



Zbigniew Bereszyński*
Opole

Historia komunikacji miejskiej w Opolu do 1997 roku (ze szczególnym uwzględnieniem lat 1953–1997)

Abstract

The beginnings of public transportation in Opole date back to 1926. Public transportation was then organized by a company established with the participation of the city authorities. Any further activities of the public transportation system in Opole were interrupted by the events of World War II. Public transportation in Opole was resumed only in 1950. From 1953 it was organized and maintained by the municipal authorities. In 1957, the Municipal Transport Company was established. In 1975, the Provincial Public Transport Company was established with its seat in Opole and local plants in Opole, Kędzierzyn-Koźle, and Nysa. At the beginning of 1992, as part of the ownership changes taking place in Poland at that time, the legal successor of this company became the Municipal Transport Company in Opole, established as a budgetary unit of the Opole municipal commune. In 1997, the plant was transformed into a limited liability company owned by the Opole commune.

Keywords: development, history, Opole, public transport, transformations

Słowa kluczowe: rozwój, historia, Opole, komunikacja miejska, przekształcenia

Szczególnego rodzaju wyróżnikiem społecznej rangi ośrodków miejskich jest stan funkcjonującej na ich obszarze komunikacji zbiorowej. Tylko bowiem miasta o odpowiednim potencjale demograficznym i gospodarczym mogą sobie pozwolić na jej utrzymywanie, a jej kondycja w znacznym stopniu odzwierciedla kondycję obsługiwanego przez nią miasta. Komunikacja miejska to swista wizytówka miejskiej społeczności, łatwo dostrzegalna zarówno dla stałych mieszkańców, jak i dla gości. Historia komunikacji miejskiej zasługuje zatem na to, by stanowić jeden z ważniejszych wątków historii poszczególnych miast.

* Badacz niezależny; e-mail: zbereszyński@wp.pl; ORCID: 0000-0001-9761-8701.

Celem tego artykułu jest przedstawienie historii komunikacji miejskiej w Opolu na przestrzeni ponad 70 lat jej funkcjonowania – od początków sięgających 1926 r. aż po rok 1997, gdy ukształtowało się jej obecne oblicze. Stan badań tego tematu był do tej pory bardzo skromny. Jego efektem były dość zdawkowe i niedokładne wzmianki w wydanej w 1975 r. monografii historycznej Opola, które z oczywistych względów nie uwzględniały gruntownych przemian, jakie zaszły w życiu miasta i jego instytucji w okresie późniejszej transformacji ustrojowej. Niniejsze opracowanie omawia temat znacznie głębiej i szerzej, zatem w dużej mierze ma pionierski charakter.

W artykule skupiono się głównie na problematyce związanej z funkcjonowaniem miejscowej komunikacji zbiorowej pod bezpośrednim zwierzchnictwem powojennych władz miejskich Opola bądź władz województwa opolskiego, czyli w latach 1953–1997.

Trudne początki

Jedną z najważniejszych konsekwencji dokonanego w połowie 1922 r. podziału Górnego Śląska pomiędzy Polskę a Niemcy było znaczne rozszerzenie administracyjnych funkcji Opola. Miasto już od 1816 r. było stolicą rejencji, czyli jednostki administracyjnej odpowiadającej z grubsza polskiemu województwom, a po roku 1922 zlokalizowano w nim szereg instytucji przeniesionych z terenów przyłączonych do Polski bądź utworzonych już po podziale regionu¹. Miało to pozytywne znaczenie dla dalszego rozwoju miasta. W latach 1922–1924 ludność Opola (jeszcze w 1920 r. licząca 36 902 mieszkańców) powiększyła się o około 5 tys., w głównej mierze dzięki napływowi wykwalifikowanej kadry urzędniczej². Wiązał się z tym m.in. rozwój budownictwa mieszkaniowego³, a także rozwój komunikacji miejskiej na terenie Opola.

W dniu 19 maja 1926 r. niemieckie władze miejskie Opola oraz miejscowe Fremdenverkehrsverband e. V. (pol. Towarzystwo Turystyczne) działające na prawach stowarzyszenia zarejestrowanego (niem. eingetragene Verein – e. V.) zawarły umowę o utworzeniu spółki z ograniczoną odpowiedzialnością o nazwie „Oppelner Auto-Verkehrsgesellschaft m. b. H.” (pol. Opolska Spółka Komunikacji Samochodowej). Zadaniem tej spółki, mającej siedzibę w Opolu, było świadczenie usług publicznych w zakresie przewozu osób samochodami na terenie miasta. Kapitał zakładowy spółki wynosił pierwotnie 120 tys. marek, z czego 110 tys. stanowiły udziały miasta, a 10 tys. – udziały Fremdenverkehrsverband e. V.⁴ W 1927 r. kapitał podwyższono do 180 tys.,

¹ F. Hawranek, *Stosunki polityczno-ustrojowe*, [w:] *Opole. Monografia miasta*, red. W. Dziewulski, F. Hawranek, Instytut Śląski, Opole 1975, s. 318. Przykładem może być przeniesienie lokalnej Dyrekcji Kolei Rzeszy z Katowic do Opola.

² F. Hawranek, *Ludność Opola i jej struktura*, [w:] *Opole. Monografia miasta...*, s. 251–252.

³ Idem, *Rozwój przestrzenny miasta*, [w:] *Opole. Monografia miasta...*, s. 249–252.

⁴ Archiwum Państwowe w Opolu (dalej: APO), akta Zarządu Miejskiego w Opolu (zespół 185; dalej: ZMO), sygn. 35, Urkundenrolle für 1926. Abschrift, 19 V 1926 r., s. 23–24; ibidem, Odpis wierzytelny, [b.d.], s. 25.

a w 1932 r. – do 240 tys. marek. W 1934 r. obniżono kapitał zakładowy do jednej marki, ale następnie podwyższono go do 80 tys. marek⁵. Od 1933 r. całość udziałów znajdowała się w posiadaniu miasta⁶.

Według ustaleń poczynionych w 1947 r. przez ówczesne władze miejskie Opola spółka ta dysponowała autobusami w liczbie około dziesięciu. Część z nich była zaopatrzona w przyczepki. Na majątek spółki składały się również nieruchomości: 2 parcele z garażami przy ulicy Oleskiej (niem. Rosenbergerstraße)⁷. W grudniu 1943 r. tabor autobusowy spółki obejmował 7 pojazdów: 3 autobusy marki Siemens-Schuckert oraz po 1 autobusie marek Adler, Bergmann, Mercedes Benz i BMW⁸. Tabor ten został niemal w całości utracony w 1945 r., ocalał tylko 1 niezdatny do użytku autobus marki Mercedes Benz⁹.

Początkowo spółka uruchomiła komunikację na 1 linii autobusowej, która prowadziła z Groszowic, przez Nową Wieś Królewską, do głównego dworca kolejowego w Opolu, a stamtąd przez Zakrzów do Czarnowasów. Na linii tej kursowały 2 autobusy. W lutym 1927 r. otwarto kolejną linię prowadzącą z Opola do Kup¹⁰.

Przez 5 lat po wojnie Opole było miastem powiatowym w ówczesnym województwie śląskim (śląsko-dąbrowskim) ze stolicą w Katowicach. W związku z tym pierwsze działania na rzecz ponownego uruchomienia miejscowej komunikacji zbiorowej zostały podjęte we współpracy z reaktywowanymi w 1946 r. Śląskimi Liniami Autobusowymi – Związkiem Celowym Samorządów Śląskich dla Komunikacji Autobusowej z siedzibą w Katowicach¹¹. W kwietniu 1947 r. Zarząd Miejski Opola wystąpił z wnioskiem o przyjęcie do tego związku, oferując przekazanie wspomnianego autobusu marki Mercedes Benz na poczet udziału w spółce¹². W ślad za tym zaciągnięto pożyczkę w Śląskich Liniach Autobusowych z przeznaczeniem na remont autobusu. W październiku 1947 r. wartość wyremontowanego i oddanego do eksploatacji wozu została oszacowana na 3 mln zł, co w całości pokrywało udział Opola w Śląskich Liniach Autobusowych ustalony na 2,5 mln zł. Nadwyżkę w wysokości 500 tys. zł przeznaczono

⁵ Ibidem, Wyciąg z rejestru handlowego, 30 V 1947 r., s. 22.

⁶ Ibidem, Pismo prezydenta Opola, Franciszka Gwiazdy, do Komisji Wojewódzkiej ds. Upaństwowienia Przedsiębiorstw, 2 VI 1947 r., s. 19.

⁷ Ibidem, Protokół. Odpis, 25 IV 1947 r., s. 27.

⁸ Ibidem, Aufstellung der im Verkehrsverzeichnis aufgeführten Kraftfahrzeuge der Oppelner-Verkehrsgesellschaft m. b. H. (Stadtwerke) in Oppeln, 31 XII 1943 r., s. 26.

⁹ Niestety nieznanne są losy tego taboru podczas wojny. Nie wiadomo, czy uległ on zniszczeniu w trakcie działań wojennych, czy może został zrabowany przez wojska sowieckie po „wyzwoleniu” miasta w styczniu 1945 r.

¹⁰ F. Hawranek, *Stosunki gospodarcze*, [w:] *Opole. Monografia miasta...*, s. 294. Autor pisze błędnie o uruchomieniu wymienionych linii przez przedsiębiorstwo prywatne.

¹¹ Śląskie Linie Autobusowe zostały utworzone w 1929 r. z zadaniem uruchomienia i utrzymania komunikacji autobusowej w ówczesnym województwie śląskim – zarówno osobowej, jak i towarowej. Ich działalność, przerwana przez wybuch II wojny światowej, została wznowiona w 1946 r. APO, ZMO, sygn. 35, Pismo Śląskich Linii Autobusowych do Departamentu V Ministerstwa Skarbu, 13 I 1948 r., s. 43.

¹² Ibidem, Pismo prezydenta Opola do Wydziału Motoryzacji Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach, 10 VI 1947 r., s. 29.

na pokrycie zaciągniętego zadłużenia¹³. Przystąpienie miasta do Śląskich Linii Autobusowych w charakterze członka tego związku międzykomunalnego uchwałała jednogłośnie Miejska Rada Narodowa w Opolu 9 grudnia 1947 r.¹⁴ Na uruchomienie komunikacji miejskiej w Opolu trzeba było jednak czekać jeszcze do początku 1950 r.

Piętnastego listopada 1948 r. Śląskie Linie Autobusowe zostały połączone z Kolejami Elektrycznymi Zagłębia Śląsko-Dąbrowskiego w Śląsko-Dąbrowskie Linie Komunikacyjne¹⁵. Z początkiem stycznia 1950 r. po Opolu zaczęły kursować 4 autobusy tej firmy, jednak już na początku maja tego roku zadanie utrzymania miejskiej komunikacji w Opolu przejęła miejscowa Ekspozytura Państwowej Komunikacji Samochodowej.

Komunikacja miejska pod patronatem PKS uruchomiła 2 linie autobusowe obsługiwane przez 6 pojazdów¹⁶. Nie zaspokajała jednak potrzeb społecznych i była przedmiotem licznych skarg. Autobusy często się spóźniały, nie zatrzymywały się na wszystkich przystankach bądź w ogóle nie przyjeżdżały (kursy nie były realizowane zgodnie z rozkładem jazdy)¹⁷. Zastrzeżenia budził również stan techniczny autobusów. Działalność utrzymywanej przez PKS komunikacji zbiorowej była nadzorowana przez Komisję Komunikacyjną Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Opolu. W wyniku kontroli przeprowadzonej w listopadzie 1950 r. komisja ta odnotowała m.in., że w jednym z autobusów „drzwi tylne nie zamykają się z powodu wyrobionych sworzni [...] brakuje dwóch śrub na przodzie karoserii, co powoduje stukanie i zniszczenie blachy”¹⁸. Kierowca pojazdu tłumaczył, że zgłaszał usterki pracownikom stacji obsługi, ale bez powodzenia. W innym autobusie nie domykały się okna podwiązane drutami i sznurkami, co powodowało przeciągi w czasie jazdy. Podobnie przedstawiał się stan okien w trzecim autobusie. Na dodatek brakowało w nim świateł pozycyjnych i lusterka zwrotnego. Przedmiotem krytyki stały się również tablice z rozkładami jazdy na przystankach. Nie były one opatrzone numerami linii, co wprowadzało w błąd pasażerów, którzy nie wiedzieli, jakim autobusem i w jakim kierunku jadą. Zwrócono także uwagę, że autobusy PKS używają w ciągu dnia sygnałów powietrznych (klaksonów pneumatycznych), co kolidowało z ówczesnymi przepisami o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych¹⁹.

¹³ Ibidem, Uchwała Zarządu Miejskiego w Opolu, 28 VIII 1947 r., s. 30; ibidem, Uchwała Zarządu Miejskiego w Opolu, 15 X 1947 r., s. 32.

¹⁴ Ibidem, Uchwała nr 70 Miejskiej Rady Narodowej w Opolu, 9 XII 1947 r., s. 46.

¹⁵ P. Kozielski, *Rys monograficzny komunikacji miejskiej województwa katowickiego*, [„Transport Miejski” 1984, nr 12], <http://www.wpk.katowice.pl/old/wpk/historia.htm> (dostęp: 16.06.2023).

¹⁶ APO, akta Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Opolu (zespół 228; dalej: PMRN), sygn. 2877, A. i L. Sylwestrowie, *Kronika miasta Opola za lata 1945–1958*, [b.d.], s. 87. Por. Z. Miłkołajewicz, *Transport i łączność*, [w:] *Opole. Monografia miasta...*, s. 545.

¹⁷ APO, PMRN, sygn. 2877, A. i L. Sylwestrowie, *Kronika miasta Opola za lata 1945–1958*, s. 87.

¹⁸ APO, PMRN, sygn. 110, Protokół z kontroli Komisji Komunikacyjnej [PMRN w Opolu] z dnia 21 XI 1950 r., s. 25.

¹⁹ Ibidem.

Kierownictwu opolskiej Ekspozytury PKS również nie brakowało powodów do skarg pod adresem władz miejskich i nie tylko. W grudniu 1950 r. szef ekspozytury, Józef Potocki, skarżył się na posiedzeniu Komisji Komunikacyjnej PMRN, że komunikacja autobusowa „została częściowo sparaliżowana skutkiem zaniedbania przez PMRN odśnieżania ulic”, którymi przebiegały linie autobusowe. Narzekał również na problemy, których przyczyną były stacjonujące wówczas w Opolu wojska sowieckie. Apelował o zwrócenie uwagi kierowcom sowieckich wozów ciężarowych, aby stosowali się do przepisów o ruchu kołowym i zechcieli robić miejsce innym pojazdom przy wyprzedzaniu i wymijaniu się²⁰.

W maju 1951 r. opolska Ekspozytura PKS powiadomiła władze miejskie o otrzymaniu kolejnych 4 autobusów przeznaczonych do komunikacji zbiorowej i mających pozostać w dyspozycji PMRN w Opolu. W związku z tym pytano, czy PMRN zamierza eksploatować je we własnym zakresie, czy raczej powierzy to zadanie Ekspozyturze PKS na dotychczasowych warunkach. Przekonywano, że samodzielna eksploatacja autobusów przez PMRN byłaby nieopłacalna, a nawet deficytowa z uwagi na związane z tym koszty („konduktorki i ich umundurowanie, koszty druku biletów, kontrolerzy, inny personel biurowy: kierownik, kasa konduktorska itp.”). Wskazywano również na problemy, które mogłyby wyniknąć z pojawienia się na terenie Opola odmiennego umundurowania i odmiennych biletów. Proszono władze miasta o szybkie zajęcie stanowiska²¹, jednak niebawem cała sprawa okazała się nieaktualna i obie strony musiały się zadowolić dotychczasowym stanem rzeczy²².

Miejski Zakład Komunikacyjny w latach 1953–1956

a) Organizacja

W 1953 r. sprawy związane z organizacją i utrzymaniem komunikacji zbiorowej Opola przeszły bezpośrednio w ręce władz miasta. Trzeciego kwietnia tegoż roku Prezydium Miejskiej Rady Narodowej (dalej: PMRN) podjęło decyzję o utworzeniu Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego jako jednostki działającej w składzie Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej. Zakładowi temu przekazano tabor samochodowy w postaci autobusów marki Chausson, przejęty od miejscowej Ekspozytury PKS na mocy zarządzenia ministra gospodarki komunalnej z 21 marca 1953 r.²³

²⁰ APO, PMRN, sygn. 110, Protokół z posiedzenia Komisji Komunikacyjnej przy PMRN [w Opolu] w dniu 22 XII 1950 r., s. 38.

²¹ APO, PMRN, sygn. 111, Pismo Ekspozytury PKS w Opolu do PMRN w Opolu, 14 V 1951 r., s. 63.

²² APO, PMRN, sygn. 111, Protokół z zebrania Komisji Komunikacyjnej przy PMRN [w Opolu] odbytego w dniu 14 VI 1951 r., dokument z 18 VI 1951 r., s. 68.

²³ APO, akta Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu (zespół 3149; dalej: MPK), sygn. 4, Projekt uchwały Prezydium MRN w Opolu, [b.d.], s. 1; ibidem, Uchwała nr 71/17/53 Prezydium MRN w Opolu z 3 IV 1953 r., s. 2. Por. Z. Mikołajewicz, *Transport i łączność...*, s. 545.

b) Działalność gospodarcza

Funkcjonująca na nowych zasadach komunikacja miejska w Opolu dysponowała początkowo 4 autobusami. Według danych z początku 1954 r. 2 z nich były w tak złym stanie, że kwalifikowały się do kapitalnego remontu. Władze miejskie Opola, a także władze województwa opolskiego (utworzonego w połowie 1950 r.) nie miały większego wpływu na liczbę dostępnych pojazdów, ponieważ tabor autobusowy był w tamtym czasie rozdzielany centralnie przez Ministerstwo Gospodarki Komunalnej²⁴.

We wrześniu 1953 r. na wniosek kierownika Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego władze miejskie wprowadziły nowy rozkład jazdy, który lepiej odpowiadał potrzebom społecznym, a zarazem był korzystniejszy ze względów technicznych. Autobusy zaczęły wyjeżdżać w trasę o godzinę wcześniej oraz kończyły pracę o godzinę później, a częstotliwość ich kursowania została zwiększona z 30 do 20 minut. Zgodnie z poprzednim rozkładem jazdy autobusy miały do wykonania po 62 kursy w dni robocze i po 40 kursów w niedziele i święta. Według nowego rozkładu liczba kursów miała wynosić odpowiednio 98 i 58 dziennie. Planowany łączny przebieg miesięczny autobusów uległ zwiększeniu z 16 308 do 25 208 km²⁵. Większa częstotliwość kursowania autobusów zmniejszała ich obciążenie, zwłaszcza w godzinach szczytu, co miało pozytywny wpływ na stan techniczny pojazdów. Przede wszystkim na stan ich ogumienia, ponieważ zapobiegało to przedwczesnemu zużyciu opon i różnym ich defektom²⁶.

Mieszkańcom Opola i okolic łatwiej było odtań dojeżdżać do zakładów pracy i wracać do domu. Osoby zamieszkałe na przedmieściach mogły wracać do domów autobusem nawet po godzinie 22.00, co ułatwiało im udział w różnego rodzaju formach rozrywki i w życiu kulturalnym.

Nie brakowało jednak różnego rodzaju problemów z bieżącym funkcjonowaniem komunikacji miejskiej. Szczególnie dotkliwie dawał się we znaki niedostatek kierowców – według danych z października 1953 r. zatrudniano ich tylko trzech, i to nie najlepszych, podczas gdy potrzebnych było ośmiu. Daremnie oczekiwano na przysłanie przez właściwe władze kierowców z I kategorią prawa jazdy²⁷.

W wyniku kontroli przeprowadzonej przez Komisję Komunikacyjną PMRN w listopadzie 1953 r. stwierdzono, że w autobusach brakuje apteczek, a także

²⁴ APO, akta Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Opolu (zespół 2579; dalej: KW PZPR), sygn. 276, Sprawozdanie Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej [Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Opolu] z inwestycji, remontów i budownictwa mieszkaniowego, [styczeń 1954 r.], s. 160.

²⁵ Ibidem, Protokół z posiedzenia Komisji Komunikacyjnej [PMRN w Opolu] odbytego 9 X 1953 r., s. 119.

²⁶ APO, PMRN, sygn. 113, Sprawozdanie z wprowadzenia nowego rozkładu jazdy na linii eksploatowanej przez Komunikację Miejską, 7 X 1953 r., s. 114; ibidem, Protokół z posiedzenia Komisji Komunikacyjnej [PMRN w Opolu] odbytego 9 X 1953 r., s. 119.

²⁷ Ibidem. Pierwsza kategoria prawa jazdy uprawniała do kierowania wszelkimi pojazdami z wyjątkiem motocykli. Za: *Historia prawa jazdy, cz. 2: Od 1945 r.*, <https://info-car.pl/infocar/artykuly/historia-prawa-jazdy-czesc-2-od-1945-r.html> (dostęp: 16.06.2023).

„potrzebnych narzędzi do doraźnej naprawy”. Najbardziej odczuwalny był brak lewarków i pokrowców na chłodnice. W związku z częstymi awariami autobusy bywały przepełnione i nie zatrzymywały się w celu zabrania pasażerów oczekujących na niektórych przystankach. Problemy takie nasilały się w dni targowe (wtorki i piątki). Zdarzało się, że autobusy przepełnione sprzedawcami nie zabierały wówczas z przystanków dzieci jadących do szkoły i ludzi udających się do pracy²⁸.

Na posiedzeniu Komisji Komunikacyjnej PMRN w lutym 1954 r. przewodniczący tej komisji Stanisław Pankiewicz zarzucił komunikacji miejskiej, że „nie spełnia swego zadania. Kierowcy nie przestrzegają przepisów i częstokroć nie zatrzymują się na przystankach, co powoduje, że ludzie pracy nie mogą się dostać na czas do pracy”²⁹. Opinia ta spotkała się z repliką, że problemy z przewozem pasażerów są konsekwencją „braku odpowiedniej liczby wozów”. Usprawiedliwiano postępowanie kierowców, wskazując, że „gdy wóz zatrzyma się na przystanku i jest już przepełniony, to ludzie oczekujący na przystankach nie patrzą, że wóz jest już zapełniony, i przemocą wchodzą, narażając tym samym wóz na uszkodzenia”³⁰.

W 1956 r. opolska komunikacja miejska utrzymywała 3 linie autobusowe. Linia nr 1 prowadziła z Nowej Wsi Królewskiej do Wróblina, linia nr 2 – z Gośławic, przez Rynek, do Półwsi, a linia nr 3 – z Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego „Opole” (zwanymi potocznie Wagonówką) do Kolonii Gośławickiej. W maju 1956 r. tabor autobusowy komunikacji miejskiej powiększył się o 3 nowe wozy. Pojazdy te rozdzielono pomiędzy wymienione linie dla ich wzmocnienia. W przypadku linii nr 2 nowy autobus miał jednak kursować na dodatkowej trasie prowadzącej z Wójtowej Wsi, przez Szczepanowice, do dworca kolejowego Opole Główne. Częściowej modyfikacji uległa również linia nr 3. Dla „odciążenia i rozładowania nasilenia ruchu pojazdów w śródmieściu” Komisja Komunikacyjna PMRN postanowiła poprowadzić ją przez położony w centrum miasta plac Armii Czerwonej (obecnie plac Mikołaja Kopernika), dzięki czemu mieszkańcy tego rejonu uzyskali możliwość korzystania z usług komunikacji miejskiej. Komisja wystąpiła również z projektem wprowadzenia do ruchu autobusu w porze nocnej – jednego, kursującego co godzinę z dworca kolejowego Opole Główne do odległych dzielnic miasta³¹.

W 1956 r. stan taboru autobusowego komunikacji miejskiej w Opolu osiągnął poziom 12 pojazdów³², w związku z czym pojawił się problem

²⁸ Ibidem, Protokół z przeprowadzonej kontroli w Komunikacji Miejskiej (autobusy) w dniu 13 XI 1953 r. przez członków Komisji Komunikacyjnej [PMRN w Opolu], s. 122.

²⁹ APO, PMRN, sygn. 114, Protokół z posiedzenia Komisji Komunikacyjnej [P]MRN [w Opolu] odbytego w dniu 11 II 1954 r., s. 6.

³⁰ Ibidem. Zgodnie z treścią protokołu uwagi te miał wypowiedzieć przedstawiciel Milicji Obywatelskiej Teodor Kowalski. Niewykluczone jednak, że doszło do pomyłki, a z cytowaną tu polemiką wystąpił faktycznie uczestniczący w posiedzeniu kierownik Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego Bronisław Bilak.

³¹ APO, PMRN, sygn. 116, Protokół z konferencji odbytej w dniu 4 V 1956 r. odnośnie [do] działalności Zakładu Komunikacji w Opolu w przewozie pasażerów, s. 104–105.

³² Z. Mikołajewicz, *Transport i łączność...*, s. 545.

niewystarczalności użytkowanej do tamtej pory niewielkiej zajezdni przy ulicy Ozimskiej. W tej sytuacji w maju 1956 r. Komisja Komunikacyjna PMRN postanowiła wystąpić do PMRN z wnioskiem o szybsze opróżnienie pomieszczeń zajmowanych przez Przedsiębiorstwo Wodno-Melioracyjne w obrębie obiektu Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego przy ulicy Ozimskiej. Postulowano również likwidację składnicy złomu przy tej ulicy i przekazanie jej terenu (placu) na rzecz MZK³³.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Opolu w latach 1957–1975

a) Organizacja

W 1956 r. Komisja Komunikacyjna PMRN w Opolu opowiedziała się za utworzeniem samodzielnego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego (dalej: MPK), mającego docelowo dysponować 40 autobusami. Uznano, że należy wybudować dla tej jednostki nową zajezdnię oraz zaplecze obejmujące budynki administracyjne i gospodarcze, warsztaty, stację benzynową itd. Odnośne wnioski w tym zakresie, adresowane do PMRN, miały być opracowane przez Wydział Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej we współpracy z Wydziałem Planowania Gospodarczego PMRN³⁴.

Z początkiem 1957 r. ranga komunikacji miejskiej w życiu społecznym Opolą znacznie wzrosła dzięki instytucjonalnemu wyodrębnieniu tego obszaru ze struktury Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej. Zgodnie z postulatami Komisji Komunikacyjnej 23 stycznia tegoż roku PMRN podjęło uchwałę (z mocą od 1 stycznia) – o utworzeniu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu jako jednostki działającej według zasad rozrachunku gospodarczego i rozliczającej się z budżetem państwa poprzez budżet terenowy. Realizację uchwały, z terminem do 3 lutego, powierzono miejskiemu Zarządowi Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej³⁵.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Opolu (dalej: MPK) zostało utworzone w wyniku przekształcenia Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego, działającego do tamtego czasu w strukturze MPGK. Jego pierwszym dyrektorem został Leon Borysławski, powołany na to stanowisko przez PMRN z mocą od 1 stycznia 1957 r.³⁶ Decyzja w tej sprawie została zatwierdzona przez Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Opolu³⁷.

³³ APO, PMRN, sygn. 116, Protokół z konferencji odbytej w dniu 4 V 1956 r. odnośnie [do] działalności Zakładu Komunikacji w Opolu w przewozie pasażerów, s. 105.

³⁴ Ibidem.

³⁵ APO, MPK, sygn. 4, Decyzja Prezydium MRN [w Opolu]. Uchwała nr 3/2/57 z dnia 23 I 1957 r., s. 3.

³⁶ Ibidem, Decyzja Prezydium MRN [w Opolu]. Uchwała nr 4/2/57 z dnia 23 I 1957 r., s. 10; ibidem, Pismo przewodniczącego Prezydium MRN w Opolu, Karola Musioła, do Leona Borysławskiego, 8 II 1957 r., s. 13.

³⁷ Ibidem, Pismo przewodniczącego Prezydium WRN w Opolu, Ryszarda Hajduka, do Zarządu Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Prezydium MRN w Opolu, 1 II 1957 r. (odpis z 25 VII 1958 r.), s. 12.

Powierzoną mu funkcję Borysławski pełnił faktycznie od 1 kwietnia 1957 r.³⁸ Z początkiem grudnia 1964 r., na mocy postanowienia PMRN, kolejnym dyrektorem MPK został inż. Waldemar Bligier, dotychczasowy zastępca dyrektora ds. technicznych³⁹. Kierował on przedsiębiorstwem do końca września 1973 r., gdy został odwołany ze stanowiska⁴⁰. Z początkiem października 1973 trzecim z kolei dyrektorem MPK został Michał Iwanowski, dotychczasowy dyrektor Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej⁴¹.

b) Działalność gospodarcza

Utworzenie MPK miało znaczenie przełomowe i zapoczątkowało dość szybki rozwój komunikacji miejskiej w Opolu. Przedsiębiorstwo to przejęło tabor autobusowy MZK, który już w 1957 r. został powiększony o 6 nowych pojazdów otrzymanych „z przydziału”. Dysponowano zatem wówczas łącznie 27 autobusami. Osiemnaście z nich wykorzystano dla bieżącej obsługi 5 linii komunikacyjnych. Cztery autobusy kursujące co 18 minut obsługiwały linię nr 1 prowadzącą z Nowej Wsi Królewskiej do Wróblina. Siedem autobusów kursowało co 10 minut na najbardziej obciążonej linii nr 2, prowadzącej z Półwsi do Kolonii Gośławickiej. Stan taki osiągnięto we wrześniu 1957 r. dzięki otrzymaniu nowych autobusów, a wcześniej jeździło na tej linii 5 wozów. Przewozy na linii nr 3, prowadzącej z Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego do Gośławic, realizowano z wykorzystaniem 2 autobusów kursujących co pół godziny. Na trasie nr 4, z Grudzie do Wójtowej Wsi, kursowały z taką samą częstotliwością 3 autobusy. Trasę nr 5, z placu Kopernika do Maliny, obsługiwały 2 autobusy kursujące co 32 minuty. Poza tym codziennie w godzinach szczególnego nasilenia ruchu (szczyt komunikacyjny), rano i w porze popołudniowej, dla zapewnienia pasażerom znośniejszych warunków przewozu wzmocniano poszczególne linie, wysyłając w trasę od 3 do 4 dodatkowych autobusów.

Według danych z grudnia 1957 r. komunikacja miejska obejmowała w tym czasie sieć ulic o łącznej długości 37,5 km, a łączna długość linii komunikacyjnych wynosiła 45,5 km. Poszczególne linie liczyły od 7,6 do 10,4 km⁴². W 1957 r. przejechano łącznie 1 mln 745,6 tys. wozokilometrów, przekraczając plan ustalony na poziomie 1 mln 686,4 tys. wozokilometrów. Największy udział miały w tym autobusy marki Star, które przejechały łącznie 1 mln 435,1 tys.

³⁸ Ibidem, Pismo wiceprzewodniczącego Prezydium MRN w Opolu, Edwarda Sozańskiego, do dyrektora MPK, Leona Borysławskiego, 12 IX 1959 r., s. 29.

³⁹ Ibidem, Pismo przewodniczącego Prezydium MRN w Opolu, Karola Musioła, do inż. Waldemara Bligiera, 25 XI 1964 r., s. 69.

⁴⁰ Ibidem, Pismo zastępcy przewodniczącego Prezydium MRN w Opolu, Piotra Malinowskiego, do inż. Waldemara Bligiera, 24 IX 1973 r., s. 137.

⁴¹ Ibidem, Pismo zastępcy przewodniczącego Prezydium MRN w Opolu, Piotra Malinowskiego, do Michała Iwanowskiego, 24 IX 1973 r., s. 140.

⁴² APO, MPK, sygn. 15, Analiza działalności gospodarczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za okres od 1 I do 31 XII 1957 r., s. 1–3. Linie nr 3 i 5, z pewnymi modyfikacjami, utrzymały się do chwili obecnej. Por. <https://rozklady.mzkopole.pl> (dostęp: 25.05.2023).

wozokilometrów. Znajdujące się wówczas na wyposażeniu MPK autobusy węgierskiej firmy Mavag przejechały łącznie 310,5 tys. wozokilometrów. Łączna liczba przewiezionych pasażerów wyniosła 11 mln 815 tys.⁴³

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Opolu borykało się jednak z różnego rodzaju problemami. W pierwszych miesiącach działalności szczególnie uciążliwy był brak odpowiednio dużej zajezdni. Autobusy pakowano na ulicy, co nie sprzyjało ich zabezpieczeniu i konserwacji oraz narażało je na różnego rodzaju uszkodzenia. Mimo sprawowanego nad nimi dozoru w porze nocnej zdarzały się przypadki wybijania szyb, niszczenia siedzeń czy kradzieży akcesoriów samochodowych⁴⁴.

Sytuacja poprawiła się w czerwcu 1957 r., gdy do dyspozycji MZK oddano obiekt po byłych koszarach niemieckiej żandarmerii konnej przy ulicy Jana Kasprowicza 8. Z wielkim trudem urządzono tam zajezdnię, co umożliwiło parkowanie wszystkich pojazdów na terenie zamkniętym. Pozwoliło to również na polepszenie warunków pracy służby ruchu oraz pracowników warsztatowych i biurowych. W obiekcie przy ulicy Kasprowicza zorganizowano także stację obsługi przeprowadzającą przeglądy i bieżące remonty autobusów⁴⁵. Niestety z upływem czasu również zajezdnia przy ulicy Kasprowicza stała się zbyt mała w stosunku do potrzeb MPK.

Poważnym problemem był także niedostatek pracowników, a w szczególności specjalistów w zakresie komunikacji. Jego głównym powodem była niemożność zapewnienia odpowiednich warunków pracy⁴⁶.

Posiadany przez MPK tabor autobusowy, mimo jego stopniowego powiększania, pozostawał ciągle zbyt mały w stosunku do miejskich potrzeb przewozowych. W grudniu 1957 r. oceniano, że rozwój taboru nie nadąży za stałym wzrostem liczby pasażerów. Konsekwencją tego było przeciążenie pojazdów, ujemnie wpływające na ich stan techniczny. Wiązały się z tym również problemy z zapewnieniem bezpieczeństwa pasażerom⁴⁷.

W następnych latach stopniowo rosła liczba autobusów, dzięki czemu uruchamiano nowe linie komunikacyjne obsługujące coraz większą liczbę pasażerów. Próbowano w ten sposób odpowiadać na potrzeby, jakie generował rozwój demograficzny i przestrzenny miasta, liczącego w 1960 r. 67,2 tys., a w 1973 r. już 92,6 tys. mieszkańców⁴⁸. Pełne zaspokojenie tych potrzeb okazywało się jednak ciągle niemożliwe, co w negatywny sposób odbijało się w szczególności na warunkach przewozu pasażerów. Przedsiębiorstwo nadal borykało się z problemami wynikającymi z braku odpowiedniego zaplecza dla swojej działalności, a także z trudnych warunków pracy załogi⁴⁹.

⁴³ Ibidem, Analiza działalności gospodarczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za okres od I I do 31 XII 1957 r., s. 1–3.

⁴⁴ Ibidem, s. 1.

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ Ibidem.

⁴⁷ Ibidem, s. 3.

⁴⁸ J. Kroszel, *Ludność*, [w:] *Opole. Monografia miasta...*, s. 506.

⁴⁹ Por. Z. Mikołajewicz, *Transport i łączność...*, s. 546–547.

W ostatnim kwartale 1958 r. uruchomiono również trakcję taksówkową – osobową i bagażową. Jej obsługę zapewniało 5 samochodów marki Warszawa, które od 1961 r. parkowały w zajezdni przy ulicy Ludwika Waryńskiego⁵⁰.

W 1959 r. MPK posiadało już 34 autobusy, które przewiozły wówczas łącznie 14 mln 19,6 tys. pasażerów⁵¹. Oprócz tego z końcem 1959 r. przedsiębiorstwo otrzymało poza planem 10 dodatkowych autobusów. Niestety do końca następnego roku nie udało się ich wprowadzić do eksploatacji z uwagi na niedostatek kierowców⁵². W sprawozdaniu za 1959 r. wskazywano na konieczność zbudowania nowej zajezdni dla MPK odpowiadającej potrzebom wynikającym z postępującego rozwoju miasta. Informowano również, że pomieszczenia w stacji obsługi są nieodpowiednie, co skutkuje zwiększoną pracochłonnością prowadzonych tam przeglądów i napraw⁵³.

W 1960 r. utrzymywano już 9 linii komunikacyjnych o łącznej długości 112,8 km. Przewieziono wówczas łącznie 16 mln 141 tys. pasażerów⁵⁴. Pod koniec 1960 r. tabor autobusowy MPK liczył 63 pojazdy: 40 wozów marki San, 22 wozy marki Star oraz 1 autobus marki Jelcz. Tabor taksówkowy liczył 20 pojazdów: 15 samochodów marki Warszawa i 5 wozów marki Wołga (produkcji sowieckiej)⁵⁵. MPK zatrudniało w tym czasie średnio 300 pracowników, w tym 48 pracowników umysłowych, podczas gdy plan zakładał zatrudnienie łącznie 399 pracowników, w tym 43 pracowników umysłowych⁵⁶. Poziom i struktura zatrudnienia nie odpowiadały zatem potrzebom przedsiębiorstwa. Ważnym osiągnięciem 1960 r. było zbudowanie nowej hali przeglądów technicznych autobusów posiadającej 4 stanowiska robocze i 4 pomieszczenia pomocnicze. W wyniku tego MPK dysponowało łącznie 8 kanałami przeglądowymi, co jednak nadal nie dorównywało jego potrzebom⁵⁷.

Cały tabor autobusowy, a początkowo także taksówkowy, z braku innych możliwości parkowano na dziedzińcu zajezdni przy ulicy Kasprowicza. Zbyt mała powierzchnia dziedzińca praktycznie uniemożliwiała manewrowanie pojazdami, stwarzała również poważne zagrożenie w wypadku pożaru⁵⁸. W związku ze wzrostem liczby autobusów w 1964 r. sytuacja pogorszyła się do tego stopnia, że 10 wozów znów musiało parkować na ulicy⁵⁹. Zajezdnia przy ulicy

⁵⁰ APO, MPK, sygn. 15, Część opisowa do sprawozdania syntetycznego [za 1959 r.], [b.d.], s. 13.

⁵¹ Ibidem.

⁵² APO, MPK, sygn. 15, Analiza kompleksowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za okres od 1 I do 31 XII 1960 r., s. 21.

⁵³ APO, MPK, sygn. 15, Część opisowa do sprawozdania syntetycznego [za 1959 r.], [b.d.], s. 13–14.

⁵⁴ Ibidem, Analiza kompleksowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za okres od 1 I do 31 XII 1960 r., s. 18.

⁵⁵ Ibidem, s. 21.

⁵⁶ Ibidem, s. 22.

⁵⁷ Ibidem, s. 18.

⁵⁸ Ibidem.

⁵⁹ Ibidem, Analiza kompleksowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za okres od 1 I do 31 XII 1964 r., s. 115.

Kasprowicza mogła bowiem pomieścić tylko 40–45 wozów⁶⁰. Wynikające stąd problemy dawały się przedsiębiorstwu coraz dotkliwiej we znaki również w następnych latach. Nieco lepiej było w przypadku użytkowanej od 1961 r. zajezdni dla taksówek, w której znajdowało się 16 krytych boksów. Reszta wozów musiała jednak parkować na wolnym powietrzu⁶¹.

W 1961 r. liczba obsługiwanych linii komunikacyjnych wzrosła do 10. Obejmowały one oprócz miasta również okoliczne gromady wiejskie: Wróblin, Gosławice, Kolonię Gosławicką, Grudzice, Groszowice, Malinę, Wójtową Wieś Chmielowice, Osiny, Komprachcice, Polską Nową Wieś, Żerkowice, Mechnice, Chróścinię Opolską i Wawelno⁶² (część tych gromad została z upływem czasu włączona w granice administracyjne rozrastającego się miasta). Ponadto w okresie letnim, od 1 czerwca do 1 września, uruchomiono linię sezonową prowadzącą z Opolu do położonej nad sztucznymi jeziorami Turawy, stanowiącej ważne miejsce wypoczynku i rekreacji dla mieszkańców miasta. Linia ta była obsługiwana przez 1 autobus w dni powszednie, a w niedzielę i święta przez 4 lub 5 wozów (w zależności od potrzeb). Oprócz tego w ramach posiadanej rezerwy autobusowej MPK wynajmowało autobusy organizatorom wycieczek z przedsiębiorstw turystycznych i różnych zakładów pracy⁶³. Tamtego roku do pracy w MPK przyjęto łącznie 170 osób, w tym 56 konduktorów i 50 kierowców. Dzięki temu udało się zrealizować założony dla tego okresu plan zatrudnienia, który przewidywał łącznie 375 pracowników, w tym 49 pracowników umysłowych⁶⁴.

W kwietniu 1964 r. na mocy zarządzenia ministra komunikacji i gospodarki komunalnej (z 24 marca tegoż roku) zlikwidowano działalność taksówek osobowych pod szyldem MPK. W dalszym ciągu utrzymywano jednak taksówki bagażowe. Rok wcześniej tabor taksówkowy MPK powiększył się o 4 samochody dostawcze marki Żuk⁶⁵. MPK utrzymywało wówczas 11 stałych linii autobusowych oraz wspomnianą linię sezonową. W autobusach wprowadzono stopniowo obsługę jednoosobową zamiast funkcjonującej wcześniej obsługi dwuosobowej, obejmującej kierowcę i konduktora zajmującego się sprzedażą biletów⁶⁶.

⁶⁰ Ibidem, Analiza rocznej działalności gospodarczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1973 r., s. 250; APO, akta Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Opolu (zespół 3150; dalej: WPKM), sygn. 11, Informacja dotycząca rozwoju komunikacji miejskiej w Opolu, [1977 r.], s. 25.

⁶¹ Ibidem, Analiza kompleksowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za okres od 1 I do 31 XII 1961 r., s. 35.

⁶² APO, MPK, sygn. 15, Analiza kompleksowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za okres od 1 I do 31 XII 1961 r., s. 32.

⁶³ Ibidem, s. 33. W 1962 r. linię sezonową obsługiwało od 5 do 7 autobusów. Ibidem, Analiza kompleksowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za okres od 1 I do 31 XII 1962 r., s. 55.

⁶⁴ Ibidem, Analiza kompleksowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za okres od 1 I do 31 XII 1961 r., s. 42.

⁶⁵ Ibidem, Analiza kompleksowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za okres od 1 I do 31 XII 1964 r., s. 100–101.

⁶⁶ Ibidem, s. 99–100, 115.

W 1965 r. zlikwidowano linię sezonową z Opolą do Turawy. Było to związane z uruchomieniem przez PKS połączeń na tej trasie. W okresie od 27 czerwca do 5 września funkcjonowała w jej miejsce (ale tylko w soboty, niedziele i święta) linia „0” prowadząca z Opolą, przez Turawę, nad Jezioro Średnie. W tym samym roku w odpowiedzi na postulaty miejscowej ludności linia nr 8 (funkcjonująca do dzisiaj) została przedłużona o 3 km do Ochódz, a linia nr 6 – o 6,5 km do Przywórz. W ostatnim kwartale 1965 r. na 11 utrzymywanych przez MPK liniach komunikacyjnych kursowały 52 autobusy, a 24 z nich miały obsługę jednoosobową⁶⁷.

W ostatnim dniu 1966 r. stan inwentarzowy wozów MPK obejmował 71 autobusów: 70 autobusów marki San i 1 autobus marki Jelcz. W ciągu roku skasowano 12 autobusów, a przyjęto na stan 10 nowych. Nowe autobusy otrzymano przed terminem (do końca kwietnia), co w warunkach gospodarki planowej bynajmniej nie ułatwiło sytuacji w przedsiębiorstwie, lecz raczej ją skomplikowało. Nowe wozy nie mogły być od razu wprowadzone do eksploatacji, ponieważ brakowało środków finansowych w zaplanowanym wcześniej funduszu płac. Przeszkodę stanowił też brak odpowiedniej liczby kierowców i konduktorów⁶⁸. W 1966 r. przewieziono łącznie 28 mln 65 tys. pasażerów⁶⁹.

Niestety zatrudnienie w MPK znów spadło poniżej zakładanych potrzeb. Zamiast przewidywanych w planie 374 pracowników (w tym 60 umysłowych), w 1965 r. zatrudniano średnio tylko 347 osób (w tym 59 pracowników umysłowych)⁷⁰. W następnym roku było jeszcze gorzej, bo łączne zatrudnienie spadło do poziomu wynoszącego średnio 361 osób (w tym 59 pracowników umysłowych)⁷¹. W 1967 r. średnie zatrudnienie wynosiło ogółem 352 osoby (w tym 58 pracowników umysłowych)⁷². Drastyczny spadek zatrudnienia był w głównej mierze konsekwencją trudności z pozyskiwaniem kierowców do pracy w MPK⁷³.

W 1967 r. park autobusowy MPK powiększył się o 1 wóz marki San. Łączna liczba przewiezionych pasażerów spadła do 25 mln 524 tys. osób. Miało to związek z podwyższeniem opłat za przejazdy i wprowadzeniem zmian w korzystaniu z biletów okresowych (np. ograniczono dostępność takich biletów dla osób

⁶⁷ Ibidem, Analiza kompleksowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za okres od 1 I do 31 XII 1965 r., s. 132–133.

⁶⁸ Ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1966 r., s. 149. Przykład ten dobrze ilustruje paradoksy życia gospodarczego w PRL. Przedsiębiorstwa były nakłaniane do przekraczania planów i przedterminowej realizacji zadań produkcyjnych, ale w praktyce zdarzały się problemy z późniejszym wykorzystaniem tych osiągnięć w systemie opartym na centralnym planowaniu.

⁶⁹ Ibidem.

⁷⁰ Ibidem, Analiza kompleksowa Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za okres od 1 I do 31 XII 1965 r., s. 138.

⁷¹ Ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1966 r., s. 155.

⁷² Ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1967 r., s. 169.

⁷³ Ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1966 r., s. 155; ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1967 r., s. 169.

zamieszkałych w odległości mniejszej niż 2 km od miejsca pracy). Autobusy MPK przejechały wówczas łącznie 3 mln 950 tys. wozokilometrów⁷⁴. Pod koniec 1967 r. posiadano także 10 taksówek bagażowych (a właściwie samochodów dostawczych) marki Żuk i 1 samochód dostawczy marki Nysa⁷⁵.

W 1968 r. liczba autobusów wzrosła do 75, a w następnym roku – do 77. Rok 1970 przyniósł jej spadek do 75 sztuk, ale w kolejnym roku nastąpił ponowny jej wzrost do 77. Tabor autobusowy MPK obejmował w dalszym ciągu niemal wyłącznie wozy marki San i 1 wóz marki Jelcz. Jeżeli chodzi o taksówki bagażowe, to w 1968 r. posiadano 13 bagażówek marki Żuk i 1 bagażówkę marki Nysa, a w 1970 r. – 14 bagażówek Żuk⁷⁶.

W 1974 r. według stanów inwentarzowych posiadano średnio około 105 autobusów, jednak w ruchu na liniach komunikacyjnych uczestniczyło tylko 84–85 wozów, zatem posiadany tabor autobusowy był wykorzystany w 80 proc. Miano wówczas również do dyspozycji średnio około 18 taksówek bagażowych⁷⁷.

Wprowadzona w 1967 r. podwyżka cen biletów wraz ze zmianą w zasadach korzystania z biletów okresowych w 1968 r. zaowocowała dalszym spadkiem liczby przewiezionych pasażerów – do 24 mln 100 tys.⁷⁸. W następnych latach ich ilość zaczęła jednak rosnąć, osiągając poziom 25 mln 764 tys. w 1969 r., 26 mln 322 tys. w 1970 r., 28 mln 523 tys. w 1971 r., 29 mln 563 tys. w 1972 r., 32 mln 859 tys. w 1973 r. i 35 mln 709 tys. w roku 1974⁷⁹. Można to tłumaczyć dalszym rozwojem demograficznym i przestrzennym miasta idącym w parze z budową nowych osiedli mieszkaniowych, które były położone w większej lub mniejszej odległości od centrum Opola.

Te same czynniki przyczyniły się również do dalszego rozwoju sieci linii komunikacyjnych MPK. W 1968 r. obsługiwano 11 linii całodziennych oraz 4 linie funkcjonujące w godzinach szczytu. Uruchomiono wówczas nową linię obsługiwaną w godzinach szczytu – na trasie z dworca kolejowego Opole Główne do Czarnowąsów – oraz nową linię całodzienną – prowadzącą z ulicy Tadeusza

⁷⁴ Ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1967 r., s. 164.

⁷⁵ Ibidem, s. 166.

⁷⁶ Ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1968 r., s. 177, 180; ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za rok 1969, s. 193; ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za rok 1970, s. 213, 215; ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za rok 1971, s. 227.

⁷⁷ Ibidem, Analiza rocznej działalności gospodarczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1974 r., s. 263.

⁷⁸ Ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1968 r., s. 177.

⁷⁹ Ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za rok 1969, s. 193; ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za rok 1970, s. 214; ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za rok 1971, s. 228; ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1972 r., s. 238; ibidem, Analiza rocznej działalności gospodarczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1973 r., s. 248; ibidem, Analiza rocznej działalności gospodarczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1974 r., s. 262.

Rejtana (z rejonu Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego „Opole”) do nowego osiedla mieszkaniowego w rejonie ulicy Alojzego Dambonia. Funkcjonowała wówczas także linia sezonowa do Turawy obsługiwana przeważnie przez 1 autobus, a w razie potrzeby (zwłaszcza w soboty, niedziele i święta) przez większą liczbę wozów⁸⁰. W następnym roku otwarto nową linię nocną „N”, obsługiwaną w godzinach od 0.15 do 5.00. Trasę linii nr 8 przedłużono o 2,5 km z Polskiej Nowej Wsi do Wawelna oraz o 2 km z Polskiej Nowej Wsi do pobliskiego lotniska⁸¹. W 1970 r. utrzymywano 11 linii całodziennych i 4 linie „szczytowe” (funkcjonujące w godzinach szczytu)⁸². W latach 1971–1972 obsługiwano 10 linii całodziennych, 2 linie „szczytowe” oraz letnią linię do Turawy, czynną w soboty, niedziele i święta⁸³.

W 1973 r. funkcjonowało 10 linii całodziennych i 6 linii szczytowych. Uruchomienie nowych linii wydatnie poprawiło możliwość dojazdu do śródmieścia z nowych osiedli mieszkaniowych w rejonie ulicy Chabrów i ulicy Dambonia. W okresie letnim uruchomiono również 3 linie sezonowe prowadzące do Turawy, do ośrodka wypoczynkowego „Antoninek” w rejonie jezior turawskich oraz do Suchego Boru. Zostały one jednak zlikwidowane w początkach września z uwagi na niską liczbę pasażerów i znikomą dochodowość. Ich mała popularność była wynikiem konkurencji ze strony dużej liczby autobusów PKS kursujących na tych samych trasach⁸⁴.

W 1974 r. MPK obsługiwało 11 linii całodziennych, 5 linii „szczytowych” oraz linię nocną z kursującym na niej mikrobusem. Uruchomiono również sezonowe linie „zielone” łączące dworzec kolejowy Opole Główne z Jeziorem Średnim koło Turawy oraz z Suchym Borem⁸⁵.

Autobusy MPK przejechały łącznie 4 mln 239,9 tys. wozokilometrów w 1968 r., 4 mln 555,8 tys. wozokilometrów w 1969 r., 4 mln 931,1 tys. wozokilometrów w 1970 r., 5 mln 145,9 tys. wozokilometrów w 1971 r. oraz 5 mln 920 tys. wozokilometrów w 1972 r.⁸⁶ W sprawozdaniu za 1974 podkreślano

⁸⁰ Ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1968 r., s. 177–178; ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za rok 1969, s. 193.

⁸¹ Ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za rok 1969, s. 193.

⁸² Ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za rok 1970, s. 213.

⁸³ Ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za rok 1971, s. 227; ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za rok 1972, s. 237.

⁸⁴ Ibidem, Analiza rocznej działalności gospodarczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1973 r., s. 248.

⁸⁵ Ibidem, Analiza rocznej działalności gospodarczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1974 r., s. 262.

⁸⁶ Ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1968 r., s. 178; ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za rok 1969, s. 194; ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za rok 1970, s. 228; ibidem, Analiza rocznej działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za rok 1972, s. 238.

jednak, że „ilość wysłanego na linie taboru nie jest jeszcze proporcjonalna do zapotrzebowania”⁸⁷.

Stałym źródłem problemów pozostawał niedostatek kierowców. Tak np. w 1974 r. zatrudniano ich średnio 128, podczas gdy planowe zatrudnienie wynosiło 172. Główną przyczyną braku chętnych były ciężkie warunki pracy: „praca od wczesnych godzin rannych do późnych godzin nocnych, kierowanie pojazdem na coraz bardziej zatłoczonych ulicach miasta, praca w niedziele i święta”⁸⁸. Konsekwencją niedoboru kierowców było m.in. to, że w 1973 r. udało się przejechać tylko 5 mln 541 tys. wozokilometrów zamiast planowanych 6 mln.⁸⁹ Braki kadrowe wymuszały również zatrudnianie kierowców w godzinach nadliczbowych. W samym tylko 1972 r. dla utrzymania planowej ilości kursów na liniach komunikacyjnych przepracowali oni łącznie 56 985 takich godzin⁹⁰. Kierownictwo MPK starało się wykorzystywać „wszystkie dostępne środki propagandy dla zwerbowania kierowców do pracy” w przedsiębiorstwie i zredukowania w ten sposób ilości godzin nadliczbowych. Z nie mniejszą gorliwością zabiegano o ujęcie w planach urzędu miasta budowy nowej zajezdni dla MPK⁹¹.

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Opolu w latach 1975–1991

a) Organizacja

W dniu 12 września 1975 r. Wojewoda opolski wydał zarządzenie (nr 74/75) powołujące do życia Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej (dalej: WPKM) z siedzibą przy ulicy Kasprowicza 8 w Opolu jako jednostkę rozliczającą się z budżetem terenowym. Pierwszym dyrektorem WPKM został Michał Iwanowski, dotychczasowy dyrektor MPK w Opolu, a nowo utworzone przedsiębiorstwo stało się prawnym sukcesorem tej jednostki⁹².

Do struktury organizacyjnej WPKM należały 3 jednostki terenowe: Zakład Komunikacji Miejskiej z siedzibą przy ulicy Kasprowicza w Opolu oraz analogiczne zakłady w Kędzierzynie-Koźlu i Nysie⁹³. Pod koniec 1975 r. WPKM zatrudniało łącznie 770 pracowników, w tym 155 pracowników umysłowych⁹⁴,

⁸⁷ Ibidem, Analiza rocznej działalności gospodarczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1974 r., s. 262.

⁸⁸ Ibidem, Analiza rocznej działalności gospodarczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1973 r., s. 248.

⁸⁹ Ibidem.

⁹⁰ Ibidem, Analiza rocznej działalności gospodarczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1972 r., s. 242.

⁹¹ Ibidem, Analiza rocznej działalności gospodarczej Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu za 1973 r., s. 258.

⁹² APO, WPKM, sygn. 1, Pismo dyrektora WPKM w Opolu, Michała Iwanowskiego, do Rejestru Przedsiębiorstw Państwowych w Wydziale Finansowym Urzędu Wojewódzkiego w Opolu, 26 IX 1975 r., s. 1.

⁹³ Ibidem, Wykaz jednostek organizacyjnych podległych Wojewódzkiemu Przedsiębiorstwu Komunikacji Miejskiej w Opolu. Załącznik do pisma dyrektora WPKM z 26 IX 1975 r., s. 5.

⁹⁴ APO, WPKM, sygn. 21, Załącznik nr 1 do oceny przeglądu poziomu i struktury zatrudnienia w G[ospodarce] K[omunalnej] i M[ieszkańcowskiej], [31 XII 1975 r.], s. 56.

a 2 lata później już 836 pracowników łącznie⁹⁵. Największą jednostką terenową WPKM był zakład opolski. Wśród 836 osób zatrudnionych w przedsiębiorstwie pod koniec 1977 r. były aż 534 osoby pracujące w Opolu, a w Kędzierzynie-Koźlu i Nysie pracowało wówczas odpowiednio 186 i 116 osób⁹⁶.

Pracownicy WPKM w Opolu odegrali godną uwagi rolę w przełomowych wydarzeniach z lata 1980 r., które zaowocowały narodzinami „Solidarności”. Kierowcy ZKM w Opolu zastrajkowali 30 sierpnia 1980 r. o godzinie 9.00 na znak solidarności z protestującymi załogami Wybrzeża i innych części kraju. Około 150 pracowników spotkało się w świetlicy przedsiębiorstwa z przedstawicielami dyrekcji i zakładowej organizacji partyjnej PZPR. Powołano pięcioosobowy komitet strajkowy, który zredagował listę szesnastu postulatów. Część z nich nawiązywała do postulatów strajkowych z Wybrzeża, inne dotyczyły spraw branżowych i wewnątrzzakładowych. Strajk zakończył się o godzinie 14.00 „w wyniku obopólnego porozumienia”⁹⁷.

Wkrótce potem, bo o godzinie 14.30, zastrajkowali również kierowcy z nyskiego ZKM. W strajku uczestniczyło około 60 pracowników, którzy spotkali się w świetlicy zakładowej z kierownictwem ZKM. Pięcioosobowy komitet strajkowy opracował dziesięciopunktową listę postulatów dotyczących „w całości spraw płacowych i problemów związanych z codziennym wewnętrznym życiem zakładu”. Akcja strajkowa zakończyła się przed południem następnego dnia⁹⁸.

Jeden z przywódców sierpniowego strajku w ZKM w Opolu, Zygmunt Geleta, w późniejszym czasie został wiceprzewodniczącym Międzyzakładowego Komitetu Założycielskiego NSZZ „Solidarność” w Opolu. Należał on do głównych organizatorów nowego ruchu związkowego w województwie opolskim⁹⁹.

Działalność „Solidarności” zaowocowała m.in. uchwaleniem przez Sejm PRL w dniu 25 września 1981 r. ustawy o przedsiębiorstwach państwowych oraz ustawy o samorządzie przedsiębiorstwa państwowego. Akty te stały się m.in. prawną podstawą działalności WPKM w Opolu. Jednostka została przedsiębiorstwem państwowym z wojewodą opolskim jako organem założycielskim. Powołano również organy samorządu pracowniczego współuczestniczące w podejmowaniu najważniejszych dla przedsiębiorstwa decyzji.

Na mocy zarządzenia wojewody opolskiego z 30 lipca 1983 r. (nr 72/83) ze struktury WPKM wyłączono ZKM w Kędzierzynie-Koźlu. WPKM stało się przedsiębiorstwem dwuzakładowym z jednostkami terenowymi w Opolu i Nysie¹⁰⁰.

⁹⁵ APO, WPKM, sygn. 13, Roczne sprawozdanie o stanie i ruchu zatrudnionych za rok 1977, 10 I 1978 r., s. 80, 82.

⁹⁶ Ibidem, s. 82.

⁹⁷ Oddziałowe Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej we Wrocławiu (dalej: AIPN Wr), sygn. AIPN Wr 065/666, Meldunek operacyjny, 30 VIII 1980 r., [b.p.], mf. Por. Z. Bereszyński, *NSZZ „Solidarność” i rewolucja solidarnościowa na Śląsku Opolskim 1980–1990*, t. 1, Instytut Pamięci Narodowej, Opole 2014, s. 176.

⁹⁸ AIPN Wr, sygn. 065/666, d. 1, Meldunek operacyjny, 30 VIII 1980 r.; ibidem, Plan działań operacyjnych w sprawie operacyjnego sprawdzenia kryptonim „Berliet”, 1 IX 1980 r., [b.p.], mf. Por. Z. Bereszyński, *NSZZ „Solidarność”...*, s. 176–177.

⁹⁹ Por. Z. Bereszyński, *NSZZ „Solidarność”...*, s. 236–237.

¹⁰⁰ APO, WPKM, sygn. 89, Pismo z Urzędu Wojewódzkiego w Opolu do dyrektora WPKM w Opolu, 2 VIII 1983 r., s. 173; ibidem, Zarządzenie nr 77/83 wojewody opolskiego z 26 IX 1983 r., s. 182–184.

Z końcem października tego samego roku organ założycielski odwołał ze stanowiska dotychczasowego dyrektora WPKM Michała Iwanowskiego¹⁰¹. Obowiązki dyrektora przejął czasowo inż. Aleksander Grzeszczuk, kierownik działu kontroli technicznej¹⁰². W późniejszym czasie funkcję tę pełnił mgr Tadeusz Górnikowski¹⁰³. Z dniem 26 marca 1984 r. nowym dyrektorem WPKM został wyłoniony w drodze konkursu mgr Janusz Granat¹⁰⁴.

W dniu 20 stycznia 1990 r. samorząd pracowniczy WPKM zaaprobował nową, uproszczoną strukturę organizacyjną przedsiębiorstwa. W ślad za tym z początkiem lutego ZKM w Opolu uległ likwidacji jako wyodrębniona jednostka terenowa. W dwustopniowej strukturze organizacyjnej WPKM zachowano jako taką tylko ZKM w Nysie¹⁰⁵. Rok później (26 kwietnia) wojewoda opolski Ryszard Zembaczyński podjął decyzję o wyłączeniu ZKM w Nysie ze struktury WPKM i nieodpłatnym przekazaniu go – jako mienia komunalnego – na rzecz gminy Nysa¹⁰⁶. Odtąd WPKM miało pracować już tylko na rzecz Opola.

b) Działalność gospodarcza

W 1976 r. opolski zakład WPKM obsługiwał 18 linii komunikacyjnych o łącznej długości 231 km. Dysponował wówczas 124 autobusami, z czego 98 uczestniczyło w ruchu na liniach. W tymże roku przejechano 7 mln 600 tys. wozokilometrów, przewożąc łącznie 40 mln 75 tys. pasażerów. W 1977 r. utrzymywano w Opolu 14 linii całodziennych i 5 linii „szczytowych”. Ponadto 4 autobusy były wynajmowane i realizowały przewozy na rzecz różnych zakładów pracy. Obszar obsługiwany przez ZKM obejmował Opole i 14 okolicznych wsi z ludnością liczącą łącznie około 140 tys. osób¹⁰⁷. Posiadano wówczas 128 autobusów oraz 25 samochodów dostawczych i bagażowych¹⁰⁸.

Źródłem poważnych problemów nadal pozostawały braki kadrowe. W 1977 r. brakowało łącznie 58 pracowników, w tym 40 kierowców i 12 mechaników. Pracownicy zaplecza i kierowcy byli intensywnie szkoleni we własnym zakresie

¹⁰¹ Ibidem, Wniosek [do Sądu Rejonowego w Opolu] o wykreślenie z rejestru przedsiębiorstw, 16 XI 1983 r., s. 186; ibidem, Pismo wicewojewody opolskiego, Stanisława Suchodolskiego, do Michała Iwanowskiego, dyrektora WPKM w Opolu, 19 X 1983 r., s. 187.

¹⁰² Ibidem, Wniosek [do Sądu Rejonowego w Opolu] o wpis do rejestru przedsiębiorstw, 25 XI 1983 r., s. 191 ibidem, Pismo wicewojewody opolskiego, Stanisława Suchodolskiego, do Aleksandra Grzeszczuka, p.o. dyrektora WPKM w Opolu, 22 XII 1983 r., s. 200.

¹⁰³ APO, WPKM, sygn. 27, Pismo p.o. dyrektora WPKM w Opolu, Tadeusza Górnikowskiego, do Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu Miasta w Opolu, 18 I 1984 r., s. 46.

¹⁰⁴ Ibidem, Wniosek [do Sądu Rejonowego w Opolu] o wpis do rejestru przedsiębiorstw, 3 IV 1984 r., s. 208; Pismo wicewojewody opolskiego, Stanisława Suchodolskiego, do Janusza Granata, 16 III 1984 r., s. 210.

¹⁰⁵ Ibidem, Uchwała nr 35 zebrania delegatów Rady Pracowniczej WPKM w Opolu z 20 I 1984 r., s. 311; ibidem, Zmiany do Statutu Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Opolu, [b.d.], s. 312–313.

¹⁰⁶ Ibidem, Decyzja w sprawie przekazania Zakładu Komunikacji Miejskiej w Nysie na rzecz Gminy Nysa, 26 IV 1991 r., s. 358.

¹⁰⁷ APO, WPKM, sygn. 11, Informacja dotycząca rozwoju komunikacji miejskiej w Opolu, [1977 r.], s. 24.

¹⁰⁸ Ibidem, s. 25.

przez WPKM, mimo to w wymienionych grupach zawodowych ciągle borykano się z niedoborami¹⁰⁹. Część osób przeszkolonych przez WPKM i zatrudnionych na stanowiskach kierowców rekrutowała się spośród ludzi nieposiadających wcześniej zawodu. Zdarzało się, że takie osoby nie potrafiły się dostosować do wymogów dyscypliny pracy i po pewnym czasie odchodziły z przedsiębiorstwa. Do 1977 r. przeszkolono 103 kierowców, ale z 26 osobami z tego grona musiano rozwiązać umowę na skutek porzucenia pracy lub z przyczyn dyscyplinarnych¹¹⁰.

Podobne problemy występowały również w następnych latach. Tak np. w 1984 r. 14 posiadanych przez WPKM autobusów nie mogło być wykorzystanych do obsługi linii komunikacyjnych z uwagi na brak odpowiedniej liczby kierowców. Zatrudniano wówczas tylko 200 kierowców zamiast przewidywanych przez plan 212¹¹¹. W tej sytuacji nadal musiano się uciekać do zatrudniania kierowców w godzinach nadliczbowych¹¹². Kierownictwo WPKM podejmowało rozmaite działania w celu zwiększenia zatrudnienia. Ich wynikiem było m.in. uzyskanie z wydziału zatrudnienia urzędu miasta decyzji zaliczającej stanowisko kierowcy autobusu do zawodów deficytowych¹¹³.

Poważne utrudnienia w działalności WPKM stwarzał również „niewłaściwy układ uliczny Opola” – z ciasnymi ulicami przecięzionymi w porze szczytów komunikacyjnych i złą geometrią większości skrzyżowań. W połowie lat osiemdziesiątych XX w. uskarżano się także na brak normatywnych pętli końcowych (manewrowo-postojowych) wyposażonych w urządzenia higieniczno-sanitarne do obsługi personelu autobusów na poszczególnych liniach. W związku z tymi problemami kierownictwo WPKM całymi latami zabiegało o opracowanie studium komunikacji dla miasta Opola¹¹⁴.

Do faktów o przełomowym znaczeniu dla historii komunikacji miejskiej w Opolu należało ukończenie w 1981 r. pierwszego etapu budowy nowej zajezdni w rejonie ulic Luboszyckiej i Kępskiej. Dzięki tej inwestycji warunki pracy w przedsiębiorstwie zaczęły się stopniowo poprawiać, a siedziba ZKM została przeniesiona z ulicy Kasprowicza do obiektu przy ulicy Luboszyckiej¹¹⁵.

Z końcem czerwca 1985 r. uległa likwidacji trakcja bagażowa WPKM i przedsiębiorstwo przestało świadczyć usługi w tym zakresie¹¹⁶.

¹⁰⁹ Ibidem, s. 24.

¹¹⁰ Ibidem, s. 25.

¹¹¹ APO, WPKM, sygn. 27, Pismo p.o. dyrektora WPKM w Opolu, Tadeusza Górnikowskiego, do Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu Miasta w Opolu, 18 I 1984 r., s. 45.

¹¹² Ibidem, Ocena obsługi miasta w zakresie komunikacji zbiorowej, [b.d.], s. 38.

¹¹³ Ibidem, Pismo p.o. dyrektora WPKM w Opolu, Tadeusza Górnikowskiego, do Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu Miasta w Opolu, 18 I 1984 r., s. 45.

¹¹⁴ Ibidem, s. 45–46.

¹¹⁵ APO, WPKM, sygn. 27, Pismo dyrektora WPKM w Opolu do Wydziału Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego w Opolu, 18 II 1982 r., s. 5.

¹¹⁶ APO, WPKM, sygn. 27, Pismo dyrektora WPKM w Opolu do Wydziału Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej Urzędu Wojewódzkiego w Opolu, 21 X 1985 r., s. 267; ibidem, Wniosek do Sądu Rejonowego w Opolu dot. zmiany Statutu WPKM Opole, 7 XI 1985 r., s. 268; ibidem, Zmiany do Statutu Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Opolu, 18 X 1985 r., s. 271.

Według danych z końca 1990 r. WPKM obsługiwało na terenie Opola 27 linii komunikacyjnych, w tym 4 linie „szczytowe” oraz 1 linię nocną. Łączna długość linii wynosiła wówczas 319 km¹¹⁷.

Miejski Zakład Komunikacyjny w Opolu w latach 1992–1997. Komunalizacja i komercjalizacja przedsiębiorstwa

a) Organizacja

W 1990 r., 27 maja, odbyły się pierwsze od zakończenia II wojny światowej wybory samorządowe w Polsce. Ustawa z 10 maja tego roku, zawierająca przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym oraz ustawę o pracownikach samorządu terytorialnego, stanowiła m.in., że mienie przedsiębiorstw państwowych służących użyteczności publicznej, a podlegających terenowym organom administracji państwowej stopnia podstawowego jako ich organom założycielskim, staje się z mocy prawa mieniem tych miast, w granicach których się znajduje. Na tej podstawie rozpoczął się proces komunalizacji przedsiębiorstw działających w szeroko rozumianym obszarze gospodarki komunalnej i mieszkaniowej. Polegał on na przejmowaniu tego typu przedsiębiorstw przez właściwe organy samorządu terytorialnego.

Proces ten nie ominął również WPKM w Opolu. Jego pierwszym etapem było wspomniane już przekazanie ZKM w Nysie na rzecz gminy Nysa. Wkrótce potem przyszła kolej na pozostałą część przedsiębiorstwa z siedzibą w Opolu. Na mocy porozumienia zawartego 2 stycznia 1992 r. wojewoda opolski Ryszard Zembaczyński przekazał Zarządowi Miasta Opola uprawnienia i obowiązki organu założycielskiego w stosunku do WPKM w Opolu¹¹⁸. W wyniku tego dotychczasowe przedsiębiorstwo państwowe zostało przekształcone w zakład budżetowy gminy miejskiej Opole, czyli w Miejski Zakład Komunikacyjny (dalej: MZK). Zakład ten stał się prawnym następcą WPKM w części pozostałej po wydzieleniu ZKM w Nysie. Pierwszym dyrektorem MZK został Janusz Granat, dotychczasowy dyrektor WPKM¹¹⁹.

W tym samym mniej więcej czasie, w okresie od grudnia 1991 do kwietnia 1992 r., Zarząd Miasta Opola przejął nieruchomości likwidowanego Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Sprzętowo-Transportowego Budownictwa: działkę gruntową przy ulicy Luboszyckiej wraz ze znajdującymi się tam budynkami, budowlami i innymi urządzeniami oraz wyposażeniem obiektów. Mienie to zostało przekazane na rzecz MZK, co w znacznym stopniu ułatwiło przeprowadzkę zakładu do nowej siedziby przy ulicy Luboszyckiej¹²⁰.

¹¹⁷ APO, akta Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Opolu (zespół 3825; dalej: MZK), sygn. 16, Analiza działalności gospodarczej Zakładu Komunikacji Miejskiej w Opolu za 1990 r., [b.d.], s. 1.

¹¹⁸ APO, MZK, sygn. 7, Porozumienie Wojewody Opolskiego i Zarządu Miasta Opola z 2 I 1992 r., s. 7.

¹¹⁹ Ibidem, Wniosek do Sądu Rejonowego w Opolu dot. wykreślenia WPKM z rejestru sądowego, 31 I 1992 r., s. 10; ibidem, Pismo dyrektora WPKM w Opolu do Sądu Rejonowego w Opolu, 17 III 1992 r., s. 13.

¹²⁰ APO, MZK, sygn. 13, Protokół zdawczo-odbiorczy, 28 IV 1992 r., s. 13–15; ibidem, Pismo naczelnika Wydziału Komunikacji Urzędu Miasta Opola, Jana Zaprzala, do likwidatora WPSTB

Kolejnym etapem przekształceń własnościowych zapoczątkowanych w latach 1990–1991 była komercjalizacja skomunalizowanych przedsiębiorstw. Polegała ona na przekształceniu ich w spółki prawa handlowego.

Dwudziestego listopada 1997 r. Rada Miasta Opola uchwaliła przekształcenie MZK z zakładu budżetowego w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością należącą do gminy Opole¹²¹. Kapitał zakładowy spółki ustalono na 5 848 500 zł, a składniki mienia MZK w Opolu stały się majątkiem spółki¹²². W sensie formalno-prawnym powrócono zatem – z niewielką różnicą – do sytuacji z 1926 r., gdy komunikacja zbiorowa w Opolu zaczęła się formować.

W ten sposób został otwarty najnowszy, trwający do dzisiaj rozdział w dziejach komunikacji miejskiej w Opolu. Być może również on stanie się kiedyś przedmiotem badań historycznych.

b) Działalność gospodarcza

W ostatnim dniu 1992 r. tabor autobusowy MZK według stanów inwentarzowych obejmował 137 pojazdów, w tym 113 wozów marki Jelcz (3 różnych typów) i 24 wozy marki Ikarus. Rok później stan inwentarzowy taboru autobusowego wynosił 135 jednostek. Składało się na to 111 wozów marki Jelcz (4 różnych typów) i 24 wozy marki Ikarus¹²³. Według ówczesnych ocen potencjał ten nie wystarczał jednak dla zaspokojenia potrzeb społecznych. Szacowano, że dla obsługi komunikacyjnej miasta byłoby potrzebnych 160 autobusów o pojemności 110 miejsc każdy¹²⁴. W dni robocze wysyłano na trasę średnio 104 autobusy¹²⁵.

W 1993 r. MZK przewiozło łącznie 64,3 mln pasażerów i obsługiwało 28 linii komunikacyjnych, wysyłając na nie średnio około 98 autobusów dziennie. Łączna długość tych linii wynosiła 326 km, w tym 50 km poza granicami miasta. Liczba linii zwiększała się stopniowo w ciągu roku: w marcu uruchomiono linię sezonową „S”, w maju przejęto od przewoźnika „Napoleon” linię nocną „N”, a w czerwcu – także linie 13 i 21 obsługiwane w dni wolne od pracy¹²⁶. W drugiej połowie roku uruchomiono kolejne linie: z początkiem września – linię 16 z Opola do Wawelna, w listopadzie (na zasadzie promocji) – linię „P” z przystanku przy ulicy Kazimierza Pużaka do Prószkowa, a od 13 listopada – linię „S” kursującą we wszystkie soboty¹²⁷.

W następnym roku obsługiwano 29 linii komunikacyjnych, na których kursowało łącznie około 101 autobusów. Jedną z nich była sezonowa linia „T” do Turawy funkcjonująca w lipcu i sierpniu. Drugiego listopada 1994 r. uruchomiono tzw. linię szkolną (o łącznej długości 4 km), prowadzącą z ulicy Sosnkowskiego,

w Opolu, Edwarda Zymka, 31 I 1992 r., s. 88–89. Likwidatorem WPSTB w Opolu był inż. Waldemar Bligier, były dyrektor MPK z lat 1964–1973.

¹²¹ APO, MZK, sygn. 7, Uchwała nr XLVIII/449/97 Rady Miasta Opola z 20 XI 1997 r., s. 65–66.

¹²² Ibidem, Akt notarialny, 19 XII 1997 r., s. 72.

¹²³ APO, MZK, sygn. 16, Analiza działalności gospodarczej Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Opolu za 1993 r., [b.d.], s. 74.

¹²⁴ Ibidem, s. 75.

¹²⁵ Ibidem.

¹²⁶ Ibidem, s. 71.

¹²⁷ Ibidem, s. 72.

ulicami Piotrkowską, Bielską i Wincentego Witosa, z powrotem do ulicy Sosnkowskiego. Z usług przewozowych MZK korzystali w tym czasie mieszkańcy gmin Opole, Chrząstowice, Dobrzeń Wielki (Czarnowąsy), Komprachcice i Prószków. W całym 1994 r. przewieziono łącznie 77,1 mln pasażerów¹²⁸.

Problemem pozostawała ciągle niedostateczna liczba kierowców. Konsekwencją tego było częściowe zawieszanie kursów w łącznym wymiarze 1383 godziny w 1993 r. oraz 705 godzin w 1994 r. Z tych samych przyczyn nadal występowała konieczność zatrudniania kierowców w godzinach nadliczbowych. W 1993 r. ich łączny wymiar wyniósł 47 683 godzin. W następnym roku udało się ograniczyć tę ilość do 39 794 dzięki zatrudnianiu kierowców na podstawie umowy zlecenia¹²⁹.

W 1993 r. widziano potrzebę zatrudnienia 10 dodatkowych kierowców¹³⁰. Następnego roku udało się przekroczyć plan, który przewidywał zatrudnienie w tym czasie 196 kierowców autobusów. Liczba pracowników w tej kategorii wzrosła do 199, o 4 osoby więcej niż w 1993 r. Niestety liczba kierowców nadal była nieadekwatna do potrzeb, o czym świadczą przytoczone powyżej dane dotyczące zawieszania kursów i pracy w godzinach nadliczbowych. Zatrudnienie w MZK wynosiło 414 osób w 1993 r. i 411 osób w 1994 r.¹³¹

Plan na 1995 r. przewidywał łączne zatrudnienie 435 osób, w tym 210 kierowców autobusów. Faktycznie na etatach pracowało wówczas 416 osób, w tym 203 kierowców. Ponadto zatrudniano 8 kierowców na podstawie umowy zlecenia. Dzięki temu udało się ograniczyć zawieszanie kursów do łącznego wymiaru 525 godzin¹³², nadal jednak występowała konieczność zatrudniania kierowców w godzinach nadliczbowych¹³³.

W tym samym czasie pojawił się kolejny problem w postaci spadku liczby pojazdów w posiadaniu MZK. W 1995 r. średni roczny stan inwentarzowy taboru autobusowego wynosił tylko około 126 jednostek. Co gorsza, posiadany tabor był w znacznym stopniu wyeksploatowany – wiek 82 proc. autobusów mieścił się w granicach 8–12 lat¹³⁴. Obsługiwano w tym czasie 29 linii autobusowych, a w ciągu roku przejechano łącznie 7 mln 77,782 tys. wozokilometrów, w tym 7 mln 14 tys. na liniach komunikacyjnych¹³⁵.

Oprócz zadań przewozowych na rzecz ludności działalność gospodarcza MKZ obejmowała również świadczenie dość szerokiego zakresu usług innego rodzaju. Były to m.in.: przewóz osób niepełnosprawnych, serwis świadczony przez zakładową stację obsługi pojazdów, usługi diagnostyczne, regenerowanie

¹²⁸ Ibidem, Analiza działalności gospodarczej Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Opolu za rok 1995, [b.d.], s. 197.

¹²⁹ Ibidem, s. 199.

¹³⁰ Ibidem, Analiza pracy Wydziału Eksploatacji i Dyspozycji Ruchu w roku 1993, [b.d.], s. 128.

¹³¹ Ibidem, Analiza działalności gospodarczej Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Opolu za rok 1995, [b.d.], s. 216–219.

¹³² Ibidem, Analiza działalności gospodarczej Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Opolu za rok 1995, [b.d.], s. 263, 277.

¹³³ Ibidem, s. 279.

¹³⁴ Ibidem, s. 263.

¹³⁵ Ibidem, s. 260.

części i podzespołów samochodowych, mycie samochodów, badania psychotechniczne kierowców, prowadzenie zakładowego ośrodka szkolenia kierowców, odsprzedaż materiałów, dzierżawienie kiosków i innych obiektów oraz usługi reklamowe¹³⁶. Zarząd Miasta Opola 29 września 1995 r. zawarł z MZK oraz z Miejskim Ośrodkiem Pomocy Społecznej umowę w sprawie obsługi komunikacyjnej osób niepełnosprawnych. Jej podstawę stanowiło podpisane 31 sierpnia tego samego roku porozumienie pomiędzy zarządem miasta a Państwowym Funduszem Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych. Usługi w tym zakresie miały być realizowane z wykorzystaniem pojazdu przekazanego przez PFRON na rzecz MZK do nieodpłatnego użytkowania. Podmiotem zamawiającym był Zarząd Miasta Opola, a związane z tym rozliczenia finansowe miały być realizowane pomiędzy MZK i MOPS¹³⁷.

Jako jednostka budżetowa MZK otrzymywał od miasta dotację na pokrycie kosztów prowadzonej działalności. W latach 1992, 1993 i 1994 dotacja na pokrycie kosztów działalności eksploatacyjnej zakładu wynosiła odpowiednio 1 789 968, 2 099 571 i 2 127 980 zł. Dotacja na 1995 r. wyniosła łącznie 3 450 000 zł, w tym 2 358 272 zł na pokrycie kosztów działalności eksploatacyjnej i 1 091 728 zł z przeznaczeniem na inwestycje. Jak widać, wysokość dotacji stopniowo rosła, jednak jej udział w pokryciu kosztów eksploatacji był coraz mniejszy i w latach 1992, 1993, 1994 i 1995 wynosił odpowiednio 32,74, 25,56, 22,01 i 20,10 proc. Malejący udział dotacji w pokryciu kosztów eksploatacji oceniano jako pozytywny i odpowiadający tendencjom światowym¹³⁸.

W 1995 r. działalność MZK zakończyła się dodatnim wynikiem finansowym (bilansowym). Wyniósł on 53 116,51 zł¹³⁹.

Podsumowanie

Naszkciovana w artykule historia komunikacji miejskiej w Opolu stanowi dobrą ilustrację mechanizmów rozwojowych w życiu miasta. Miejskowa komunikacja zbiorowa rozwijała się wraz z ośrodkiem miejskim, żywo reagując na potrzeby jego mieszkańców i starając się je możliwie najpełniej zaspokoić (co rzadkie w przypadku instytucji publicznych). Jej oblicze zmieniało się wraz z rozwojem miasta, odpowiednio do rytmu przemian politycznych i społeczno-gospodarczych zachodzących w kraju.

Wiedza na ten temat może mieć istotne znaczenie dla refleksji historycznej o ogólniejszym charakterze. Może też być przydatna w kontekście aktualnie występujących bądź mogących wystąpić potrzeb społecznych. Pewne znane z przeszłości problemy mogą bowiem mieć charakter „ponadczasowy” (jak np. trudności z zapewnieniem odpowiedniego poziomu zatrudnienia kierowców).

¹³⁶ Ibidem, Analiza działalności gospodarczej Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Opolu za rok 1995, [b.d.], s. 269.

¹³⁷ APO, MZK, sygn. 7, Umowa, 29 IX 1995 r., s. 50–54.

¹³⁸ APO, MZK, sygn. 16, Analiza działalności gospodarczej Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Opolu za rok 1995, [b.d.], s. 274–275.

¹³⁹ Ibidem, s. 296.

W związku z tym mam cichą nadzieję, że opracowanie zainteresuje nie tylko historyków, ale także aktywnych uczestników życia społeczno-gospodarczego.

Bibliografia

Źródła archiwalne

Archiwum Państwowe w Opolu:

- akta Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Opolu;
- akta Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Opolu;
- akta Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Opolu;
- akta Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Opolu;
- akta Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej w Opolu;
- akta Zarządu Miejskiego w Opolu.

Oddziałowe Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej we Wrocławiu.

Opracowania

Bereszyński Z., *NSZZ „Solidarność” i rewolucja solidarnościowa na Śląsku Opolskim 1980–1990*, t. 1–2, Instytut Pamięci Narodowej, Opole 2014.

Hawranek F., *Ludność Opola i jej struktura*, [w:] *Opole. Monografia miasta*, red. W. Dziewulski, F. Hawranek, Instytut Śląski, Opole 1975, s. 251–268.

Hawranek F., *Rozwój przestrzenny miasta*, [w:] *Opole. Monografia miasta*, red. W. Dziewulski, F. Hawranek, Instytut Śląski, Opole 1975, s. 242–250.

Hawranek F., *Stosunki gospodarcze*, [w:] *Opole. Monografia miasta*, red. W. Dziewulski, F. Hawranek, Instytut Śląski, Opole 1975, s. 269–295.

Hawranek F., *Stosunki polityczno-ustrojowe*, [w:] *Opole. Monografia miasta*, red. W. Dziewulski, F. Hawranek, Instytut Śląski, Opole 1975, s. 296–326.

Historia prawa jazdy, cz. 2: Od 1945 r., 2016, <https://info-car.pl/infocar/artykuly/historia-prawa-jazdy-czesc-2-od-1945-r.html> (dostęp: 16.06.2023).

Kozielski P., *Rys monograficzny komunikacji miejskiej województwa katowickiego*, [„Transport Miejski” 1984, nr 12], <http://www.wpk.katowice.pl/old/wpk/historia.htm> (dostęp: 16.06.2023).

Kroszel J., *Ludność*, [w:] *Opole. Monografia miasta*, red. W. Dziewulski, F. Hawranek, Instytut Śląski, Opole 1975, s. 506–510.

Mikołajewicz Z., *Transport i łączność*, [w:] *Opole. Monografia miasta*, red. W. Dziewulski, F. Hawranek, Instytut Śląski, Opole 1975, s. 542–549.