

80 lat komunikacji autobusowej w Szczecinie

Historia komunikacji miejskiej w Szczecinie zaczęła się równo 129 lat temu, 23 sierpnia 1879 roku, kiedy to otwarta została pierwsza linia tramwaju konnego. Od tego czasu sieć połączeń szynowych była prężnie rozwijana, lecz mimo to nie obsługiwała wszystkich chętnych. Pierwsze próby uruchomienia komunikacji samochodowej podjął w 1901 roku prywatny przedsiębiorca Pabst otwierając na 5 lat sezonową linię omnibusową łączącą ulicę Arkońską z J. Głębokim. Jednak to 27 lat później podjęto decyzję o stworzeniu pierwszego regularnego połączenia autobusowego pomiędzy lotniskiem, a Dąbiem. Miało to miejsce 80 lat temu, 7 grudnia 1928 roku. Linia ta szybko zyskała uznanie wśród pasażerów, w związku z czym podjęto decyzję o dalszej rozbudowie połączeń autobusowych. Rok później ich ilość wynosiła już 5, zaś do ich obsługi wykorzystywano tabor firmy Daimler-Benz. Jeszcze przed drugą wojną światową linie autobusowe wyprzedziły pod względem ilości i łącznej długości tras linie tramwajowe, obejmując 10 tras o łącznej długości około 64 kilometry. Autobusy początkowo oparły się nawet wojnie, kiedy to w wyniku braku paliwa przystosowano tabor do spalania gazu drzewnego. Niestety zniszczenia wywołane nalotami dywanowymi doprowadziły do przeniesienia taboru autobusowego do obsługi zniszczonych fragmentów linii tramwajowych, a w kwietniu 1945 roku do ewakuacji ludności.

Ze względu na problemy taborowe, powojenna historia autobusów w Szczecinie zaczęła się dopiero w 1947 roku. Wówczas to, 4 kwietnia autobus marki Büssing wyjechał do obsługi nowo otwartej linii łączącej Gumieńce i plac Kościuszki. Jeszcze w tym samym roku szczecińskie autobusy zawitały do Polic i Tanowa. Na tabor składały się wówczas dwa autobusy Büssing oraz cztery GMC. Kolejny rok przyniósł trzy nowe linie, oraz dostawę autobusów marki Leyland. Dalszy rozwój połączeń autobusowych nastąpił na początku lat 50 dzięki dostawom taboru marki Mavag. W roku 1955 nastąpiła zmiana oznaczeń wszystkich 8 istniejących wówczas linii z literowych na liczbowe od 51 wzwyż. Rosnąca dzięki dostawom autobusów San i Škoda-Karrosa ilość taboru zmusiła firmę do przeniesienia w 1959 roku bazy z ulicy Kolumba na tereny tymczasowej zajezdni przy ulicy Klonowica. Lata 60 to dalszy rozrost sieci połączeń autobusowych oraz masowe dostawy autobusów Jelcz 272 MEX („ogórków”), oraz ich przegubowych wersji – modelu AP-021. Lata te przyniosły także ekspansję autobusów w ścisłym centrum, które dotąd zarezerwowane było dla tramwajów. W roku 1967 natomiast otwarto docelową zajezdnię przy ulicy Klonowica.

Lata 70 zaczęły się strajkami – nie inaczej było i w komunikacji, kiedy to w grudniu na 5 dni stanęły szczecińskie autobusy i tramwaje. Jednak oprócz strajków okres ten przyniósł również kursowanie sezonowych zielonych linii dowożących mieszkańców na kąpieliska, oraz rozpoczęcie budowy zajezdni w Policach. W 1976 r. powstaje WPKM-Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej, które poszerzyło teren świadczenia usług przewozowych o Stargard Szcz., Świnoujście i Międzyzdroje. Rok 1978 to otwarcie nowej bazy w Dąbiu, której powstanie miało na celu zmniejszenie kosztów obsługi linii na prawobrzeżu. Wówczas to miały również miejsce dostawy pierwszych autobusów Jelcz-Berliet PR110. Sieć połączeń liczyła sobie w tym czasie 34 linie, z czego 8 wyjeżdżających poza miasto. Niestety był to również okres kłopotów z dostawami części zamiennych – sytuację poprawiły masowe dostawy przegubowych autobusów Ikarus 280.26, rozpoczęte w roku 1981.

Rok 1985 to otwarcie po wielu latach budowy zajezdni autobusowej w Policach. Wówczas to również rozpoczęły się dostawy Jelczy M11, które wspólnie z przegubowymi Ikarusami stanowiły przez wiele lat podstawę szczecińskiego taboru. Stan linii obsługiwanych przez autobusy w połowie lat 80 wyniósł 38 – wówczas to również pojawiły się pierwsze autobusowe linie nocne.

WPKM, przekształcone w 1991 roku w MZK, ze względu na spadek ilości przewozów zaczęło zmniejszać częstotliwości kursowania, oraz likwidować najmniej rentowne linie. Nienajlepsza sytuacja dotyczyła również posiadanego taboru autobusowego, który stopniowo popadał w ruinę. Aby uratować komunikację autobusową, w latach 90 konieczna okazała się natychmiastowa wymiana części pojazdów. Liczne próby pozyskania pieniędzy od miasta zaowocowały w 1994 roku zamówieniem 40 przegubowych autobusów Volvo-Carrus B10MA, oraz 16 Jelczy 120MM.

Jednak pierwsze znaczące zmiany nastąpiły dopiero w 1997 roku, kiedy to na bazie zajezdni Police wyodrębniono niezależną spółkę SPPK. Sukces nowo powstałego przedsiębiorstwa przyczynił się do przekształcenia 2 lata później dwóch pozostałych zajezdni w spółki – SPAK i SPAD. Zmianom tym towarzyszyły również zakupy taboru przez miasto (Autosan, Jelcz, oraz Volvo), lecz to inwestycje SPPK w pierwsze niskopodłogowe autobusy (MAN NG 312) zwracają szczególną uwagę. Spółka ta regularnie modernizowała swój tabor nowymi autobusami MAN (w międzyczasie dołączyły do niej szczecińskie firmy) do roku 2005, kiedy to kiepska sytuacja finansowa przewoźników zmusiła ich do inwestycji w pojazdy używane. Dziś spółki obsługują dzienną komunikację autobusową, składającą się z około 49 linii, w tym 7 pospiesznych, a także (wspólnie z PKS Szczecin) linie nocne, posiadając łącznie 254 sztuki taboru.

Opracowanie: *Łukasz Łuźniak*