4 o długości 1,9 km, a 12 sierpnia 1945 r. linię nr 7 o długości 5,2 km.

¹⁹ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 88.

²⁰ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 89.

²¹ Obiekt przy ul. K. Kolumba 86/89 był drugą siedzibą dyrekcji. Z chwilą oddania do użytku w 1968 r. nowo wybudowanego budynku administracyjno-socjalnego przy ul. Klonowica 5 dyrekcja została tam przeniesiona i do chwili obecnej ma swoją siedzibę.

²² Zob. APSz, Wstęp do inwentarza Zarząd Miejski i Miejska Rada Narodowa, 1945–1950 [1955].

²³ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 47.

²⁴ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 114 ; Por. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 111; W sprawozdaniu z lustracji z 1946 r. suma przewozów za 1945 r. wynosi natomiast 1 856 tys. osób.

²⁵ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 111; W 1928 r. kursowały linie nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 o łącznej długości 48 555 m; w roku 1939 r. linię nr 8 skasowano, przedłużając linię 4; w 1939 r. kursowały linie nr 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 o łącznej długości 50 313 m; w 1940 r. nie kursowała linia nr 5, a długość wszystkich linii wynosiła 46 436 m; podobna sytuacja miała miejsce w 1944 r., kiedy to kursowało 6 linii o łącznej długości 46 436 m, przy czym linia nr 5 była nieczynna.

²⁶ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 114; Zespół pracowników składający się z ówczesnego instruktora motorniczych Tomasza Malinowskiego, kierownika ruchu zewnętrznego Edmunda Skibińskiego, naczelnika warsztatów Stanisława Adamskiego oraz honorowego motorniczego, ówczesnego prezydenta Piotra Zaremby, prowadząc na zmianę wóz nr 200 w dniu 12 sierpnia 1945 r. dokonała oficjalnego otwarcia linii nr 3.

Trasa linii tramwajowych w dniu 27 marca 1946 r. przedstawiała się następująco²⁷:

- linia 1 – al. Wojska Polskiego, pl. Zwycięstwa, Brama Portowa,
- linia 3 – Las Arkoński – Arkońska – Krasińskiego – Roosevelta – Ks. Jaromira – pl. Teatralny – al. Niepodległości – Dworcowa – Gł. Dworzec,
- linia 4 – Matejki – Roosevelta – al. Pomorska, pl. Sprzymierzonych – al. Piastów – pl. Kościuszki,
- linia 7 – Przemysłowa – Mosiężna – Baden Powela – J. Malczewskiego – Matejki – pl. Teatralny – Kard. Ledóchowskiego – pl. Zgody – al. Wojska Polskiego – Jagiellońska – Bohaterów Warszawy – Mickiewicza.

Coroczny przyrost ilościowy mieszkańców powodował wzrost zapotrzebowania na coraz bardziej wzmożoną komunikację. Szczególnie miało to znaczenie przy tak specyficznym rozmieszczeniu dzielnic mieszkaniowych dość licznie zamieszkałych, w stosunku do bardzo wówczas zniszczonego śródmieścia, w obrębie, którego zlokalizowano podstawowe instytucje, urzędy, zakłady pracy.

Najważniejszą rolę w przewozie pasażerów spełniała trakcja tramwajowa, której długość linii wynosząca pod koniec 1945 r. – 18 km zwiększyła się do 48,7 km w 1950 r. W 1945 r. tramwaje przewiozły 1 544 tys. pasażerów, natomiast w 1950 r. liczba ta osiągnęła już 70 709 tys. W 1945 r. przedsiębiorstwo posiadało przy tym 22 wozy tramwajowe w ruchu (236 wozów w inwentarzu), a w 1950 r. już 148 wozów w ruchu (233 wozów w inwentarzu)²⁸.

W skład traktacji autobusowej uruchomionej w 1947 r. wchodziły trzy stare autobusy pochodzące z demobilu, obsługujące trasę o łącznej długości 10,2 km przewożąc ogółem 198,6 tys. pasażerów. W 1950 r. długość linii autobusowych powiększyła się do 33,4 km, tabor w ruchu do 9 wozów w ruchu (19 wozów w inwentarzu), a przewóz pasażerów wyniósł 1 186 tys.

Do 1950 r. przedsiębiorstwo świadczyło przewozowe usługi pasażerskie na liniach regularnych tramwajowych i autobusowych.

Uchwałą MRN w Szczecinie z 6 grudnia 1950 r. z dniem 1 stycznia 1951 r. utworzono przedsiębiorstwo państwowe pod nazwą Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Szczecinie²⁹. Przedsiębiorstwo miało działać

²⁷ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 111.

²⁸ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 114.

²⁹ APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 1.

w oparciu o ustawę o przedsiębiorstwach państwowych z 26 października 1950 r.³⁰.

Zgodnie z powyższą uchwałą MRN w Szczecinie przedmiotem działania przedsiębiorstwa miało być:

- wykonywanie regularnych i nieregularnych przewozów osób i w miarę możliwości towarów tramwajami, autobusami, trolejbusami itp. na terenie m. Szczecina,
- utrzymywanie warsztatów remontowych, stacji obsługi, zajezdni, przystanków itp.,
- przedkładanie Prezydium MRN wniosków dotyczących usprawniania komunikacji miejskiej.

Przedsiębiorstwo prowadzone było w ramach narodowych planów gospodarczych, według zasad rozrachunku gospodarczego i rozliczało się z budżetem państwa poprzez budżet terenowy. Na czele przedsiębiorstwa stał dyrektor, który kierował samodzielnie działalnością przedsiębiorstwa i był za nie odpowiedzialny. Przedsiębiorstwo miało siedzibę w Szczecinie. Za zgodą ministra gospodarki komunalnej mogło tworzyć oddziały terenowe.

W latach 1945–1950 przedsiębiorstwo podlegało Zarządowi Miejskiemu. Od 1950 r. bezpośredni nadzór nad Miejskim Zakładem Komunikacyjnym w Szczecinie, a następnie Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Szczecinie wykonywała Miejska Rada Narodowa w Szczecinie. Natomiast powołany Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej decydował o jego organizacji i finansowaniu³¹. Zwierzchni nadzór nad przedsiębiorstwem sprawował minister gospodarki komunalnej³².

Od sierpnia do grudnia 1945 r. tramwaje szczecińskie przewiozły ponad półtora miliona pasażerów, natomiast w 1950 r. już ponad siedem-

³⁰ Dz.U. Nr 49, poz. 122.

³¹ Zob. APSz, Wstęp do inwentarza Prezydium WRN w Szczecinie, [1948–1949] 1950–1973 [1974–1975]; W wyniku ustawy z 20 marca 1950 r. o terenowych organach jednolitej władzy państwowej, organami wykonawczymi rad narodowych stały się prezydia. Od tego też roku przedsiębiorstwa komunalne były bezpośrednio podporządkowane prezydium rad miejskich lub powiatowych. Przedsiębiorstwa te były wprawdzie bezpośrednio podporządkowane prezydium rad miejskich bądź powiatowych, jednak powołany w 1950 r. Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej decydował o ich organizacji i finansowaniu.

³² W 1972 r. powołano nowy centralny urząd w postaci urzędu Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska; w 1975 r. utworzono natomiast urząd Ministra Administracji, Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska (ustawa z 28 maja 1975 r.).

dziesiąt milionów, co może obrazować nam pośrednio jak postępowało odradzanie się powojennego życia mieszkańców. W kwietniu 1947 r. uruchomiono ponadto komunikację autobusową.



Karta tramwajowa, Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina, 1945. (APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 87)

Tramwaje i Autobusy
miasta Szczecina

Szczecin, dnia 7.I.1946 roku.

R A P O R T

stanu pracowników polskich na dzień 5.I.1946 roku.

Wyszczególnienie	Stan na dzień 29.XII. 45 r.	Przy- jęcia	Stan	Wy- stę- piła	Prze- bie- gła	Stan	Ogólny stan na dzień 5.I.1946r.
UMIŚLOWI							
Administracja	17	-	17	-	17	17	
R u b	14	-	14	-	14	14	
Techniczni	14	-	14	1	-	13	44 um.
	45						
FIZYCZNI							
R u b	158	2	160	4	4	160	
Wozni	100	-	100	2	4	94	
Wozni	7	-	7	-	-	7	
Stolówka	7	-	7	-	-	7	
Sprzątaacze	56	1	57	22	-	35	
Goniec	1	-	1	-	-	1	304 fiz.
	374					348	

374 150 44. 454 492

Tramwaje i Autobusy
Miasta Szczecina
Województwo Pomorskie
J. K. K.

Raport stanu pracowników polskich na dzień 5.I.1946 r., Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina, 1946. (APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 88, s. 2)

Tramwaje i Autobusy
miasta Szczecina

Szczecin, dnia 7.I.1946 r.

R A P O R T

stanu niemieckich pracowników na dzien 5.I.1946 r.

Wyszczegolnienie	Stan na dzien 29.XII. 45 r.	Przy- jacia	Stan	Zwol- nia- nie	Prze- nie- sie- nia	Stan ogolny stan na 5.I.46r.
UMYSLOWI						
Techniczni	1	-	1	-	-	1 = 1 umysl
FIZYCZNI						
R u b	30	-	30	-	1	29
Techniczni	110	-	110	-	1	111
Robotnicy	9	-	9	-	-	9 = 109 fiz.
	150					150

Tramwaje i Autobusy
miasta Szczecina
w Szczecinie
[Signature]

Raport stanu pracowników niemieckich na dzień 5.I.1946 r., Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina, 1946. (APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 88, s. 5).

Sprawozdanie z lustracji pod względem technicznym dokonanej w dniach 25 do 30 marca 1946 r. w Tramwajach i Autobusach Miasta Szczecina, 1946. (APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 111, s. 4).

Int.dypl.B.Przybylski

Poznań, dnia 25 czerwca 1946
Pr.Starba 11 m.3

Na życzenie Prezydenta miasta Szczecina Obywatela Int.P.Saremby delegowała Miejska Rozmowa Kolej Elektryczna pismem z dnia 23.3.1946 nitej podpisanego do m. Szczecina w celu dokonania inspekcji tego przedsiębiorstwa pod względem technicznym, ~~tramwajów i autobusów~~. Nitej podpisany dokonał lustracji Tramwajów i Autobusów m.Szczecina w dniach 25 do 30 marca 1946.W trakcie swej bytności w Szczecinie miał nitej podpisany możność omówienia rozważanych zagadnień z Wiceprezydentem miasta Ob.Kotowskim, a Dyrekcja wymienionego przedsiębiorstwa dała do dyspozycji posiadane materiały, które zostały uzupełnione przez własne dochodzenia i obserwacje.

Wyniki lustracji są ujęte w dalszym ciągu w rozdziałach:

- I. Służba ruchu tramwajowego,
- II.Urządzenia do zasilania energią elektryczną tramwajów i sieć napowietrzna,
- III.Warsztaty, wozownie i tory.

I. Służba ruchu tramwajowego i autobusowego.

Zasięg miejskich linii komunikacyjnych winien pokrywać się z obszarem miasta i odpowiadać potrzebom komunikacji jego mieszkańców.

1. Obszar miasta Szczecina wynosił:

- w roku 1872 - 6027 ha
- 1911 - 7776 "
- 1929 - 7776 "

Obecnego obszaru (marzec 1946) nie udało się ustalić.

2. Ilość mieszkańców m.Szczecina była

- w roku 1816 - 25000
- 1825 - 30400
- 1840 - 38300
- 1855 - 55000
- 1871 - 76300
- 1885 - 99500
- 1900 - 210700
- 1913 - 245000
- 1929 - 270000
- 1939 - 290000
- 1940 - 290000
- 1943 - 392000 w obrębie Wielkiego Szczecina. Mały

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Szczecinie do 1975 r. Rozwój komunikacji tramwajowej i autobusowej. Taksówki osobowe i bagażowe, hydrobusy, mikrobusy.

Po usunięciu zniszczeń wojennych i po okresie wstępnej odbudowy miasta i samej komunikacji miejskiej, następował stopniowy jej rozwój. Wybudowano linię tramwajową trasą Nadodrzańską, przedłużono linię nr 8 aż do portu, połączono Gocław z miastem, przedłużono linię nr 7 do Krzekowa.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Szczecinie na dzień 1 stycznia 1955 r. posiadało czynnych 9 linii tramwajowych i 8 autobusowych³³.

W 1955 r. przedsiębiorstwo przewiozło 99 010 tys. pasażerów, w tym trakcją tramwajową 91 305 tys. (przejeżdżając 9 625 tys. wozo/km taboru składającym się z 242 wozów), zaś w 1938 r. przy stanie 256 wozów tramwajowych przewieziono 39 000 tys. pasażerów przejeżdżając 8 659 tys. wozo/km. W 1955 r. autobusy przewiozły 7 705 tys. pasażerów, przejeżdżając 967 tys. wozo/km przy stanie taboru liczącym 24 autobusy, zaś w 1938 r. przewieziono 2 080 tys. pasażerów przejeżdżając 1 070 tys. wozo/km takim samym taborem. Z porównań wynika, że MPK w Szczecinie przewoziło w 1955 r. tramwajami przeszło 2 razy więcej, a autobusami przeszło 3 razy więcej pasażerów niż przed wojną³⁴.

W 1956 r. było czynnych 9 linii tramwajowych, oraz 8 linii autobusowych o łącznej długości: tramwaje 71,1 km i autobusy 66,4 km³⁵. Stan taboru komunikacji miejskiej w 1956 r. przedstawiał się następująco: wozów tramwajowych 252, w tym 114 silnikowych³⁶, autobusowych – 28³⁷.

³³ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 198; 1955 r. trakcja tramwajowa – 9 linii; trakcja autobusowa 8 linii: linia A – Osowo; linia B – Police; linia C – Głębokie – Tanowo; linia D – Klęskowo; linia E – Żydowce; linia F – Dąbie; linia G – Warszewo; linia H – Glinki.

³⁴ Warto w tym miejscu przypomnieć także, iż przed wojną szczecińskie przedsiębiorstwo komunikacji miejskiej działało jako prywatna spółka kapitałowa.

³⁵ Trakcja autobusowa do 1955 r. obsługiwała 7 linii, w 1955 r. uruchomiono jeszcze jedną linię do Glinek, a tabor został zasilony o 10 autobusów typu Star (6 weszły do eksploatacji od kwietnia, 4 od stycznia 1956 r.).

³⁶ Tabor tramwajowy składał się z: a) wozy nowe – 36 w tym 5 silnikowych; b) wozy stare – 216 w tym wozów budowanych w latach: od 1884 r. do 1990 – 27,8 %, od 1901 r. do 1920 – 33,1 %, od 1921 r. do 1930 – 21,2 % od 1931 r. do 1937 – 17,9 %.

³⁷ Tabor autobusowy składał się z 18 autobusów typu „Małag” wyeksploatowanych w 80%, oraz 10 „Star – 52”.

Rok 1957 był okresem, w którym tabor tramwajowy osiągnął stan z roku 1939 w przeciwieństwie do mocy podstacji prostowniczych, których łączna moc w 1939 r. wynosiła 6400 KW³⁸. Przykładowe dane porównawcze dla trakcji tramwajowej i autobusowej z roku 1939 i 1957 ilustruje poniższe zestawienie:

Rok	Liczba wagonów	Wozo/km	Przewóz pasażerów	Moc podstacji
tramwaje				
1939	270	9 205	47 028 tys.	6,4 MW
1957	272	10 951	95 712 tys.	5,6 MW

Rok	Liczba wagonów	Wozo/km	Przewóz pasażerów
autobusy			
1939	26	835	1 870 tys.
1957	42	2 114	10 662 tys.

Źródło: APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 203, 211.

Do pierwszej połowy 1957 r. Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Szczecinie świadczyło swe usługi przewozowe nadal i wyłącznie trakcją tramwajową³⁹ i autobusową⁴⁰. W drugiej połowie 1957 r. przedsiębiorstwo poszerzyło po raz pierwszy swoje usługi przewozowe. 18 sierpnia 1957 r. uruchomiono własne taksówki osobowe (25 taksówek w 1957 r.). Dwa lata później, w drugiej połowie 1959 r. wprowadzono również taksówki bagażowe. Natomiast w 1960 r. sprowadzono z Węgier 2 hydrobusy, które zostały skierowane na dwie regularne linie sezonowe

³⁸ Krytyczny moment nastąpił w 1958 r. gdzie na 1 wóz inwentarzowy przedsiębiorstwo posiadało najmniejszą ilość mocy zainstalowanej w Polsce.

³⁹ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 203; W 1957 r. było 9 linii tramwajowych: nr 1: Głębokie – ul. Potulicka 8 km; nr 2: Dw. Niebuszewo/Basen Górnośląski 7,6 km; nr 3: Las Arkoński – Pomorzany 8 km; nr 4: ul. Powstańców – Dw. Główny 5,3 km; nr 5: ul. Nocznickiego – Krzekowo 8,4 km; nr 6: Goław ul. Dworcowa 7,4 km; nr 7: ul. Nocznickiego 8 km; nr 8: Basen Górnośląski F-ka Met. Sprz. 9,1 km; linia D. ul. M. Buczka – Elektrownia Port 4,3 km.

⁴⁰ Tamże. W 1957 r. było 8 linii autobusowych: nr 51: ul. Wszystkich Świętych – Osowo – 4 km; nr 52: Goław – Police – 12 km; nr 53: Głębokie – Tanowo – 8 km; nr 54: Basen Górnośląski – Kijewo – 8,2 km; nr 55: Basen Górnośląski – Klucz – 10,2 km; nr 56: Basen Górnośląski – Dąbie – 8,3 km; nr 57: ul. Kołłątaja – Warszawo – 7 km; nr 58: ul. Świętojańska – Glinki.

z nabrzeża przy Wałach Chrobrego, po Jeziorze Dąbskim do Dąbia i Lubczyny⁴¹.

Stan taboru Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Szczecinie w latach 1956–1960 ilustruje poniższe zestawienie⁴².

	31.12. 1956	31.12. 1957	31.12. 1958	1.05. 1959	1.01. 1960	31.12. 1960
Tramwaje	252	272	254	275	276	264
Autobusy	28	42	43	57	53	060
Taksówki osobowe	0	25	50	80	80	88
Taksówki bagażowe	0	0	0	0	10	22
Hydrobusy	0	0	0	0	0	2

Źródło: APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 200–208.

Rozpoczętą w 1960 r. eksploatację hydrobusów, przedsiębiorstwo zakończyło w 1963 r. Na wniosek uchwały Miejskiej Rady Narodowej w Szczecinie hydrobusy zostały wówczas odpłatnie przekazane Żegludze Szczecińskiej.

Z działających od 1957 r. taksówek osobowych (których ilość z 25 sztuk w 1957 r. wzrosła do 123 w 1964 r.) zrezygnowano w 1965 r., głównie z powodu braku odpowiedniego zaplecza technicznego⁴³.

Działające od 1959 r. taksówki bagażowe zlikwidowano z kolei w 1972 r. W lipcu 1972 r. Miejska Rada Narodowa ograniczyła tym samym rodzaj świadczonych usług tylko do przewozu osób, a taksówki bagażowe przedsiębiorstwo przekazało Miejskiemu Przedsiębiorstwu Gospodarki Komunalnej (uchwała nr 87/951/72 PMRN w Szczecinie z 12 lipca 1972 r.)⁴⁴.

W dniu 10 lutego 1968 r. uruchomiono natomiast linię mikrobusową łączącą Wyspę Pucką ze śródmieściem⁴⁵. Linia ta była obsługiwana mikro-

⁴¹ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 206; w lipcu 1960 r. rozpoczęto eksperymentalną eksploatację hydrobusów; przewiozły one 18,5 tys. pasażerów.

⁴² Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 200–208.

⁴³ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 6.

⁴⁴ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 13.

⁴⁵ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 216; uruchomiona 10 lutego 1968 r. linia mikrobusowa liczyła wówczas 3,4 km z ul. Wieleckiej na Wyspę Pucką; tego dnia uruchomiono również linię mikrobusową nocną z ul. Wieleckiej do Dąbia i Klucza, linia ta została zawieszona 6 maja 1968 r.

busami do 30 maja 1981 r. Po obniżeniu jezdni pod wiaduktem kolejowym na trasę linii nr 52 wprowadzono autobusy.

Działalność Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie to przede wszystkim przewóz ludności tramwajami i autobusami. W początkowym okresie – do 1956 r. – główny nacisk położony był na rozwój traktacji tramwajowej. Inaczej było w przypadku autobusów. Początkowo rozwój linii autobusowej następował powoli.

Trakcja tramwajowa w 1956 r. liczyła 71,1 km linii. Do 1975 r. zwiększyła ona swą długość do 86 km. Z 9 linii tramwajowych w 1955 r. trakcja powiększyła się o 1 linię w roku 1968 (linia nr 10 wówczas na trasie Ludowa – Wawrzyniaka) i do końca funkcjonowania MPK w Szczecinie w 1975 r. liczyła w sumie 10 linii. Stan taboru tramwajowego w inwentarzu wynoszący 242 wozy w 1955 r. powiększył się w sumie do liczby 301 wozów w 1975 r. Natomiast dużo bardziej żywiołowy rozwój poczynił od końca lat 50. i stałą tendencję w kierunku objęcia zasięgiem coraz to nowych dzielnic miasta przez otwieranie nowych linii wykazywała trakcja autobusowa. Z 66,4 km linii autobusowej w 1956 r. trakcja autobusowa w 1965 r. liczyła już 167,5 km, w 1970 r. osiągnęła 200,7 km, w 1972 r. przekroczyła 300 km (306,9 km) i na koniec 1975 r. liczyła 330 km. Z 8 linii autobusowych w 1955 r. osiągnęła do roku 1975 liczbę 28 linii, obsługując przy tym dodatkowo zamknięte linie pracownicze. Stan taboru autobusów w inwentarzu wynosił przy tym w 1955 r. 24 wozy, w 1964 r. przekroczył liczbę 100, w 1971 r. liczbę 200, a w 1975 r. wzrósł do liczby 218⁴⁶.

Powyższe dane mają odzwierciedlenie w liczbie przewozów Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Szczecinie. Ilustruje to dodatkowo poniższe zestawienie⁴⁷:

⁴⁶ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 112, 113, 114, 198–213, 252–254; Są to analizy gospodarcze Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie prowadzone za lata 1955–1975 (sygn. 198–213) oraz sprawozdania z działalności gospodarczej za rok 1953 i 1954 (251–253), pozostałych informacji można szukać w jednostce zawierającej ocenę stanu komunikacji miejskiej z 1956 r. za lata 1945–1956 (sygn. 254) oraz w jednostce, w której zawarto dane odnośnie komunikacji miejskiej za lata 1945–1962 z 1963 r. (sygn. 114); Należy również odnieść się do monografii poświęconych Miejskiemu Przedsiębiorstwu Komunikacji Miejskiej w Szczecinie za lata 1945–1965 i 1945–1970 (sygn. 112–113, 118).

⁴⁷ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 198–225.

Rok	przewóz pasażerów [w tys.]		
	Tramwaje	Autobusy	Razem
III kw. 1955	91 305	7 705	9 901
1956	93 946	8 902	102 207
1957	95 712	10 662	106 374
1958	98 931	11 680	110 611
1959	100 632	13 114	113 746
1960	108 524	14 188	122 712
1961	115 390	15 195	130 585
1962	121 789	17 368	139 157
1963	125 193	19 330	144 523
1964	130 160	23 251	153 411
1965	136 987	29 674	166 661
1966	135 487	37 552	173 039
1967	120 885	36 421	157 306
1968	106 846	32 857	139 703
1969	109 605	39 189	148 794
1970	117 454	40 450	157 904
1971	112 850	45 406	158 345
1972	117 934	52 035	170 074
1973	133 157	58 878	192 035
1974	130 590	63 321	193 972
1975	137 179	70 772	207 951

Źródło: APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 198–225.

Łącznie tramwaje i autobusy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie w 1975 r. przewiozły blisko 208 mln pasażerów. Dynamiczny wzrost zapotrzebowania na środki komunikacji zbiorowej mieszkańców Szczecina i jego miejscowości podmiejskich, miał oczywiście wpływ na rozwój samego przedsiębiorstwa, w tym również na wzrost zatrudnienia⁴⁸.

⁴⁸ Tamże. Zatrudnienie w poszczególnych latach wynosiło: III kw. 1955 – 1531 osób; 1956 r. – 1688; 1957 r. – 2049; 1958 r. – 2243; 1959 r. – 2375; 1960 r. – 2383; 1961 r. – 2368; 1962 r. – 2364; 1963 r. – 2404; 1964 r. – 2505; 1965 r. – 1378; 1966 r. – 2722; 1967 r. – 2919; 1968 r. – 3007; 1969 r. – 3102; 1970 r. – 3155; 1971 r. – 3381; 1972 r. – 3517; 1973 r. – 3411; 1974 r. – 3435; 1975 r. – 3432.

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie z oddziałami w Stargardzie Szczecińskim i Świnoujściu w latach 1976–1991.

Dnia 1 stycznia 1976 r. decyzją wojewody szczecińskiego Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Szczecinie zostało przekształcone w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie (dalej: WPKM w Szczecinie). W skład WPKM w Szczecinie włączono oddziały w Świnoujściu i Stargardzie Szczecińskim i tym samym przedsiębiorstwo poszerzyło obszar świadczonych usług przewozowych trakcją autobusową obsługując miasta: Szczecin (wraz z miejscowościami: Jasienica, Police, Gryfino, Wołczkowo), Stargard Szczeciński (wraz z miejscowościami: Kluczewo, Witkowo, Święte, Żarowo, Morzyczyn, Kłépino, Kobylanka, Strzyżyno) i Świnoujście (wraz z miejscowościami: Przytór, Łunowo, Międzyzdroje, Karsibór)⁴⁹.

Podstawę prawną działalności przedsiębiorstwa stanowiła: decyzja nr 51/Or/75 wojewody szczecińskiego z 4 września 1975 r. w sprawie przekształcenia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Szczecinie w przedsiębiorstwo wojewódzkie o nazwie: Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie. Przedsiębiorstwo działało w oparciu o ustawę z 25 września 1981 r. o przedsiębiorstwach państwowych⁵⁰; rozporządzenie Rady Ministrów z 30 listopada 1981 r. w sprawie wykonania ustawy o przedsiębiorstwach państwowych⁵¹; ustawę z 25 września 1981 r. o samorządzie załogi przedsiębiorstwa państwowego⁵². Było ono wpisane do rejestru przedsiębiorstw państwowych w Urzędzie Wojewódzkim w Szczecinie pod numerem Dz.B. Nr rej. 56 oraz do rejestru przedsiębiorstw państwowych w Sądzie Rejonowym III Wydział Cywilny (sygn. PP 192)⁵³. Przedsiębiorstwo zaliczone było do przedsiębiorstw użyteczności publicznej, działało na zasadach pełnego rozrachunku gospodarczego. Objęte było terenowym planem finansowym województwa i rozliczało się z budżetem wojewódzkim. Prowadziło działalność na zasadach racjonalnej gospodarki, samofinansowania

⁴⁹ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 15, 18, 19.

⁵⁰ Dz.U. Nr 24, poz. 122.

⁵¹ Dz.U. Nr 31, poz. 170.

⁵² Dz.U. Nr 24, poz. 123.

⁵³ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 15, 18, 19.

oraz rachunku ekonomicznego. Swoją siedzibę miało przy ul. Sebastiana Klonowica 5⁵⁴.

Podstawowym celem działania przedsiębiorstwa było zaspokajanie potrzeb komunikacyjnych ludności w zakresie przewozu osób środkami komunikacji miejskiej oraz prowadzenie zaplecza technicznego w celu wykonywania dodatkowych czynności pomocniczych na użytek wewnętrzny przedsiębiorstwa, jak również wykonywanie wszelkich robót wchodzących w zakres inwestycji dotyczących komunikacji miejskiej, konserwacja i remonty taboru oraz urządzeń komunikacji miejskiej, wykonywanie w ramach luzów produkcyjnych rentownych robót i usług odpłatnych na zlecenie innych przedsiębiorstw⁵⁵.

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie podlegało wojewodzie szczecińskiemu poprzez Zjednoczenie Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Szczecinie⁵⁶. Od 1982 r. nadzór i kontrolę nad przedsiębiorstwem sprawował wojewoda szczeciński jako organ założycielski w rozumieniu ustawy o przedsiębiorstwach. Ta forma organizacyjno-prawna utrzymała się do kwietnia 1991 r.

Przez cały okres swej działalności tj. w latach 1976–1991 Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie świadczyło usługi przewozowe trakcją tramwajową i autobusową oraz do 1981 r. uruchomioną wcześniej, bo w 1968 r. linią mikrobusową.

W zespole archiwalnym zachowały się dokładne analizy gospodarcze za cały okres działalności Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie⁵⁷. Dla porównania przytoczono poniżej szersze dane za pierwszy rok działalności przedsiębiorstwa w nowej strukturze tj. 1976 r. i za ostatni cały tj. 1990 r.

⁵⁴ Tamże. Pozostałe obiekty techniczno-eksploatacyjne zlokalizowane były w 1976 r. przy ulicach: Krzysztofa Kolumba 86, Wojska Polskiego 105, Wojska Polskiego 200, Rewolucji Październikowej 18a, Wiszesława 18, Sebastiana Klonowica 5, w Stargardzie Szczecińskim przy ul. Łabędziej 22, w Świnoujściu przy ul. Kołłątaja 4. W 1982 r. pozostałe obiekty techniczno-eksploatacyjne zlokalizowane są przy ulicach: Mariacka nr 25; Wojska Polskiego nr 105; Krzysztofa Kolumba nr 86; Wojska Polskiego nr 200; Rewolucji Październikowej nr 18 a; Sebastiana Klonowica nr 5; Struga; w Stargardzie Szczecińskim przy ul. Łabędziej nr 22; w Świnoujściu przy ul. Kołłątaja nr 4.

⁵⁵ Tamże.

⁵⁶ Zob. APSz, Wstęp do inwentarza Zjednoczenie Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Szczecinie, 1958–1982; WZGKiM przemianowano na ZGKiM 28 listopada 1973 r.

⁵⁷ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. sygn. 226–241.

Na dzień 1 stycznia 1976 r. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie zatrudniało 3520 pracowników, w tym 106 pracowników przyjętych ze Stargardu Szczecińskiego i Świnoujścia⁵⁸.

W roku 1976 sieć komunikacyjną WPKM tworzyło w Szczecinie:

- 11 linii tramwajowych o łącznej długości 98 km⁵⁹,
- 26 linii autobusowych o łącznej długości 318 km,
- 1 linia mikrobuserowa o długości 4 km,
w Stargardzie Szczecińskim:
- 9 linii autobusowych o łącznej długości 112 km,
w Świnoujściu:
- 8 linii autobusowych o łącznej długości 53 km.

Na dzień 1 stycznia 1976 r. tabor przedstawiał się następująco⁶⁰:

- tramwaje – 301,
- autobusy WPKM – 255: Szczecin – 218, Stargard Szczeciński – 20, Świnoujście – 17,
- mikrobuser – 8.

W 1976 r. środki przewozowe komunikacji miejskiej przewiozły łącznie 216 535 tys. pasażerów, z tego:

- trakcja tramwajowa – 137 980 tys.,
- trakcja autobusowa – 78 555 tys.: Szczecin – 69 401 tys., Stargard Szczeciński – 4 366 tys., Świnoujście – 4 788 tys.

Na dzień 31 grudnia 1990 r. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie zatrudniało 3810 pracowników⁶¹.

⁵⁸ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 226.

⁵⁹ W 1976 r. trakcję tramwajową WPKM w Szczecinie tworzyło 11 linii tramwajowych na trasach: nr 1: Głębokie – Stocznia Warskiego; nr 2: Wielka – Dworzec Niebuszewo; nr 3: Las Arkoński – Pomorzany; nr 4: Pomorzany – Dworzec Niebuszewo; nr 5: Krzekowo – Ludowa; nr 6: Goław – Pomorzany; nr 7: Krzekowo – Basen Górniczy; nr 8: Gumieńce – Basen Górniczy; nr 9: Potulicka – Głębokie; nr 10: Potulicka – Stocznia Remontowa; nr 11: Pomorzany – Stocznia Remontowa.

⁶⁰ Zaplecze techniczne, którego zadaniem jest utrzymanie w sprawności taboru komunikacyjnego, urządzeń trakcyjnych i pozostałego majątku trwałego przedsiębiorstwa podzielone było w 1976 r. na następujące komórki organizacyjne: 1. Zakład Trakcji Tramwajowej; 2. Zakład Trakcji Autobusowej; 3. Wydział Centralnych Warsztatów; 4. Wydział Drogowy; 5. Wydział Głównego Energetyka; 6. Wydział Remontowo-Budowlany; 7. Dział Głównego Mechanika; 8. Wydział Transportu i Sprzętu.

⁶¹ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 240.

W roku 1990 sieć komunikacyjną WPKM tworzyło w Szczecinie:

- 12 linii tramwajowych o łącznej długości ok. 110 km⁶²,
- 38 linii autobusowych o łącznej długości ok. 500 km, w Stargardzie Szczecińskim:
- 18 linii autobusowych o łącznej długości 149 km, w Świnoujściu:
- 10 linii autobusowych o łącznej długości 70 km.

Na dzień 31 stycznia 1990 r. tabor przedstawiał się następująco⁶³:

- tramwaje – 353,
- autobusy WPKM – 516: Szczecin – 440, Stargard Szczeciński – 46, Świnoujście – 30,

W 1990 r. środki przewozowe komunikacji miejskiej przewiozły łącznie 248 230 tys. pasażerów, z tego:

- trakcja tramwajowa i autobusowa w Szczecinie – 216 021 tys.,
- trakcja autobusowa w Stargardzie Szczecińskim – 24 758 tys. oraz w Świnoujściu – 7 451 tys.

W ciągu piętnastu lat działalności Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie, trakcja tramwajowa powiększyła się o dwie linie: w 1976 r. (linia 11 wówczas na trasie: Pomorzany – Stocznia Remontowa, Pomorzany – Goćław) oraz w 1986 r. (linia 12 wówczas na trasie: Pomorzany – Głębokie). Z 98 km linii tramwajowych w 1976 r. trakcja powiększyła się do 110 km w 1990 r., tym samym tabor w inwentarzu zwiększył się z liczby 319 do 353 wozów. Trakcja autobusowa, poszerzona o obsługę Stargardu Szczecińskiego i Świnoujścia, wykazywała jak w latach wcześniejszych nadal tendencję szybkiego rozwoju. Liczba 43

⁶² W 1990 r. trakcję tramwajową WPKM w Szczecinie tworzyło 12 linii tramwajowych na trasach: nr 1: Głębokie – Stocznia Warskiego; nr 2: Dworzec Niebuszewo – Basen Górniczy; nr 3: Las Arkoński – Pomorzany; nr 4: Pomorzany – Potulicka; nr 5: Krzekowo – Ludowa; nr 6: Goćław – Pomorzany; nr 7: Krzekowo – Basen Górniczy; nr 8: Gumieńce – Basen Górniczy; nr 9: Głębokie – Potulicka; nr 10: Potulicka – Goćław; nr 11: Pomorzany – Ludowa; nr 12: Pomorzany – Dworzec Niebuszewo. Linie nr 12 o długości 9,7 km na trasie Pomorzany – Głębokie uruchomiono w 1985 r.

⁶³ Zaplecze techniczne podzielone było w 1990 r. na następujące komórki organizacyjne: 1. Zajezdnia Tramwajowa: Pogodno – Tw I, Niemierzyn – Tw II, Golęcín – Tw III; 2. Wydział Autobusowy: Klonowica – Sw I, Dąbie – Sw II, Police – Sw III; 3. Oddział Autobusowy Stargard Szczeciński – Sw IV; Świnoujście – Sw V; 4. Oddział Autobusowy Świnoujście – Sw V; 5. Wydział Centralnych Warsztatów; 6. Wydział Administracyjno-Remontowy; 7. Wydział Drogowy; 8. Wydział Transportu i Sprzętu; 9. Główny Energetyk; 10. Dział Głównego Mechanika; 11. Dział Głównego Technologa.

wszystkich linii autobusowych w 1976 r. (Szczecin – 26, Stargard Szczeciński – 9, Świnoujście – 8) powiększyła się w 1990 r. do 66 (Szczecin – 38, Stargard – 18, Świnoujście – 10). Długość traktacji autobusowej w samym Szczecinie na przestrzeni tych lat zwiększyła się z 318 km do 500 km, a tabor w inwentarzu powiększył się około dwukrotnie.

Wszystkie powyższe zmiany w traktacji tramwajowej i autobusowej Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie, jak również przewóz pasażerów ilustrują dodatkowo poniższe dane⁶⁴:

Rok	Liczba linii				Długość linii [km]			
	Tramwaje	Autobusy			Tramwaje	Autobusy		
		Szczecin	Stargard Szcz.	Świnoujście		Szczecin	Stargard Szcz.	Świnoujście
1976	11	26	9	8	98	318	112	53
1977	11	3	16	8	99	277	126	57
1978	11	26	17	8	99	311	143	57
1979	11	26	18	8	99	306	150	57
1980	11	29	18	8	99	352	149,6	60,3
1981	11	30	18	8	99,3	359,7	148,9	60,3
1982	11	33	18	8	99	400,7	148,9	60,8
1983	11	34	18	7	103	404	149	57
1984	11	36	16	8	104	450	128	62
1985	12	38	18	10	107	484	149	67
1986	12	39	16	10	106	498	138	67
1987	12	40	16	10	108	507	136	67
1988	12	39	16	10	105	509	134	69
1989	12	38	17	10	104	511	142	69
1990	12	38	18	10	110	500	149	70

Rok	Przewóz pasażerów [w tys.]			Rok	Przewóz pasażerów [w tys.]			
	Tramwaje	Autobusy	Razem		Szczecin	Stargard Szcz.	Świnoujście	Razem
1976	137 980	78 555	216 535	1983	270 798	16 273	6 952	294 023
1977	143 869	77 432	221 301	1984	268 988	16 864	9 202	295 054
1978	147 618	83 150	230 768	1985	278 770	21 849	8 861	309 480
1979	147 559	90 272	237 832	1986	285 595	21 471	9 084	316 150
1980	138 618	86 482	225 100	1987	290 392	22 497	8 782	321 671
1981	148 557	90 949	239 506	1988	268 867	23 923	9 310	302 100
1982	151 719	99 036	250 755	1989	249 012	25 903	9 739	284 654
1983	159 105	134 918	294 023	1990	216 021	24 758	7 451	248 230

⁶⁴ Zob. szerzej: APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 226–240.

Rok	Stan taboru w inwentarzu				
	Tramwaje	Autobusy			
		Szczecin	Stargard Szczeciński	Świnoujście	Razem
1976	319	233	19	19	271
1977	340	239	20	19	278
1978	350	262	24	21	307
1979	355	280	26	20	326
1980	355	283	27	21	331
1981	368	287	31	23	341
1982	365	307	33	22	362
1983	368	336	35	24	395
1984	371	365	33	25	423
1985	369	408	42	28	478
1986	371	458	44	28	530
1987	364	456	44	32	532
1988	361	442	46	31	519
1989	359	446	46	30	522
1990	353	440	46	30	516

Źródło: APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. sygn. 226–240.

Liczba zatrudnionych pracowników w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej w Szczecinie, utrzymywała się natomiast na dość stałym poziomie ponad 3 tys. osób. Jedynie w latach 1981–1982 przekroczyła liczbę 4 tys.⁶⁵.

W wyniku ustawy o samorządzie terytorialnym i ustawy o pracownikach samorządowych z 10 maja 1990 r. oraz zgodnie z zarządzeniem nr 79 wojewody szczecińskiego z 26 kwietnia 1991 r. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie zostało podzielone na trzy przedsiębiorstwa w: Szczecinie, Stargardzie Szczecińskim i Świnoujściu. Uchwałą Rady Miejskiej w Szczecinie z dniem 1 sierpnia 1991 r. przekształcono przedsiębiorstwo w zakład budżetowy o nazwie Miejski Za-

⁶⁵ Tamże. Zatrudnienie w poszczególnych latach wynosiło: 1976 r. – 3520 osób; 1977 r. – 3385; 1978 r. – 3598; 1979 r. – 3801; 1980 r. – 3855; 1981 r. – 4085; 1982 r. – 4116; 1983 r. – 3991; 1984 r. – 3889; 1985 r. – 3893; 1986 r. – 3935; 1987 r. – 3885; 1988 r. – 3954; 1989 r. – 3831; 1990 r. – 3810.

kład Komunikacyjny w Szczecinie jako zakład budżetowy⁶⁶. Przedmiotem działalności zakładu miało być świadczenie usług transportowych w regularnej komunikacji miejskiej na rzecz mieszkańców Szczecina, Polic i przyległych gmin⁶⁷.

Przekształcenie Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie w 1991 r. wiązało się bezpośrednio z reformą samorządową w Polsce. Do reformy samorządowej w 1990 r. usługi komunalne były realizowane przez przedsiębiorstwa działające w oparciu o ustawę o przedsiębiorstwach państwowych⁶⁸ podlegające tzw. terenowym organom administracji państwowej. Zgodnie z nową ustawą gospodarkę komunalną przekazano samorządom i gminom. Nastąpiło również ściśle powiązanie gospodarki finansowej z budżetem gminy. Przekształcenie Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie w 1991 r. wiązało się wreszcie z przemianami własnościowymi i początkiem procesu prywatyzacji i transformacji w Polsce. W następnych latach przedsiębiorstwo ulegało wielu kolejnym przekształceniom⁶⁹.

⁶⁶ Por. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 124; W wyniku ustawy o samorządzie terytorialnym z 10 maja 1990 r. rada miejska miała obowiązek dokonania w terminie do 31 grudnia 1991 r. wyboru organizacyjno-prawnej formy prowadzenia działalności gospodarczej wykonywanej dotychczas przez przedsiębiorstwa komunalne, w tym również zapewnienie transportu.

⁶⁷ Tamże. Znajduje się tu – osobne porozumienie komunalne z Gminą i Miastem Police w zakresie realizacji zadań dotyczących lokalnego transportu zbiorowego; Nałożenie na gminy obowiązku zapewnienia i dofinansowania komunikacji, wpłynęło na zmianę układu komunikacyjnego. Gminy nie posiadając dostatecznej ilości środków finansowych były zmuszone do rezygnacji z usług komunikacji miejskiej. Z tego powodu w latach 1991–1993 została wycofana komunikacja miejska z gminy Kołbaskowo, Gryfino i z Dobrej Szczecińskiej (gminy zrezygnowały z usług przedsiębiorstwa). Utrzymała się natomiast miejska komunikacja autobusowa na terenie miasta i gminy Police oraz linie łączące Police ze Szczecinem.

⁶⁸ Por. Ustawa o przedsiębiorstwach państwowych z 26 października 1950 r.; Ustawa o przedsiębiorstwach państwowych z 25 września 1981 r.; Rozporządzenie Rady Ministrów z 30 listopada 1981 r. w sprawie wykonania ustawy o przedsiębiorstwach państwowych; Ustawa z 25 września 1981 r. o samorządzie załogi przedsiębiorstwa państwowego.

⁶⁹ Obecna firma: Tramwaje Szczecińskie Spółka z o.o. powstały w wyniku przekształcenia z dniem 1 stycznia 2009 r. zakładu budżetowego pn. Miejski Zakład Komunikacyjny w Szczecinie, wstępując we wszystkie prawa i obowiązki przekształconego zakładu. Wcześniej w latach 1991–2009 funkcjonował MZK w Szczecinie, zajmujący się (lata 1991–1999) przewozem autobusowym oraz (lata 1991–2009) przewozem tramwajowym na terenie Szczecina. Warto także zaznaczyć, iż 1 stycznia 2006 r. utworzono w mieście Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie, które mieści się na Niebuszewie-Bolinku we wpisanej do rejestru zabytków zajezdni tramwajowej przy ul. Niemierzyńskiej.

Dzieje zespołu archiwalnego

Archiwum zakładowe najpierw Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Szczecinie, a później Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie znajdowało się pod nadzorem państwowej służby archiwalnej. Informacje o nim oraz o dokumentacji się w nim znajdującej można uzyskać z zachowanych protokołów kontroli⁷⁰.

Akta omawianego zespołu przekazane zostały do Archiwum Państwowego w Szczecinie po raz pierwszy w 1988 r. (akcesja nr 821/1988 – 114 j.a.; stare sygnatury 1–114; akta z lat 1946–1967), a następny dopływ miał miejsce 2003 r. (akcesja nr 1800/2003 – 218 j.a.; (stare sygnatury 115–332; akta z lat 1946–1994).

W 2009 r. przystąpiono do opracowywania zespołu. Prace porządkowe polegały na porządkowaniu wewnątrz jednostek, rozszywaniu starych i formowaniu nowych jednostek, nadaniu nowych sygnatur, systematyzacji jednostek, szyciu akt, sporządzeniu nowych obwolut, paginowaniu, a także na sporządzeniu inwentarza (w bazie danych) i napisaniu notatki informacyjnej do zespołu. Zespół po opracowaniu liczył 421 j.a., co stanowiło 6,9 m.b. akt.

W latach następnych do archiwum przekazywano kolejne materiały archiwalne, w tym akta osobowe pracowników. Obecnie zespół archiwal-

⁷⁰ Dane na podstawie informacji na 2009 r. Protokół z najstarszej kontroli archiwum zakładowego pochodzi z 11 listopada 1974 r. Wynika z niego, iż archiwum zakładowe Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej mieściło się w Szczecinie przy ul. S. Klonowica. W składnicy znajdowały się akta ze wszystkich komórek organizacyjnych, ułożone działami. Akta były systematycznie brakowane zgodnie z przepisami archiwalnymi. Akta kategorii A były wydzielone. Istniała też ewidencja zgromadzonego zespołu. Składnica składała się z czterech pomieszczeń odpowiednio wyposażonych w regały i światło. Protokoły z kolejnych kontroli wykazały m.in., iż główne archiwum zakładowe zlokalizowane jest nadal przy ulicy S. Klonowica. Składało się z pięciu pomieszczeń o ogólnej powierzchni około 110 m². Ponadto oddzielne składnice akt posiadały wszystkie zajezdnie autobusowe i tramwajowe. W zależności od lat w archiwum zakładowym znajdowało się od 600 do 800 akt. Akta kat. B zostały ułożone według struktury organizacyjnej przedsiębiorstwa. W pomieszczeniach archiwum zakładowego znajdowała się przez pewien okres zamknięta i zaplombowana szafa Głównego Księgowego, w której znajdowały się plany i sprawozdania przedsiębiorstwa. Stan zachowania akt był ogólnie dobry. Ostatni zachowany protokół kontroli archiwum zakładowego Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Szczecinie pochodzi z 1995 r. Wynika z niego, iż archiwum zakładowe pozostawało w tym samym lokalu. Warunki przechowywania akt były dobre. Nadal oddzielne składnice akt znajdowały się we wszystkich zajezdniach autobusowych i tramwajowych. W archiwum zgromadzonych było ok. 700 mb. akt z lat 1945–1994.

ny liczy 14 077 j.a. i 58,35 m.b. Akta osobowe pracowników zwolnionych w latach od 1945 do 1966 r. stanowią obecnie 13 383 j.a. i przekazywane były w ośmiu akcesjach w latach 2012–2014 oraz 2016–2017. W latach 2016–2017 odnotowano także dopływ akt organizacyjnych z lat 1952–1989 oraz dokumentacji Działu Techniczno-Inwestycyjnego (łącznie 273 j.a.). Akta uzupełniają niekiedy wcześniejsze luki chronologiczne, jak w przypadku akt normatywnych i zarządzeń, w tym po 1976 r. Materiały te wymagają dalszego opracowania.

Charakterystyka archiwalna zespołu i analiza metod porządkowania⁷¹.

Omawiany zespół jest zespołem złożonym. W jego skład wchodziły materiały wytworzone przez: Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina, Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Szczecinie, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Szczecinie, Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie.

Jako nazwę zespołu przyjęto ostatnią obowiązującą nazwę przedsiębiorstwa: Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie. Granice chronologiczne wyznaczają lata 1945–1991. Rok początkowy stanowi początek działalności przedsiębiorstwa miejskiego pod nazwą Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina, a rok końcowy to podział Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie na trzy samodzielne przedsiębiorstwa (tj. w Szczecinie, Świnoujściu i Stargardzie Szczecińskim) i przekształcenie przedsiębiorstwa w zakład budżetowy o nazwie „Miejski Zakład Komunikacyjny w Szczecinie”. W zespole występują posteriora. Są to bilanse i analizy działalności przedsiębiorstwa za 1991 r. sporządzone w 1992 r. oraz analizy skarg i wniosków za lata 1979–1994 i materiały Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” za lata 1988–1994. Granice terytorialne pokrywają się z granicami administracyjnymi miasta Szczecin w latach 1945–1975 i województwa w latach 1976–1991.

W przedsiębiorstwie przez cały okres istnienia obowiązywał dziennikowy system kancelaryjny. Instrukcja kancelaryjna została wprowadzona w 1970 r. zgodnie z zarządzeniem ministra gospodarki komunalnej z 16 listopada 1970 r. W zakładzie stosowano wykaz akt dla przedsiębiorstw komunikacji miejskiej z 1970 r.

⁷¹ Według stanu opracowania akt na 2009 r.

Zespół składa się głównie z aktowych materiałów archiwalnych. Znajduje się tu również kronika fotograficzna oraz są tu publikacje drukowane, prasa, legitymacje pracownicze.

Systematyzację zespołu oparto na metodzie rzeczowo-chronologicznej opracowywania akt.

Charakterystyka zawartości⁷².

Materiały archiwalne omawianego zespołu podzielono na serie:

- I. Organizacja przedsiębiorstwa – 124 j.a. – 1945–1991 [1994]
 1. Struktura organizacyjna – statuty, zarządzenia, regulaminy, schematy organizacyjne
 2. Protokoły narad
 3. Zarządzenia wewnętrzne
 4. Instrukcje i regulaminy
 5. Kontrole przedsiębiorstwa
 6. Komisje zakładowe
 7. Skargi i wnioski
 8. Zatrudnienie i płace – wykazy pracowników, legitymacje, umowy, stawki dla pracowników, taryfikatory kwalifikacyjne, zasady wynagradzania i premiowania, regulaminy, zarządzenia, umowy zbiorowe pracy, fundusze płac
 9. Umowy zbiorowe
 10. Rocznice, kroniki, wspomnienia, publikacje, monografie, dzieje komunikacji miejskiej, prasa
 11. Wzory odciskowe pieczęci
 12. Przekształcenia przedsiębiorstwa
- II. Planowanie – 73 j.a. – 1949–1980
 1. Plany wieloletnie
 2. Roczne plany techniczno-ekonomiczne
 3. Plany techniczno-eksploatacyjne
 4. Plany inwestycji i kapitałnych remontów
 5. Plany zatrudnienia i funduszu płac

⁷² Według stanu opracowania na 2009 r. (zespół podzielono wówczas na pięć głównych serii tematycznych). W latach następnych miały miejsce nabytki do zespołu (wydzielono serię szóstą – akta osobowe oraz serię siódmą z pozostałymi akcesjami; materiały przed doporządkowaniem do zespołu opracowanego).

6. Plany kosztów
 7. Plany finansowe
 8. Inne plany
- III. Sprawozdawczość – 116 j.a. – 1954–1991 [1992]
1. Analizy gospodarcze
 2. Inne analizy
 3. Sprawozdania z działalności gospodarczej
 4. Sprawozdania finansowe, bilanse
 5. Sprawozdania z wykonania podstawowych wskaźników planu i zestawienia kosztów
 6. Inne sprawozdania
- IV. Wypadki – 6 j.a. – 1945–1967
- V. Samorząd pracowniczy, związki zawodowe i inne organizacje społeczne – 102 j.a. – 1954–1991 [1994]
1. Konferencje Samorządu Robotniczego – regulaminy, protokoły, uchwały, sprawozdania, oceny
 2. Rada Robotnicza – statuty, protokoły, zespoły, komisje, referaty
 3. Rada Zakładowa – protokoły, sprawozdania, oceny, rady oddziałowe
 4. Rada Pracownicza – statuty, protokoły, uchwały
 5. Współzawodnictwo pracy, zobowiązania załogi, czyny społeczne
 6. Sprawy socjalne
 7. Wnioski i postulaty pracowników – strajki
 8. Zakładowy Klub Techniki i Racjonalizacji
 9. Towarzystwo Krzewienia Kultury Fizycznej „Tramwajarz”
 10. Koło Towarzystwa Trzeźwości Transportowców
 11. Biblioteka zakładowa
 12. Pracownicza Kasa Zapomogowo-Pożyczkowa
 13. Spółdzielnia Mieszkaniowa „Tramwajarz”
 14. Koło Sportowe
 15. Rada Kobiet
 16. Związek Młodzieży Socjalistycznej
 17. Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność”
- VI. Akta osobowe – 13 383 j.a. – 1945–1966
- VII. Akcesje 2016, 2017

Przedstawiona poniżej charakterystyka zawartości treściowej zespołu ma na celu omówienie jego kompletności oraz wykazanie najważniejszych serii tematycznych.

I. Organizacja przedsiębiorstwa – 124 j.a. z lat 1945–1991 [1994]

1. *Struktura organizacyjna – statuty, zarządzenia, regulaminy, schematy organizacyjne* – 19 j.a. z lat 1950, 1958–1963, 1965–1973, 1976–1982.

Jest to w dużej mierze kompletny zbiór regulaminów, statutów, schematów organizacyjnych, zarządzeń dotyczących zasad funkcjonowania przedsiębiorstwa i jego komórek organizacyjnych. Materiały archiwalne w obrębie podserii zostały uporządkowane chronologicznie.

Znajduje się tu zarządzenie Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Szczecinie z 6 grudnia 1950 r. w sprawie utworzenia przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Szczecinie.

Regulaminy wewnętrzne i organizacyjne przedsiębiorstwa zachowały się z lat 1959, 1973, 1976, 1982. Schematy organizacyjne pochodzą natomiast z roku 1963, 1966, 1969, 1970, 1973. Uzupełnieniem do nich są plany, projekty, uwagi do zmian schematów organizacyjnych z lat 1958–1963, 1965–1969, 1970–1973. Zarządzenia w sprawie częściowej zmiany regulaminu organizacyjnego pochodzą natomiast z lat 1977–1979.

W omawianej podserii znajdziemy również m.in. zarządzenie w sprawie likwidacji taksówek osobowych z 1965 r. oraz uchwałę MRN w Szczecinie w sprawie zmiany zakresu działania przedsiębiorstwa z 1972 r. dotyczącą przekazania taksówek bagażowych Miejskiemu Przedsiębiorstwu Gospodarki Komunalnej w Szczecinie. Umieszczona została tu również księga służb z 1969 r., wykaz aktów prawnych dotyczących komunikacji miejskiej z 1970 r. oraz przegląd struktur organizacyjnych przedsiębiorstwa z 1980 r.

2. *Protokoły narad* – 27 j.a. z lat 1965–1989

Jest to kompletny zbiór protokołów narad dyrekcyjnych, aktywu kierowniczego i organizacji zakładowych – nazywanych również „narami poniedziałkowymi” z lat 1965–1989. Są to zeszyty, tak zwane książki sporządzone pismem odręcznym. Uzupełnienie do nich stanowią plany tematów narad z 1968 r., książka wniosków ustalonych na naradach z 1977 r. oraz materiały narad aktywu kierowniczego z lat 1977–1984. W grupie tej została umieszczona również jednostka zawierająca protokoły z miesięcznych narad produkcyjnych z 1968 r.

3. *Zarządzenia wewnętrzne* – 13 j.a. z lat 1946–1967, 1972–1976

Jest to w dużej mierze kompletny zbiór zarządzeń, okólników, instrukcji a także pism od i do władz nadrzędnych z lat 1946–1967 dotyczą-

cych funkcjonowania i zarządzania przedsiębiorstwem (11 j.a.). Nie zachowało się tu żadne zarządzenie czy pismo z 1945 r. Pierwszy okólnik wydany przez Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina pochodzi z 19 sierpnia 1946 r. – odnośnie instrukcji ogólnych. Natomiast pierwsze zachowane tu pismo pochodzi od Zarządu Miejskiego w Szczecinie Wydział Ogólny Oddział Prawny do Naczelnika Wydziału Przedsiębiorstw Miejskich w gmachu – 13 lutego 1946 r.⁷³ – odnośnie zasad naliczania poborów (sygn. 47, s. 1). Kolejne natomiast od Ubezpieczalni Społecznej Szczecin do dyirekcji Tramwajów i Autobusów Miasta Szczecina na ul. Polonii Zagranicznej – 24 maja⁷⁴ – odnośnie przyznawania zasiłków chorobowych (sygn. 47, s. 2). Zachowane tu materiały są cennym źródłem do odtwarzania początkowych dziejów przedsiębiorstwa zaczynając od 1946 r.

Kolejne zachowane zarządzenia pochodzą z lat 1972–1976. W jednostce tej odnajdziemy m.in. zarządzenie nr 60/75 z 30 grudnia 1975 r. w sprawie utworzenia Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie z dnia 1 stycznia 1976 r. w oparciu o decyzję nr 51/Or/75 wojewody szczecińskiego z 4 września 1975 r.

Brak jest natomiast zarządzeń wydawanych po roku 1976, a więc dotyczących bezpośrednio Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie aż do jego przekształcenia w 1991 r. Informacji dotyczących funkcjonowania przedsiębiorstwa z tego okresu należy szukać zatem w innych jednostkach.

4. Instrukcje i regulaminy – 16 j.a.

Podzielono na regulaminy pracy – 6 j.a. z lat 1946, 1952, 1956–1958, 1972.

Znajduje się tu najstarszy zachowany regulamin pracy dla pracowników Tramwajów i Autobusów Miasta Szczecina z lipca 1946 r. (sygn. 59). Poza tym regulamin organizacji wewnętrznej i instrukcja pracy pracowników umysłowych Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Szczecinie z 1952 r. (sygn. 60). Są zachowane regulaminy pracy z lat: 1956, 1957, 1958 oraz 1972. Ponadto regulaminy dotyczące: podziału funduszu zakładowego; kontroli wewnętrznej; podziału akt; dla instruktorów ruchu; dot. remontów torów, taboru tramwajowego oraz dot. Centralnych Warsztatów Tramwajowych.

⁷³ Odpis z 22 lutego 1946 r.

⁷⁴ Odpis z 27 lutego 1946 r.

5. *Kontrole przedsiębiorstwa* – 8 j.a. z lat 1960, 1975–1989

Znajdują się tu protokoły kontroli problemowych Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Szczecinie z lat 1960–1968 (3 j.a.) oraz protokoły kontroli Najwyższej Izby Kontroli, Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie, Państwowej Inspekcji Pracy, Inspekcji Robotniczo-Chłopskiej oraz Zjednoczenia Gospodarki Komunalnej w Szczecinie przeprowadzone w latach 1975–1989 (5 j.a.) w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej w Szczecinie.

6. *Komisje zakładowe* – 2 j.a. z lat 1955–1956, 1958, 1966–1967

W tej grupie rzeczowej umieszczono protokoły Komisji Zakładowej przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Szczecinie z lat 1966–1967 oraz protokoły Zakładowej Komisji Rozjemczej przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym z lat 1955–1956, 1958.

7. *Skargi i wnioski* – 2 j.a. z lat 1970–1975, 1979–1991 [1994]

Zachowane tu materiały to analizy skarg i wniosków.

8. *Zatrudnienie i płace – wykazy pracowników, legitymacje, umowy, stawki dla pracowników, taryfikatory kwalifikacyjne, zasady wynagradzania i premiowania, regulaminy, zarządzenia, umowy zbiorowe pracy, fundusze płac* – 22 j.a. z lat 1945–1948, 1956–1958, 1960, 1963, 1971–1980.

Jest to interesująca grupa materiałów archiwalnych zawierająca informacje dotyczące zatrudnienia i płac w omawianym przedsiębiorstwie. Są tu m.in.: wykazy pracowników, wykazy etatów, legitymacje pracowników, umowa o pracę z pierwszym dyrektorem przedsiębiorstwa, są informacje dotyczące zasad wynagradzania i premiowania pracowników, są taryfikatory kwalifikacyjne, zarządzenia, uchwały dotyczące zatrudnienia i płac, protokoły dodatkowe do układów zbiorowych pracy. Jednostki w obrębie podserii zostały uporządkowane chronologicznie.

Na szczególną uwagę zasługują wykazy pracowników z lat 1946–1950 (2 j.a. – sygn. 88, 89).

W jednostce o sygn. 88 odnajdziemy:

- stan pracowników polskich na dzień 5 stycznia 1946 r. z podziałem na pracowników umysłowych (w liczbie 44 osób) i fizycznych (w liczbie 304 osób); lista polskich pracowników przyjętych do pracy i zwolnionych do dnia 5 stycznia 1946 r.; stan pracowników niemieckich na dzień 5 stycznia 1946 r. z podziałem na pracowników

- umysłowych (1) i fizycznych (149); powyższy okres sprawozdawczy obejmuje okres od 29 grudnia 1945 do 5 stycznia 1946 r.;
- listy pracowników polskich i niemieckich przyjętych i zwolnionych (z podziałem na zajmowane stanowiska pracy) wraz z raportami ich stanu na dzień 12 stycznia 1946 r., 26 stycznia 1946 r., 2 lutego 1946 r., 9 lutego 1946 r., 16 lutego 1946 r., 23 lutego 1946 r., 2 marca 1946 r.;
 - listę pracowników przyjętych od 12 lipca–18 sierpnia 1946 r.;
 - listę motorowych przyjętych do pracy od 1 stycznia–31 grudnia 1946 r.;
 - raporty tygodniowe pracowników sporządzone w 1946 r. za okres: od 25 listopada–1 grudnia, 2–8 grudnia, 9–15 grudnia, 16–22 grudnia oraz 23–29 grudnia;
 - listę pracowników przyjętych (wraz z zajmowanym stanowiskiem) we wrześniu i październiku 1947 r. (lista niepełna; od poz. 972–1035);
 - listę konduktorów przyjętych od 1 stycznia–31 grudnia 1948 r.
 - listę urzędników delegowanych do Zarządu Miejskiego będących na etacie Tramwajów i Autobusów Miasta Szczecina;
 - wykaz imienny pracowników umysłowych Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Szczecinie w styczniu 1950 r.

W jednostce o sygn. 89 znajdują się listy byłych pracowników przedsiębiorstwa – od maja 1946 do 1948 r. – wysyłane do Głównej Komendy Milicji Obywatelskiej w celu ściągnięcia od powyższych legitymacji służbowych i kart przejazdowych.

Warto również zwrócić uwagę, iż w zachowanych od 1946 r. wykazach pracowników (w jednostce o sygn. 88), widnieje pieczęć firmowa Autobusów i Tramwajów Miasta Szczecina.

Nazwa Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina z Dyrekcją na ul. Polonii Zagranicznej nr 16 figuruje również na pismach zachowanych od maja 1946 r. do 1 grudnia 1947 r. (w jednostce o sygn. 89). Kolejne pismo z 10 grudnia 1947 r. kierowane jest już do Miejskich Zakładów Komunikacyjnych na ul. Krzysztofa Kolumba 86.

Późniejsze wykazy pracowników, etatów pochodzą dopiero z lat 1976–1980 (1 j.a. – sygn. 100).

Najstarszy materiał archiwalny to natomiast imienne legitymacje pracowników zatrudnionych w Tramwajach i Autobusach Miasta Szczecina (1 j.a. – sygn. 87) z 1945 r. Zachowała się tu również umowa o pracę z pierwszym dyrektorem przedsiębiorstwa z 1946 r. i 1947 r. (sygn. 91).

W niniejszej podserii znajdują się także stawki wynagrodzeń dla pracowników Tramwajów i Autobusów Miasta Szczecina z lipca 1946 r. (sygn. 90). Zachowała się również uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów w sprawie przyznania dodatków funkcyjnych pracownikom na stanowiskach kierowniczych w przemyśle państwowym z dnia 3 stycznia 1947 r. (sygn. 92). Jest tu także protokół dodatkowy do Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników przedsiębiorstw komunalnych z 15 grudnia 1948 r. wchodzący w życie z dniem 1 listopada 1956 r. – zmieniający dotychczasowe zasady wynagradzania i premiowania (sygn. 93). Znajdują się tu również taryfikatory kwalifikacyjne dla robotników zatrudnionych w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej z 1957 r. (sygn. 94), regulamin premiowania pracowników umysłowych w Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Szczecinie – z 1958 r. (sygn. 96). Jest też zarządzenie ministra gospodarki komunalnej wraz z protokołem dodatkowym z 15 września 1958 r., który wprowadzał nowe zasady wynagrodzenia dla pracowników umysłowych (sygn. 95). Zasady wynagradzania i premiowania kierowców autobusowych i trolejbusowych, motorniczych i konduktorów zatrudnionych w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej pochodzą z lat 1960 i 1963 (sygn. 97). Zachował się również układ zbiorowy dla pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej zawarty w Warszawie w 1959 r.

W podserii tej umieszczone zostały też informacje dotyczące funduszu płac w przedsiębiorstwie z lat 1971–1978.

9. *Umowy zbiorowe* – 1 j.a. z 1956 r.

Jest to zakładowa umowa zbiorowa o zobowiązaniach Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Szczecinie na rok 1956.

10. *Rocznice, kroniki, wspomnienia, publikacje, monografie, dzieje komunikacji miejskiej, prasa* – 13 j.a. z lat 1946, 1956, 1963–1964, 1968–1970, 1988–1989

Interesującą i cenną jednostką jest tu sprawozdanie z lustracji pod względem technicznym dokonanej w dniach od 25 do 30 marca 1946 r. w Tramwajach i Autobusach Miasta Szczecina (sygn. 111). Odnajdziemy tu wiele informacji i danych liczbowych na temat funkcjonowania komunikacji miasta w latach 1880–1945 oraz w okresie od sierpnia 1945 do marca 1946 r. Jest to cenny materiał porównawczy okresu przedwojennego ze stanem faktycznym zastanych zniszczeń w 1945 r. i odbudowy komunikacji miejskiej Szczecina do marca 1946 r. Sprawozdanie obejmuje przy

tym analizę – za okres od lipca 1945 do marca 1946 r. – zniszczeń taboru, linii tramwajowych, zaplecza technicznego, analizę przewozów pasażerów, czy pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwie.

W niniejszej serii znajdują się również dwie publikacje Alfreda Wielopolskiego dotyczące rozwoju komunikacji miejskiej w Szczecinie w latach 1945–1965 (sygn. 112) oraz w latach 1945–1970 (sygn. 118). Niniejsze monografie powstały z okazji XX- oraz XXV-lecia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Szczecinie. Poruszają one i szeroko omawiają wiele tematów: komunikacji miejskiej w Szczecinie przed 1945 r.; uruchomienia miejskich usług przewozowych w polskim Szczecinie w 1945 r.; okresu odbudowy miejskich urządzeń komunikacyjnych w okresie 1945–1947; rozwoju komunikacji miejskiej w latach 1948–1964; zaplecza technicznego komunikacji miejskiej; organizacji Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Szczecinie; eksploatacji komunikacji miejskiej i jej perspektyw. Prace te powstały z wykorzystaniem materiałów z archiwum zakładowego przedsiębiorstwa. Z okazji XX-lecia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Szczecinie powstał również referat Andrzeja Nowaka – *Dwudziestolecie Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Szczecinie* (sygn. 113). Podobną tematykę zawiera jednostka dotycząca danych odnośnie do rozwoju komunikacji miejskiej miasta Szczecina od sierpnia 1945 do 1962 r. (sygn. 114).

Zachowały się również szczegółowe materiały z przygotowań do obchodów XX- i XXV-lecia MPK w Szczecinie (sygn. 116, 119).

Na uwagę zasługuje kronika fotograficzna z uroczystości XX-lecia Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie oraz pobytu delegacji z Erfurtu i Rostoku w dniach 10–14 czerwca 1965 r. (sygn. 117).

Ciekawe są także wspomnienia pierwszych pracowników zebrane w ankiecie sporządzonej z okazji XX-lecia zakładu (sygn. 115). Przedstawiają bowiem różne relacje m.in. o okolicznościach przybycia pierwszych osadników do Szczecina i motywach podjęcia przez nich pracy w szczecińskim przedsiębiorstwie komunikacyjnym w 1945 r. oraz dostarczają wiele informacji o powojennych realiach życia. Pisane są przy tym z perspektywy wspomnianych dwudziestu lat.

W podserii tej znalazł się również biuletyn informacyjny Wojewódzkiego Klubu Techniki i Racjonalizacji przy Zarządzie Okręgu Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Przemysłu Tereno-

wego w Szczecinie z 1970 r. (sygn. 120) nawiązujący do obchodów XXV-lecia komunikacji miejskiej w Szczecinie.

Umieszczono tu także zachowane egzemplarze organu prasowego przedsiębiorstwa „Tramwajarza Szczecińskiego” nr 1–3 z lutego, maja, czerwca 1956 r. (sygn. 121).

Ponadto odnaleźć tu można również wycinki prasowe od maja do grudnia 1988 r. oraz z lipca 1989 r. dotyczące udziału zakładu w strajkach (sygn. 122).

Poza tym znalazło się tu również sprawozdanie z V Krajowego Zjazdu Komunikacji Miejskiej w Katowicach, 10–14 września 1958 r.

11. *Wzory odciskowe pieczęci* – 1 j.a. z 1991 r.

12. *Przekształcenia przedsiębiorstwa* – 1 j.a. z 1991 r.

Jest to uchwała Rady Miejskiej w Szczecinie z 1991 r. w sprawie przekształcenia Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie oraz uchwała w sprawie zawarcia porozumienia komunalnego z Gminą i Miastem Police w zakresie realizacji zadań dotyczących lokalnego transportu zbiorowego.

II. Planowanie – 73 j.a. z lat 1949, 1951–1980

1. *Plany wieloletnie* – 6 j.a. z lat 1949, 1954–1961

- plany perspektywiczne – 1 j.a.

- plany 5-letnie na lata 1951–1955, 1956–1960, 1961–1965 – 5 j.a.

2. *Roczne plany techniczno-ekonomiczne* – 19 j.a.

- na lata 1956–1967, 1971–1980

3. *Plany techniczno-eksploatacyjne* – 8 j.a.

- na lata 1953, 1955–1960

4. *Plany inwestycji i kapitalnych remontów* – 10 j.a.

- na lata 1952–1954, 1956–1960, 1962–1963, 1966–1967, 1971–1975

5. *Plany zatrudnienia i funduszu płac* – 15 j.a.

- na lata 1953–1958, 1960–1965, 1976–1980

6. *Plany kosztów* – 5 j.a.

- na lata 1956–1959, 1961

7. *Plany finansowe* – 4 j.a.

- na lata 1953, 1958–1959

8. *Inne plany* – 6 j.a. z lat 1953–1954, 1956, 1958, 1962–1963

Wszystkie powyższe zebrane i rozdzielone na serie tematyczne plany, cechuje różnorodny stan zachowania i dość mała kompletność. Należy zauważyć, że plany te zachowane są tylko do 1980 r. Najwięcej różnorodnych informacji odnajdziemy w rocznych planach techniczno-ekonomicznych. Obejmują one lata 1956–1967 oraz 1971–1980. Plany roczne z lat 1971–1980 są przy tym najbardziej kompletne (sygn. 141–149). Najstarszy zachowany tu plan to plan na lata 1950–1956 z 1949 r.

III. Sprawozdawczość – 116 j.a. z lat 1954–1992

1. *Analizy gospodarcze* – 44 j.a. za lata 1955–1991

Jest to ważna i cenna grupa, która pozwala na odtwarzanie szeroko rozumianej działalności gospodarczej przedsiębiorstwa i jego funkcjonowania. Odnajdziemy tu wiele informacji o działalności, rozwoju i przedsięwzięciach Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Szczecinie od roku 1955 do 1975 oraz Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie od 1976 do 1991 r. Na szczególną uwagę zasługują zachowane kompletne i szczegółowe analizy roczne prowadzone od 1966 za lata 1965–1991 (sygn. 213–241). W niniejszych analizach znajdują się szczegółowe dane dotyczące: układu komunikacyjnego, taboru, przewozów; zaplecza technicznego; postępu technicznego i wynalazczości; inwestycji i remontów środków trwałych; zatrudnienia, funduszu płac i godzin nadliczbowych; sprzedaży, kosztów, wyników; gospodarki materiałowej; bezpieczeństwa i higieny pracy; działalności szkoleniowej; działalności socjalno-bytowej; organizacji i kontroli.

2. *Inne analizy* – 9 j.a. z lat 1959–1980

Znalazły się tu analizy płac pracowników, analizy absencji i zachorowalności, dyscypliny pracy, przyczyn nieprzepracowanego czasu, efektywnego czasu pracy, analizy zatrudnienia i funduszu płac, analizy kosztów własnych oraz analizy zaspokajania potrzeb i usług przewozowych. Jest to materiał różnorodny i obejmujący różne okresy czasu. Są to głównie analizy Działu Ekonomicznego, ale również Działu Planowania.

3. *Sprawozdania z działalności gospodarczej* – 4 j.a. za lata 1945–1956 (1 j.a.), 1953–1954 (3 j.a.)

Zebrane materiały stanowią niejako uzupełnienie do brakujących analiz gospodarczych. Ciekawa jest jednostka zawierająca tezy do sprawozdania z działalności przedsiębiorstwa przygotowane na sesję Miejskiej Rady Narodowej (z 1956) – dotyczą one oceny stanu komunikacji miejskiej za okres 1945–1956 (sygn. 254).

4. *Sprawozdania finansowe, bilanse* – 43 j.a. za lata 1949–1991

Jest to kompletny zbiór rocznych bilansów przedsiębiorstwa za lata 1949–1991 i z tego też względu cenna grupa tematyczna.

5. *Sprawozdania z wykonania podstawowych wskaźników planu i zestawienia kosztów* – 8 j.a. za lata 1958, 1960, 1962–1966, 1971.

6. *Inne sprawozdania* – 8 j.a. z lat 1954, 1962–1964, 1972–1981.

Znalazły się tu sprawozdania różnorodne pod względem tematycznym. Dotyczą one racjonalizatorstwa, współzawodnictwa pracy, bezpieczeństwa i higieny pracy, realizacji inwestycji, rentowności taksówek, czynów społecznych i produkcyjnych oraz działalności Sekcji Zakładowej Rewizji Gospodarczej.

Zebrane w niniejszej serii analizy i sprawozdania pozwalają na dobre poznanie działalności gospodarczej, finansowej przedsiębiorstwa, jak również dostarczają informacji o ówczesnym układzie komunikacyjnym, taborze, zapleczu technicznym czy przewozach. Znajdziemy tu również m.in. dane dotyczące działalności socjalno-bytowej załogi.

IV. *Wypadki przy pracy* – 6 j.a. z lat 1945–1947, 1956, 1961–1962, 1967.

Znajdują się tu szczegółowe raporty z wypadków przy pracy z lat 1945–1947 (sygn. 314). Najstarszy z nich pochodzi z 31 sierpnia 1945 r. Pozwalają one na pewne odtworzenie atmosfery pierwszych powojennych lat miasta i problemów z jakimi borykali się tramwajarze i pasażerowie. W okresie tym dochodziło bowiem do częstych awarii wozów, do zderzeń z ciężarowymi samochodami radzieckimi, nawet kilkakrotnie w ciągu dnia, do wypadania ludzi z tramwajów, czy awantur i prób użycia broni.

Kolejne wykazy wypadków dotyczą lat 1959–1962 (sygn. 315). Znajduje się tu również dokumentacja dwóch wypadków śmiertelnych. Pierwszy z nich pochodzi z 1956 r. i zawiera protokół, raport oraz zeznania

(sygn. 318). Drugi to dokumentacja najtragiczniejszego wypadku w historii szczecińskich tramwajów jaki miał miejsce 7 grudnia 1967 r. W wyniku awarii hamulców i wykolejenia wozów tramwajowych, śmierć poniosło 15 osób a 42 osoby doznały ciężkich obrażeń. Zachowała się tu karta wypadkowa, wykaz osób poszkodowanych, informacje na temat udzielonych zapomóg. Są tu także artykuły w prasie opisujące to tragiczne zdarzenie (sygn. 319).

V. Samorząd pracowniczy, związki zawodowe i inne organizacje społeczne – 102 j.a.

Niniejsza seria pozwala na dobre poznanie samorządu pracowniczego załogi w tym działalności instytucji Konferencji Samorządu Robotniczego, Rady Robotniczej oraz Rady Zakładowej, a także późniejszej Rady Pracowniczej. Są to o tyle ważne materiały ponieważ trzeba pamiętać, że wspomniane organy samorządu miały istotny wpływ na działalność przedsiębiorstwa. Zadaniem K.S.R. było m.in. zajmowanie się podstawowymi problemami pracy i rozwoju przedsiębiorstwa, analiza okresowych i rocznych sprawozdań z wykonania planów finansowych i ekonomicznych przedsiębiorstwa oraz ustalanie zadań planowych. Z tego też względu zachowany tu materiał stanowi w całości niejako uzupełnienie do wcześniejszych serii dotyczących organizacji, planowania czy sprawozdawczości.

W niniejszej serii ze względu na lepszą czytelność wyodrębniono również takie podserie jak współzawodnictwo pracy, zobowiązania załogi, czynny społeczny, sprawy socjalne. Materiały te obejmują okres działalności Rady Zakładowej, w której to kompetencjach było zajmowanie się powyższymi sprawami pracowniczymi. W podobny sposób wyodrębniono akta dotyczące: Zakładowego Klubu Techniki i Racjonalizacji, Towarzystwa Krzewienia Kultury Fizycznej „Tramwajarz”, Koła Towarzystwa Trzeźwości Transportowców, biblioteki zakładowej, Pracowniczej Kasy Zapomogowo-Pożyczkowej, Spółdzielni Mieszkaniowej „Tramwajarz”, Koła Sportowego, Rady Kobiet, Związku Młodzieży Socjalistycznej. Są to ciekawe materiały dotyczące różnych organizacji społecznych działających w przedsiębiorstwie.

W omawianej serii znalazły się również interesujące jednostki dotyczące wniosków i postulatów załogi wysuwane podczas strajków. Pochodzą one z lat 1970–1971 i 1980 r. Osobną podserię stanowi również jedna jednostka dotycząca Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” z lat 1988–1994.

W skład niniejszej serii wchodzi następujące podserie:

1. *Konferencje Samorządu Robotniczego – regulaminy, protokoły, uchwały, sprawozdania, oceny – 8 j.a. z lat 1958–1969*

Znajdują się tu:

- regulamin działalności Konferencji Samorządu Robotniczego z 1958 roku (1 j.a.)
- protokoły, uchwały, oceny, sprawozdania, biuletyn z lat 1958–1969 (6 j.a.)
- materiały z Konferencji z lat 1966–1967 (1 j.a.)

Konferencje Samorządu Robotniczego jako nowy organ społeczny i stała instytucja zostały powołane uchwałą IV Kongresu Związku Zawodowego w 1958 r. Była to koncepcja zespolenia wszystkich organizacji działających w zakładach, którą podjął Komitet Centralny PZPR. Celem działalności miało być koordynowanie lub korygowanie działalności Rady Robotniczej i Rady Zakładowej jako przedstawicielstwa załogi. W skład Konferencji Samorządu Robotniczego wchodziła członkowie:

- 1) Plenum Rady Robotniczej,
- 2) Plenum Rady Zakładowej i Przewodniczący rad oddziałowych,
- 3) Egzekutywa Komitetu Zakładowego PZPR i Egzekutywy O.O.P.

Ponadto w posiedzeniach mogli brać udział z głosem doradczym:

- 1) zaproszeni członkowie załogi,
- 2) przedstawiciele Związku Młodzieży Socjalistycznej,
- 3) przedstawiciele Rady Kobiet,
- 4) zaproszeni naukowcy, ekonomiści, technicy,
- 5) przedstawiciele nadrzędnych władz partyjnych i związkowych.

Organem wykonawczym K.S.R. było Prezydium Rady Robotniczej. Zadaniem K.S.R. było zajmowanie się podstawowymi problemami pracy i rozwoju przedsiębiorstwa, analiza okresowych i rocznych sprawozdań z wykonania planów finansowych i ekonomicznych przedsiębiorstwa oraz ustalanie zadań planowych na najbliższe kwartały.

2. *Rada Robotnicza – statuty, protokoły, zespoły, komisje, referaty – 16 j.a. z lat 1957–1958, 1960–1971*

Znajdujący się tu materiał to:

- statuty Rady Robotniczej z 1957 i 1958 r. (2 j.a.)
- protokoły posiedzeń Rady Robotniczej z lat 1960–1968 (4 j.a.)
- materiały Rady Robotniczej z lat 1962–1967 (3 j.a.)
- protokoły zespołów Rady Robotniczej z lat 1960–1962 (1 j.a.)

- protokoły komisji problemowych Rady Robotniczej z lat 1960–1962 (1 j.a.)
 - protokół Wydziałowych Rad Robotniczych z 1971 r. (1 j.a.)
 - sprawozdanie z działalności i informacja o pracy Rady Robotniczej za lata 1966–1969 (2 j.a.)
 - krótka charakterystyka Rady Robotniczej - 1970 – (1 j.a.)
 - referaty z 1964 r. (1 j.a.)
3. *Rada Zakładowa – protokoły, sprawozdania, oceny, rady oddziałowe – 38 j.a. z lat 1954–1971*
- Znajdują się tu:
- statut Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Przemysłu Terenowego w Polsce z 1961 r. (1 j.a.)
 - protokoły posiedzeń, sprawozdania Rady Zakładowej z lat 1954–1955, 1958–1964, 1967–1969 (6 j.a.)
 - sprawozdania z działalności Rady Zakładowej, oceny, informacje za lata 1954–1969, 1971 (5 j.a.)
 - oceny działalności Rady Zakładowej za lata 1966–1968 (1 j.a.)
 - informacja o funkcjonowaniu organów Samorządu Robotniczego z 1967 r. (1 j.a.)
 - sprawozdania finansowe Rady Zakładowej za lata 1957–1963 i 1969 r. (2 j.a.)
 - regulamin i protokoły konferencji sprawozdawczo-wyborczych z lat 1965–1970 (4 j.a.)
 - protokoły i sprawozdania rad oddziałowych z lat 1955–1969 (12 j.a.)
 - materiały Rady Zakładowej z lat 1960–1969 (2 j.a.)
 - protokół z Konferencji Partyjno-Ekonomicznej z 1955 r. (1 j.a.)
 - sprawozdanie z działalności Komisji Socjalno-Ubezpieczeniowej przy Radzie Zakładowej za okres 1954–1956 (1 j.a.)
 - regulamin Komisji Ekonomiczno-Organizacyjnej jako społecznej komórki problemowej Samorządu Robotniczego z 1960 r. (1 j.a.)
 - statut Zakładowego Sądu Społecznego (1 j.a.)
- Jak wynika ze sprawozdania Rady Zakładowej za lata 1966–1970 (sygn. 355) składała się ona z 21 osób, w tym 9 stanowiło Prezydium Rady Zakładowej. Działalność Rady Zakładowej oparta była na dziesięciu oddziałowych radach związkowych oraz pięciu grupach związkowych. Rady oddziałowe działały w następujących wydziałach:

- 1) Zajeżdźnia Pogodno,
- 2) Zajeżdźnia Niemierzyn,
- 3) Zajeżdźnia Gołęcin,
- 4) Stacja Ruchu Autobusowego,
- 5) Stacja Obsługi Autobusowej,
- 6) Centralne Warsztaty,
- 7) P. Skargi,
- 8) Administracja,
- 9) Oddział Przewozów Towarowych,
- 10) Wydział Koordynacji Ruchu.

Grupy związkowe działały natomiast w:

- 1) Dziale Głównego Mechanika,
- 2) Oddz. Rem. Bud.,
- 3) Szkole Przyzakładowej,
- 4) Przedszkolu,
- 5) Żłobku MPK.

Rada Zakładowa zajmowała się i interesowała szeregiem spraw z zakresu samorządu pracowniczego⁷⁵.

Zawarte tu informacje pozwalają na odtwarzanie różnych aspektów działalności nie tylko samej Rady Zakładowej, ale także dokładniejszej charakterystyki funkcjonowania i organizacji całego przedsiębiorstwa.

4. Rada Pracownicza - statuty, protokoły, uchwały 4 j.a. z lat 1983–1991

Są to:

- statut Samorządu Załogi z 1983, 1988 r. (1 j.a.),
- protokoły posiedzeń Rady Pracowniczej z lat 1983–1991 (2 j.a.),
- uchwały Rady Pracowniczej z lat 1983–1991 (1 j.a.).

Materiały dotyczące Rady Pracowniczej można ocenić w dużej mierze za kompletne.

⁷⁵ Zob. APSz, WPKM w Szczecinie, sygn. 355; We wspomnianym sprawozdaniu Rady Zakładowej poruszono szczegółowo kwestie takie jak: sprawy organizacyjne Rady Zakładowej; współzawodnictwo pracy; sprawy socjalno-bytowe (przychodnia lekarska; przedszkole, żłobek; kolonie letnie; wczasy wypoczynkowe, sanatoria; stołówka zakładowa; bufet; działalność wśród dzieci; pomoc socjalna członkom związku: zapomogi, koszty leczenia profilaktycznego, zasiłki statutowe, odwiedźiny chorych, fundusz mieszkaniowy, działalność wśród rencistów, fundusz pośmiertny); wyróżnienia pracowników; warunki BHP.; działalność w zakresie turystyki i wypoczynku po pracy; działalność w zakresie sportu masowego; działalność kulturalno-oświatowa; działalność biblioteczno-czytelnicza; sprawy finansowe Rady Zakładowej.

5. *Współzawodnictwo pracy, zobowiązania załogi, czyny społeczne* – 17 j.a. z lat 1960–1972

Znajdują się tu:

- regulamin współzawodnictwa wewnątrzzakładowego z 1960, 1963, 1969 r. (3 j.a.),
- protokoły Zakładowej Komisji Współzawodnictwa z lat 1960–1964, 1972 (2 j.a.),
- protokoły, sprawozdania, plany współzawodnictwa pracy z lat 1965–1972 (2 j.a.),
- współzawodnictwo brygadowe – sprawozdania z lat 1968–1971 (1 j.a.),
- komunikaty, wyniki, oceny współzawodnictwa z lat 1959–1961, 1964–1969, 1971–1972 (3 j.a.),
- broszury dotyczące współzawodnictwa pracy z roku 1966 i 1968 (2 j.a.),
- protokoły, sprawozdania, komunikaty ze współzawodnictwa pracy, zobowiązań załogi oraz czynów społecznych z lat 1961–1966; 1968–1971 (4 j.a.).

Zorganizowane współzawodnictwo pracy w przedsiębiorstwie zapoczątkowano w roku 1957. Organizowaniem i propagowaniem współzawodnictwa pracy zajmowała się Zakładowa Komisja Współzawodnictwa Pracy. Wyróżniano współzawodnictwo międzyoddziałowe i międzybrygadowe

6. *Sprawy socjalne* – 3 j.a. z lat 1963, 1965–1971

Znajdujący się tu materiał to:

- sprawozdanie Sekcji Socjalnej za 1962 (1 j.a.),
- sprawozdanie z realizacji akcji socjalno-bytowej za lata 1965–1971 (1 j.a.),
- ocena warunków pracy i socjalno-bytowych załogi na dzień 28 lutego 1971 r. (1 j.a.).

Znajdują się tu sprawozdania zarówno Sekcji Socjalnej, jak i Rady Zakładowej.

7. *Wnioski i postulaty pracowników – strajki* – 1970, 1971, 1980 (4 j.a.)

8. *Zakładowy Klub Techniki i Racjonalizacji* – 1967–1968, 1970–1971 (2 j.a.)

Są to sprawozdania, plany, programy pracy Zakładowego Klubu Techniki i Racjonalizacji przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Szczecinie za lata 1966–1968 i 1970–1971.

9. *Towarzystwo Krzewienia Kultury Fizycznej „Tramwajarz”* – 1967–1969 (1 j.a.)

Zachowana jednostka to sprawozdania z działalności sportowej Towarzystwa Krzewienia Kultury Fizycznej „Tramwajarz” przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Szczecinie.

10. *Koło Towarzystwa Trzeźwości Transportowców* – 1969–1970 (1 j.a.)

Są to sprawozdania Koła Towarzystwa Trzeźwości Transportowców przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Szczecinie.

11. *Biblioteka zakładowa* – 1969–1972 (1 j.a.)

Są to roczne sprawozdania z działalności biblioteki zakładowej przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Szczecinie za lata 1968–1971.

12. *Pracownicza Kasa Zapomogowo-Pożyczkowa* – 1966, 1968 (1 j.a.)

Jest to projekt regulaminu Pracowniczej Kasy Zapomogowo-Pożyczkowej przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Szczecinie oraz sprawozdanie Zarządu za okres 1 stycznia–31 grudnia 1966 r.

13. *Spółdzielnia Mieszkaniowa „Tramwajarz”* – 1989 r. (1 j.a.)

Jest to statut i akta rejestracyjne Zarządu Spółdzielni Mieszkaniowej „Tramwajarz” przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Szczecinie z 1989 r.

14. *Koło Sportowe* – 1955 (1 j.a.)

Jest to sprawozdanie z działalności Koła Sportowego przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Szczecinie za 1954 r.

15. *Rada Kobiet* – 1955 (1 j.a.)

Znajduje się tu sprawozdanie z działalności Rady Kobiet przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Szczecinie za 1954 r.

16. *Związek Młodzieży Socjalistycznej* – 1958–1969 (2 j.a.)

Są to protokoły, sprawozdania z działalności Komitetu Zakładowego i Zarządu Zakładowego Związku Młodzieży Socjalistycznej przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Szczecinie.

17. *Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność” – 1988–1994 (1 j.a.)*

Są to protokoły, pisma Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” przy Wojewódzkim Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej w Szczecinie oraz Miejskim Zakładzie Komunikacyjnym w Szczecinie za lata 1988–1994.

W latach 2012–2017 do Archiwum Państwowego w Szczecinie przekazywane były również akta osobowe pracowników, akta organizacyjne oraz dokumentacja techniczna Działu Techniczno-Inwestycyjnego. Uzupełniają niekiedy wcześniejsze braki i luki, jak w przypadku zarządzeń Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie po 1967 r. Wymagają one dalszego opracowania.

VI. Akta osobowe pracowników – 13 383 j.a. z lat 1945–1966

Akta pracowników zwolnionych w latach od 1945 do 1966 r. Stanowią najliczniej reprezentowaną grupę akt w zespole oraz cenne źródło, w tym dotyczące pierwszych pracowników zakładu od 1945 r.

VII. Akcesje 2016, 2017 – akta organizacyjne, dokumentacja Działu Techniczno-Inwestycyjnego – 273 j.a. z lat 1952–1991 [2007]

Dodatkowych informacji dotyczących omawianego przedsiębiorstwa należy szukać w innych zespołach. Są to przede wszystkim: Zarząd Miejski i Miejska Rada Narodowa w Szczecinie, Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie, Urząd Wojewódzki w Szczecinie, Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Szczecinie, Zjednoczenie Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Szczecinie, Miejski Komitet Polskiej Partii Socjalistycznej w Szczecinie, Komitet Miejski Polskiej Partii Robotniczej w Szczecinie, Podstawowa Organizacja Partyjna PZPR Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Szczecinie. Zespoły te przechowywane są w Archiwum Państwowym w Szczecinie.

W poszukiwaniu dalszych informacji i materiałów należałoby zwrócić się do archiwum obecnego przedsiębiorstwa. Cennym źródłem w odtwierzaniu i uzupełnianiu historii komunikacji będą także relacje pracowników, wszelkie kroniki, fotografie i materiały pozaaktowe, w tym pochodzące ze zbiorów prywatnych.

Niniejsze opracowanie kończy się na 1991 r. wraz z przekształceniem Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczeci-

nie. W ostatnich latach funkcjonowania tego zakładu, środki przewozowe komunikacji miejskiej przewoziły nawet trzysta milionów pasażerów rocznie. Gdybyśmy dziś analizowali wartości przewozów, byłyby one zapewne mniejsze, biorąc pod uwagę liczbę rejestracji pojazdów i rolę samochodów w transporcie ludności. Komunikacja miejska stanowi jednak wciąż ważny element scalający każde miasto. Jeden mieszkaniec może korzystać w ciągu roku wielokrotnie ze środków komunikacji miejskiej dojeżdżając do pracy, szkoły i przemieszczając się w obrębie miasta. W tym roku szczecińska komunikacja miejska obchodzi 141 lat swojej historii.

Na rozwój powojennej komunikacji miejskiej miało wpływ wiele czynników. Niezmiennie jednak od początku istnienia komunikacja miejska Szczecina odgrywała istotną rolę w zaspokajaniu potrzeb przewozowych mieszkańców dynamicznie rozbudowującego się miasta. Przekonują nas o tym doskonale zachowane materiały archiwalne, na podstawie których można odtwarzać szeroki zakres działalności przedsiębiorstwa. Pomimo pewnych luk chronologicznych, stan zachowania zespołu archiwalnego jest dobry. Warto zwrócić również uwagę, iż oprócz akt organizacyjnych i merytorycznych w zasobie szczecińskiego archiwum zgromadzono *gros* akt osobowych pracowników przedsiębiorstwa, w tym wielu jego pionierów.

BIBLIOGRAFIA

ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

- Archiwum Państwowe w Szczecinie (APSz)
Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie 1945–1991 [1992–2007]
Notatka informacyjna do inwentarza zespołu Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie, 1945–1991 [1994], mps.
Wstęp do inwentarza zespołu Zarząd Miejski i Miejska Rada Narodowa, 1945–1950 [1955], mps.
Wstęp do inwentarza zespołu Prezydium WRN w Szczecinie, [1948–1949] 1950–1973 [1974–1975], mps..
Wstęp do inwentarza zespołu Zjednoczenie Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Szczecinie, 1958–1982, mps.

ŹRÓDŁA PUBLIKOWANE I LITERATURA

- Dziennik ustaw:
1950 r.: Dz.U. Nr 49, poz. 122
1981 r.: Dz.U. Nr 24, poz. 122

1981 r.: Dz.U. Nr 31, poz. 170

1981 r.: Dz.U. Nr 24, poz. 12

Encyklopedia Szczecina, Szczecin 2015.

50 lat komunikacji miejskiej w polskim Szczecinie, 1945–1995, oprac. K. Grzybowska, J. Stychierz, S. Wieland, sierpień 1995; publikacja jubileuszowa MZK w Szczecinie (biuletyn informacyjny).

Wielopolski A., *Rozwój komunikacji miejskiej w Szczecinie w latach 1945–1965*, „Przegląd Zachodnio-Pomorski” 1964, z. 6.

Wielopolski A., *Rozwój komunikacji miejskiej w Szczecinie w latach 1945–1970*, Instytut Zachodnio-Pomorski, Szczecin 1970.

Joanna Glatz

Szczecińskim tramwajem, autobusem, taksówką, hydrobusem czy mikrobusem... Komunikacja miejska w świetle akt zespołu *Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie* z lat 1945–1991 z zasobu Archiwum Państwowego w Szczecinie

Streszczenie

Celem artykułu jest próba przybliżenia historii szczecińskiej komunikacji miejskiej w latach 1945–1991 w oparciu o akta źródłowe przechowywane w zasobie AP w Szczecinie w zespole WPKM w Szczecinie. Akta zostały w 2009 r. opracowane przez autorkę. Niniejsze opracowanie podzielono chronologicznie na części tj. na lata 1945–1950, a więc czas powojennej odbudowy komunikacji, okres 1951–1975 dalszego rozwoju komunikacji tramwajowej i autobusowej, uruchomienia taksówek osobowych, bagażowych, hydrobusów i mikrobusów, aż wreszcie na lata tj. 1976–1991 funkcjonowania Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Szczecinie, kiedy to rozszerzono zakres działania przedsiębiorstwa o oddziały w Świnoujściu i Stargardzie. W opracowaniu dokonano m.in. analizy i zestawień stanu taboru, długości linii, liczby przewozów w oparciu o materiały źródłowe. W dalszej części omówiono dzieje zespołu archiwalnego, przybliżono charakterystykę archiwalną zespołu oraz charakterystykę zawartości, mającą na celu ukazanie stanu kompletności materiałów archiwalnych.

Słowa kluczowe:

gospodarka komunalna, komunikacja miejska, szczecińska komunikacja miejska w latach 1945–1991; Autobusy i Tramwaje Miasta Szczecina, Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Szczecinie, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Szczecinie, Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie.

Joanna Glatz

By Szczecin tram, bus, taxi, water bus, minibus... Public transport in the view of files of the complex of *Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej* in Szczecin from 1945–1991 from the stock of the National Archive in Szczecin

Summary

The purpose of the article is an attempt to depict the history of the Szczecin public transport in 1945–1991 on the basis of the source files stored in the stock of the National

Archive in Szczecin in the complex of WPKM in Szczecin. The files were academically developed by the author in 2009. This study was divided chronologically into parts, i.e. the period from 1948 to 1950 as the time of the post-war transport renovation, the period from 1951 to 1975 as the time of further development of the tram and bus transport, the launch of passenger taxis, taxi trucks, water buses and minibuses, and the period from 1975 to 1991 as the time of operation of Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej in Szczecin, when the scope of activity of the enterprise in Szczecin was extended by the city transport in Świnoujście and Stargard. The study includes the analysis and comparison of the rolling stock condition, the line length, the number of transits based on the source materials. The further part discusses the history of the archival complex, describes the archival characteristics of the complex and the content characteristics with the purpose of depicting the state of completeness of the archival materials.

Keywords:

municipal management, public transport, public transport in Szczecin in 1945–1991.