

**Radosław Domke**

**POCZĄTKI DZIAŁALNOŚCI INSTYTUCJI  
UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ  
W GORZOWIE WIELKOPOLSKIM W LATACH 1948–1956**

Treść niniejszego artykułu dotyczy zagadnień związanych z działalnością służb miejskich. Dodatkowo opracowane zostały problemy komunikacji miejskiej, poczty i łączności oraz ruchu ulicznego. Celowo nie ujęto tutaj spraw związanych ze służbą zdrowia, gdyż w doskonały sposób zostały one opracowane przez Andrzeja Marciniaka, który zamieścił swoje badania w artykułach opublikowanych w kolejnych numerach „Nadwarciańskiego Rocznika Historyczno-Archiwalnego”. Powtórne opisywanie tych zagadnień w niniejszym artykule byłoby więc bezcelowe.

Poniższe badania dotyczą samego miasta Gorzowa Wielkopolskiego, bez okolic. Ramy chronologiczne obejmują tzw. okres stalinowski, czyli lata 1948–1956. Wówczas działalność omawianych instytucji nie miała już tak prowizorycznego charakteru jak w pierwszych latach po wojnie. Nie oznacza to oczywiście, iż można mówić o w pełni ukształtowanym już modelu funkcjonowania tychże obiektów. Mimo wszystko pierwsza połowa lat 50., czyli okres realizacji planu 6-letniego, cechowała się już pewną stabilizacją w funkcjonowaniu instytucji użyteczności publicznej, ze znaczną korzyścią dla mieszkańców miasta.

Autor w pełni zdaje sobie sprawę, iż niniejszy artykuł nie rości sobie prawa do całkowitego wyczerpania omawianych zagadnień. Jest raczej próbą bliższego zbadania problemów, z jakimi mogli borykać się mieszkańcy Gorzowa Wielkopolskiego za czasów stalinowskich w zakresie korzystania z miejskich instytucji użyteczności publicznej, mających ułatwiać im życie codzienne.

**Elektrownia**

Z powodu wzrostu liczby mieszkańców Gorzowa Wielkopolskiego, uruchamiania zakładów przemysłowych, warsztatów rzemieślniczych i obiektów komunalnych wzrastało zapotrzebowanie na energię elektryczną. Do czasu przebudowy miejskiej sieci elektroenergetycznej prądu stałego na prąd

zmienny istniała konieczność utrzymania w ruchu jedynej w mieście elektrowni. Niezbędne były remonty dotychczasowych i instalowanie nowych urządzeń przetwórczych. W 1949 roku uruchomiono cztery prostowniki ręciowe, sprowadzone ze Szczecina, a w roku 1951 przygotowano fundament dla przetwornicy dwumaszynowej o mocy 500 kW otrzymanej z Wrocławia, która została uruchomiona w 1952 roku. W związku z budową nowej elektrowni w Gorzowie istniejący zakład przyjął nazwę Starej Elektrowni Gorzów. Z biegiem czasu elektrownia ta wykazywała coraz gorsze wskaźniki techniczne i ekonomiczne. Dnia 31 maja 1951 roku Stara Elektrownia Gorzów została uznana za rezerwową, a w listopadzie 1954 roku – skreślona z rejestru elektrowni Ministerstwa Energetyki, chociaż w samej maszynowni nadal funkcjonowała przetwornica prądu zmiennego na prąd stały dla potrzeb trakcji tramwajowej i powoli zamierającej miejskiej sieci prądu stałego. Sieć ta została ostatecznie zlikwidowana przez Zakład Sieci Elektrycznej w listopadzie 1955 roku<sup>1</sup>.

W 1946 roku powołane zostało w Gorzowie Wielkopolskim kierownictwo budowy nowej elektrowni<sup>2</sup>. Na mocy decyzji Zjednoczenia Energetycznego Okręgu Poznańskiego z 1 lipca 1947 roku powstał zakład pod nazwą Kierownictwo Budowy Elektrowni Okręgowej w Gorzowie. Po opracowaniu dokumentacji i zapewnieniu wykonawców projektu przystąpiono do robót budowlanych i montażowych. Prace montażowe odbywały się przy udziale specjalistów ze Szwecji. 1 grudnia 1949 roku rozwiązano KBEO. Głównym wykonawcą robót zostało Przedsiębiorstwo Budowy Elektrowni „Energobudowa” Katowice, a interesy inwestora reprezentowała Dyrekcja Budowy Elektrowni Gorzów<sup>3</sup>. 6 grudnia 1950 roku rozpalono po raz pierwszy kocioł nr 41, zaś 15 grudnia 1950 roku zsynchronizowano pierwszy turbozespół o mocy 14 MW z siecią 110 kV. Kolejne kotły uruchomiono 3 lutego 1951 i 18 października 1951 roku<sup>4</sup>. Elektrownia reprezentowała moc szczytową rzędu 42 MW i była pierwszą wielką inwestycją przemysłową w Gorzowie. Nowa elektrownia miejska nie tylko zaspokoiła zapotrzebowanie na energię elektryczną w mieście, lecz stworzyła jednocześnie podstawy szybkiej elektryfikacji miast i wsi na znacznym obszarze ziemi lubuskiej<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>J. SZMYT, *Początki i rozwój energetyki w Gorzowie Wielkopolskim (1899–1999)*, „Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny” nr 11, 2004, s. 129–130.

<sup>2</sup>T. FRĄCKOWIAK-SKROBAŁA, *Rozwój Gorzowa od 1945 roku*, [w:] *Gorzów Wielkopolski. Przeszłość i teraźniejszość*, red. J. Wąsicki, Poznań 1964, s. 245–246.

<sup>3</sup>J. SZMYT, *op. cit.*, s. 131; Teresa Frąckowiak-Skrobała pisze, iż prace te prowadzone były przez kierownictwo Grupy Robót nr IX Szczecińskiego Przedsiębiorstwa Budownictwa Przemysłowego w Gorzowie; por.: T. FRĄCKOWIAK-SKROBAŁA, *op. cit.*, s. 245–246.

<sup>4</sup>J. SZMYT, *op. cit.*, s. 131.

<sup>5</sup>T. FRĄCKOWIAK-SKROBAŁA, *op. cit.*, s. 245–246.

## Gazownia

Gazownia miejska i sieć gazowa w Gorzowie powstały w 1860 roku. Długość sieci gazowej wynosiła 63,6 km. W czasie działań wojennych w styczniu 1945 roku znaczna jej część uległa licznym uszkodzeniom, zaś niektóre odcinki całkowitemu zniszczeniu. Prawie 100 lat eksploatacji sieci gazowej spowodowało, że była ona w 40% zanieczyszczona naftalenem i związkami siarki. Jeszcze gorszy stan techniczny przedstawiały podłącza domowe skorodowane w blisko 80%, zwłaszcza wewnątrz budynków mieszkalnych. Główne problemy jakie stały przed władzami miasta w dziedzinie pełnego zaopatrzenia przemysłu i ludności w gaz świetlny, to przede wszystkim całkowita wymiana sieci gazowej, przeprowadzenie przez Wartę odcinka rurociągu wy-sadzonego w powietrze wraz z mostem kolejowym w 1945 r. i doprowadzenie gazu do Zamościa<sup>6</sup> i innych lewobrzeżnych dzielnic miasta oraz budowa pie-cowni. Jednak dopiero w 1956 roku podjęto remonty kapitalne sieci gazowej, połączone z całkowitą wymianą niektórych odcinków sieci<sup>7</sup>.

W 1948 roku w gazowni zatrudnionych było około 90 osób. Znacz-ną większość stanowili pracownicy fizyczni<sup>8</sup>. Systematycznie zwiększała się ilość punktów świetlnych w mieście<sup>9</sup>: w maju tego roku czynne były 154 ga-zowe lampy uliczne, a pod koniec roku już 320. Sumy przeznaczane na oświetlenie ulic były jednak ciągle nieadekwatne do rzeczywistych potrzeb<sup>10</sup>. Przez cały czas głoszono konieczność przebudowy oświetlenia gazowego na elektryczne z przyczyn oszczędnościowych. W omawianych latach, niesty-ty, nie udało się tego zrealizować<sup>11</sup>. W 1955 roku MPGK wprowadziło na terenie miasta automatyzację zapalania i gaszenia gazowych latarni ulicz-nych. Do tego czasu automatyczne lampy gazowe zapalano jedynie na ulicy W. Wasilewskiej. Do jesieni na wszystkich ulicach wprowadzono pełną au-tomatykę w ulicznym oświetleniu gazowym. Nowy sposób gaszenia lamp pozwolił zaoszczędzić sporo gazu: dotychczas ręczne zapalanie i wygaszanie wszystkich latarni w mieście trwało półtorej godziny, a przy wprowadze-niu automatyki – zaledwie trzy minuty. Samoczynne zapalanie i gaszenie lamp ulicznych było możliwe dopiero w 1955 roku, kiedy to gazowni udało się dostatecznie oczyszczać ze smoły gaz, który był pompowany do sieci miejskiej<sup>12</sup>.

<sup>6</sup>Dzielnica Gorzowa Wlkp.

<sup>7</sup>*Ibidem*, s. 243–244.

<sup>8</sup>Archiwum Państwowe, Oddział w Gorzowie, Akta Zarządu Miejskiego i Miejskiej Rady Narodowej w Gorzowie, sygn. 345.

<sup>9</sup>APG, Akta Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gorzowie, sygn. 5.

<sup>10</sup>APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 113.

<sup>11</sup>APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 5 i 113.

<sup>12</sup>A. BRYKNER, D. BARAŃSKI (red.), *Kronika wieku. Landsberg 1900 – 2000 Gorzów*,

Przez cały czas istniały spore straty gazu. W roku 1947 sięgały one 30%. Spowodowane to było nieszczelnością sieci miejskiej, niedokładnym wskazywaniem starych gazomierzy (na niekorzyść gazowni) oraz kradzieżą gazu<sup>13</sup>. W 1950 roku ulatnianie się gazu (względnie pobieranie go przez „czarnopalaczy”) zmniejszyło się do 25%, a w 1951 roku do 15–18%. Przy rozbiórkach odkryto bowiem dużo dziurawych rur, które zostały naprawione, co przyczyniło się do zmniejszenia zużycia gazu<sup>14</sup>. Na niewiele jednak się to zdało, gdyż w 1953 roku straty wynikające z nieszczelności instalacji gazowej sięgnęły 33% wyprodukowanego gazu<sup>15</sup>.

Na lewobrzeżną stronę miasta gaz dochodził z opóźnieniem. Spowodowane to było niedostateczną średnicą rury przechodzącej przez Wartę i zmniejszającej przez to kubaturę gazu<sup>16</sup>. Zdarzały się wypadki pęknięcia rur i ulatniania się przez to gazu<sup>17</sup>. W omawianych latach stan Gazowni Miejskiej przedstawiał się katastrofalnie. Wiele urządzeń powodu swego stanu technicznego nie tylko groziło zatrzymaniem, lecz także było niedopuszczalne pod względem BHP<sup>18</sup>.

Niewłaściwa gospodarka licznikami uniemożliwiała zaopatrzenie w to urządzenie wszystkich odbiorców<sup>19</sup>. Na terenie miasta znajdowały się tylko zarejestrowane liczniki tych obywateli, którzy chcieli korzystać z gazu<sup>20</sup>. Na dzień 31 grudnia 1948 r. gazownia posiadała 4722 odbiorców<sup>21</sup>. Dopiero w 1951 roku został założony główny gazomierz<sup>22</sup>.

Gazownia miejska wchodziła w skład Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej w Gorzowie Wielkopolskim<sup>23</sup>.

## Łaźnia i pralnia

Mieszkańcy Gorzowa Wielkopolskiego w omawianym okresie mieli możliwość korzystania z łaźni i pralni miejskiej. Z kąpeli w łaźni w pierwszym półroczu 1951 roku z łaźni skorzystały 38 252 osoby, natomiast w trzech

---

Gorzów Wielkopolski 2002, s. 64.

<sup>13</sup>APG, ZM i MRN w Gorzowie, sygn. 353.

<sup>14</sup>APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>15</sup>APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 5 i 130.

<sup>16</sup>APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>17</sup>*Ibidem.*

<sup>18</sup>*Ibidem.*

<sup>19</sup>*Ibidem.*

<sup>20</sup>*Ibidem.*

<sup>21</sup>APG, ZM i MRN w Gorzowie, sygn. 345.

<sup>22</sup>APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>23</sup>*Ibidem.*

pierwszych kwartałach 1953 roku – 162 014 osób<sup>24</sup>. Wzrastająca liczba użytkowników łaźni miejskiej świadczy o sporym zainteresowaniu jej usługami. W 1953 roku łaźnia czynna była w godzinach od 8:00 do 21:00 (od 1 lipca tego roku tylko w godzinach popołudniowych)<sup>25</sup>.

Sprawnie też funkcjonowała pralnia, która przynosiła stały dochód, gdyż mieszkańcy chętnie z niej korzystali: w pierwszym półroczu 1951 roku wyprano 3731 kg pościeli i bielizny, wykonując plan w 150%<sup>26</sup>.

Przedsiębiorstwo rozwijało się bardzo powoli. Bywały okresy, w których zamierzenia w zakresie rozwoju usług zakładu wykonywano na poziomie 0%<sup>27</sup>. Mimo wieloletnich starań wciąż nie udawało się zainstalować wodolecznictwa.

Dyrekcja nie przeprowadzała kontroli, nie interesowała się sprawami przedsiębiorstwa. Okresowo brak było np. szmat do mycia wanien i okien. Zarobki robotnic były niewielkie. W łaźni i pralni pracowało od kilkunastu do dwudziestu kilku osób<sup>28</sup>.

### Przedsiębiorstwa remontowo-budowlane

Poważne zadania w zakresie remontów kapitalnych budynków mieszkalnych wymagały przede wszystkim stworzenia odpowiedniej bazy technicznej, tj. zorganizowania i uruchomienia przedsiębiorstw remontowo-budowlanych o odpowiedniej mocy przerobowej i szerokim profilu produkcyjnym, dostosowanym do złożonych warunków odbudowy. Tak powstało w Gorzowie Wielkopolskim kilka przedsiębiorstw remontowo-budowlanych, z których należy przede wszystkim wymienić: Miejskie Przedsiębiorstwo Remontowo-Budowlane, Gorzowskie Przedsiębiorstwo Budowlane, Szczecińskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego, Wytwórnę Stolarki Budowlanej i Parkietu oraz Gorzowskie Przedsiębiorstwo Remontowo-Montażowe Przemysłu Materiałów Budowlanych<sup>29</sup>.

Miejskie Przedsiębiorstwo Remontowo-Budowlane w Gorzowie Wielkopolskim wywodzi swoją działalność z brygad remontowych, których zadaniem w latach 1945–1948 było przeprowadzenie inwentaryzacji budynków, prowizoryczne ich zabezpieczenie przed dalszą dewastacją oraz wykonywanie kompleksowych remontów kapitalnych budynków mieszkalnych. Z dniem 1 maja 1949 roku brygady remontowe Zakłady Nieruchomości Miejskich

<sup>24</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>25</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>26</sup> *Ibidem*.

<sup>27</sup> *Ibidem*.

<sup>28</sup> *Ibidem*.

<sup>29</sup> T. FRĄCKOWIAK-SKROBAŁA, *op. cit.*, s. 226.

przekształcone zostały w Miejskie Przedsiębiorstwo Budowlane, którego pierwszym dyrektorem został inż. Karol Lamprecht. Przedsiębiorstwo to objęło swoją działalnością remonty kapitalne budynków mieszkalnych oraz rozbiórkę domów zniszczonych przez działania wojenne i nie nadających się już do remontu. Uchwałą Prezydium MRN z dnia 22 lutego 1951 roku MPB przemianowane zostało na Miejskie Przedsiębiorstwo Remontowo-Budowlane z zadaniami w zakresie robót budowlano-montażowych. MPRB objęło w 1951 roku swoją działalnością remonty kapitalne i bieżące budynków mieszkalnych będących w administracji Miejskiego Zarządu Budynków Mieszkalnych w Gorzowie oraz zarządów w Dobiegniewie, Drezdenku, Kostrzynie, Strzelcach Krajeńskich i Witnicy. Rozwój przedsiębiorstwa obrazuje stały wzrost mocy przerobowej. W roku 1950 przerób przedsiębiorstwa w cenach porównywalnych wyniósł 2 210 000 zł; w roku 1952 – 4 840 000 zł; w roku 1954 – 9 663 100 zł; w roku 1956 – 17 639 500 zł<sup>30</sup>.

Gorzowskie Przedsiębiorstwo Budowlane powstało w roku 1946 jako Oddział nr VI Państwowego Przedsiębiorstwa Budowlanego w Poznaniu. Pierwszym kierownikiem oddziału mianowany został Ignacy Jurdziak. Oddział ten w latach 1950–1951 przekształcono w Zarząd Budowlany nr 16 podległy organizacyjnie Zjednoczeniu Budownictwa Miejskiego nr 1 w Poznaniu. W 1954 roku przeniesiono siedzibę zarządu z Gorzowa Wielkopolskiego do Zielonej Góry, a w Gorzowie powstał odcinek budowlany podległy organizacyjnie Zarządowi Budowlanemu w Zielonej Górze. Efekty rzeczowe osiągnięte przez przedsiębiorstwo w latach 1946–1958 w samym tylko Gorzowie zamknęły się liczbą oddanych do użytku 280 nowych izb mieszkalnych, czterech szkół oraz dużą liczbą obiektów przemysłowych w Nowej Elektrowni, Gorzowskich Zakładach Włókien Sztucznych, Zakładach Mechanicznych „Gorzów” i Wytwórni Stolarki Budowlanej i Parkietu w Gorzowie Wielkopolskim<sup>31</sup>.

Oprócz wymienionych przedsiębiorstw o typowym profilu produkcyjnym, skierowanym głównie na budownictwo mieszkaniowe i socjalne, od roku 1953 działało w Gorzowie Wielkopolskim Szczecińskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego, które obok swoich zasadniczych zadań produkcyjnych w zakresie budownictwa wielkich obiektów przemysłowych realizowało również zadania w zakresie budownictwa mieszkaniowego i socjalnego. W 1953 roku Szczecińskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego przejęło wszystkie budowy na obszarze miasta od Poznańskiego Przemysłowego Zjednoczenia Budowlanego. Powołano kierownictwo Grupy robót nr IX w Gorzowie, na którego czele stanął Jerzy Ławreńczuk. Wiel-

<sup>30</sup> *Ibidem*, s. 226–228.

<sup>31</sup> *Ibidem*, s. 228–229.

kość przerobu gorzowskiej grupy robót na obszarze miasta i województwa w roku 1954 osiągnęła 13 626 400 zł, a w roku 1956 – 15 882 000 zł<sup>32</sup>.

Ponadto w Gorzowie powołano dwa przedsiębiorstwa o produkcji bezpośrednio związanej z potrzebami gospodarki mieszkaniowej, tj. Wytwórnia Stolarki Budowlanej i Parkietu oraz Gorzowskie Przedsiębiorstwo Remontowo-Montażowe Przemysłu Materiałów Budowlanych. Wytwórnia Stolarki Budowlanej i Parkietu powstała w 1945 roku pierwotnie jako stolarnia budowlana, zaś w 1951 roku uruchomiono wytwórnię parkietu. Wytwórnia zabezpieczała w pełni dostawę gotowych elementów stolarki budowlanej dla potrzeb budownictwa mieszkaniowego Gorzowa. Przedsiębiorstwo Remontowo-Montażowe Przemysłu Materiałów Budowlanych w Gorzowie powstało 27 września 1945 roku jako Zakłady Remontowo-Montażowe z siedzibą w Wieprzycach. Zakłady miały charakter usługowy i zajmowały się remontem sprzętu budowlanego oraz produkcją części zamiennych dla tego sprzętu. W październiku 1956 roku zakłady zostały przemianowane na Zakłady Sprzętu Budowlanego nr 3 i przeniesione do Gorzowa, gdzie podjęły produkcję urządzeń i sprzętu budowlanego. W latach 1946–1949 działało również w Gorzowie Społeczne Przedsiębiorstwo Budowlane<sup>33</sup>.

Niezależnie od działalności przedsiębiorstw państwowych w zakresie budownictwa mieszkaniowego działały w Gorzowie Wielkopolskim spółdzielnie pracy, z których do najstarszych należała Spółdzielnia Pracy Remontowo-Budowlana. Powstała ona zaraz po wojnie pod nazwą Spółdzielnia Elektrotechniczna Ziemi Lubuskiej w Gorzowie i wykonywała usługi w zakresie prac elektrotechnicznych, wodno-kanalizacyjnych, murarskich i dekarских. W związku z rozszerzającym się zakresem usług, spółdzielnia przekształcona została z dniem 1 lipca 1949 roku w spółdzielnię remontowo-budowlaną, a w lipcu 1951 roku wyodrębniono z niej branżę elektrotechniczną i utworzono samodzielną Spółdzielnię Elektrotechniczną w Gorzowie Wielkopolskim.

Proces odbudowy i rozbudowy zasobów mieszkaniowych miasta rozpoczął się od kompleksowych remontów kapitalnych podjętych w 1945 roku przez Zarząd Nieruchomości Miejskich. Odremontowano wówczas zespoły budynków mieszkalnych przy ulicach: Śląskiej, Fabrycznej i Cegielskiego, w rejonie dworca kolejowego Gorzów-Zamoście oraz przy placu Słonecznym. Ogółem w latach 1945–1949 wyremontowano w Gorzowie 10 tysięcy izb mieszkalnych, a w latach 1950–1955 dalszych 5 tysięcy izb, w tym osiedle mieszkaniowe przy ul. Matejki i Kilińskiego<sup>34</sup>.

---

<sup>32</sup> *Ibidem*, s. 229.

<sup>33</sup> *Ibidem*, s. 230–231.

<sup>34</sup> *Ibidem*.

Budownictwo mieszkaniowe rozpoczęto w Gorzowie Wielkopolskim w 1950 roku. W latach 1950–1955 oddano do użytku 1381 izb mieszkalnych, z czego 1286 izb z budownictwa rady narodowej i 95 z budownictwa zakładowego. Ilość izb mieszkalnych oddanych do użytku w poszczególnych latach planu 6-letniego przedstawia poniższe zestawienie<sup>35</sup>:

Lata	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1950–1955
Liczba izb	315	531	179	173	71	112	1381

W latach 1947–1950 wyremontowano w Gorzowie Wielkopolskim ogółem 56 obiektów, przy czym uzysk nowych izb mieszkalnych wyniósł 1456. Oprócz tego dokonano drobniejszych remontów 500 obiektów obejmujących 3800 izb oraz napraw dachów w 1700 obiektach<sup>36</sup>. W 1949 roku miasto liczyło 3521 nieruchomości<sup>37</sup>.

W 1952 roku zlecenia remontów kapitalnych stanowiły około 60% przerobu MPRB. Był to najwyższy przerób dla gospodarki miejskiej w całym województwie. Rok 1952 zaznaczył się szczególnie trudnościami w kwestii zatrudnienia i częściowo pod koniec roku – zaopatrzenia. Wprowadzono współzawodnictwo, które objęło do 90% załogi, przy czym plan za 1952 rok nie został wykonany<sup>38</sup>. Ponadto w maju 1952 roku stwierdzono, iż dochody z funduszu gospodarki mieszkaniowej są za niskie i należy je podwyższyć z 142 000 zł do 241 000 zł<sup>39</sup>.

Jeśli chodzi o Referat Mieszkaniowy, to dawał się zauważyć brak planowego przydziału mieszkań, jak również to, że nie wszyscy referenci wykazali się sumiennym traktowaniem swoich obowiązków. Praca wydziału Gospodarki Komunalnej była zaniedbywana nie tylko w kwestii przydziału mieszkań, ale również pod względem remontów wykonywanych przez MPRB i zleceń otrzymywanych z MZBM. W 1953 roku MPRB wykonywało zleczone roboty nieplanowo, tłumacząc się, że MZBM nie dostarczył kosztorysów na poszczególne prace; zadania z początku roku zostały rozrzucone po całym mieście, na jednej placówce działało zaledwie kilku pracowników, rozpoczęto około stu budów. Winę w tym względzie ponosił również MZBM, który także bezplanowo rozpoczął pracę, nie zlecając najbardziej ważnych i pilnych robót<sup>40</sup>.

<sup>35</sup> *Ibidem*, s. 232–233.

<sup>36</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 275.

<sup>37</sup> APG, ZM i MRN w Gorzowie, sygn. 478.

<sup>38</sup> *Ibidem*.

<sup>39</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 113.

<sup>40</sup> *Ibidem*.

## Wodociągi i Kanalizacja

Wodociągi i urządzenia kanalizacyjne Gorzowa Wlkp. pochodzą z 1900 roku. Przed styczniem 1945 roku miasto posiadało 76,2 km czynnej sieci wodociągowej i 130 km sieci kanalizacyjnej, w tym 75 km sieci sanitarnej i 55 km sieci opadowej oraz około 3000 domowych podłączy wodociągowych. Ścieki sanitarne przepompowywane były do Warty, zaś wody opadowe odprowadzono do Warty lub Kłodawki. O zaniedbaniach w dziedzinie urządzeń komunalnych przejętych po administracji niemieckiej świadczy chociażby fakt, iż lewobrzeżna dzielnica miasta, położona na południe od Kanału Ulgi, pozbawiona była całkowicie urządzeń kanalizacyjnych i ścieki sanitarne odprowadzono do dołów gnilnych, samo zaś miasto, liczące na krótko przed wybuchem drugiej wojny światowej ponad 46 000 mieszkańców, nie posiadało oczyszczalni ścieków<sup>41</sup>.

Uruchomienie wodociągów i kanalizacji w maju 1945 roku zapoczątkowało długotrwały proces najpierw odbudowy, a następnie dalszej rozbudowy tych urządzeń w celu pełnego zaspokojenia stale rosnących potrzeb przemysłu i ludności. Z czternastu studzien głębinowych zniszczonych działaniami wojennymi uruchomiono w 1945 roku cztery, a do 1950 roku – dalsze dwie. Studnie te dawały średnio do 6000 m<sup>3</sup> wody na dobę, co nie zaspokajało nawet minimalnych potrzeb miasta. Uruchamianie coraz to większej ilości podłączy domowych jeszcze bardziej pogłębiało deficyt wody w mieście. To skłoniło władze miejskie do podjęcia doraźnych środków zmierzających do częściowej przynajmniej poprawy sytuacji w dziedzinie zaopatrzenia przemysłu i ludności w wodę. Do 1958 roku niewiele się jednak zmieniło<sup>42</sup>.

W maju 1948 roku w Wodociągach i Kanalizacji zatrudnionych było 50 osób, w tym 8 pracowników umysłowych i 42 fizycznych. Produkcja wody do strefy górnego i dolnego miasta wynosiła 68 288 m<sup>3</sup><sup>43</sup>. Przykładowo, w tymże miesiącu wykonano następujące roboty: zrobiono 15 wykopów celem przeczyszczenia głównych kranów do połączeń domowych, zabezpieczono w 14 pustych budynkach rury wodociągowe, przeczyszczono i chlorowano przewody wodociągowe oraz przeczyszczono 304 studzienki kanalizacyjne i 176 studzienek deszczowych<sup>44</sup>. W październiku 1948 roku w zakładzie zatrudnionych było 41 osób, a produkcja wody strefy dolnego i górnego miasta wynosiła już 127 063 m<sup>3</sup><sup>45</sup>. Jeśli chodzi o ostatni kwartał tego roku, to razem

<sup>41</sup>T. FRĄCKOWIAK-SKROBAŁA, *op. cit.*, s. 238.

<sup>42</sup>*Ibidem*, s. 238–239.

<sup>43</sup>APG, ZM i MRN w Gorzowie, sygn. 345.

<sup>44</sup>APG, ZM i MRN w Gorzowie, sygn. 345.

<sup>45</sup>*Ibidem*.

na górne i dolne miasto dostarczono 337 867 m<sup>3</sup> wody, co dawało 9,653 m<sup>3</sup> wody na jednego mieszkańca<sup>46</sup>.

Na początku 1948 roku na ogólną liczbę 35 000 mieszkańców z wody wodociągowej korzystało 25 000. Czynnych było 5 z 13 studzien. Przerwy w dostawie wody trwały około 160 minut. Stan zaopatrzenia ludności w wodę był fatalny: było jej za mało, a przy tym była groźna bakteriologicznie, co groziło wybuchem epidemii duru brzuszego<sup>47</sup>.

Z roku na rok sytuacja niewiele się zmieniała. Na początku 1951 roku niewystarczające ujęcie wody gruntowej, zły stan sieci wodociągowej (nieuszczelności), nieuruchomienie dotychczas filtrów i wieży ciśnień oraz zużyte albo przestarzałe urządzenia stacji pomp były powodem bardzo złego stanu dostawy wody, tak dla mieszkańców miasta, zakładów użyteczności publicznej, jak i dla przemysłu. Woda dostarczana była okresowo, zaś jako woda pitna była niepewna. Stan ten stale się pogarszał, grożąc całkowitym pozabawieniem miasta wody<sup>48</sup>.

W 1953 roku załoga wodociągów swoje zadania pod względem wykonywania planu ilościowego realizowała należycie. Woda dostarczana była przez całą dobę bez przerw w ilości zadowalającej. Co prawda zdarzało się podczas szczytu maksymalnego zapotrzebowania w wodę, iż zakład na skutek małej mocy transformatora nie zaspokajał wystarczająco potrzeb odbiorców wody. Również ze względu na małą moc transformatora woda nie była oczyszczana. Wodociągi miejskie wymagały kapitalnych remontów, ubytek wody przekraczał normy<sup>49</sup>. W połowie 1953 roku zatrudnienie w dziale kanalizacji było wystarczające, natomiast dostarczanie wody było zagrożone z powodu przeciążenia transformatora, z którego prąd czerpały stolarnia „Naprzód” i Techniczna Obsługa Rolnicza<sup>50</sup>. W 1954 roku ciągle odczuwano braki w zaopatrzeniu miasta w wodę<sup>51</sup>. Również w 1955 roku zarówno ilość, jak i jakość wody nie odpowiadała potrzebom<sup>52</sup>.

Nie najlepiej też prezentowała się sytuacja, jeśli chodzi o zabezpieczanie otworów kanalizacyjnych: m.in. pod koniec 1951 roku w parku przy ulicy Walczaka niezabezpieczone otwory kanalizacyjne groziły wypadkiem<sup>53</sup>.

Przedsiębiorstwo Wodociągi i Kanalizacja miasta Gorzowa, w latach powojennych samodzielne, z czasem weszło w skład wielozakładowego Miejs-

---

<sup>46</sup> *Ibidem*.

<sup>47</sup> APG, ZM i MRN w Gorzowie, sygn. 353.

<sup>48</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 275.

<sup>49</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 113.

<sup>50</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>51</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 3.

<sup>52</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 5.

<sup>53</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

skiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej<sup>54</sup>.

### Zakład Oczyszczania Miasta

Zakład Oczyszczania Miasta w Gorzowie Wielkopolskim rozpoczął swoją działalność z dniem 1 kwietnia 1946 roku. Siedziba biura ZOM mieściła się przy ul. Teatralnej 49<sup>55</sup>.

Na początku 1948 roku zakład miał duże trudności z utrzymaniem porządku sanitarnego miasta. Stojące otworem uszkodzone budynki szczególnie w dni targowe były zanieczyszczane odchodami ludzkimi. Brakowało szaletów, a te, które istniały, były nieczynne<sup>56</sup>. W pierwszym kwartale 1948 roku ZOM kierował wywóz śmieci, odpadków i gruzu na przeciwpowodziowy wał okrzężny. Wały te, służące jednocześnie jako drogi dla dojazdu na łąki nadwarciańskie, były zatarasowane stertami śmieci i uniemożliwiały komunikację<sup>57</sup>. Wg danych z sierpnia 1948 roku ZOM zatrudniał 47 pracowników, w tym czterech umysłowych oraz posiadał dziewięć własnych koni i jednego wypożyczonego. W tym miesiącu zakład wywiózł 850 m<sup>3</sup> śmieci<sup>58</sup>.

Sprawozdanie z lustracji działalności zakładu z czerwca 1949 roku wskazuje, iż utrzymywał on porządek na 129 ulicach i placach o łącznej powierzchni 1 071 320 m<sup>2</sup><sup>59</sup>. Miasto posiadało wtedy 3521 nieruchomości. Czynne były trzy z pięciu szaletów (przy katedrze, w Parku Wiosny Ludów oraz przy ul. Chrobrego). Zakład zatrudniał wtedy 70 pracowników<sup>60</sup>. W 1950 roku stwierdzono w jednym z protokołów PMRN, iż sprawa usuwania śmieci i odpadków na terenie miasta nie została dotychczas należycie uregulowana, skutkiem czego pojawiły się słuszne notatki w prasie na ten temat oraz wpływały liczne skargi do Wydziału Zdrowia<sup>61</sup>. ZOM nie panował nad sytuacją wobec ciągłego zaśmiecania ulic, klatek schodowych i posesji przez mieszkańców Gorzowa Wlkp. Mimo zapowiedzi Zakładu o okresowym wywozie śmieci, Wydział Zdrowia wciąż wskazywał posesje o większym zaśmieceniu<sup>62</sup>. Między innymi brak pojemników na śmieci powodował

<sup>54</sup> *Ibidem*.

<sup>55</sup> APG, ZM i MRN w Gorzowie, sygn. 355.

<sup>56</sup> APG, ZM i MRN w Gorzowie, sygn. 355.

<sup>57</sup> *Ibidem*.

<sup>58</sup> APG, ZM i MRN w Gorzowie, sygn. 345.

<sup>59</sup> *Ibidem*. Z innych dokumentów wynika, iż w kolejnych latach zarówno ilość ulic podlegających zmiataniu, jak i ich powierzchnia uległy zmniejszeniu, co wobec systematycznego rozwoju Zakładu wydaje się być nielogiczne; por.: APG, Akta Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>60</sup> APG, ZM i MRN w Gorzowie, sygn. 345.

<sup>61</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 274.

<sup>62</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 275.

roznoszenie ich przez wiatr po podwórkach<sup>63</sup>. Deficyt kubłów był zresztą odczuwalny w całym omawianym okresie<sup>64</sup>.

Na początku 1951 roku Zakład Oczyszczania Miasta zatrudniał przeciętnie 65 pracowników fizycznych i 5 pracowników umysłowych. Kobiety stanowiły niecałe 50% personelu. Tabor Zakładu dysponował jednym ciągnikiem z dwoma przyczepami, 7 parami koni i 7 wozami. Ulice objęte zamiataniem liczyły wówczas 640 000 m<sup>2</sup>. Śmieci były wywożone systematycznie według planu w kolejności ulic. Z uwagi jednak na niedostateczny tabor mechaniczny zakład posiadał zaległości, które zobowiązywał się usunąć. Przeciętnie wywoziło się wtedy 2100 m<sup>3</sup> śmieci miesięcznie<sup>65</sup>. Największe trudności przy oczyszczaniu ulic sprawiało wyrzucanie przez mieszkańców papierów i odpadków na jezdnię i w gruzy oraz wypas koni przez chłopów przyjeżdżających na targ. Duże trudności nastęczało także pozostawianie gruzów po remontach w budynkach. Wywóz nawozu przez miasto w niezabezpieczonych wozach, m.in. przez Instytut Weterynaryjny i Wojsko Polskie dodatkowo zanieczyszczało ulice. W śmieciach z nieruchomości znajdowała się duża ilość złomu, papieru i szmat oraz nawozu, co w znacznej mierze utrudniało pracę robotników<sup>66</sup>.

Na początku 1951 roku do naglących potrzeb należało m.in.: oczyszczenie ul. Starej z zalegających tam od kilku miesięcy śmieci, oczyszczenie i uruchomienie ustępów przy ul. Mieszka I oraz w Parku Wiosny Ludów<sup>67</sup>. ZOM działał jednak opieszale, gdyż w czerwcu tego roku ubikacje publiczne wciąż były nieczynne. Nie były także odnawiane ławki w Parku Wiosny Ludów<sup>68</sup>. W pierwszych tygodniach 1951 roku do należytego funkcjonowania ZOM brakowało specjalnego samochodu-polewaczki mechanicznej, dwóch platform na resorach do ciągnika oraz 15 000 kubłów na śmieci<sup>69</sup>. Zakład Oczyszczania Miasta mieścił się wówczas w byłych budynkach przystosowanych do potrzeb handlowych i służących częściowo do wypalania wapna<sup>70</sup>.

W zapisach z kontroli przeprowadzonej w dniach 25 i 26 lutego 1951 roku, dotyczącej usuwania śmieci przez Zakład Oczyszczania Miasta z ulic<sup>71</sup> W. Wasilewskiej, Wodnej, Grobli, Żukowa, Łokietka, Starej i Kosynierów Gdyńskich komisja odnotowała m.in., że śmieci nie były wywiezione od 1

<sup>63</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 3.

<sup>64</sup> Por.: APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 3, sygn. 5 i sygn. 130.

<sup>65</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>66</sup> *Ibidem*.

<sup>67</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 147.

<sup>68</sup> *Ibidem*.

<sup>69</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>70</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>71</sup> *Ibidem*.

do 1,5 miesiąca, brak skrzyń do śmieci powodował nieład w podwórzach, znaleziono duże ilości różnego złomu i rur kanalizacyjnych. Przy ulicy Starej w niezamieszkałych budynkach znajdowały się stosy śmieci składowanych przez lokatorów sąsiednich posesji. Podwórza nie były zamiatane i przedstawiały obraz nędzy i rozpacz, ponieważ administratorzy bloków nie interesowali się tym zagadnieniem. Budynki gospodarskie zaciekały i groziły zawaleniem.

W 1952 roku kwoty przeznaczone na oczyszczanie miasta były za niskie w stosunku do rzeczywistych potrzeb<sup>72</sup>. ZOM nie wywoził nieczystości z ul. Okrzei, Puskina i Dzierżyńskiego, a woźnice mówili mieszkańcom, by śmieci zakopywali<sup>73</sup>.

W połowie 1953 roku zakład zatrudniał 65 pracowników (28 kobiet i 37 mężczyzn). Pracownicy zarabiali wtedy od 700 do 800 złotych miesięcznie. Zakład Oczyszczania Miasta posiadał 16 koni, które nie wystarczały jednak do wywózki śmieci. Posiadał też 15 wozów, z których 10 było w użyciu, dwie przyczepy, jeden traktor, jeden samochód-polewaczkę. Na stanie miał także 1900 kubłów na śmieci, lecz były one niepraktyczne, a ich ilość niewystarczająca. Łącznie zamiatano 98 ulic, przy czym niektóre ulice wciąż nie były zamiatane. Nie wywożono śmieci od właścicieli mieszkań. ZOM dla utrzymania w czystości ulic i placów powinien posiadać 68 zamiataczy, a faktycznie miał ich 30<sup>74</sup>. Normy na jedną zamiataczkę ulic wymagały zmian<sup>75</sup>. Z dokumentów wynika, iż poważną przeszkodą w ich pracy był znajdujący się na ulicach gruz pozostawiany przez załogi Miejskiego Przedsiębiorstwa Robót Budowlanych<sup>76</sup>.

W latach 1955–1956 w zakresie wywozu nieczystości miała nastąpić znaczna poprawa, gdyż dla potrzeb zakładu zakupiono dwa samochody do wywozu nieczystości stałych i płynnych<sup>77</sup>.

## Komunikacja

W czasie walk o miasto sieć i tabor komunikacji miejskiej uległy zniszczeniu w około 80%. Po wyzwoleniu zastano zdewastowane trolejbusy, pozostałości po taborze tramwajowym oraz nie nadające się do wznowienia eks-

---

<sup>72</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 113.

<sup>73</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>74</sup> *Ibidem*.

<sup>75</sup> APG, PMRN, sygn. 113. Na podstawie dokumentu trudno stwierdzić o jakie normy chodzi. Być może jednej osobie podlegała zbyt duża powierzchnia do sprzątnięcia albo jej zarobki były nieadekwatne do wykonywanej pracy.

<sup>76</sup> APG, PMRN, sygn. 130.

<sup>77</sup> APG, PMRN, sygn. 5.

ploatacji tory. Majątek dawnego przedsiębiorstwa Elektrownia i Tramwaje w Gorzowie Wielkopolskim przejęło Zjednoczenie Energetyczne w Poznaniu, a później podokręg tego Zjednoczenia w Gorzowie Wielkopolskim. Z pomocą w odbudowie urządzeń komunikacyjnych pospieszyła Miejska Poznańska Kolej Elektryczna, której dyrektorem był wówczas inż. Kostanty Suligowski. Postanowiono uruchomić ponownie tramwaje. W 1946 roku częściowo zrekonstruowano tory tramwajowe i sieć trakcyjną. W sieci tramwajowej zastosowano drut stalowo-aluminiowy z dawnej sieci trolejbusowej. Podstawową trudność w uruchomieniu urządzeń stanowił brak sprawnych tramwajów. Rozwiązaniem okazała się wymiana w Poznaniu niesprawnych trolejbusów na wagony tramwajowe. W wagonach tych przebudowano jedynie krążkowe odbieraki prądu na odbieraki pałkowe<sup>78</sup>.

W 1947 roku czynna była jedna linia tramwajowa o długości 2,9 km, a w 1948 roku dwie – o długości 6,6 km. Na liniach tych kursowały sprowadzone z Poznania wagony silnikowe: pierwotnie trzy, a następnie sześć wagonów wyprodukowanych na początku XX wieku w firmie Carl Weyer<sup>79</sup>. W 1948 roku tramwaje gorzowskie przejechały 272 tys. kilometrów i przewiozły 854 tys. pasażerów<sup>80</sup>.

Pod koniec 1948 roku ze względu na zły stan techniczny wstrzymano ruch tramwajowy. Rozważano wówczas odejście od komunikacji szynowej i wprowadzenie autobusów. Ostatecznie jednak władze miejskie zdecydowały się na przeprowadzenie remontu istniejących urządzeń. 30 listopada 1949 roku majątek zakładu komunikacyjnego z rąk dyrektora Zjednoczenia Energetycznego Józefa Bartkowiaka przejął w imieniu Zarządu Miejskiego prezydent miasta Andrzej Polus i tym samym komunikacja miejska weszła organizacyjnie w skład wielobranżowego Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej kierowanego przez inż. Karola Lamprechta. Początkowo kierownikiem Zakładu Komunikacji Śródmiejskiej był Stanisław Kolasieński, zaś od 1952 roku Miejskim Zakładem Komunikacyjnym kierował Marian Kandzem<sup>81</sup>.

Komunikację tramwajową wznowiono 31 grudnia 1949 r. Normalny ruch na liniach rozpoczął 1 stycznia 1950 r. W pierwszym roku przewieziono 1482 tys. pasażerów. Stan taboru liczył w 1951 roku 10 jednostek. Odbudowanie w tymże roku żelbetonowego mostu drogowego na Warcie umożliwiło wprowadzenie z powrotem komunikacji tramwajowej na Zamoście. Długość

<sup>78</sup>J. WOJCIESZAK, *Dzieje komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim*, Poznań 1990, s. 12–13.

<sup>79</sup>*Ibidem*.

<sup>80</sup>*Rocznik statystyczny 1949*, GUS, Warszawa 1950.

<sup>81</sup>J. WOJCIESZAK, *op. cit.*, s. 13.

tras tramwajowych osiągnęła wówczas stan przedwojenny. Nie odbudowano tylko toru na ul. Mickiewicza do parku Słowiańskiego użytkowanego przed wyzwoleniem tylko okresowo<sup>82</sup>.

„Największym przedsięwzięciem pierwszej połowy lat 50. – pisze J. Wojcieszak – była budowa trasy tramwajowej do zakładów ‘Stilon’ na ul. Podmiejskiej, Pomorskiej i Walczaka”. Została ona przekazana do eksploatacji w 1953 roku. Wówczas w mieście układ linii przedstawiał się następująco:

- 1 — Dworzec–Stary Rynek–Mieszka I,
- 2 — Gwardii Ludowej–Warszawska (za Podmiejską),
- 3 — Zamoście–Stary Rynek–Mieszka I,
- 4 — Zamoście–Stary Rynek–Dworzec,
- 5 — Gwardii Ludowej–Zakłady „Stilon”,
- 7 — Zamoście–Stary Rynek–Walczaka<sup>83</sup>.

W tamtym okresie tabor tramwajowy składał się w większości z wagonów wyprodukowanych przed I wojną światową w firmie Carl Weyer w Dusseldorfie, a otrzymanych z Poznania. Były też wagony pamiętające początki tramwajów elektrycznych w Poznaniu (1898 rok). Wagony były malowane na kolor zielony, a od 1954 roku (w ramach ujednolicenia kolorów w kraju) na czerwony<sup>84</sup>. Przewóz osób w 1953 roku szacowany był na 2,7 mln osób, jednak na skutek uruchomienia dodatkowych wozów do Fabryki Sztucznego Włókna uległ on znacznemu zwiększeniu<sup>85</sup>. W 1955 roku na stanie inwentarzowym były 24 wagony, które przejechały w tymże roku 0,77 mln kilometrów i przewiozły 7,07 mln pasażerów na trasach o długości około 10 km<sup>86</sup>.

Bolączką mieszkańców Gorzowa było nieregularne kursowanie wozów tramwajowych. Wynikało to z przestarzałych motorów, które często się psuły<sup>87</sup>. Tramwaje w 1951 roku przychodziły punktualnie do godziny 7.30 (za wyjątkiem wyłączenia prądu). Natomiast po tej godzinie przychodziły tak, iż dopasowywały się do przychodzących pociągów<sup>88</sup>. Mimo wszystko godziny odjazdów nie były dobrze dopasowane do rytmu życia mieszkańców miasta. Na przykład w 1954 roku pracownicy Fabryki Sztucznego Włók-

---

<sup>82</sup> *Ibidem*.

<sup>83</sup> *Ibidem*, s. 14.

<sup>84</sup> *Ibidem*.

<sup>85</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>86</sup> J. WOJCIESZAK, *op. cit.*, s. 14.

<sup>87</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 147.

<sup>88</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

na kończący pracę o 22.00 musieli chodzić do domu pieszo, gdyż 5 minut wcześniej odjeżdżał ostatni tramwaj<sup>89</sup>.

Czystość w tramwajach zależała od kultury pasażerów<sup>90</sup>. Zdecydowanie za mało było poczekalni, a MPGK dość opieszale zajmowała się poprawą tego stanu rzeczy, tłumacząc to zagrożeniem ze strony chuliganerii<sup>91</sup>. Podobnie w kwestii zwiększenia częstotliwości przejazdów między godziną 7.00 a 8.00, sytuacja uległa poprawie w stopniu minimalnym ze względu na niewielką ilość taboru<sup>92</sup>. Kultura osobista niektórych pracowników Komunikacji Miejskiej pozostawiała wiele do życzenia. Poszczególni motorniczowie oraz konduktorzy często prowadzili na przystankach rozmowy ze sobą oraz odnosili się opryskliwie do pasażerów. Nie przestrzegali też higieny<sup>93</sup>: niektórzy konduktorzy, a także konduktorki gorzowskich tramwajów, wrywając bilet z bloczku, zwilżali śliną palce i mocno ośliniony bilet wręczali pasażerowi<sup>94</sup>. Opłata za przejazd tramwajem w 1955 roku wynosiła 45 groszy<sup>95</sup>.

Ciekawym epizodem z historii gorzowskich tramwajów był tak zwany „tramwaj weselny”. W pewną czerwcową noc 1954 roku motorniczy tramwaju linii nr 5 wraz z konduktorką, po ostatnim kursie w kierunku ul. Walczaka nie wrócili do zajezdni. Przy linii tramwajowej było tego dnia wesele. Tramwaj zatrzymał się przy domu weselnym, a obsada „piątki” poszła złożyć życzenia młodej parze. Nowożeńcy okazali się bardzo gościnni i zdziwieni oryginalną formą wizyty. Kiedy już ekipa poszukiwawcza miała jechać w kierunku ulicy Walczaka, o godzinie 3.20 tramwaj pojawił się przed zajezdnią z „załogą na pokładzie”. Wcześniej zdążył jeszcze rozwieźć gości weselnych do domów. Organizatorzy eskapady zostali ukarani przez MZK utratą premii<sup>96</sup>.

Z dniem 1 stycznia 1954 roku z MPGK wyodrębniono samodzielne Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gorzowie Wielkopolskim. Początkowo w zakresie jego działania była nie tylko komunikacja miejska, ale i utrzymanie ulic. Dyrektorem przedsiębiorstwa w pierwszym okresie był inż. Karol Lamprecht, a od 1955 do 1960 roku Marian Kandzem. Siedziba MPK mieściła się najpierw przy ul. Sikorskiego 7, od 1956 roku przy ul. Sikorskiego 36, a od 1957 roku przy zajezdni na ul. Składowej 11<sup>97</sup>.

<sup>89</sup>APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 3.

<sup>90</sup>APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>91</sup>APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130 oraz sygn. 274.

<sup>92</sup>APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>93</sup>*Ibidem*.

<sup>94</sup>A. BRYKNER, D. BARAŃSKI (red.), *op. cit.*, s. 64.

<sup>95</sup>APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 5.

<sup>96</sup>A. BRYKNER, D. BARAŃSKI (red.), *op. cit.*, s. 66.

<sup>97</sup>J. WOJCIESZAK, *op. cit.*, s. 14.

## Poczta i łączność

W grudniu 1946 roku stan zatrudnienia na poczcie w Gorzowie Wielkopolskim wynosił 19 pracowników umysłowych i 34 pozostałych pracowników fizycznych. Rok zakończono obrotami:

- przesyłki polecane – 71 831,
- paczki – 17 251,
- przekazy – 18 452,
- wpłaty PKO – 6247.

Miasto liczyło w tym okresie 31 000 mieszkańców<sup>98</sup>.

Gdy 27 marca 1947 roku zerwany został przez krę lodową tymczasowy most drewniany na rzece Warcie, urząd pocztowy utracił połączenie z lewobrzezną częścią miasta. Również utracono połączenie z ambulansami 434 i 435, odchodzącymi ze stacji Zieleniec. Zarządzeniem dyrektora Okręgu ambulans 435 został przełożony do pociągu kursującego bezpośrednio z Poznania przez Krzyż i Gorzów do Kostrzyna. Aby nawiązać łączność z Zawarciem, pocztę przesyłano łodzią motorową do Urzędu Pocztowego Gorzów 2, a pracownicy zamieszkali za Wartą pełnili służbę w Upt. Gorzów 2 do 5 kwietnia, kiedy to zbudowano stałą kładkę na Warcie. Dnia 21 września odbyła się uroczystość poświęcenia w katedrze sztandaru Miejsowego Koła Związku Pracowników Poczty i Telekomunikacji<sup>99</sup>.

W roku 1948 w urzędzie wykonano dalsze prace nad usprawnieniem i udogodnieniem obsługi klientów:

- 28 lutego uruchomiono drugie okienko kasowe do przyjmowania przekazów, opłat radiofonicznych i rejestracji radiodbiorników;
- 1 marca oddano do użytku trzecie okienko i wprowadzono codzienne doręczanie przesyłek pocztowych w dwóch rejonach miejskich;
- 3 marca uruchomiono skrytki pocztowe;
- 15 czerwca rozszerzono przyjmowanie przekazów pocztowych oraz wpłat PKO w dodatkowych godzinach;
- wprowadzono dwukrotne w ciągu dnia doręczanie przesyłek pocztowych;
- 16 sierpnia wprowadzono doręczanie pocztowych przesyłek poczytnych przy pomocy depeszy Rejonowego Urzędu Telefoniczno-Telegraficznego<sup>100</sup>.

<sup>98</sup>R. RASCH, *Historia poczty w Gorzowie Wlkp. stemplem pisana*, Gorzów Wielkopolski 1997, s. 32.

<sup>99</sup>*Ibidem*, s. 33.

<sup>100</sup>*Ibidem*, s. 34.

Zarządzeniem Dyrekcji OPiT z dnia 16 lipca 1948 roku ustalono skład osobowy Urzędu Pocztowego w Gorzowie Wlkp. na 21 pracowników umysłowych i 37 pracowników fizycznych, a z dniem 1 sierpnia przeklasyfikowano urząd z III do II klasy. Dnia 24 października nastąpiło uroczyste otwarcie nowych centrali telefonicznych miejskiej i międzymiastowej<sup>101</sup>.

Od 5 listopada 1946 roku urząd nosił nazwę Gorzów Wlkp. 1. Jednak z powodu trudności w zaopatrzeniu w nowe datowniki poczta w 1947 roku dalej stosuje stemple „Gorzów n/Wartą”. Ustawa z dnia 28 października 1950 roku o zmianie systemu pieniężnego spowodowała, że wszystkie znaczki pocztowe znajdujące się w obiegu z dniem 30 października zostały przedrukowane stemplem groszy. W urzędach pocztowych Gorzowa używano znaczki z nadrukiem „groszy” – typ poznański. 16 stycznia 1951 roku ustalono skład zatrudnienia w urzędzie na 26 pracowników umysłowych i 46 pracowników fizycznych. Dnia 2 kwietnia wprowadzono przyjmowanie paczek zwykłych po godzinach służbowych. Lata 1951–1953 to okres bardzo częstych zmian na stanowisku naczelnika OUP Gorzów Wlkp. W 1952 roku po raz pierwszy w Gorzowie Wlkp. zastosowano frankaturę PZ 14, czyli mechaniczne stemplowanie listów. Stosował ją Zakład Ubezpieczeń Społecznych Oddział Obwodowy w Gorzowie Wlkp. W 1954 roku Urząd Pocztowy Gorzów Wlkp. 1 zastosował także po raz pierwszy stemple mechaniczne (wirniki)<sup>102</sup>.

Z dniem 1 kwietnia 1954 roku nastąpiło przekwalifikowanie OUP z II na urząd I klasy, zaś 1 lipca przeprowadzono reorganizację trzech urzędów: 1. Obwodowego Urzędu Pocztowego; 2. Rejonowego Urzędu Telefonów i Telegrafów; 3. Radiowęzła i z tych trzech zakładów dotychczas organizacyjnie niezależnych utworzono jeden pod nazwą Powiatowy Zarząd Łączności. Kierownictwo powierzono Stefanowi Pakule, dotychczasowemu naczelnikowi OUP. Równocześnie utworzono dwa stanowiska zastępców: zastępcą do spraw technicznych został Jerzy Piątek, a do spraw pocztowych – Antoni Wleklík<sup>103</sup>.

W dniu 12 października 1954 roku został uruchomiony Upt. Wieprzyce. Celem udogodnienia klientom wnoszenia i wnoszenia paczek 15 listopada 1955 roku zostało uruchomione drugie wejście do Urzędu Pocztowego od ul. Strzeleckiej. Z kolei 7 czerwca 1956 roku przedłużono trasę dotychczasowego ambulansu pocztowego 486 Gorzów Wlkp.–Myślíbórz na ambulans Gorzów–Choszczno. Z dniem 1 stycznia 1957 roku przeprowadzono reorganizację sieci

---

<sup>101</sup> *Ibidem*, s. 34–35.

<sup>102</sup> *Ibidem*, s. 37–41.

<sup>103</sup> *Ibidem*, s. 42.

placówek i utworzono dodatkowe dwa rejony. Od tego czasu urząd posiadał 22 rejony miejskie<sup>104</sup>.

Stan budek telefonicznych nie zawsze był zadowalający. W połowie 1951 roku przy ul. Jedności Robotniczej znajdowała się nieczynna rozmównica telefoniczna, rażąca swoim nieestetycznym wyglądem. Prezydium MRN miało skłonić pocztę do doprowadzenia nieczynnej rozmównicy do estetycznego wyglądu przez obicie jej deskami i pomalowanie<sup>105</sup>.

W 1956 roku Poczta poinformowała klientów korzystających z automatów telefonicznych w Gorzowie, iż powinni posługiwać się „starymi pięćdziesięciogroszówkami”, ponieważ okazało się, że monety 50-groszowe nowej emisji, o innej wadze i rozmiarach nie odpowiadają wymogom automatów telefonicznych<sup>106</sup>.

### **Ruch uliczny. Stan dróg, mostów, placów, chodników i terenów zielonych**

Bolączką Gorzowa Wielkopolskiego w omawianym okresie była spora ilość żywego inwentarza pasącego się w różnych punktach miasta, w tym także w okolicach centrum. Krowy i kozy wyrządzały m.in. szkody w parku przy ul. Kosynierów Gdyńskich<sup>107</sup> czy na targowisku przy ul. Armii Czerwonej, gdyż w dni targowe chłopcy sporadycznie urządzali popasy na chodniku, przylegającym do placu targowego<sup>108</sup>.

Stan placów w mieście był opłakany: w pierwszym półroczu 1953 budżet na ich utrzymanie wykonano zaledwie w 3,9%<sup>109</sup>. Także plac przy ul. Łużyckiej, służący jako targowisko, był bardzo nierówny, porośnięty trawą i chwastami<sup>110</sup>.

Pod koniec lat 40. drewniany most prowizoryczny na Warcie nie odpowiadał potrzebom komunikacyjnym i gospodarczym miasta. Most ten – o szerokości 6,0 m z dwoma chodnikami o szerokości 0,75 m każdy – położony na trasie przelotowej utrudniał komunikację oraz nie dawał możliwości ułożenia przewodów wodociągowych, gazowych czy kabli. Most wykonany jako prowizoryczny nie uwzględniał warunków spływu lodu i w czasie pochodu lodów był zrywany. W 1947 roku kra zniszczyła 40 mb mostu, paraliżując komunikację i życie gospodarcze miasta na dwa miesiące. Konstrukcja nie

<sup>104</sup> *Ibidem*, s. 42–43.

<sup>105</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>106</sup> A. BRYKNER, D. BARAŃSKI (red.), *op. cit.*, s. 66.

<sup>107</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 274.

<sup>108</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 274.

<sup>109</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 113.

<sup>110</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 3.

uwzględniała również warunków żeglugi na Warcie, gdyż jej otwory były wąskie i niskie<sup>111</sup>. Odbudowę stałego mostu kołowego na Warcie rozpoczęto w 1950 roku<sup>112</sup>. Co istotne, dostęp do rzeki był należycie zabezpieczony: po obu stronach mostu kołowego, na przestrzeni około 100 metrów z każdej strony były ustawione bariery, a od strony bulwaru na prawym brzegu znajdował się mur z cegły wysokości około jednego metra<sup>113</sup>.

Drogowskazy i tablice informacyjne wymagały odnawiania, ponieważ były niszczone przez dzieci<sup>114</sup>. W końcu lat 40. w Gorzowie było jeszcze sporo niemieckich napisów<sup>115</sup>.

Z dokumentów wynika, że do nagłych w zakresie ruchu ulicznego należała sprawa bezpańskich psów, które znajdowały się na terenie miasta, niejednokrotnie powodując wypadki samochodowe i rowerowe (w godzinach rannych i wieczornych)<sup>116</sup>.

Komisja Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej na posiedzeniu 12 lipca 1951 roku, analizując wypadki przy ul. Chrobrego i pl. Jedności Robotniczej od ul. Marchlewskiego doszła do wniosku, iż kioski znajdujące się na placu Jedności Robotniczej należy przenieść. Powinno to zapewnić przejrzystość ruchu przelotowego pojazdów z pl. Jedności Robotniczej na ul. Strzelecką<sup>117</sup>. Na tym posiedzeniu poruszono też sprawę miejsca postoju dorożek konnych i samochodowych przy ul. Strzeleckiej, które powodowały zupełne zatarasowanie jezdni, biorąc jednocześnie pod uwagę stojące tam autobusy PKS. Z drugiej strony skarpa przy postoju dorożek konnych została zdewastowana, a miejsce postoju było stale zanieczyszczane. Komisja wysunęła wniosek, iż dorożki konne i samochodowe należy „rozbić” i rozmieścić w trzech punktach miasta<sup>118</sup>.

Zanim pojawiły się pierwsze państwowe taksówki, podróżnych woziły dorożki samochodowe i konne. Opłaty pobierane przez dorożkarzy na terenie miasta na początku 1948 roku były niezmiernie wysokie<sup>119</sup>. Ceny u dorożkarzy były targowane, ponieważ wszystko zależało od tego, na jakiego przewoźnika się trafiło, w jakim był humorze oraz od jego zapotrzebowania na pieniądze w danym dniu. „Taryfiarze”, zanim ustalili kwotę należną za przejazd brali pod uwagę odległość, porę dnia, nastrój, wygląd pasażerów

<sup>111</sup> APG, ZM i MRN w Gorzowie, sygn. 334.

<sup>112</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 275.

<sup>113</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 147.

<sup>114</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 147.

<sup>115</sup> APG, ZM i MRN w Gorzowie, sygn. 455.

<sup>116</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>117</sup> *Ibidem*.

<sup>118</sup> *Ibidem*.

<sup>119</sup> APG, ZM i MRN w Gorzowie, sygn. 455.

ra oraz wiele innych czynników. Od 1 lipca 1954 roku zaczął obowiązywać jednolity cennik wprowadzony przez władze: za kilometr powinno się płacić 2,80 zł, a za każde rozpoczęte 500 metrów powyżej pełnych kilometrów – 1,40 zł. Godzina postoju taksówki kosztowała wtedy 24 zł, a w nocy wszystko było o połowę droższe. Chociaż gorzowscy taksówkarze dostali cenniki z WZPHiU z Zielonej Góry, jednak żaden ich nie przestrzegał i wciąż jeździł „po staremu”. W wydziale MRN wszyscy wiedzieli o cenniku, jednak kontrole nie były przeprowadzane nawet rok po jego wejściu w życie. Dorożkarze nadal stosowali ceny „po uważaniu”. Po godzinie 19-tej nie można było w mieście spotkać żadnej taksówki. Władze jeszcze mniej zajmowały się konnymi dorożkami. Za przejazd z postoju na dworzec brały nawet 15 zł (bez bagażu), podczas gdy cennik dla samochodów przewidywał za ten odcinek kwotę pięciokrotnie niższą<sup>120</sup>.

W protokole PMRN z maja 1953 roku wskazywano na konieczność przechodzenia z transportu konnego na mechaniczny, można więc wnosić, iż transport konny dominował w mieście w pierwszej połowie lat 50.<sup>121</sup>

W 1950 roku w Gorzowie Wielkopolskim rozpoczęto budowę ogródka jordanowskiego, planowaną jako inwestycję dwuletnią<sup>122</sup>, prace uległy jednak opóźnieniu i w 1952 roku plac ogródka jordanowskiego był podzielony na dwie części. Lewa część, od strony ul. Targowej była oczyszczona i postawiono tam trzy skrzynie z piaskiem do zabawy dla dzieci oraz urządzenie do kąpania się. Prawa strona ogródka była nietknięta, zarośnięta chwastami i krzewami. Brak było umywalni dla dzieci, skrzynie z piaskiem nie były malowane, siatka z prawej strony była podniesiona do góry, pozostawiając na dole otwór<sup>123</sup>.

Remonty dróg i chodników były przeprowadzane przez Rejon Dróg Publicznych i Miejską Brygadę Remontową<sup>124</sup>. Na początku lat 50. szereg robót dotyczących naprawy nawierzchni ulic przebiegało prawidłowo, a prace wykonywane były bez specjalnych zastrzeżeń. Odczuwalny był brak jednego traktora, dwóch koni i trzech platform. W pomieszczeniach referatu drogowego nie było też prądu<sup>125</sup>. Odcinek ul. Dzierżyńskiego od Chodkiewicza do Okrzei i ul. Okrzei od Dzierżyńskiego do Puszkina wymagał doprowadzenia do porządku, gdyż w czasie silnych deszczów w miejscach tych powstawały olbrzymie kałuże, uniemożliwiające przechodniom przejście<sup>126</sup>. Podobny

<sup>120</sup> A. BRYKNER, D. BARAŃSKI (red.), *op. cit.*, s. 63.

<sup>121</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 113.

<sup>122</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 275.

<sup>123</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>124</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 147.

<sup>125</sup> *Ibidem.*

<sup>126</sup> *Ibidem.*

problem dotyczył ulic Komitetu Blokowego nr 37. W archiwum odnajdujemy także notatkę, iż pod koniec 1951 roku koło Hotelu nr 3 przy ul. W. Wasilewskiej uszkodzony był chodnik, co groziło wypadkiem i wymagana była zmiana płyty<sup>127</sup>.

Na skutek niedbałego zabrukowania na ulicach powstawały różnego rodzaju wyboje, przez co po pewnym czasie taką ulicą trudno było przejechać, a pojazdy ulegały zniszczeniu<sup>128</sup>.

Gorzowskie ulice w latach 50. były w fatalnym stanie. W prasowych artykułach aż roi się od interwencji czytelników w sprawie dziur w jezdniach. Główne ulice w mieście wyłożone były kostką brukową. Jednak wszędzie tam, gdzie rozkopywano jezdnie, brygady drogowe nie potrafiły już równo kłaść bruku. „Na gorzowskich ulicach zdarzają się wypadki złamania resorów czy też osi pojazdów mechanicznych i konnych” – donosiły gazety. „Prezydium MRN nie reaguje na żadne uwagi w tej sprawie. Sytuację pogarsza słabe oświetlenie. Ciemność i rozkopane ulice to plaga miasta. Czy to nie niepokoi ojców miasta? Sztab ludzi odpowiedzialnych za zły stan ulic jest przecież dość liczny” – pytali dziennikarze w październiku 1955 roku<sup>129</sup>.

Stan wszelkiego rodzaju terenów zielonych miasta nie przedstawiał się najlepiej. Zdewastowany został m.in. cmentarz niemiecki, który na skutek zniszczonego ogrodzenia był pastwiskiem dla bydła<sup>130</sup>. W karygodny sposób został zniszczony w 1951 roku drzewostan w Parku Wiosny Ludów, gdzie Szkoła Technicznej Obsługi Rolnictwa przeprowadzała naukę jazdy traktorem<sup>131</sup>.

<sup>127</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>128</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 130.

<sup>129</sup> A. BRYKNER, D. BARAŃSKI (red.), *op. cit.*, s. 65.

<sup>130</sup> APG, PMRN w Gorzowie, sygn. 5.

<sup>131</sup> *Ibidem*.

---

Radosław Domke

**BEGINNINGS OF THE ACTIVITY  
OF PUBLIC UTILITY INSTITUTIONS  
IN GORZÓW WIELKOPOLSKI IN THE YEARS 1948–1956**

*Abstract*

This article is concentrated on the activity of town services in Gorzów Wielkopolski. Additional subjects are: public transport, postal and communication services, and road traffic. Drifts about health service are not included in this article, because they are greatly researched by Andrzej Marciniak, who discusses them in the *Nadwarciański Historical and Archival Annual*.

This research concerns only the town of Gorzów Wielkopolski, without the neighbourhood. Chronologically it is situated in Polish Stalinism (the years 1948–1956). At that time the activity of the discussed institutions was not as provisional as right after the war. But later these institutions and objects did not function well either. Above all, the six-year plan period was quite stable for the activity of public institutions, with a great advantage to the citizens of the town.

The author wishes to emphasize that this article is not comprehensive. It is an attempt at answering the question: What problems could the citizens of Gorzów have in the field of using municipal public utility institutions, which should make their lives easier?