

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Rozdział:

Poznańska Kolej Elektryczna

Źródło:

Księga pamiątkowa miasta Poznania : 10 lat pracy Polskiego Zarządu Stołecznego miasta Poznania. Poznań : Magistrat m. Poznania, 1929, strony 679-681

Rozdział udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu pt.

„Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski 1919-39«
H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

Poznańska Kolej Elektryczna.

Tramwaje poznańskie założone zostały przez koncesjonowaną spółkę akcyjną. Rozbudowa i polityka taryfowa przedsiębiorstwa ustalała się na podstawie umów zawartych między przedsiębiorstwem a zarządem miasta. Przy regulacji taryf wysuwał zwykle zarząd miasta postulat rozbudowy sieci tramwajowej. Przewidziane na czas powojenny w drodze układów w czasie wojny zawartych powiększenie sieci upadło z powodu ciężkich warunków gospodarczych w pierwszych latach powojennych. W czasach inflacyjnych zmieniały się często taryfy opłat, goniąc spadek wartości pieniądza obiegowego. Po ustaniu inflacji wprowadzono opłatę 15 gr. za przejazd, później dodano dopłatę 5 gr. na zwalczanie bezrobocia, poczem ustaliła się taryfa 20-groszowa.

Miasto Poznań wzmocniło w minionym dziesięcioleciu rządów polskich wpływ swój na przedsiębiorstwo tramwajowe w tej drodze, że nabyło od komisji reparacyjnej w Paryżu większość akcji spółki tramwajowej. Spolszczone już poprzednio przedsiębiorstwo prowadzone jest nadal jako spółka akcyjna, a w radzie nadzorczej zasiadają w przeważającej liczbie przedstawiciele miasta Poznania wybrani z obu korporacji miejskich.

Mimo dłuższego zastoju w rozbudowie sieci tramwajowej spowodowanego przez warunki epoki inflacyjnej, wykazuje Poznańska

Kolej Elektryczna postępy bardzo znaczne. Przeciwstawiając stan z r. 1918 oraz z początku r. 1929 dostrzegamy szereg zdobyczy poważnych. Kolej Elektryczna posiadała w r. 1918 terenu 22.637 m², w r. 1929 zaś 260.350 m², pomnożyła więc stan posiadania o 237.713 m². Zabudowanego terenu było w r. 1918: 6.111 m², w r. 1929: 21.535,5 m², przyrost 15.424,5 m² powierzchni zabudowanej. Terenów niezabudowanych było w r. 1918: 16.526 m², w r. 1929: 238.814,5 m², przyrost 222.288,5 m². Budynki gospodarcze zajmowały w r. 1918 powierzchnię 5.829 m², w r. 1929 zaś 14.237,5 m² (przyrost 8.408,5 m²), domy mieszkalne zaś w r. 1918: 282 m², w r. 1929: 7.298 m² (przyrost 7.016 m²). Domów mieszkalnych posiadała Kolej na początku okresu 2, na końcu dziesięciolecia 22. W liczbie tej mieści się wszakże niewykończone jeszcze osiedle tramwajowe (4434 m²).

Domy administracyjne zajmowały w r. 1918 powierzchnię 427 m², w r. 1929: 514 m², remizy w tychże latach 4.029 m² wzgl. 6.472 m², warsztaty 1.373 m² wzgl. 3.522 m². Nowo przybyły dwie podstacje elektryczne (600 i 300 Amp) na obszarze 185,5 m², garaże autobusowe z warsztatami: 2.651 m², składnice: 893 m². Znać wybitną rozbudowę jednostek gospodarczych a równocześnie zaopiekowanie się sprawą mieszkań dla pracowników przedsiębiorstwa, którym stwarza się piękną kolonję na zachodzie miasta.

Rozbudowa sieci dokonywała się intensywnie w latach ostatnich. W rezultacie pomnożyła się od r. 1918 do 1929 liczba linii z 9 na 12 a długość ich z 41.855 km. na 50.993 km. Długość torów wynosiła w r. 1918: 44.130 m, w r. 1929: 55.936 m. Z przyrostu 11.806 m. przypada na nowe linie o torze podwójnym 2×2.708 m, na nowe linie o torze pojedynczym 4.480 m, na zamianę toru pojedynczego na podwójny 1.910 m. W r. 1925 otwarto linie (przedłużenia dawniejszych) od parku Sołackiego do Gołęcina, od bramy Dębińskiej do łązienek rzecznych i od fabryki Cegielskiego do Dębca; w r. 1926 od ul. Polnej do ogrodu Botanicznego i od ul. Wojskowej do szpitala Diakonisek; w latach 1928 i 1929 linie od ul. Kosynierskiej do dworca Św. Łazarza, od ul. Głogowskiej ulicami Emilji Sczanieckiej i Jarochońskiego do terenów zachodnich Powszechniej Wystawy Krajowej, od szpitala Diakonisek aleją Reymonta do tychże terenów oraz zgęszczono ruch na trasach dawniejszych.

Znacznych nakładów wymagał tabor. W r. 1918 posiadała Kolej Elektryczna 88 wozów motorowych, w czym 11 niezdatnych do ruchu, które z czasem zdemontowano. Dukupiono 35 wozów 60-osobowych, wobec czego jest obecnie 112 wozów motorowych. Prócz tego zabudowano pomosty przy 43 wozach. Wozów przyczepnych było w r. 1918 ogółem 62, w czym 20 niezdatnych do ruchu, które później zdemontowano lub też wycofano. Wozy przyczepne fabrykowano we własnych warsztatach. Zbudowano 31 wozów. Ogółem posiada Kolej Elektryczna w r. 1929 wozów przyczepnych 73 zdatnych do ruchu. Wysoce niedostatecznym był tabor gospodarczy w r. 1918, Kolej Elektryczna posiadała bowiem tylko 2 pługi do śniegu, 2 lory do soli oraz 2 wozy do naprawy sieci napowietrznej (1 konny, 1 przyczepny). W własnych warsztatach zbudowano 1 pług do śniegu, 3 motorowe wagony ciężarowe, 17 przyczepnych wagonów ciężarowych, 1 motorowy beczkowóz

do polewania ulic oraz nabyto samochód wieżowy do naprawy sieci napowietrznej.

Dla porównania frekwencji na tramwajach przeciwstawiamy ostatni rok przedwojenny, 1913 i ostatni zamknięty rok kalendarzowy, 1928. Frekwencja wyrażała się w liczbach następujących:

	1913	1928
Ilość przewiezionych pasażerów	13.665.066	33.307.982
Przebyte wagonokilometry	3.675.191	4.527.178,6
Wpływy got. za przejazdy	1.270.096,60 mk	5.740.392,48 zł
Szybkość handlowa (na godz.)	11,2 km/godz.	14,6 km/godz.
Maksym. szybk. ogranicz. do	15,8 „	22,8—30 „
Ilość przejazdów na 1 mieszk.	83,1	134,8

Najcenniejszą cyfrą z powyżej podanych jest średnia przejazdów na mieszkańca miasta, z której wynika, że korzystanie z komunikacji tramwajowej wzrosło — mimo spieszego rozrostu liczby mieszkańców — o przeszło 50 % więcej niż zaludnienie miasta.

Wzmoczone zapotrzebowanie środków tańszej komunikacji w obrębie miasta nie mogło być pokryte w drodze rozbudowy sieci tramwajowej. Stało się to rzeczą oczywistą, gdy w początku r. 1925 wcielono do miasta 7 gmin podmiejskich, które w pierwszym rzędzie domagały się dogodnej komunikacji ze śródmieściem. Z powodu wielkich odległości byłyby inwestycje na przeprowadzenie linii tramwajowych przekraczały siły finansowe przedsiębiorstwa. Drogę wyjścia stanowiły autobusy. Poznańska Kolej Elektryczna podjęła ruch autobusowy i uruchomiła go dnia 1. listopada 1925. Z komunikacji tej korzystają głównie przedmieścia, częściowo używa się autobusów również w obrębie terytorjum zwarcie zabudowanego. W r. 1925 nabyła Kolej Elektryczna 4 autobusy spalinowe 25-osobowe. Od r. 1926 wprowadzono wielkie, piękne wozy 40-osobowe, które odtąd przeważają. W roku tym nabyto jeden wóz tego rodzaju, w r. 1927 trzy, w r. 1928 dziesięć a ponadto osiem 25-osobowych, w czym dwa turystyczne. Dla wozów nabytych po r. 1926 zbudowano karoserję we własnych warszta-

tach. Prócz owych 26 autobusów spalinowych nabyto w 1928 r. 3 autobusy elektryczne 60-osobowe (karoserje wykonano również w warsztatach własnych). Dla komunikacji wewnętrznej na terenie Powszechnej Wystawy Krajowej nabyto 20 wózków akumulatorowych 10-osobowych. Dla pomieszczenia taboru autobusowego stworzono 2 garaże z warsztatami pomocniczymi na obszarze 2.651 m².

Warsztaty powiększono bardzo znacznie. Duży szereg nowo zakupionych maszyn i narzędzi umożliwił Kolei Elektrycznej wykonywanie w własnym zakresie wielu robót znacniejszych, a w szczególności budowę wozów przyczepnych tudzież karoseryj autobusowych itp. W r. 1924 zainstalowano pierwszy w Polsce prostownik rtęciowy na 600 Amp,

600 Volt. Prostownik ten służy jako stacja pomocnicza dla zasilania sieci napowietrznej. Poraz pierwszy w Polsce wprowadzono w Poznańskiej Kolei Elektrycznej spawanie szyn termitem.

Poznańska Kolej Elektryczna zatrudnia obecnie 415 pracowników. Pracownicy ci doznają starannej opieki ze strony przedsiębiorstwa. Buduje się dla nich osiedle mieszkaniowe; w wybudowanym przez Kolej Elektryczną domu mieszkalnym t. zw. domu amantowym urządzono piękną wzorową ochronkę dla dzieci pracowników tramwajowych, i w ogóle pomoc społeczną dla rodzin pracowników przedsiębiorstwa tramwajowego prowadzona jest konsekwentnie, ofiarnie i szeroko.