**P R Z E G Ł A D Z A C H O D N I O P O M O R S K I
ROCZNIK XXXI (LX) ROK 2016 ZESZYT 4**

S T U D I A I R O Z P R A W Y

ELŻBIETA JUSZCZAK*

KOMUNIKACJA MIEJSKA W KOSZALINIE W LATACH 1945–1989

Słowa kluczowe: komunikacja miejska, Koszalin, Ministerstwo Gospodarki Komunalnej, „Głos Koszaliński”, gospodarka nakazowo-rozdzielcza

Keywords: public transport, Koszalin, the Ministry of Municipal Economy, „Głos Koszaliński”, planned economy (command-distributive economy)

Uwagi wstępne

Temat funkcjonowania komunikacji miejskiej w Koszalinie w latach 1945–1989 z konieczności łączy wiele obszarów badawczych. Krzyżują się w nim procesy polityczne związane z funkcjonowaniem niesuwerennego państwa polskiego w nowych granicach, procesy demograficzne, ekonomiczne oraz związane z techniką motoryzacyjną. Temat w istocie fascynujący, jeżeli przypomnieć konieczność zasiedlenia nowych ziem przez przybyłych tu osadników i stworzenia w warunkach istniejącej administracji i władz politycznych znośnych warunków codziennego życia. Prześledzenie funkcjonowania komunikacji miejskiej Koszalina doskonale pokazuje wyzwania, ogromne kłopoty oraz stopień zaspokojenia potrzeb komunikacji masowej w rozwijającym się mieście wojewódzkim. Socjalistyczna gospodarka nakazowo-rozdzielcza, ekonomiczne funkcjonowanie w ramach RWPG, brak wsparcia finansowego kraju po drugiej wojnie światowej daje obraz niezwykle trudnych czy wręcz dramatycznych warunków, w jakich żyli Polacy. Jednocześnie zawarty w artykule wykaz typów autobusów jeżdżących po

* Dr Elżbieta Juszcak, Politechnika Koszalińska, e-mail: ejuszcak@autograf.pl.

Koszalinie oraz sposób ich pozyskiwania daje wgląd w historię polskiej motoryzacji (Stary, Jelcze) oraz traktowania gospodarki komunalnej przez władze polityczne w naszym kraju. Zakup nowych technologii z Zachodu umożliwiony przez politykę Edwarda Gierka zaowocował w przypadku komunikacji koszalińskiej unowocześnieniem taboru i względną wygodą mieszkańców. Relacjonując kondycję komunikacji miejskiej w Koszalinie w latach 1945–1989 w oparciu o analizy techniczno-ekonomiczne zakładu komunikacji, jak na dłoni widać patologie ówczesnej gospodarki: zabieganie dyrektorów komunikacji miejskiej w Koszalinie w Ministerstwie Gospodarki Komunalnej o dotacje w sposób dalece nieformalny, niską jakość wozów, brak części zamiennych, lekceważenie pracy przez część pracowników, ekstremalnie złe warunki pracy itd. Do tego dochodził brak wykształconej kadry, a w związku z tym – tworzenie szkolnictwa zawodowego przez władze miejskie Koszalina. Trzeba jednak przyznać, że w dużej części społeczeństwa polskiego, także więc wśród mieszkańców Koszalina, utrzymywał się w pewnych okresach entuzjazm związany z nadzieją na lepsze życie, co pomagało znosić codzienne trudne warunki (na pewno trzeba tu wskazać koniec wojny, lata 60. i 70. XX w.).

Komunikacja miejska w Koszalinie doczekała się wzmianki w publikacji Hieronima Rybickiego, Barbary Zdrojewskiej i Eugeniusza Zdrojewskiego pod tytułem *Koszalin. Rozwój miasta w Polsce Ludowej* (Poznań 1985), zaś pełniejsze opracowania, kładące nacisk na faktografię i prezentację zatrudnionych tam pracowników, są mojego autorstwa: *50 lat komunikacji miejskiej w Koszalinie* (Koszalin 2000) oraz *Z dziejów najnowszych Koszalina. Zakłady komunalne 1945–1989* (Koszalin 2012). Poniższy szkic jest fragmentem ostatniej książki. Decydując się na przedstawienie go, kierowałam się popularnością szeroko pojętej tematyki PRL-u oraz rosnącą liczbą fanów motoryzacji, szczególnie autobusów miejskich.

Artykuł powstał przede wszystkim w oparciu o akta Archiwum Państwowego w Koszalinie, zespołów: Zarządu Miejskiego i Miejskiej Rady Narodowej w Koszalinie, Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Koszalinie, Komitetu Okręgowego Polskiej Partii Robotniczej w Koszalinie, Komitetu Miejskiego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Koszalinie, Komitetu Wojewódzkiego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Koszalinie, Archiwum Państwowego w Szczecinie, zespołu Zjednoczenie Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Szczecinie, wywiady własne zamieszczone w Archiwum Własnym Relacji i Wywiadów i artykuły dziennika „Głos Koszaliński”.

Pierwsze lata działalności komunikacji miejskiej (1949–1955)

W maju 1945 roku utworzono pierwszy Zarząd Miejski (ZM) Koszalina, który był organem Miejskiej Rady Narodowej (MRN). Jednak dopiero drugiemu zarządowi komunikacja miejska w Koszalinie zawdzięcza początek. Zaczęto od przejęcia majątku przedwojennej gminy Koszalin¹. Szczegółowy kwestionariusz z 1946 roku wyszczególnia nieruchomości i lokalizację wszystkiego, co wchodziło w zakres niemieckiej komunikacji miejskiej. ZM przejął więc na własność gminy: Miejską Kolejkę Wybrzeżną w Koszalinie z lokalizacją Koszalin–Mielno–Nest oraz Tramwaje Miejskie w Koszalinie przy ul. Morskiej 2. W punkcie „przedmiot przedsiębiorstwa” napisano: Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – tramwaje i autobusy, chociaż pojazdy nie nadawały się do użytku – były zniszczone. Dawną zajezdnię, nazwaną przez radnych remizami, ZM wydzierżawił Polskiemu Monopolowi Spirytusowemu. Nieruchomość i urządzenia były własnością gminy miejskiej, a ZM przejął je na podstawie dekretu z dn. 8.03.1946 roku *O majątkach opuszczonych i poniemieckich*, art. 2 pkt 4 na posiedzeniu Miejskiej Rady Narodowej. Pod kwestionariuszem przejęcia majątku komunikacji poniemieckiej podpisał się wiceburmistrz Zygmunt Zbierzchowski².

Na tym samym posiedzeniu MRN zastanawiano się nad podjęciem kredytu w Komunalnym Banku Kredytowym w Poznaniu na potrzeby miasta. Część uzyskanych środków miała pójść na zakup autobusów. Radny Leon Domiński poruszył kwestię komunikacji miejskiej, której, jak twierdził, brakowało w mieście – w tym czasie w Koszalinie mieszkało 20 tys. mieszkańców, w tym około tysiąca ludności niemieckiej.

Na terenie miasta nie zaczęła jeszcze funkcjonować komunikacja, a już doszło do sporów. 21 lipca 1947 roku na sesji MRN po referacie działu gospodarczego, ZM zwrócił się do dyrekcji Państwowych Uzdrowisk i Kąpielisk w Połczynie o zwrot wydzierżawionych w 1945 roku autobusów miejskich. Chodziło o dwa niesprawne autobusy, które w zamian za naprawę uzdrowiska miały jakiś czas użytkować, a następnie zwrócić miastu. Sprawa ostatecznie została rozwiązana w 1950 roku. Adwokat Kazimierz Szajdek stwierdził, że ZM wynajął dwa

¹ Szerzej o przejmowaniu i uruchamianiu zakładów przemysłowych przez przemysłowe grupy operacyjne (czerwiec–sierpień 1945): T. Machura, *Przemysł na Pomorzu Zachodnim 1945–1949*, Poznań 1974, s. 55; K. Kozłowski, *Uwagi o działalności politycznej i administracyjnej Leonarda Borkowicza na Pomorzu Zachodnim w latach 1945–1949*, „Przegląd Zachodni”, 3, 1988.

² Archiwum Państwowe Koszalin (dalej APK), Zarząd Miejski i Miejska Rada Narodowa, sygn. 20, Rewindykacja majątku gminy miejskiej 1946–1949, s. 261, 246.

zdekompletowane autobusy bez określenia ich numeru i marki. Brak tych danych utrudniał zidentyfikowanie autobusów i w tym stanie rzeczy ewentualny proces nie rokował powodzenia. Na tej podstawie burmistrz Henryk Jagoszewski odstąpił od wniesienia sprawy do sądu³.

Rok później, w roku 1948, ZM sporządził 12 wniosków o włączenie inwestycji miejskich do Państwowego Planu Inwestycyjnego na rok 1949. Na komunikację miejską planowano przeznaczyć 4 mln zł⁴. Na jednym z posiedzeń Zarządu ponownie jeden z radnych podkreślał konieczność uruchomienia komunikacji autobusowej z ul. Morskiej do Śródmieścia oraz ewentualnie do wylotu Armii Czerwonej. Obecny wiceburmistrz Mieczysław Brundinger zapewniał, że sprawa jest w toku.

Jednak uchwałę na zaciągnięcie kredytu na kwotę 4 mln zł w Komunalnym Banku Kredytowym w Szczecinie MRN podjęła dopiero 22 czerwca 1949 roku⁵. Miała to być pożyczka na warunkach banku, stosownie do tymczasowej instrukcji Ministerstwa Skarbu. Zabezpieczeniem pożyczki był majątek i wpływ gminy miejskiej Koszalin. Przewodniczący MRN podał radnym do wiadomości, że Państwowy Plan Inwestycyjny przewidywał środki na zakup autobusów miejskich. Radni zastanawiali się, czy przedsiębiorstwo takie jak komunikacja miejska będzie rentowne czy deficytowe. W końcu uzgodniono, że choćby było deficytowe, to dla wygody mieszkańców, w szczególności umożliwienia im dojazdów do pracy, trzeba je powołać. Uchwalono więc kupno trzech autobusów. Mimo wyjaśnień przewodniczącego Antoniego Bałtrukowicza, radni nie byli pewni, czy miasto dostanie zwrot pieniędzy na zaciągnięty kredyt. Obecny na sesji sekretarz wydziału powiatowego przekonywał ich, że pożyczka w banku zostanie prawdopodobnie zwrócona. Tego rodzaju niejasności dają obraz, w jakich warunkach podejmowano kluczowe decyzje dla miasta.

W dniu 26 lipca 1949 roku komisyjnie zakupiono dwa autobusy z Powiatowej Komunikacji w Słupsku za kwotę 1700 tys. zł, jeden marki Büssing, a drugi Chevrolet, wymagające remontu. Trzeci autobus zakupiono w I Zachodniopomorskiej

³ Tamże, sygn. 23, Sprawozdanie z działalności referatu gospodarczego za czas 21 VI – 20 VII 1947, s. 208; sygn. 58, Korespondencja dotycząca przejętych autobusów, s. 22–23.

⁴ Tamże, sygn. 32, Sprawozdanie roczne ZM za rok 1948, s. 51.

⁵ Tamże, sygn. 64, Sprawozdanie z posiedzenia MRN 1949, s. 53.

Spółdzielni Mechaników w Koszalinie za cenę 1400 tys. zł, miał on być oddany do użytku w lutym 1950 roku⁶.

W sierpniu 1949 roku Zarząd Miejski na stanowisko kierownika Miejskiej Komunikacji Samochodowej powołał Jerzego Czechowicza, który 9 stycznia 1950 roku na zebraniu ZM poinformował radnych, że Miejska Komunikacja Samochodowa w Koszalinie została uruchomiona 15 października 1949 roku. Data ta wyznacza oficjalne uruchomienie komunikacji miejskiej po wojnie, choć według relacji najstarszych mieszkańców autobusy jeździły od 1 września. Data uruchomienia zakładu w dniu 1 września 1949 znajduje się także w aktach komunikacji miejskiej z roku 1964 w związku z 15-leciem istnienia firmy⁷.

Kierownik MKS mówił również o uruchomieniu dwóch linii: Morska–Rokosowo, na której jeździł Büssing, oraz Armii Czerwonej–Rokossowskiego (dziśjsza ul. Szczecińska), gdzie kursował Chevrolet. Trzeci autobus miał kursować na trasie Morska–Rokosowo jako pojazd rezerwowý. Kierownik zawiadamiał również, że w grudniu 1950 roku zostanie otwarty warsztat naprawczy MKS przy ul. Gnieźnieńskiej 23⁸, zaś naprawy będą dokonywane przez pracowników komunikacji, a nie, jak dotychczas, Spółdzielnię Mechaników w Koszalinie. Tam też, systemem gospodarczym, przeprowadzono remont garażu.

Pierwsza siedziba komunikacji miejskiej mieściła się przy ruchliwej i wąskiej ulicy Gnieźnieńskiej (ulica zmieniała nazwę – najpierw na Pawła Findera, obecnie Heleny Modrzejewskiej). Była to wówczas ulica wylotowa na Bobolice, Poznań i Warszawę. Tam właśnie od 1950 do 1955 roku mieściła się baza MKS, która składała się z warsztatu naprawczego, czterech garaży, magazynu materiałów pędnych i magazynu na narzędzia. Jej remont ukończono 12 lutego 1950 roku. Obok warsztatów stał budynek, w którym dwa skromne pokoiki zajmowała

⁶ Do 1948 r. w kraju nie produkowano samochodów, do 1947 korzystano wyłącznie z dostaw UNRRA oraz z demobilu, a od 1947 z zakupów z ZSRR, Czechosłowacji, Włoch i Francji. W 1948 uruchomiono produkcję samochodów ciężarowych w Starachowicach, ale na małą skalę. A. Jezierski, B. Petz, *Historia gospodarcza Polski Ludowej 1944–1985*, Warszawa 1980, s. 124.

⁷ APK, Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Koszalin (WPKM Koszalin), sygn. 34, Analiza techniczno-ekonomiczna MPK w Koszalinie za okres od 1 I do 31 XII 1964, s. 1–2. Dla porównania, komunikację autobusową w Szczecinie uruchomiono w 1947 r. (pierwsza linia – 17 kwietnia). *Encyklopedia Szczecina*, t. 1., red. T. Białecki, Szczecin 1999, s. 457.

⁸ APK, sygn. 32, Zarząd Miejski i Miejska Rada Narodowa, Sprawozdanie MKS w Koszalinie za 1949 w dniu 9 I 1950 r., s. 32.

administracja⁹. Nie była to najlepsza lokalizacja, ponieważ w pobliżu znajdował się szpital.

W 1949 roku MKS zatrudniała 12 pracowników, w tym dwóch umysłowych. Od października do grudnia do kasy przedsiębiorstwa wpłynęło 1 166 110 zł. W 1949 roku nakłady z budżetu na koszalińską MKS wyniosły 2 478 000 zł i były niższe niż wydatkowane na przedsiębiorstwa komunikacyjne w Szczecinie i Słupsku. MZK w Koszalinie wykazał się w tym roku stratą w wysokości 1 294 000 zł. Zakup sprzętu maszyn i nieruchomości w MZK w Koszalinie wyniósł 3 584 000 zł, w Szczecinie – 6 825 000, a w Słupsku – 1 497 000 zł¹⁰.

Warunki pracy były bardzo ciężkie. Jak przekazał jeden z najstarszych pracowników, Piotr Starykowicz, ówczesny kierownik w okolicznej wsi znalazł należący przed wojną do miasta poniemiecki ciągnik Buldog. Służył on do zapalania (zaciągania) Büssinga, tzw. ropniaka, który musiał chodzić całą dobę.

Do pięćdziesiątego roku autobusy kursowały tylko kilka godzin dziennie. W pierwszych latach funkcjonowania komunikacji kursował autobus nr 1 i 2. Autobus nr 1 szybko zmienił trasę z ul. Rokossowskiego (Szczecińskiej) na Morską, bowiem w tych czasach przy ul. Rokossowskiego nie było zakładów przemysłowych. Trasy „jedyńki” i „dwójki” do skrzyżowania Zwycięstwa i obecnej Piłsudskiego pokrywały się, po czym „jedyńka” jechała ówczesną Armii Czerwonej do szpitala, a „dwójka” do Rokosowa.

Szlak komunikacyjny Koszalina wyglądał następująco: autobusy wyjeżdżały z zajezdni przy ul. Gnieźnińskiej 23, następnie jeździły ul. 1 Maja do Starego Rynku, potem przez Jana z Kolna (obecnie zamknięta dla ruchu samochodowego) pod wiaduktem dworcowym wjeżdżały na ul. Morską. Tam zawracały. Naturalną pętlę stanowił zjazd w Rybacką, a następnie przez Sienkiewicza z powrotem na Morską. Z Morskiej pod wiaduktem koło dworca autobusy nr 1 i 2 kierowały się przez Zwycięstwa i Dzieci Wrzesińskich (dziś ulica zamknięta dla ruchu), Krakusa i Wandy, Gomułki (od 1953 r. Dzierżyńskiego, dziś Konstytucji 3 Maja) do Placu Gwiazdzystego, a następnie przez ul. 1 Maja, Alfreda Lampego (dziś Andersa) do Zwycięstwa. Potem „jedyńka” skręcała w Armii Czerwonej do szpitala, gdzie

⁹ Archiwum Własne Relacji i Wywiadów, Miejski Zakład Komunikacyjny Koszalin (AWRiW, MZK); H. Trochimiuk, s. 6–8.

¹⁰ Urząd Wojewódzki Szczeciński, sygn. 3245, Sprawozdanie z wykonania budżetu w zakładach komunikacyjnych 1949 r., s. 1, 5, 9, 11.

za szkołą pielęgniarek znajdowała się niewygodna pętla. „Dwójka” zakręcała na istniejącej do dziś pętli na Rokosowie¹¹.

Jednym z pierwszych pracowników MKS był Feliks Kapela, który został oddelegowany z Urzędu Miejskiego do pomocy Jerzemu Czechowiczowi. Pełnił funkcję kadrowego i rachmistrza. Pierwszym magazynierem, konduktorem i kontrolerem był Jan Janota. Marian Hernacki i Jan Kaczkun byli kierowcami autobusu i mechanikami. Janina Dawidowska i Zofia Chabowska pracowały jako pierwsze konduktorki. W roku 1950 komunikacja miejska funkcjonowała już na dobre – zatrudniano 18 pracowników i przewieziono 340 tys. pasażerów¹². Na początku roku ze Spółdzielni Mechaników zakupiono wóz ciężarowy Wanderer, który służył jako pogotowie naprawcze. Zakupiono także kompresor do pompowania kół. Zakład mógł się więc poszczycić trzema autobusami i ciężarówką. Autobusy jeździły na 8-kilometrowej trasie i przewiozły w 1949 roku 54 tys. pasażerów.

Funkcjonowanie zakładu wiązało się z ustaleniem odpłatności za bilety, co nastąpiło w październiku 1949 roku na posiedzeniu ZM. Przewodniczył mu burmistrz Mieczysław Brudinger. Po dłuższej dyskusji przyjęto uchwałę, że bilety normalne kosztować będą 25 zł, ulgowe 15 zł, miesięczne 750 zł, miesięczne z przesiadką 1000 zł, wielorazowe 200 zł. „Stałe karty miesięczne dla świata pracy” miały kosztować 1500 zł, a dla innych – 2250 zł. Bilety dziesięciorazowe miały być wykorzystane w przeciągu miesiąca od dnia zakupu. Ustalono prawo do biletów ulgowych i bezpłatnych. Z ulgowych mogli korzystać szeregowcy i podoficerowie służby czynnej i młodzież szkolna za okazaniem legitymacji szkolnej¹³. W tym samym czasie sporządzono również rozkład jazdy dwóch linii autobusowych i ustawiono 39 słupków z tablicami na przystankach. Autobusy w mieście cieszyły się popularnością i nazywano je „brudingerówkami”.

28 czerwca 1950 roku Koszalin został miastem wojewódzkim, a to oznaczało przyspieszony rozwój miasta i zwiększone potrzeby Miejskiej Komunikacji Samochodowej. Lokalna prasa 1 października 1950 roku poinformowała, że komunikacja miejska ulegnie poprawie, bo PKS wypożyczy MKS-owi dwa Chaussony. MKS w tym czasie remontowała jeden z trzech „üssingów”.

¹¹ AWRiW, MZK, J. Karczewski, s. 1–3.

¹² APK, WPKM Koszalin, sygn. 34, Analiza techniczno-ekonomiczna MPK za okres od 1 I do 31 XII 1964, s. 1–2.

¹³ APK, ZM i MRN, sygn. 6, Posiedzenie ZM z dn. 14 października 1949, s. 58, 59.

Po doprowadzeniu go do używalności miała zostać uruchomiona nowa linia na trasie Młyńska–Lechicka¹⁴.

Jednak rok później ta sama gazeta narzekała na komunikację miejską Koszalina:

MKS posiada trzy stare, często psujące się autobusy, które uniemożliwiają regularną komunikację w Koszalinie. Czynione od dłuższego czasu starania o przydział nowych w Dyrekcji Okręgowej i Naczelnej PKS i w Ministerstwie Gospodarki Komunalnej pozostają bez rezultatu. Brak nowych autobusów może spowodować całkowite wstrzymanie komunikacji w mieście¹⁵.

Trzy miesiące później dziennikarz znowu pisał o „nierozwiązanym problemie komunikacji miejskiej w Koszalinie”, który był zarazem jednym z najpoważniejszych problemów miasta. Tylko nieliczne osiedla miały połączenie z centrum. Komunikacja dysponowała dwoma autobusami typu Chausson wydzierżawionymi z PKS i trzema wozami własnymi – przestarzałymi, często remontowanymi, które mogły być eksploatowane tylko przez kilka miesięcy w roku. Konieczne było uruchomienie linii do osiedla Karola Marksa i na Lechicką. Należało wzmocnić tabor oraz częstotliwość pojazdów na trasie Rokosowo–Morska. Wozy w godzinach rannych i popołudniowych były przeciążone, co wpływało na ich szybkie zużycie. W lipcu 1950 roku MKS wystąpiła do Miejskiej Rady Narodowej o natychmiastowy zakup 6 autobusów. Jednak dopiero w 1952 roku Koszalin doczekał się trzech autobusów Star 50 z Ministerstwa Gospodarki Komunalnej. Były to pierwsze całkowicie nowe autobusy w mieście¹⁶. Jednak nie rozwiązały one problemów komunikacyjnych miasta wojewódzkiego, szczególnie problemów dojazdów do pracy.

W „Głosie Koszalińskim” nadal ukazywały się notatki o źle funkcjonujących autobusach, np. „Mieszkańcy Koszalina uskarżają się od dłuższego czasu na złą pracę MKS (niepunktualność, nieuprzejmość, złe plany kursów). Niektórzy kierowcy nie mają zegarków i jeżdżą na oko. Książka zażaleń pełna jest skarg. Zarząd MKS nie rozplanował należycie kursów”¹⁷. Zdarzało się, że w tej sprawie do redakcji pisały załogi zakładów pracy, jak np. pracownicy Centrali

¹⁴ „Głos Koszaliński” (dalej: GK), nr 270, z 1 X 1950 r.

¹⁵ GK, nr 17, z 18 I 1951 r.

¹⁶ Produkcja samochodów w Starachowicach w tym czasie odbywała się na niewielką skalę. A. Jezierski, B. Petz, *Historia gospodarcza...*, s. 202.

¹⁷ GK, nr 9, z 10 I 1952 r.

Odpadków Użytkowych przy ul. Tkackiej, którzy narzekali na brak punktualności, niegrzeczną konduktorkę i „usprawienie”, które okazało się utrudnieniem, tj. zakup biletu przy wejściu¹⁸.

W 1954 roku MKS otrzymała od Ministerstwa Gospodarki Komunalnej trzy autobusy marki Mavag, które były w 50% zniszczone¹⁹. Jeździł nimi Jerzy Karczewski, kierowca, dyspozytor i magazynier na stacji paliw, który w komunikacji rozpoczął pracę w 1950 roku:

Autobusy miały czerwono-kremowy kolor, były stare, psuły się, ale jeździły. Za jakiś czas z Warszawy przyszły węgierskie Mavagi, też przechodzone. Mavagi miały w środku dwie ławki biegnące wzdłuż autobusu, dlatego większość miejsc była stojąca. Z tyłu siedziała konduktorka. Sprzedawała bilety i krzyczała – Odjazd! Wtedy otwierało się autobusy na klamki. Co drugi, trzeci kurs wchodził kontroler Janota i dziurkował bilety²⁰.

Kilka lat później J. Karczewski przeszedł na stanowisko dyspozytora. Pracował w dyspozytorni na Recznej w systemie zmianowym. W tym czasie 15 autobusów obsługiwało trzech dyspozytorów, którzy kierowali ruchem, sporządzali grafiki, plan linii. Na rano przygotowywali karty, sprawdzali sprawność każdego wozu przed wyjazdem. Wozy były stare i nieogrzewane, brakowało części. W zimie na noc spuszczało się wodę, a rano, żeby uruchomić autobus, do chłodnicy trzeba było wlać gorącą wodę.

Trudna stabilizacja (1955–1965)

Przez dwadzieścia lat – od 1955 do 1975 roku – baza miejskiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego znajdowała się przy ul. Recznej 9 na tyłach dzisiejszej zajezdni. Została ona przeniesiona z garaży przy dawnej ul. Gnieźnieńskiej do nowych warsztatów. MKS osiągnęła wtedy pewną stabilizację. Warunki pracy w warsztatach były bardzo trudne, zmuszające do codziennej walki o funkcjonowanie zakładu. Decyzję o zmianie lokalizacji przedsiębiorstwa podjął dyrektor Marian Fleta. Nowa baza znajdowała się w zmodernizowanej i rozbudowanej stajni i stodole po Armii Czerwonej. Stodołę przerobiono na 5 stanowisk naprawczych,

¹⁸ GK, nr 49, z 25 II 1953 r.

¹⁹ APK, WPKM Koszalin, sygn. 34, Analiza techniczno-ekonomiczna MPK w Koszalinie za okres od I I do 31 XII 1964, s. 1–2.

²⁰ AWRiW, MZK, J. Karczewski, s. 1–3.

kuźnię, stanowisko do wulkanizacji i kotłownię. Tam też znajdowało się biuro stacji obsługi, pomieszczenie socjalne, szatnia, pokój śniadań. Z tyłu w byłej stajni urządzono magazyn. Obecnie pomieszczenie to należy do Zakładu Oczyszczania Miasta. Na Rzecznej znajdował się również kanał najazdowy i stacja benzynowa z ręcznym tankowaniem. Ze stacji tej podczas awarii elektrowni korzystało całe miasto. Na placu urządzono ręczną myjnię.

Wielkim mankamentem zajezdni był nieutwardzony teren. Na plac nie można było wejść bez gumowych butów, których zawsze brakowało. Część placu zajezdni wyasfaltowano w 1965 roku, a całkowitą nawierzchnię położono dopiero w roku 1968. Tankowanie za pomocą ręcznej pompy zastąpiono dystrybutorem elektrycznym w 1964 roku, co znacznie ułatwiło pracę kierowców – skracало czas wyczekiwania na zatankowanie autobusu. Poza tym ręczny dystrybutor często ulegał awariom²¹.

Już wtedy bazę techniczną określano jako bardzo ubogą, bez podstawowego oprzyrządowania i aparatów diagnostycznych. Mechanicy pracowali praktycznie przy otwartych drzwiach, ponieważ bez przerwy przyjeżdżały nowe autobusy do naprawy.

Przedsiębiorstwo żyło z dotacji, która w 1955 roku wyniosła 5 531 000 zł, a tabor samochodowy przychodził z rozdzielnika z Ministerstwa Gospodarki Komunalnej z Departamentu Komunikacji²². W 1955 roku przyszły trzy nowe autobusy Star 52, powstała też stacja obsługi z sześcioma stanowiskami przeglądowymi autobusów wybudowana w ramach kapitalnego remontu poniemieckiego budynku. Razem było więc 5 autobusów na 51 pracowników. W 1955 roku przewieziono 1361 tys. pasażerów. Można więc uznać, że od tego roku rozpoczął się rozwój firmy²³. Wydarzenie to odnotowała prasa:

Pojawiły się nowe autobusy. Patrząc na lśniące czerwono-żółte Stary mieszkańcy mówili: Nareszcie Koszalin ma dobre wozy. Od 3 marca 1955 nowe autobusy „Stary” jeżdżą co 20 minut. Garaże MP GK mieszczą się przy ul. P. Findera. Obecnie trwa gorączkowa praca przy remoncie dwóch Mavagów, które zostaną oddane na początku czerwca. Kursować będą na przedłużonej linii autobusowej do Sianowa

²¹ APK, WPKM Koszalin, sygn. 34, Analiza techniczno-ekonomiczna MPK w Koszalinie za okres I I do 31 XII 1964 r., s. 10.

²² Tamże, s. 22.

²³ Tamże, s. 1–2.

i Mielna. Oprócz tego Koszalin otrzyma 3 nowe „Stary” z Centralnego Zarządu Przemysłu Urządzeń Komunalnych, które będą jeździć co 10 minut²⁴.

Rok później nadeszła partia dziewięciu nowych autobusów, a stare przeznaczono do kasacji. W 1956 roku nastąpił rozwój przedsiębiorstwa, hamowany jednak jego nieodpowiednią strukturą (współistnienie z innymi zakładami komunalnymi w ramach MP GK). Jeździło wtedy pięć autobusów, które dziennie przewoziły 4 tys. mieszkańców²⁵. W 1957 roku po Koszalinie jeździło regularnie sześć autobusów i trzy dodatkowe w godzinach szczytu. Autobusy obsługiwały także dwie linie pozamiejscowe do Kretomina i Sianowa²⁶.

Na przełomie 1958 i 1959 roku odwołano ze stanowiska dyrektora Fletę, a przez rok przedsiębiorstwem kierował Piotr Starykowicz, późniejszy kierownik Działu Ekonomicznego.

W 1957 roku powstał spór między PKS i MKS w sprawie przewozu pasażerów do Mielna. Prezydium WRN w Koszalinie pismem z dnia 6 lipca 1957 roku wyraziło zgodę na uruchomienie przez MKS linii komunikacyjnej do Mielna. 7 lipca – w niedzielę – autobusy MKS przewiozły 2342 pasażerów, a w środę 8681 osób. Po czterech dniach Prezydium WRN ponownym pismem z dnia 10 lipca anulowało zarządzenie, wracając do poprzedniej sytuacji, kiedy to do Mielna jeździły autobusy PKS.

„Głos Koszaliński” przeprowadził ankietę wśród czytelników, kto ma wozić pasażerów do Mielna. Odzew był jednoznaczny – przewoźnikiem ma być MKS²⁷. W redakcji odbyło się spotkanie dyrektorów MKS, PKS i przedstawicieli Wydziału Komunikacji Drogowej Prezydium WRN. Dyrektor PKS nie wyrażał zgody na oddanie linii, argumentując to niezdrową konkurencją. MKS twierdziła, że jest w stanie obsłużyć tę trasę 12 autobusami kursującymi co 5 minut. W końcu zapadła decyzja Wydziału Komunikacji Drogowej Prezydium WRN, że PKS ma utrzymywać tabor, a w dni upalne i niedziele na trasę mają wyjeżdżać również autobusy MKS. „Sprawa psuje krew mieszkańcom i przyjezdnym” – oznajmiał dziennikarz²⁸.

²⁴ GK, nr 123, z 25 V 1955 r.

²⁵ GK, nr 80, z 4 IV 1956 r.

²⁶ GK, nr 92, z 17 IV 1957 r.

²⁷ GK, nr 169, z 17 VII 1957 r.

²⁸ GK, nr 18, z 30 VII 1957 r.

Jesienią 1957 roku w prasie oceniono pracę komunikacji pod znanym tytułem „MKS popraw się”. Przedsiębiorstwu wytykano niegrzeczne konduktorki, nieregularne kursy, tankowanie w czasie kursów, zbyt szybką jazdę. Z drugiej strony przedstawiano wandalizm pasażerów i zbyt szczupły budżet przeznaczony na potrzeby MKS²⁹, która dysponowała wtedy 16 autobusami na siedmiu stałych liniach. W tym czasie budowano też własną stację benzynową.

Rok później w 1958 roku MKS dysponował 13 autobusami, które od stycznia do sierpnia 1958 roku przewiozły 3 557 709 pasażerów³⁰. W 1959 roku firma posiadała 21 autobusów, z czego 15 kursowało na 8 liniach. Pozostałe poddawano remontom. Niektóre przejeżdżały bez kapitalnego remontu po 20 tys. km. Zazwyczaj też, z powodu nadmiernej eksploatacji, były bardzo zniszczone (Stary obliczone były na 35 osób, a wsiadało dwa razy tyle)³¹.

W grudniu 1960 roku Miejska Komunikacja Samochodowa uruchomiła trację samochodów bagażowych i taksówek – dwa samochody bagażowe i 52 taksówki³². Ich dynamiczny rozwój nastąpił w 1961 roku³³. Taksówki podlegały MKS do 10 kwietnia 1964 roku, kiedy to zarządzeniem Ministrów Komunikacji i Gospodarki Komunalnej przeszły w ręce prywatne. Tym samym zlikwidowano trację taksówek osobowych. Taksówki bagażowe zostały zachowane. Do zadań MKS należał przewóz pasażerów i bagaży oraz sprzedaż i przewóz materiałów pędnych. W latach sześćdziesiątych wśród inwestycji zakładu znalazł się zakup taksomierzy na taksówki i bagażówki³⁴.

W 1961 roku po Koszalinie jeździło 21 autobusów, w tym 13 autobusów San HO1 oraz 8 autobusów marki Star 52. Znacznie przekroczono plan tzw.

²⁹ GK, nr 268, z 9–10 XI 1957 r.

³⁰ GK, nr 234, z 2 X 1958 r.

³¹ GK, nr 51, z 2 III 1959 r. Świadczy to o skali potrzeb mieszkańców w zakresie zbiorowego transportu, a jednocześnie ignorancji polityków, którzy mimo deklaracji podniesienia poziomu życia po przełomie w 1956 r. kontynuowali kurs ostrej industrializacji, pomijając praktycznie gospodarkę komunalną. Z. Landau, W. Roszkowski, *Polityka gospodarcza II RP i PRL*, Warszawa 1995, s. 106. Gomułka i jego ekipa nie dążyli do zmian systemu, a jedynie chwilowo do jego korekty. A. Jezierski, B. Petz, *Historia gospodarcza...*, s. 204.

³² E. Zdrojewski, *Gospodarka mieszkaniowa i komunalna*, w: H. Rybicki, B. Zdrojewska, E. Zdrojewski, *Koszalin. Rozwój miasta w Polsce Ludowej*, Poznań 1985, s. 155.

³³ APK, WPKM Koszalin, sygn. 34, Analiza techniczno-ekonomiczna MPK w Koszalinie za rok 1961, s. 4–5.

³⁴ Tamże, za okres I I do 31 XII 1964 r., s. 7.

wozokilometrów, między innymi dlatego, że kierowcy pracowali więcej niż 8 godzin. Miasto rozwijało się, co wymuszało rozwój komunikacji miejskiej³⁵.

Do podstawowej działalności zakładu należały remonty kapitalne. Część remontów wykonywano u siebie, a część zlecano. W latach sześćdziesiątych autobusy remontowały Elbląskie Zakłady Naprawy Samochodów w Elblągu, a samochody osobowe marki Warszawa – Zakłady Naprawcze w Poznaniu. Naprawy w Poznaniu oceniono jako doskonałe, natomiast Elbląg nie zawsze dotrzymywał terminów, co było wynikiem powszechnego braku części samochodowych, który był zmartwieniem lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych. Najbardziej poszukiwane były głowice, chłodnice, koła zębate, a także ogumienie do samochodów osobowych i bagażowych. W Łodzi znajdowała się składnica centralna Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji, gdzie były reglamentowane części zamienne. Najczęściej było ich bardzo mało. Ratowano się handlem zamiennym – z Motozbytu kupowano niepotrzebne części, które wymieniano w innych zakładach na części brakujące³⁶.

1 stycznia 1962 roku uchwałą nr 187/61 PMRN w Koszalinie utworzono Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Koszalinie. Zostało ono wyodrębnione z MPGK nr 1. Zadaniem przedsiębiorstwa było świadczenie usług komunikacyjnych na liniach miejskich i podmiejskich autobusami, taksówkami oraz przewożenie bagaży. Swoją działalnością obejmowało Koszalin i kilka miejscowości podmiejskich. Poza przewozem pasażerów i bagaży, przedsiębiorstwo prowadziło przewóz i sprzedaż materiałów pędnych.

Co roku przybywało nowych małych autobusów, których żywot był z reguły krótki. W 1962 roku było jeszcze 17 Starów 50 i 52 oraz 24 Sany HO1. Po mieście jeździło 14 taksówek marki Warszawa i 4 bagażówki – pick-up, Nysa 59 i Żuk. Z ministerstwa przyszło 8 autobusów Sanów H25B, a z Koszalina nadszedł wniosek o likwidację 11 Starów. Uważano, że koszaliński tabor jest wyeksploatowany i w 34% przestarzały³⁷.

W 1962 roku przewóz pasażerów przekroczył o 4,8% planowaną wartość, co stanowiło 405 300 dodatkowo przewiezionych pasażerów. Średni czas

³⁵ Tamże, za rok 1961, s. 7.

³⁶ Tamże, s. 8; brak części powodował nie tylko dezorganizację pracy, przestoje, przedwczesną kasację samochodów na części, ale rodził także patologię w postaci handlu wymiennego, łapówkarstwa, gromadzenia części itp. Z. Landau, W. Roszkowski, *Polityka gospodarcza...*, s. 153.

³⁷ APK, WPKM Koszalin, sygn. 34, Kompleksowa analiza techniczno-ekonomiczna z działalności MPK w Koszalinie za okres od 1 I do 31 XII 1962, s. 1.

kursowania jednego autobusu ustalono w 1962 roku na 10,3 godzin dziennie, tymczasem kursował on 10,6 godzin. Sprawność techniczna trakcji autobusowej została oceniona na 95,4%. Wynikało to z mniejszej liczby wozów zdatnych do ruchu. Brakowało odpowiedniego zaplecza i urządzeń stacji obsługi, niektórych części zamiennych. Bilety jednorazowe i dziesięcioprzejazdowe sprzedawali konduktorzy w autobusach. Karty miesięczne rozprowadzał Orbis i likwidatura MPK w Koszalinie. W godzinach szczytu autobusy były przeciążone pasażerami – około 30% ponad dopuszczalne normy. W godzinach popołudniowych były wypełnione w 60%. W niedzielę i święta, mimo przeciążenia, kursowała tylko połowa wozów. Należało więc zwiększyć tabor o trzy autobusy. Spore problemy stwarzała regularność kursów. Jej brak był wynikiem rozkopów i przebudowy ulic, trudnych warunków atmosferycznych, braku pełnej obsady kierowców i limitów ich godzin nadliczbowych³⁸.

Podobne problemy były w 1963 roku. Nadal występowały zasadnicze różnice w przepływie pasażerów. W godzinach szczytu szczególnie przeciążone były linie Morska–Rokosowo, Sianów–Dworzec, Szpital–Morska, Świeszyno–Koszalin. 60% taboru autobusowego znajdowało się w eksploatacji dłużej niż trzy lata, a 28% powyżej 4 lat. 22 jednostki przekroczyły przebieg 200 tys. km, a 4 z nich 250 tys. km. Ponieważ reszta autobusów miała przebieg do 60 tys. km, dyrekcja MPK zabiegała o nowe wozy. W 1963 roku skasowano wszystkie Stary i zostało 36 autobusów marki San HO1, H25, H25B. Dwa najstarsze miały 5–6 lat. Pięć autobusów nie przekroczyło roku. W tym czasie w ruchu miejskim znajdowały się 23 autobusy³⁹.

Starania dyrekcji o nowe autobusy powiodły się, o czym donosiła prasa:

(...) z Sanoka po dwudniowej podróży dotarła do Koszalina karawana 6 autobusów. Prowadzona była pod kierownictwem głównego mechanika MPK Tołdzieckiego. Jeden z autobusów był na ropy. Wytwórnia w Sanoku do tej pory wyprodukowała tylko 3 takie pojazdy. Autobus będzie obsługiwał najtrudniejszą linię przez Górę Chełmską do Sianowa. Jego kierowcą zostanie Roszczek. MPK dysponuje obecnie 33 Sanami. Dyrekcja złożyła wniosek o kasację wysłużonych Starów⁴⁰.

³⁸ Tamże, s. 5.

³⁹ Tamże, za okres od 1 I do 31 XII 1963 r.

⁴⁰ GK, nr 4, z 4 I 1963 r.

Problemem przedsiębiorstwa była tzw. płynność kadr, czyli brak kierowców i konduktorów. Wynikało to z niewielkich uposażeń za odpowiedzialną i wymagającą uwagi pracę oraz trudnych warunków: przedsiębiorstwo działało w systemie pracy ciągłej, autobusy były nieogrzewane – kierowcy jeździli w kożuchach i butach filcowych, o które nie było łatwo, rozruch w zimie odbywał się za pomocą konewki z gorącą wodą. Autobusy często się też psuły, były to w końcu pod względem technicznym prymitywne wozy, które wymagały przy prowadzeniu siły mięśni.

Pracę w okresie mroźnych zim pamięta Janina Majchrzak, konduktorka, kontrolerka i pracownik administracji od października 1958 do stycznia 1991 roku:

Najgorsze w tej pracy były zimy, bo autobusy nie miały ogrzewania. W sześćdziesiątym mroz sięgał minus dwudziestu stopni. W ten sposób przepracowałam dzieśnięć lat. Kontrolerów jak i dzisiaj nazywano kanarami. Chodziłyśmy po dwie dla bezpieczeństwa. Praca kontrolera nie zawsze była bezpieczna⁴¹.

O trudnych warunkach pracy mówi również Zenon Chrzanowski, który pracował w firmie od maja 1957 do grudnia 1990 roku. Najpierw był majstrem, następnie pełnił kierownicze funkcje:

Do MZK przyszedłem po zasadniczej szkole mechanicznej i Oficerskiej Szkole Samochodowej z dyplomem technika. Byłem więc fachowcem, a takich brakowało. Warunki były oczywiście ciężkie, po placu chodziło się w gumowych butach. Dbalem o dyscyplinę pracy. W latach pięćdziesiątych i na początku sześćdziesiątych brakowało fachowców, monterzy musieli się szkolić w Cechu Rzemiosł Różnych. W latach sześćdziesiątych powstała szkoła „samochodówka”, która szkoliła dla nas pracowników⁴².

W latach sześćdziesiątych kierowcy jeździli na Sanach – 25, 28, H100 i Autosanach. Było ich około czterdziestu. Kierowcy pracowali na trzech zmianach: od 6.00 do 14.00, od 14.00 do 22.00 i od 22.00 do 6.00. Do pomocy mieli mechaników zmianowych. Na zapleczu od 7.00 do 15.00 pracowali tapicerzy, tokarze, ślusarze, regenerowano liczniki, działała kuźnia. Mechanicy zmianowi zajmowali się nie tylko sprawami bieżącymi, ale wykonywali średnie remonty silników, nadwozi, podłóg, resorów, zajmowali się blacharką, lakiernictwem, wulkanizacją.

⁴¹ AWRiW, MZK, J. Majchrzak, s. 5–6.

⁴² Tamże, Z. Chrzanowski, s. 3–4.

Kadra wywodziła się ze Spółdzielni Mechaników, a później ze Szkoły Samochodowej w Koszalinie.

Do najlepszych mechaników należeli: Władysław Łukasiewicz, Mieczysław Zadrozny, Edward Mackiewicz i Franciszek Walesic. Dobrymi fachowcami byli elektryk Henryk Staszałek, Zenon Szwedowicz, mechanik precyzyjny, specjalista od liczników Zenon Bielecki. Zarobki były uzależnione od grupy

Kierowcy byli odrębną grupą zawodową i zarabiali najlepiej. Rozpoczynali pracę przed 4.00 rano. Służbowy samochód przywoził ich z domu. Przed 4.00 pobierali dokumenty, sprawdzali samochody i uruchamiali je. Zimą rozruch auta był utrudniony, więc pobierali ciepłą wodę z kotłowni i polewali układ chłodzenia. Nie było wtedy niezamarzających płynów. Na pierwszym przystanku byli czwarta z minutami. Jeździli 8–10 godzin. Druga zmiana kończyła pracę o 22.00–23.00.

W latach 60. i 70. w porównaniu do pracowników innych zakładów w Koszalinie kierowcy zarabiali nie najgorzej. W latach 80. było 130 kierowców. Część przychodziła i odchodziła, ale była grupa stała, która pracowała, niezależnie od zarobków i warunków. Do nich należeli Ignacy Wojszczyk, Kazimierz Chmara i Kazimierz Chom.

W 1968 roku mechanicy zastrajkowali i nie przystąpili do pracy. Urząd Bezpieczeństwa obstawił zakład, przesłuchiwał ludzi, chciał wykryć prowodyra strajku.

Zdarzały się też wypadki. Kierowca Eugeniusz Matuszak potracił na ul. Zwycięstwa (przy hotelu „Jałta”) nietrzeźwego przechodnia. Kierowcę uniewinniono, ale przechodzień zmarł. Drugi wypadek zdarzył się w latach sześćdziesiątych. Autobus jechał ulicą A. Lampego przed Zakładami Graficznymi, gdzie mieściła się redakcja „Głosu Koszalińskiego”. Urwało się koło i wpadło do redakcji. Nikt nie doznał obrażeń, ale gazeta pisała cały miesiąc, że mechanicy miejskiej komunikacji nie robią codziennych przeglądów.

Jak twierdzi Henryk Trochimiuk: „(...) prasa i komunikacja miejska to oddzielny temat. Nie było dnia, żeby prasa o nas nie pisała”. Chodziło nie tylko o skargi, ale i postulaty. Ludzie pisali zbiorowe listy do władz samorządowych, partyjnych i do prasy, najczęściej o utworzenie nowych linii. Dyrektorzy najbardziej bali się krytyki publicznej na zebraniach i sesjach. Komunikacja działała na zasadzie metody nacisku społecznego. W ten sposób powstały zamiejscowe linie do Biesiekierza i Jamna oraz linie działkowe – 12 do Zagórzyna i 4 do Niekłonic.

Starsze kobiety wymusiły linię na cmentarz, bo 16 najpierw dochodziła jedynie do dworca, potem do Polmozbytu, ale tylko w dni powszednie.

Komunikacja miejska w Koszalinie musiała sobie również radzić z szybkim rozwojem miasta, ze zwiększającą się gwałtownie liczbą ludności. Należało czuwać nad punktualnością, co było trudne z powodu urbanizacji, rozkopów, zamykania ulic, o czym najczęściej Wydział Komunikacji nie powiadamiał zakładu. Problemy stwarzało 30-procentowe dodatkowe obciążenie w godzinach szczytu między 7.00 a 8.00 i 15.00 a 16.00. W celu usprawnienia pracy 1 maja 1964 roku zmieniono rozkłady jazdy, w którym przewidziano 27 autobusów w ruchu. Wprowadzono wtedy kursy co 10 minut na liniach Morska–Rokosowo, Morska–Armii Czerwonej, Władysława IV–Plac Października.

Ważnym elementem pejzażu miasta, który pojawił się w latach sześćdziesiątych, był punkt sprzedaży biletów miesięcznych w centrum miasta przy ul. Dzieci Wrzesińskich z boku hotelu „Jałta”. Oprócz Orbisu był to jedyny punkt sprzedaży biletów miesięcznych w mieście. Bilety jednorazowe do 1970 roku sprzedawane były przez konduktorów w autobusach. Przy ul. Dzieci Wrzesińskich na stałe pracowało troje ludzi i tam konduktorzy rozliczali się z dziennego utargu. Punkt nazywany był likwidaturą albo rachubą.

Od 1961 roku funkcjonowała pierwsza linia pozamiejscowa – „siódemka”. Ponieważ w niedzielę i święta kursowała połowa autobusów, co okazało się niewystarczające, w 1964 roku zwiększono liczbę autobusów o trzy⁴³.

Rozwój przedsiębiorstwa i budowa nowej zajezdni (1965–1975)

Rok 1965 rozpoczął się ciężką zimą, która dołączyła do szeregu niedogodności funkcjonowania zakładu. Przeszło pięćdziesięcioletnie miasto potrzebowało sprawnej komunikacji. Tymczasem zakład nie miał porządnej bazy i był rozbity na trzy części. Dyrekcja pracowała w baraku przy ówczesnej ul. Pawła Findera 109 (dziś Gnieźnińska 24), a tzw. likwidatura mieściła się przy ul. Dzieci Wrzesińskich 1. Pion techniczny i zajezdnia mieściły się przy ul. P. Findera 73–75. Kilka lat później barak pod numerem 109 zamieniono na podobne pomieszczenie przy ul. Pawła Findera 105 (obecnie Gnieźnińska 31). Utrudniało to pracę przedsiębiorstwa.

⁴³ APK, WPKM Koszalin, sygn. 34, Analiza techniczno-ekonomiczna MPK w Koszalinie za okres od 1 I do 31 XII 1964, s. 5–7.

Kontrola przeprowadzona w 1965 roku przez Wojewódzkie Zrzeszenie Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej wykazała niewłaściwą pracę głównego księgowego. Zarzuty dotyczyły funkcjonowania likwidatury. Spowodowało to straty w wysokości 93,5 tys. zł. Tymczasem dopłata budżetowa do przedsiębiorstwa w 1965 roku wyniosła tylko 5375 zł. 1 listopada 1965 ze stanowiska dyrektora MPK odwołano Antoniego Grubbę⁴⁴.

Mimo różnych uciążliwości przedsiębiorstwo rozwijało się. Jeżeli w 1949 roku statystyczny koszalinianin korzystał 2 razy z przejazdu autobusowego, to w 1965 roku już 148. W tym roku przewóz pasażerów wyniósł 11 727 tys. Obsługiwano wtedy również miejscowości podmiejskie – Chełmoniewo, Dzierżęcin, Kretomino, Stare Bielice, Sianów, Świeszyno. „Aby sprostać potrzebom komunikacyjnym i niekończącym się postulatam mieszkańców” – jak pisała prasa – wprowadzono nowy rozkład i zintensyfikowano ruch na najbardziej przeciążonych liniach – Morska–Rokosowo, Koszalin–Sianów, Szpital–Morska i Koszalin–Świeszyno. Trakcja autobusowa liczyła 28 wozów w ruchu. Pracę zakłócał „chroniczny brak kierowców” (miesięcznie nawet do dziesięciu)⁴⁵.

W 1965 roku Koszalin otrzymał 12 autobusów, co nadal nie rozwiązywało problemów komunikacji miejskiej. W porównaniu do poprzedniego roku przewóz pasażerów wzrósł o 9,6%⁴⁶. Oprócz usług liniowych autobusy wypożyczano zakładom pracy i młodzieży. W 1965 roku 13 autobusów skasowano lub odpłatnie przekazano instytucjom⁴⁷. Podstawowym problemem był brak części, awarie i stały brak kierowców.

⁴⁴ Tamże, za okres od 1–31 XII 1965 r. z dnia 26 II 1966 r., s. 1–6 i 25.

⁴⁵ Tamże, s. 1–7. Z problemem ciągłego braku kierowców borykały się inne firmy komunikacyjne w Polsce. W Szczecinie na przykład, gdzie sieć składała się z 10 linii tramwajowych o dł. 76,7 km i 18 linii autobusowych o łącznej dł. 200,7 km, a obsługa linii pracowniczych – z 21 jednostek, przedsiębiorstwo przez cały rok, szczególnie w okresie letnim, odczuwało chroniczny brak kierowców. Ich przeciętny roczny niedobór wynosił 39 osób, co stanowiło 14,2% niezbędnego zatrudnienia. W lecie zwolniło się z przedsiębiorstwa 30 kierowców, co stanowiło 50% ogółu zwolnień w roku. W 1970 r. przewóz pasażerów wyniósł 157 904 tys. (40 450 tys. w autobusach, 117 454 tys. w tramwajach). W przedsiębiorstwie stosowano rozwinięte formy werbunku – plakaty w autobusach, ogłoszenia w lokalnej prasie. W każdym miesiącu przyjmowano średnio 85 osób. Gwałtowny wzrost liczby pracowników następował we wrześniu i październiku. Płynność kadr występowała szczególnie w zawodzie konduktora, kierowcy, robotnika transportu. APS, ZGKiM w Szczecinie, sygn. 131, Analiza Działalności Gospodarczej MPK w Szczecinie za 1970 r., s. 3–6, 36–37.

⁴⁶ APK, WPKM Koszalin, sygn. 34, Analiza techniczno-ekonomiczna z działalności MPK w Koszalinie od 1–31 XII 1965 r. z dnia 26 II 1966 r., s. 8.

⁴⁷ Tamże, s. 11.

Zakładowe służby zaopatrzenia jeździły po całym kraju w poszukiwaniu części i postulowały, aby przyznać im w tym celu sprawny środek komunikacji. Jeśli już zdarzyła się jakaś dostawa, to z powodu ciasnoty magazynu nie było gdzie trzymać odzieży ochronnej, biletów czy ogumienia, bo same części natychmiast „pochłaniały” samochody.

Jednak MPK doczekało się pochwały w prasie w notatce „Zmiany i punktualność”: „Dostawa nowych samochodów i wprowadzenie «bisów» w godzinach szczytowych poprawiła funkcjonowanie linii nr 7 na trasie do Sianowa” – informował dziennikarz⁴⁸.

1 lutego 1966 roku uchwałą nr 212/31/66 PMRN do MPK na stanowisko dyrektora powołano Karola Syrka. We wrześniu wprowadzono nowy rozkład jazdy, w którym w godzinach szczytu jeździły 34 autobusy, czyli o dwa więcej niż do tej pory. Miało to służyć poprawie punktualności. Decyzja była konieczna, gdyż w Koszalinie przybywało nowych zakładów pracy. Pod koniec 1966 roku przedsiębiorstwo dysponowało: 50 autobusami, 5 bagażówkami, 4 samochodami gospodarczymi i jedną przyczepą. Było to 60 jednostek.

W ramach działalności pomocniczej zakład sprzedawał paliwo m.in. Miejskiemu Zarządowi Budynków Mieszkalnych, Wojewódzkiemu Przedsiębiorstwu Robót Drogowych, Przedsiębiorstwu Zieleni Miejskiej, Miejskiemu Przedsiębiorstwu Gospodarki Komunalnej, Miejskiej Służbie Drogowej, Bałtyckiemu Teatrowi Dramatycznemu i Lidze Obrony Kraju. Prowadził też usługi warsztatowe na rzecz innych przedsiębiorstw⁴⁹.

Sukcesem dyrektora Syrka było wprowadzenie do planu inwestycji Ministerstwa Gospodarki Komunalnej nowej zajezdni w Koszalinie. Nie było to ani łatwe, ani oczywiste. Koszalin w oczach urzędników warszawskich był jednym z wielu miast i nie zauważali oni dynamiki nowego wojewódzkiego miasta. Z drugiej strony nie można było wiele oczekiwać, bo na gospodarkę komunalną zawsze przeznaczano za mało środków. To, co otrzymywał Koszalin, starczało głównie na budownictwo komunalne (np. osiedle przy ul. Budowniczych) i część infrastruktury miejskiej. W skali kraju łatwiej było dostrzec problemy wielkich

⁴⁸ GK, nr 43 z 19 II 1965 r.

⁴⁹ APK, WPKM Koszalin, sygn. 34, Kompleksowa analiza techniczno-ekonomiczna z działalności MPK w Koszalinie od 1 I do 31 XII 1966 r., s. 4–8.

aglomeracji miejskich, gdzie mieszkańcom trzeba było zapewnić sprawny dojazd do pracy. Koszalinowi przysyłano więc małe i z początku przechodzone wozy⁵⁰.

Dyrektor Syrek zajął się przygotowaniem dokumentacji technicznej i poszukiwaniem wykonawcy. W 1967 roku w ramach kapitalnych remontów przystąpiono do utwardzenia terenu zajezdni. Jednak w tym roku nie dokonano utwardzenia, ponieważ wykonawca, Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Robót Komunalnych, za późno przystąpiło do pracy. Poza tym wcześniej niż zwykle wystąpiły opady śniegu⁵¹.

Przeszkodą w funkcjonowaniu przedsiębiorstwa była skromna baza techniczna, dysponująca jedynie pięcioma kanałami. Kapitalne remonty autobusów odbywały się więc w Elblągu lub w Gdyni, a naprawy silników w Solcu Kujawskim. Najgorzej było w zimie, wiele prac trzeba było wykonywać na wolnym powietrzu, w związku z czym zamarzały kompresory, układy hamulcowe i chłodzenia. Na skutek przeciążenia autobusów w godzinach szczytu często występowały awarie i zjazdy z trasy. W 1966 roku doszło do 2727 zjazdów, a w 1967 roku – 2440. Przeciętny stan autobusów w ruchu wyniósł w 1967 roku – 52. Większość z nich miała przebieg 130 tys. kilometrów. Jakość nowych, otrzymywanych z rozdzielnika autobusów ulegała poprawie. Były technicznie lepsze, o większej pojemności i przepustowości⁵².

Nadal jednak brakowało kierowców. Ponieważ Ministerstwo Komunikacji ustanowiło przepis, że kierowcy muszą legitymować się prawem jazdy I kategorii, okazało się, że brakuje 14 kierowców. Natomiast personel konduktorski był wystarczający i składał się z 70 osób (w tym dwóch mężczyzn)⁵³.

W 1968 roku kosztem 571 tys. zł. dokonano ulepszenia nawierzchni placu zajezdni⁵⁴. Doliczono się 2906 zjazdów w roku, co średnio wynosiło 8 zjazdów

⁵⁰ Gospodarka PRL była gospodarką planową, w żaden sposób niezwiązaną z zyskami przedsiębiorstwa. Poza tym była gospodarką niedoborów. Po pierwsze, przedsiębiorstwa nie osiągały odpowiednich zysków, a po drugie, nawet gdyby osiągały, a na rynku znajdowałyby się autobusy w sprzedaży, system uniemożliwiał ich zakup na wolnym rynku. Poza tym dokładność planowania nie była możliwa. *Istota systemu gospodarczego PRL*, w: Z. Landau, W. Roszkowski, *Polityka gospodarcza...*, s. 220–231.

⁵¹ APK, WPKM Koszalin, sygn. 34, Analiza techniczno-ekonomiczna z działalności MPK za rok 1967, s. 13.

⁵² Tamże, s. 12–13.

⁵³ GK, nr 20, z 20 I 1966 r.

⁵⁴ APK, WPKM Koszalin, sygn. 34, Analiza techniczno-ekonomiczna z działalności MPK za rok 1968 z dnia 24 II 1969 r., s. 14.

dziennie⁵⁵. Tabor składał się z Sanów i pięciu Jelczów RTO. Były to autobusy małe i ciężkie w obsłudze. W porównaniu do lat ubiegłych nastąpiła jednak poprawa pod względem zaopatrzenia w auta. W 1968 roku MPK przewiozło 11,5 mln pasażerów. Nadal najgorzej przedstawiał się stan zaplecza.

W 1967 roku rozpoczęło się przechodzenie na obsługę bezkonduktorską. Dwa lata później zamontowano w autobusach po dwa kasowniki typu Krak do biletów wieloprzejazdowych. Akcję zakończono w 1970 zamontowaniem we wszystkich autobusach dwóch kasowników typu Krak. MPK podpisało umowę z „Ruchem” na sprzedaż biletów. W ten sposób rozpoczęła się nowa era ogólnodostępnej sprzedaży biletów w kioskach. Wprowadzono również nowy rodzaj biletów miesięcznych dostosowanych do tych kasowników.

W roku 1969 zlikwidowano klamki w autobusach, co oznaczało wprowadzenie mechanicznego otwierania drzwi przez kierowcę za pomocą przycisku. Było to usprawnienie przeniesione z innych przedsiębiorstw komunikacyjnych, jednak wykonane przez własnych mechaników. Od początku lat sześćdziesiątych firma doceniała finansowo wnioski racjonalizatorskie własnych pracowników⁵⁶. W 1969 roku ruszyła także automatyczna myjnia samochodowa⁵⁷.

W 1971 roku rozpoczęła się budowa nowej bazy, z której firma korzysta do dnia dzisiejszego. Na plac budowy weszło Koszalińskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego. Teren bazy w pierwszej fazie nie przekraczał jednego hektara, dopiero później plac poszerzono do obecnego obszaru⁵⁸. Jan Bachledda, mechanik i diagnosta, pracował w MZK od 1965 i dobrze pamięta problemy z nową zajezdnią:

Pierwszy plac na tyłach dzisiejszej zajezdni został utwardzony bodajże w 1969 roku. Mielśmy prowizoryczne wyciągi spalin, a zasada pracy była taka, żeby oczywiście naprawiać, ale tanim kosztem. Pierwsza stołówka, gdzieśmy jedli śniadania znajdowała się w starym autobusie, dopiero potem zrobiono przybudówkę do warsztatów. Później zaczęliśmy żyć nową zajezdnią. W latach 1971–1972 zaczęto grodzić teren, nawozić ziemię, powoli ruszyła budowa⁵⁹.

⁵⁵ Tamże, s. 8.

⁵⁶ APK, WPKM Koszalin, sygn. 35, Informacja o stanie komunikacji miejskiej w latach 1970–1977, s. 5; GK, nr 185 z 18 VII 1969 r.

⁵⁷ GK, nr 185, z 18 VII 1969 r.

⁵⁸ AWRiW, MZK, Z. Chrzanowski, s. 3–4, Dokumentacja budynków MZK, Dział Techniczny MZK Koszalin.

⁵⁹ AWRiW, MZK, J. Bachledda, s. 9–11.

Nowa zajezdnia została oddana do użytku na początku 1975 roku. Wybudowano ją według starego projektu z lat 60. W 1974 budowa miała się ku końcowi, wykonawcy przygotowali klucze do odbioru, ale zakład nie chciał jej odebrać z powodu licznych usterek. Miejscowe i resortowe władze naciskały, żeby odebrać inwestycję. Na przełomie 1974 i 1975 roku przyjechał do przedsiębiorstwa wiceminister gospodarki komunalnej Michał Zubelewicz, który chciał obejrzeć bazę. Nie zdołał tego zrobić, gdyż wykonawca miał klucze. Sytuacja ta była wyreżyserowana przez dyrekcję komunikacji miejskiej, by spowodować szybszą i bezawaryjną pracę wykonawcy. W końcu, po licznych poprawkach, jeszcze w 1975 roku odebrano nową bazę. Składała się ona z placu manewrowego, miejsc parkingowych, myjni autobusowej i kanałów obsługi technicznej. Była dostosowana do warunków ówczesnego stanu taboru autobusowego, czyli 60 małych autobusów San H100B i Autosanów. Osobliwością bazy jest fakt, że miasto nadmorskie, położone na płaskim terenie, ma zajezdnię na dwupoziomowym terenie spadzistym. Teren za warsztatami jest położony o 3,5 metra niżej. Można było wybrać lepszą lokalizację.

Odbioru bazy dokonywał Cezary Stankiewicz, który został dyrektorem w 1972 roku. Wcześniej kierował spółemowskim transportem:

Do komunikacji miejskiej w Koszalinie przyszedłem z daleko gorszych warunków pracy. Miała ona straszną opinię i chyba nie bardzo zasłużoną. Musiałem przekonać władze, że to przedsiębiorstwo jest na dobrej drodze do zaprezentowania się w możliwie najkorzystniejszy sposób przy pomocy wskaźników techniczno-eksploatacyjnych, ekonomicznych, a także poprzez pracowników. Do tej pory wizerunek przedsiębiorstwa opierał się wyłącznie na wypowiedziach pasażerów i kontrolerów. Funkcjonowała opinia, że to jest byle co. Nikt nie patrzył na warunki w jakich pracowali ludzie. Niebawem uzyskaliśmy życzliwsze spojrzenie władzy miejscowej i resortowej⁶⁰.

Przychodząc do komunikacji, Stankiewicz oparł się na ludziach, którzy tu pracowali, takich jak Paweł Renczyński – główny księgowy, Piotr Starykowicz – kierownik Działu Ekonomicznego i Zenon Chrzanowski – specjalista do spraw eksploatacji. Rozpoczął walkę o pieniądze dla pracowników i chciał poprawić wizerunek przedsiębiorstwa. To ostatnie osiągnął przez nękanie personelu w eksploatacji. Autobusy miały być sprawne i jeździć punktualnie. Musiał też zwracać uwagę na zachowanie kierowców wobec pasażerów. Na swojego zastępcę

⁶⁰ Tamże, C. Stankiewicz, s. 18–20.

pozyskał Mieczysława Szukalskiego z „Kazelu”, specjalistę od silników spalinyowych. Razem pracowali przy realizacji inwestycji, czyli budowaniu nowej bazy. Jakkolwiek inwestycja rodziła się w trudach, to w niewielkim stopniu przekroczyła wyznaczony termin zakończenia.

W 1976 roku zakład otrzymał dodatkowe Autosany, w latach osiemdziesiątych Berliety i Ikarusy⁶¹. „Gierek przyniósł nam trochę komfortu. Po wprowadzeniu przegubowców trzeba było zmodernizować halę, wydłużono wtedy trzy kanały” – wspomina Jan Bachleda⁶².

W czołówce polskich przedsiębiorstw komunikacji miejskiej (1975–1989)

1975 rok był dla Koszalina pomyślny. W przeciągu roku zmienił się wygląd miasta, ulepszono układ komunikacyjny. 8 września 1975 odbyły się centralne dożynki w Koszalinie, w których uczestniczyli najwyżsi przedstawiciele władzy politycznej i państwowej.

Autobusy zakładu komunikacji wyjeżdżały do miasta z nowej bazy. Była ona prawie o połowę mniejsza niż dzisiejsza. Zajeżdżnia sięgała końca obecnej stacji paliw. Tam, gdzie dzisiaj mieści się parterowy budynek administracji, znajdował się wjazd ze szlabanem. Obok stał okrągły budynek portierni i dyspozytorni. W 1976 roku rozbudowano zajeżdżnię, gdyż okazała się niewystarczająca dla dużych, przegubowych autobusów, poszerzono plac w kierunku drogi prowadzącej do ZOM i głównej jezdni, wybudowano też nową bramę wjazdową⁶³.

W latach 1970–1977 komunikacja miejska w Koszalinie rozwijała się dynamicznie, a przewozy pasażerskie wzrosły dwukrotnie. W porannym szczycie (6.30–8.00) autobusy przewożyły 22 tys. pasażerów, w popołudniowym (13.00–16.00) 26 tys. Poza szczytem z komunikacji korzystało około 22 tys. mieszkańców. Sposób eksploatacji nie był korzystny, w trakcie nasilenia przewozów autobusy zabierały dwukrotnie więcej pasażerów niż dopuszczały normy. Innymi niedogodnościami był brak kierowców i części zamiennych. Regenerowano części, których żywot był krótki⁶⁴.

⁶¹ Zakup Berlietów i Ikarusów wiązał się z nową polityką zakupu licencji, wprowadzoną przez Gierka w 1970 r. w związku z modernizacją gospodarki. A. Jezierski, B. Petz, *Historia gospodarcza...*, s. 351.

⁶² AWR i W, MZK, J. Bachleda, s. 9–11.

⁶³ Dokumentacja budynków MZK, MZK Sp. z o.o. Koszalin.

⁶⁴ APK, WPKM Koszalin, sygn. 35, Informacja o stanie komunikacji miejskiej w latach 1970–1977, s. 1, 2, 5; Z. Landau, W. Roszkowski, *Polityka gospodarcza...*, s. 251.

W 1975 roku z okazji dożynek centralnych firma dostała 19 sztuk Jelczy po odbudowie z KZNA w Słupsku. Były to dobre autobusy o małych przebiegach wyposażone w sieć radiotelefoniczną⁶⁵. „Miały one między innymi wozić gości z dworca na plac dożynkowy – wspomina Cezary Stankiewicz – Właśnie ta dostawa pozwoliła w sposób znaczny poprawić obsługę pasażerów, a co za tym idzie, wizerunek firmy. W przegubowym Jelczu mieściło się 200 pasażerów, podczas gdy w Sanie H100 z trudem stu”⁶⁶.

W 1972 roku tabor docierał do firmy w zależności od sposobu, w jaki resort widział przedsiębiorstwo. W 1975 roku nadarzyła się szansa pokazania się z lepszej strony, choć resort i tak nie potraktował firmy najlepiej. Koszalińska komunikacja otrzymała Jelcze po odbudowie w słupskiej „Kapenie”, a nie w „Jelczu”. Dożynki wypadły dobrze, a Stankiewicz został zaproszony na spotkanie podsumowujące z wiceministrem Zubelewiczem i wojewodą koszalińskim Janem Urbanowiczem. Stankiewicz przekonywał, że według wskaźników jego firma jest w czołówce przedsiębiorstw komunikacyjnych w kraju. Wskaźniki te to m.in. liczba autobusów, ich stan techniczny, warunki techniczno-eksploatacyjne, liczba wozokilometrów, wykorzystanie taboru⁶⁷.

Jest oczywiste, że dobre wskaźniki w warunkach gospodarki socjalistycznej nie oznaczały wcale prawidłowego funkcjonowania firmy. W latach realnego socjalizmu we wszystkich większych miastach w Polsce komunikacja publiczna była w fatalnym stanie: przepełnienie w godzinach szczytu, brudne autobusy, brak punktualności, niski poziom techniczny, częste awarie, zanieczyszczenie środowiska itd., toteż lokalna prasa krytykowała koszalińską komunikację miejską. W grudniu 1975 roku podano informację o kontroli technicznej autobusów. Skontrolowano 26 autobusów i 2 przyczepy. Tylko 8 wozów było sprawnych, 6 miało niesprawne hamulce, 6 usterki w układzie kierowniczym, wady oświetlenia, niewłaściwe ogumienie. Kierowcy skarżyli się na fatalną jakość napraw w nowej bazie. Codziennie z powodu usterek technicznych zjeżdżało 6–10 autobusów z pętli przy ul. K. Marksa. Warsztaty MPK pracowały całą dobę, a Pogotowie Techniczne opieszale – z powodu braku obsady⁶⁸.

⁶⁵ APK, WPKM Koszalin, sygn. 35, Informacja o stanie komunikacji miejskiej w latach 1970–1977, s. 6.

⁶⁶ AWRiW, MKS, C. Stankiewicz, s. 18–20.

⁶⁷ Zob. *Charakterystyka traktacji autobusowej w latach 1949–1999*, w: E. Juszcak, *50 lat komunikacji miejskiej w Koszalinie*, Koszalin 2000, s. 52.

⁶⁸ GK, nr 283, z 19 XII 1975 r.

Nieco wcześniej zastanawiano się publicznie „Jak usprawnić komunikację miejską?” Chodziło o zróżnicowanie czasu rozpoczęcia pracy poszczególnych zakładów pracy. Na naradzie WRZZ spotkali się przedstawiciele rad zakładowych poszczególnych przedsiębiorstw i dyrekcji MPK. Uzgodniono, że w styczniu MPK i zakłady pracy przedstawią władzom miejskim uzgodnione stanowisko⁶⁹. Jednak, jak twierdzi Henryk Trochimiuk, radny Wojewódzkiej Rady Narodowej, mimo wielu dyskusji problem ten nigdy nie został definitywnie rozwiązany⁷⁰.

W 1976 roku dotacje z budżetu na działalność WPKM wyniosły 21 535 tys. zł. Na początku roku stan autobusów wynosił 77, a na koniec 80. Średnia liczba gotowych do ruchu pojazdów wyniosła 65 autobusów i 9 mikrobusów. Trakcję mikrobusową uruchomiono w 1975 roku⁷¹. Był to nieudany eksperyment. Mikrobusy zatrzymywały się na przystankach autobusowych, brały pasażerów i zatrzymywały się na żądanie. Z fabryki w Nysie sprowadzono 10 „nysek” z ładnymi siedzeniami, ale słabymi silnikami. Już na trasie do Koszalina zaczęły się psuć; jak mówią kierowcy – „montowano je gorącym kluczem” (niedokręcone części), a potem okazało się, że silniki nie wytrzymywały próby miejskiej komunikacji zbiorowej. Obsługiwały one jedną linię między Traugutta i Morską⁷². Ogólnie rzecz biorąc, firma nie funkcjonowała dobrze. Ciągłe brakowało autobusów i kierowców. Tymczasem pasażerów przybywało. Plan przewozów pasażerskich w 1976 roku przekoczono o 454 tys., co miało związek z dużą liczbą przewozów letnich na trasie Koszalin–Mielno–Unieście⁷³.

Z dniem 1 stycznia 1977 roku MPK zostało przekształcone w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Koszalinie, które w tym dniu przejęło Zakład Komunikacji Miejskiej w Białogardzie od Przedsiębiorstw Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Białogardzie. Przejęcie pozostałych zakładów komunikacyjnych w województwie zostało przeniesione na 1 stycznia 1978 roku.

⁶⁹ GK, nr 270, z 4 XII 1975 r.

⁷⁰ AWRiW, MZK, H. Trochimiuk, s. 6–9.

⁷¹ APK, WPKM Koszalin, sygn. 35, Analiza działalności gospodarczej Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Koszalinie za rok 1976, s. 5, 6, 8.

⁷² GK, nr 258, z 20 XI 1975.

⁷³ APK, WPKM Koszalin, sygn. 35, Analiza działalności gospodarczej Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Koszalinie za rok 1976, s. 7, 19. Stan firmy z lat 1970–1976 streszczał się w zdaniu sformułowanym przez W. Roszkowskiego: „Gospodarka polska uzyskała wyjątkową szansę modernizacji, którą zmarnowano” (Z. Landau, W. Roszkowski, *Polityka gospodarcza...*, s. 251).

Na początku 1977 roku w WPKM były 83 autobusy, na końcu – 91 (84 – Koszalin, 7 – Białogard). Sprawnych technicznie średnio było 67 autobusów, a w ruchu – 60. Liczba bagażówek wynosiła 13, a mikrobusów 9 sztuk. Przedsiębiorstwo zatrudniało 354 osoby, a brak kierowców i pracowników obsługi rekompensowano ich godzinami nadliczbowymi⁷⁴.

Kierowca komunikacji miejskiej to zawód odpowiedzialny, wymagający rzetelności i dużej dyscypliny. Warunki te spełniał Kazimierz Chmara, zatrudniony od września 1970 roku:

Jeździłem na liniach łamanych. Codziennie wstawałem o 3.20, a w zajeźdni byłem o 4.10, niezależnie od godziny wyjazdu. Oznaczało to, że przychodziłem godzinę wcześniej przed rozpoczęciem pracy. Od godziny 5 do 8.17 prowadziłem autobus. Później siedłem do domu, gdzie najczęściej ucinałem sobie drzemkę. Od 13.12 do 18.20 miałem kurs popołudniowy. O 22 oglądałem telewizję, o 22.30 siedłem spać. I tak przez 17 lat. Rozrywki były na dalszym planie⁷⁵.

1 stycznia 1978 roku w skład WPKM weszły Zakłady Komunikacji Miejskiej w Kołobrzegu i Szczecinku wydzielone z Zakładów Transportu Samochodowego PGKiM-ów. W Kołobrzegu zostały przejęte 23 autobusy, 8 bagażówek i 2 mikrobusy. Obsługiwało je 24 kierowców i 5 mechaników. Przejęte zakłady miały swoje problemy. Dla Kołobrzegu sporządzono następujące wnioski:

1. Szybkie skończenie bazy technicznej wyposażonej w niezbędną liczbę stano-wisk.
2. Wyposażenie w niezbędny tabor autobusowy.
3. Uzupełnienie braków kadrowych.
4. Spowodowanie zróżnicowania rozpoczynania czasu pracy przez zakłady pracy w mieście⁷⁶.

W 1979 roku WPKM Koszalin przełamał impas związany z ciągłym brakiem taboru autobusowego. Dzięki zabiegom w ministerstwie otrzymał 6 pierwszych nowych Jelczy na licencji Berlieta PR110. Było to wielkie wydarzenie. Przesiadka ze starego Jelcza lub Sana do Berlieta znaczyła tyle, co przejście z ciężarówki do samochodu (miał on system wspomagania kierownicy, biegów

⁷⁴ APK, WPKM Koszalin, sygn. 35, Analiza działalności gospodarczej Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Koszalinie za rok 1977, s. 1, 3, 7.

⁷⁵ AWRiW, MZK, K. Chmara, s. 11–12.

⁷⁶ APK, WPKM Koszalin, sygn. 35, Informacja o stanie komunikacji miejskiej w Kołobrzegu w 1978 r., s. 1–4.

i pedałów). Komfortowe warunki jazdy umożliwiały zwiększenie wymagań od kierowców. Nowy tabor wymagał też przeszkolenia pracowników. Na terenie zakładu szkoleniowcem był Józef Buzala, który pamięta ważną dostawę:

W 1979 dostaliśmy pierwsze lepsze samochody. To były nowe Jelcze PR110 z fabryki spod Wrocławia. Było ich sześć. To są te, które dzisiaj należą do najstarszego taboru. Wtedy była to ogromna nowość i radość dla kierowców. Cieszyli się jak dzieci, zaraz wyjechali na paradę do miasta.

Buzala wspomina też znakomitych fachowców, takich jak Jan Sikora, mechanik, który potrafił naprawić wszystko – od rury kanalizacyjnej po samochód. Z kolei tapicer Henryk Trochimiuk miał mnóstwo do roboty, bo w autobusach nie brakowało wandal, którzy bardzo często niszczyli siedzenia.

Od osiemdziesiątego roku w przedsiębiorstwie obowiązywał czasowy rozkład jazdy. Zamiast godziny rozpoczęcia i zakończenia kursów oraz podania okresu częstotliwości jazdy, podawano dokładny czas. Było to istotne dla pasażerów oraz kierownictwa, które mogło kontrolować pracę kierowców.

W 1983 roku przedsiębiorstwo dostało 15 nowych przegubowych Ikarusów. Tym razem były to najnowocześniejsze w kraju autobusy. Ikarusy przydzielono Koszalinowi, bo uznano, że miasto ma większe potrzeby, głównie ze względu na komunikację z Mielnem.

Autobusy te załatwił dyrektor Cezary Stankiewicz. Był to dyrektor oddany firmie. Potrafił przyjść do pracowników w nocy, przy czterdziestostopniowym mrozie, żeby sprawdzić, czy wszystko jest w porządku. Lata osiemdziesiąte były trudnym okresem dla transportu, ale firma radziła sobie. Z resortowych biuletynów wynikało (pod uwagę brano różne wskaźniki), że firma jest w pierwszej piętnastce w kraju⁷⁷.

Problemy początku lat osiemdziesiątych dotyczyły zaopatrzenia przedsiębiorstwa w części zamienne. Była to sytuacja dramatyczna, o której dyrektor informował na łamach lokalnej gazety:

Brakowało nowych opon, ale zregenerowaliśmy 360 starych. Prowadzimy reżim w konserwacji akumulatorów. Jeden wystarcza na około 130 tys. km. W 20 wozach nie możemy gasić silnika. Czekamy na opony i akumulatory. Premier podjął decyzję o przekazaniu akumulatorów należących do różnych zakładów pracy na

⁷⁷ AWRiW, MKS, J. Buzala, s. 11–12.

potrzeby przedsiębiorstw komunikacji miejskiej. Akumulatory wraz z kierowcami przekażą nam „Polmozbyt”, „Kazel”, Fabryka Pomocy Naukowych, Fabryka Maszyn Budowlanych, WSI, „Unima”, Kombinat Budowlany, Koszalińskie Zakłady Naprawy Samochodów, Koszalińskie Przedsiębiorstwo Instalacji Budownictwa⁷⁸.

Liczba autobusów, którymi dysponowało przedsiębiorstwo od połowy lat siedemdziesiątych, była wystarczająca. Firma była dobrze notowana w Ministerstwie Gospodarki Komunalnej i w swoim zjednoczeniu. Po okresie ciągłego braku taboru nastąpił okres, który pod tym względem dawał pracownikom i mieszkańcom nieco komfortu. W 1980 roku Koszalin dysponował 77 autobusami, a w 1985 roku już 95 – w większości dużymi. W pierwszym kwartale 1983 roku zrezygnowano z trakcji bagażowej, choć głosy o likwidacji bagażówek pojawiły się już w 1967 roku⁷⁹. Okazała się ona po prostu nieekonomiczna i uciążliwa.

Przeobrażenia przechodziła koszalińska sieć miejska. Na przykład „jedynka” na trasie z Morskiej do Rokosowa została zmieniona na odcinek z Morskiej do Traugutta, by skończyć między dworcem a Mielnem. Na dobre obecna linia do Mielna zaczęła funkcjonować w 1976 roku. Rok wcześniej wprowadzono „trzynastkę” do Bonina, zintensyfikowano „dziesiątkę” na trasie ul. BoWiD do szpitala oraz „ósemkę” ze Szczecińskiej do szpitala. Liniami posiłkowymi były w tym czasie 14, 15, 17, 16.

W 1985 roku, który uznano za zadowalający pod względem liczby taboru autobusowego, w Koszalinie przybyło 5 Ikarusów i 2 Jelcze PR110, w Kołobrzegu 13 Autosanów zastąpiono Jelczami PR110 (po wymianie jeździło tam 20 Jelczy i 6 Autosanów), w Szczecinku po raz pierwszy wprowadzono 3 Jelcze PR110, które zastąpiły 4 Autosany. W 1985 roku przedsiębiorstwo posiadało 20 Ikarusów (Koszalin), 96 Jelczy PR110, i 46 Autosanów. Za cel postawiono sobie zastąpienie Autosanów Jelczami w Kołobrzegu i w Szczecinku oraz całkowitą wymianę starego taboru w Białogardzie. Dzięki dostawom, w 1986 roku przedsiębiorstwo dysponowało 26 Ikarusami, 108 Jelczami i 41 Autosanami. W tym roku autobusy przewiozły ponad 60 mln pasażerów, a kierowcy pracowali na 1,73 etatu⁸⁰.

W 1987 roku WPKM otrzymało 15 autobusów i tyleż samo skasowało. Było więc 28 Ikarusów, 96 Berlietów, 36 Autosanów i 14 Jelczów M11. Długość

⁷⁸ GK, nr 14, z 20 I 1982 r.

⁷⁹ APK, WPKM Koszalin, sygn. 35, Analiza techniczno-ekonomiczna WPKM za I kwartał 1983 r., s. 2.

⁸⁰ Tamże, za 1986 r. z 6 III 1987 r., s. 1.

czynnych tras wyniosła w Koszalinie, Szczecinku i Kołobrzegu 228,5 km. Koszalin dysponował 98 autobusami, Kołobrzeg – 30, Szczecinek – 29, a Białogard – 16⁸¹.

Nadal brakowało kierowców, a ci którzy pracowali, brali nadgodziny. Z drugiej strony problem sprawiała nieustanna absencja kierowców. Na jeden etat przypadało 26 godzin czasu nieprzepracowanego. W 1987 roku przyznano 59 kar dyscyplinarnych⁸². Wynagrodzenie pobierane za czas nieprzepracowany zaczęło być znaczącą kwotą w świadczeniach wobec pracowników. Zjawisko to, w połączeniu ze spadkiem zatrudnienia, naruszało interes społeczny – oświadczał w sprawozdaniu za 1986 rok zastępca dyrektora do spraw ekonomicznych, Edward Kisiak⁸³.

W tym czasie każdy Zakład Komunikacji Miejskiej, oprócz Koszalina, wymagał budowy nowej bazy. Szczecinek w ogóle nie miał bazy spełniającej podstawowe wymogi, baza kołobrzewska nie była najszcześliwiej zlokalizowana, bo mieściła się na tyłach szkoły, Białogard nie miał swojej stacji paliw.

Bazę z prawdziwego zdarzenia wybudowano w Szczecinku. Inwestycję rozpoczęto 1 października 1986 roku, a skończono 10 stycznia 1990 roku. Baza składała się z warsztatów naprawczych dla Autosanów i Jelczy PR110, stacji diagnostycznej i łącznika między dwoma warsztatami. Generalnym wykonawcą było Komunalne Przedsiębiorstwo Budownictwa Socjalnego w Szczecinku⁸⁴.

W Kołobrzegu podstawowym problemem było pokonanie kosztów uzbrojenia nowego terenu, dlatego nie zmieniono lokalizacji. W Białogardzie podjęto decyzję o wspólnej bazie z Przedsiębiorstwem Gospodarki Komunalnej i Miejskiej. W 1989 roku w Kołobrzegu oddano myjnię MSA–2 w ZKM, a w Koszalinie obiekt socjalny przy pętli przy ul. O. Langego. W tym roku WPKM posiadał 26 Ikarusów, 93 Jelcze PR110, 29 Autosanów i 24 Jelcze M11. W trzech największych miastach województwa koszalińskiego dziennie kursowało średnio w 1989 roku 177 autobusów komunikacji miejskiej⁸⁵.

⁸¹ Tamże, za 1987 r. z III 1988 r., s. 1, 2.

⁸² Tamże, s. 7.

⁸³ Tamże, za 1986 r. z 6 III 1987 r., s. 8.

⁸⁴ Tamże, za 1989 r. z 20 II 1990 r., s. 3.

⁸⁵ Tamże.

Zdjęcie 1. Pomiędzy Sanem a Starem w starej zajezdni w Koszalinie, lata 60.

Źródło: Archiwum zakładowe Miejskiego Zakładu Komunikacji w Koszalinie.

Zdjęcie 2. Ulica Zwycięstwa po odbudowie, Koszalin 1960 r.

Źródło: Muzeum Okręgowe w Koszalinie.

Zdjęcie 3. Kierowca i konduktorki, Koszalin, lata 60.

Źródło: Archiwum zakładowe Miejskiego Zakładu Komunikacji w Koszalinie.

Zdjęcie 4. Kazimierz Bilski, najweselszy taksówkarz komunikacji miejskiej w Koszalinie, lata 60.

Źródło: Archiwum zakładowe Miejskiego Zakładu Komunikacji w Koszalinie.

Zdjęcie 5. Ręczne mycie autobusu

Źródło: Archiwum zakładowe Miejskiego Zakładu Komunikacji w Koszalinie.

Bibliografia

Źródła

Archiwum Państwowe Koszalin, Zarząd Miejski i Miejska Rada Narodowa.

Archiwum Państwowe Koszalin, Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Koszalin.

Archiwum Własne Relacji i Wywiadów, Miejski Zakład Komunikacyjny Koszalin.

Urząd Wojewódzki w Szczecinie, sygn. 3245, Sprawozdanie z wykonania budżetu w zakładach komunikacyjnych 1949 r.

Opracowania

Encyklopedia Szczecina, red. T. Białecki, t. 1, Szczecin 1999.

Jezierski A., Petz B., *Historia gospodarcza Polski Ludowej 194–1985*, Warszawa 1980.

Juszcak E., *50 lat komunikacji miejskiej w Koszalinie*, Koszalin 2000.

Kozłowski K., *Uwagi o działalności politycznej i administracyjnej Leonarda Borkowicza na Pomorzu Zachodnim w latach 1945–1949*, „Przegląd Zachodni”, 3, 1988.

Landau Z., Roszkowski W., *Polityka gospodarcza II RP i PRL*, Warszawa 1995.

Machura T., *Przemysł na Pomorzu Zachodnim 1945–1949*, Poznań 1974.

Zdrojewski E., *Gospodarka mieszkaniowa i komunalna*, w: H. Rybicki, B. Zdrojewska, E. Zdrojewski, *Koszalin. Rozwój miasta w Polsce Ludowej*, Poznań 1985.

ABSTRAKT

W artykule zaprezentowano historię Zakładu Komunikacji Miejskiej w Koszalinie w latach 1945–1989. Po drugiej wojnie światowej niemiecki tabor komunikacji miejskiej został całkowicie zniszczony. Dopiero w 1948 roku Zarząd Miejski w Koszalinie sporządził 12 wniosków o włączenie inwestycji miejskich do Państwowego Planu Inwestycyjnego na rok 1949. Na komunikację miejską planowano wtedy 4 mln zł. Uchwalono kupno trzech autobusów. Środki miały pochodzić z czteromilionowego kredytu zaciągniętego w Komunalnym Banku Kredytowym. W 1949 roku zakupiono dwa wymagające remontu autobusy, jeden marki Büssing, a drugi Chevrolet.

W sierpniu 1949 roku Zarząd Miejski powołał Jerzego Czechowicza do organizacji Miejskiej Komunikacji Samochodowej w Koszalinie. Komunikacja Samochodowa w Koszalinie została uruchomiona 15 października 1949 roku. W 1954 roku MKS otrzymała od Ministerstwa Gospodarki Komunalnej 3 autobusy marki Mavag, które były w 50% zniszczone. Przedsiębiorstwo żyło z dotacji, a tabor samochodowy przychodził z rozdzielnika Ministerstwa Gospodarki Komunalnej z Departamentu Komunikacji. W 1955 roku po raz pierwszy przyszły trzy nowe autobusy – Stary 52, powstała też stacja obsługi z sześcioma stanowiskami przeglądowymi autobusów. Warunki pracy mechaników były prymitywne. Koszalin od roku 1950, jako miasto wojewódzkie, dynamicznie rozwijał się. Przedsiębiorstwo komunikacji miejskiej nie nadążało za potrzebami komunikacyjnymi mieszkańców. W kolejnych latach przychodziły z rozdzielnika Sany i Autosany. Autobusy psuły się i było ich za mało. Przełom nastąpił w latach 70., po Centralnych Dożynkach w Koszalinie, między innymi w wyniku starań dyrektora komunikacji miejskiej w Koszalinie, Cezarego Stankiewicza. W latach 1970–1977 przewozy pasażerskie wzrosły dwukrotnie. W rannym szczycie autobusy przewoziły 22 tysięcy pasażerów. Powstały linie zamiejscowe i do Mielna. W 1977 roku powstało Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Koszalinie. Od 1975 roku miejskie przedsiębiorstwo komunikacji należy do czołówki tego typu przedsiębiorstw w kraju. W 1989 roku zmieniło ono zasady funkcjonowania, tabor unowocześniono i mimo dotacji z budżetu ciężar funkcjonowania odzwierciedla się w cenie biletów.

PUBLIC TRANSPORT IN KOSZALIN IN THE YEARS 1945–1989**ABSTRACT**

The article presents the history of a public transport company in Koszalin in the years 1945–1989. After the Second World War the German means of public transport were completely destroyed. It was not until 1948 that the City Council of Koszalin made up

12 motions concerning the inclusion of municipal investments into the State Investment Plan for 1949. There were four million zlotys allotted to the Koszalin public transport. It was decided to buy three buses. The funds were supposed to come from a four-million credit taken out from the Communal Credit Bank. In 1949 two buses (needing a repair) were bought: one Büssing, and the other Chevrolet.

In August 1949 the City Council appointed Jerzy Czechowicz to the organisation of the Public Road Transport in Koszalin. The Public Road Transport in Koszalin was put into motion on October 15, 1949. In 1954 the Urban Road Transport (MKS) received from the Ministry of Municipal Economy three 'Mavag' buses, which were destroyed in 50%. The company was financed with a state subsidy, and its fleet came from the Transport Department of the Ministry of Communal Economy. In 1955 for the first time three new buses (Star 52) appeared; also a new service station was created, with six service bays. The working conditions of the mechanics were rather poor. Koszalin, the capital of the region since 1950, was developing rapidly; and the urban transport company did not keep up with the growing transport needs of the inhabitants. In the subsequent years the number of new buses (San and Autosan) was increasing, but they kept breaking and there were too few of them. A big change took place in the 1970s, after the central harvest festival in Koszalin, among other things, thanks to Cezary Stankiewicz, manager of the Koszalin urban transport. In the years 1970–1977 the number of passengers was doubled. In the morning rush hours the buses carried 22,000 passengers. New bus lines were created, for example to Mielno. In 1977 a new company was born, the Urban Transport Company of the Koszalin Voivodeship; since 1975 it has been one of the biggest companies of that type in the country. In 1989 the rules of its functioning were changed, its fleet was modernised, but in spite of the state subsidies, the prices of the tickets were not low.