

Piotr Franków

Komunikacja miejska w Gorzowie Wlkp.

Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny nr 17, 289-296

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Piotr Franków
Gorzów

Komunikacja miejska w Gorzowie Wlkp.

Pierwsze tramwaje elektryczne pojawiły się na ulicach Landsbergu w 1899 roku. Zbudowano trzy linie o łącznej długości 5,1 km¹. W latach następnych rozbudowywano sieć linii tramwajowych. W 1926 roku utworzono linię tramwajową na Zamościu, aż za kanał Ulgi. W dwa lata później długość linii tramwajowych wynosiła 8,3 km².

Od początku 1937 roku uruchomiono, obok komunikacji tramwajowej, także komunikację autobusową. W 1939 roku dwie linie autobusowe o łącznej długości 6 km obsługiwały trzy autobusy.

W okresie II wojny światowej komunikacja miejska uległa pewnej zmianie. W 1941 roku posiadane autobusy zostały poddane przeróbce umożliwiającej zmianę paliwa z benzyny na gaz świetlny. W 1943 roku tramwaje zastąpiono trolejbusami. Łączna długość ówczesnych tras trolejbusowych wynosiła 12 km³.

W ostatnich dniach stycznia 1945 roku funkcjonowały w Landsbergu trolejbusy i autobusy, ponownie przystosowane do używania paliw płynnych. Autobusy miejskie zostały wykorzystane do przewiezienia za Odrę niemieckich pracowników elektryczni i komunikacji miejskiej, którzy opuszczali miasto przed nadejściem frontu.

W wyniku działań wojennych sieć trakcji trolejbusowej i tramwajowej uległa poważnemu zniszczeniu. Według szacunkowych danych zniszczenia w sieci trakcyjnej wynosiły około 80%; torowiska tramwajowe uszkodzone były w około 15%. Pozostała część infrastruktury komunikacyjnej – zajezdnie, warsztaty, urządzenia elektryczne i budynek administracyjny – była w stanie zadowalającym⁴.

Napływający do miasta Polacy, w pierwszym okresie głównie z Wielkopolski, przy poparciu radzieckiej Komendantury Wojennej 28 marca 1945 r. przejęli władzę administracyjną w mieście. Stanęli przed poważnym problemem zasiedlania i odbudowy zniszczonego miasta⁵.

Zwiększająca się liczba mieszkańców miasta, uruchomienie zakładów przemysłowych i warsztatów rzemieślniczych oraz rozwój placówek handlowych – zmuszały władze miejskie do podjęcia starań w zakresie odbudowy komunikacji miej-

1 J. T. Finster, R. Piotrowski, *100 lat na szynach*, Gorzów Wlkp. 1999, s. 20; zob. J. Benyskiewicz, Z. Boras, A. Wędzki, *Dzieje Gorzowa*, t. I Gorzów Wlkp. 1990, s. 169.

2 J. Wojcieszak, *Dzieje komunikacji miejskiej w Gorzowie Wielkopolskim*, Gorzów Wlkp. 1992, s. 9.

3 Tamże, s.10-11.

4 Tamże, s. 11.

5 D. A. Rymar, *Josif Michajłowicz („Siergiej”) Dragun – komendant wojenny Gorzowa*, *Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny*, 1999, nr 6/2, s.115-124.

skiej. Pomocą w przemieszczaniu się ludzi po mieście służyły dorożki; w okolicach uszkodzonego mostu kolejowego na Warcie pasażerów przez rzekę przewozili łodzią bracia Zacharkowie⁶.

W zakresie uruchomienia komunikacji miejskiej pomoc przyszła ze stolicy Wielkopolski. Majątek poniemieckiego przedsiębiorstwa „Elektrownia i Tramwaje” przejęło Zjednoczenie Energetyczne Okręgu Poznańskiego. Odbudowy urządzeń komunikacyjnych w Gorzowie podjęła się Miejska Poznańska Kolej Elektryczna (obecnie Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne). Podjęto wówczas decyzję uruchomienia traktacji tramwajowej, zrezygnowano natomiast z odbudowy sieci trolejbusowej⁷.

Tramwaje

Jesienią 1945 roku przystąpiono do naprawy zniszczonej sieci trakcyjnej i torów tramwajowych. Prace te trwały także w latach 1946–1947. Pod koniec 1947 roku dokonano transakcji wymiennej z Poznaniem. Z Gorzowa wysłano do Poznania cztery uszkodzone trolejbusy typu MAN, a stamtąd sprowadzono trzy wagony tramwajowe typu Carl Weyer po remoncie kapitalnym. Podobnej wymiany dokonywano również w latach 1948–1949. Wymiany te służyły poprawie komunikacji miejskiej w Poznaniu oraz umożliwiły uruchomienie komunikacji tramwajowej w Gorzowie⁸.

Uroczyste otwarcie komunikacji tramwajowej w Gorzowie miało miejsce 1 maja 1947 roku. Miasto posiadało jedną czynną linię tramwajową długości 2,9 km, na trasie Dworzec Główny – ul. Mieszka I. Pierwszym inauguracyjnym po wojnie tramwajem kierował motorniczy Wiesław Wiśniewski, konduktorem był wówczas Henryk Czarkowski⁹.

Komunikacja tramwajowa w Gorzowie borykała się z dużymi trudnościami spowodowanymi ciągłym brakiem taboru. Starano się usprawniać stare, sprowadzane z Poznania wagony. Przerabiano w nich odbieraki prądu z krążkowych na pałkowe.

W 1948 roku uruchomiono drugą linię na trasie ul. Tkacka (obecnie aleja 11 Listopada) – ul. Warszawska, o długości 3,7 km¹⁰.

Po otwarciu tej linii łączna długość sieci tramwajowej w Gorzowie Wlkp. wynosiła 6,6 km. Pod koniec 1948 roku ze względu na zły stan techniczny urządzeń zawieszono w mieście ruch tramwajowy. Postanowiono dokonać gruntowego remontu wszystkich urządzeń traktacji tramwajowej.

W grudniu 1949 roku majątek zakładu komunikacji miejskiej od Zjednoczenia Energetycznego Okręgu Poznańskiego – Podokręgu Sieciowego w Gorzowie Wlkp. przejęło Miasto Gorzów Wlkp. Stało się ono właścicielem całej infrastruktury komunikacyjnej wraz z siecią trakcyjną, torami, zajezdnią, warsztatami, urządze-

6 Archiwum Muzeum Okręgowego w Gorzowie Wlkp. teczka: Państwowy Zarząd Wodny w Gorzowie Wlkp., Ankiety personalne Bronisława i Pawła Zacharków.

7 J. T. Finster, R. Piotrowski, *100 lat na szynach*, dz. cyt., s. 111-112.

8 J. Wojcieszak, *Dzieje komunikacji miejskiej*, dz. cyt., s. 11.

9 J. T. Finster, R. Piotrowski, *100 lat na szynach*, dz. cyt., s. 112.

10 Tamże, s. 123.

niami technicznymi, budynkiem administracyjnym, portiernią oraz taborem tramwajowym. Władze miejskie włączyły komunikację tramwajową w skład Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej, złożonego z wielu branż, którym kierował inż. Karol Lamprecht. W ramach tego przedsiębiorstwa Zakładem Komunikacji Śródmiejskiej kierował Stanisław Kolasiński¹¹. W 1952 roku kierownikiem Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego został Marian Kanchen.

Komunikacja tramwajowa została wznowiona 31 grudnia 1949 roku, na czynnych już wcześniej trasach. W 1951 roku dotarło z Poznania dalszych pięć wagonów silnikowych typu Carl Weyer. Były one niezbędne ze względu na uruchomienie 21 lipca 1951 r. trzeciej linii tramwajowej na Zamoście z końcowym przystankiem przy ul. Kobylogórskiej, która prowadziła przez nowy żelbetowy most na Warcie.¹²

W tym też roku przystąpiono do realizacji rozbudowy sieci tramwajowej. Był nim drugi tor na odcinku ul. Dworcowa – Stary Rynek. W 1952 roku wybudowano na ul. Podmiejskiej, Pomorskiej i Walczaka tor tramwajowy, który połączył śródmieście z Gorzowskimi Zakładami Włókien Sztucznych (późniejszy „Stilon”).

Do Gorzowa Wlkp. dotarły następne wagony silnikowe i doczepne znanej firmy Carl Weyer. W 1953 roku Gorzów Wlkp. posiadał już pięć linii tramwajowych:

1. Dworzec – Stary Rynek – Mieszka I;
2. Obrońców Stalingradu (później Gwardii Ludowej, obecnie aleja 11 Listopada) – Warszawska;
3. Zamoście – Stary Rynek – Mieszka I;
4. Zamoście – Stary Rynek – Dworzec;
5. Dworcowa – Stary Rynek – Walczaka¹³.

Pod koniec 1953 roku przedłużono linię 1 i 3 od ul. Roosevelta do ul. Chodkiewicza na ul. Dzierżyńskiego (obecnie Kazimierza Wielkiego).

W latach 1954–1955 nadal modernizowano linie tramwajowe (rozbudowa pętli przy dworcu kolejowym oraz przedłużenie o 0,8 km trasy ul. Walczaka, od „Stilonu” do ul. Energetyków. Trudności z taborem wpłynęły na czasowe zawieszenie kursów na linii 2.

W 1955 roku dotarły do Gorzowa z Warszawy dwa wagony silnikowe Lilpop (typ E) oraz dwa doczepne (typ P-12), które pozwoliły na wznowienie komunikacji na linii 2.

Od początku 1954 roku został z Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunikacyjnej wyodrębniony Miejski Zakład Komunikacyjny. Utworzono wówczas Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gorzowie Wlkp. Przedsiębiorstwem tym w pierwszym okresie kierował inż. Karol Lamprecht, po nim w latach 1955–1960 Marian Kanchen.

11 Tamże, s.12.

12 *Der Neubau der Strassenbrücke über die Warthe in Landsberg a.d. Warthe. Festschrift herausgegeben von der Bauunternehmung Carl Brandt. Breslau, anlässlich der Verkehrsübergabe der neuen Brücke, Breslau 1926.* Most kołowy na Warcie, zniszczony w styczniu 1945 roku przez Niemców, został zbudowany w latach 1923–1926 (zastępując poprzedni drewniany most). Oddano go do użytku 12 XI 1926 roku. Miał 116,5 m. długości i 7,5 m. szerokości jezdni. Budowniczym mostu była firma budowlana Carla Brandta z Wrocławia.

13 J. Wojcieszak, *Dzieje komunikacji miejskiej*, dz. cyt., s. 13.

W latach 1955–1957 siedzibą przedsiębiorstwa były budynki: przy ul. Sikorskiego 7, później Sikorskiego 36, następnie Składowej 11¹⁴.

Gorzowskie przedsiębiorstwo kontynuowało współpracę z MPK w Poznaniu, gdzie remontowano wagony tramwajowe oraz szkolono kadrę, głównie motorniczych.

W 1954 roku gorzowskie tramwaje zostały przemalowane z poznańskich barw (zielonych) na kolor czerwony – zgodnie z ogólnopolskim dążeniem do ujednoczenia kolorów tramwai¹⁵.

W połowie lat pięćdziesiątych przy remontach tras tramwajowych napotymano na poważne trudności materiałowe, szczególnie dotyczyło to szyn. Przy budowie nowych tras, w wymianie wyeksploatowanych używano szyn z rozbiórki torów w Kostrzynie n. Odrą lub przekazanych przez PKP¹⁶.

W latach 1957–1959 wymieniono wyeksploatowany tabor tramwajowy. Sprawdzono wagony silnikowe i doczepne starego typu z Warszawy oraz nowe, pochodzące z bieżącej produkcji Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych „Konstal”¹⁷.

W tym też okresie gorzowskie przedsiębiorstwo otrzymało fundusze na modernizację trakcji tramwajowej. Zrealizowano wówczas budowę własnej podstacji trakcyjnej wraz z wymianą kabli zasilających sieć trakcyjną. Inwestycja ta była niezbędna ze względu na to, że do eksploatacji wprowadzono wozy silniejsze, które wymagały większego zasilania energetycznego. Inwestycję tę zrealizował łódzki „Elektromontaż”¹⁸.

W 1962 roku gorzowskie MPK posiadało 17 wozów silnikowych (Typ 4N1) i 9 doczepnych (typ 4ND1).

W latach 1963–1966 zrealizowano trzy ważne inwestycje:

- wydzielenie nowego torowiska na ul. Dzierżyńskiego (obecnie Kazimierza Wielkiego) oraz zbudowanie mijanki na końcówce trasy;
- przebudowę torowiska tramwajowego na ul. Sikorskiego;
- zbudowanie mijanki na końcowym przystanku linii 3 przy ul. Kobylogórskiej.

Rok 1967 przyniósł nowe zmiany. W maju 1967 r. w związku z przebudową mostu kołowego na Warcie wstrzymano ruch tramwajowy na Zamoście. W latach następnych nie podjęto decyzji wznowienia na tej trasie komunikacji tramwajowej. Uruchomiono natomiast linię autobusową ze Starego Rynku do ul. Kobylogórskiej. W tym samym roku skrócono komunikację tramwajową na linii 2 na ul. Warszawskiej do Szpitala Miejskiego. Tramwaje zostały zastąpione autobusami. Także skróceniu uległa linia 3 do ul. Marchlewskiego (obecnie Wełniany Rynek). W latach 1967–1968 przebudowano tory tramwajowe na skrzyżowaniu ulic Sikorskiego i Chrobrego¹⁹.

14 Tamże.

15 Tamże.

16 J. Frąckowiak-Skrobała, T. Lijewska, G. Wróblewska, *Gorzów Wlkp. Przeszłość i teraźniejszość*, pod red. J. Wąsickiego, Poznań 1964, s. 249.

17 Tamże, s. 249.

18 J. Wojcieszak, *Dzieje komunikacji miejskiej*, dz. cyt., s. 15.

19 Archiwum Państwowe w Gorzowie Wlkp. (dalej: APG), Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gorzowie (dalej: PMRN), Komisja Planowania Gospodarczego, sygn. 64, Ocena wykonania 5-letniego planu gospodarczego w latach 1966–1970.

W związku ze wzrostem wyposażenia taboru tramwajowego i autobusowego dotychczasowa zajezdnia przy ul. Składowej była już niewystarczająca. W 1968 roku podjęto decyzję budowy nowej zajezdni tramwajowej i autobusowej na Wieprzycach²⁰.

W 1970 roku wybudowano jednotorową trasę tramwajową na ul. Kostrzyńskiej z pętlą w centrum Wieprzyc. W dwa lata później Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne przeprowadziło się do nowo wybudowanych obiektów przy ul. Kostrzyńskiej 46. Nowa zajezdnia była przeznaczona dla 60 autobusów i 40 tramwajów dwuosioowych. Zajezdnię na ul. Składowej przekazano Miejskiemu Przedsiębiorstwu Gospodarki Komunalnej²¹.

W pierwszej połowie lat siedemdziesiątych wybudowano:

- jednotorową trasę na ul. Dzierżyńskiego (obecnie Kazimierza Wielkiego) od ul. Okrzei do ul. Czarnieckiego, zakończoną pętlą na osiedlu Piaski;
- dwutorową trasę tramwajową z pętlą na ul. Wakczaka do Wykańczalni Jedwabiu Zakładów „Silwana” wraz z przedłużeniem linii 1;
- podstawę trakcyjną na ul. Czereśniowej, która zapewniała energię elektryczną dla trasy na ul. Walczaka.

W drugiej połowie lat siedemdziesiątych i na początku lat osiemdziesiątych, obok remontów torowisk przystąpiono do budowy drugich torów na dotychczasowych odcinkach jednotorowych. Dotyczyło to ulicy Kostrzyńskiej, odcinka ulic Chrobrego i Mieszka I (od ul. Sikorskiego do Mickiewicza), później ul. Dzierżyńskiego (obecnie Kazimierza Wielkiego) od Mieszka I do pętli na osiedlu Piaski i na ulicy Gwardii Ludowej (obecnie alei 11 Listopada)²².

W latach 1960–1976 Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacji w Gorzowie kierował Stefan Walczak. W 1975 roku na skutek zmian organizacyjnych zakład zmienił nazwę na Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej. Funkcję dyrektora powierzono mgr inż. Józefowi Łachowi, który kierował zakładem w latach 1976–1980. Od 1980 roku przedsiębiorstwem zarządzał mgr inż. Tadeusz Jankowski.

W lutym 1991 roku przedsiębiorstwo zmieniło nazwę na Miejski Zakład Komunikacji.

W następnych latach unowocześniano tabor tramwajowy, modernizowano podstawę trakcyjną i inne urządzenia. Zwiększono częstotliwość przejazdów tramwajowych w godzinach szczytu na trasach bardziej przeciążonych.

W połowie lat osiemdziesiątych czynnych było pięć linii tramwajowych:

1. Wieprzyce – Silwana,
2. Wieprzyce – osiedle Piaski,
3. Osiedle Piaski – Silwana,
4. Dworzec PKP – Silwana,
5. Dworzec PKP – osiedle Piaski²³.

20 APG, PMRN, Komisja Planowania Gospodarczego, sygn. 72, Analiza techniczno-ekonomiczna MPK w Gorzowie Wlkp. za rok 1971.

21 Tamże.

22 Tamże, sygn. 65, Analiza techniczno-ekonomiczna MPK w Gorzowie Wlkp. za 1979 r.

23 J. Wojcieszak, *Dzieje komunikacji miejskiej*, dz. cyt., s. 22.

Ten system komunikacji tramwajowej funkcjonował do początków lat dziewięćdziesiątych. W latach 1990–91 skasowano linię 4 i 5. Od tego czasu istnieją w Gorzowie Wlkp. trzy linie tramwajowe, a tor na ul. Dworcowej jest wykorzystywany jedynie w przypadkach awaryjnych.

W latach dziewięćdziesiątych dokonano zakupów dziesięciu używanych czterosiowych przegubowych tramwajów (typu 4EGTW) w Towarzystwie Komunikacyjnym w Kassel (Niemcy)²⁴. Wozy te, chociaż nienowe, w eksploatacji są niezawodne i zapewniają pasażerom odpowiedni komfort jazdy.

W końcu 1991 roku w dyspozycji MZK znajdowało się łącznie 60 wagonów tramwajowych różnych typów. Posiadały one razem 7940 miejsc dla pasażerów. Łączna długość torów tramwajowych, którą obecnie dysponuje MZK, wynosi: 29 km²⁵.

Obecnie Miejski Zakład Komunikacji dysponuje dobrym wyposażeniem technicznym, które umożliwi przedsiębiorstwu wykonywanie swoimi siłami napraw i remontu torów tramwajowych i sieci trakcyjnej.

W jubileuszowym roku obchodów 100-lecia eksploatacji komunikacji tramwajowej w Gorzowie Wlkp. Miejskim Zakładem Komunikacji kierowali: dyrektor Roman Maksymiak, zastępcy dyrektora Jan Andrzejkiewicz i Eugeniusz Gajewski. Pracowało tam łącznie 495 pracowników, w tym: 179 kierowców autobusowych, 57 motorniczych, 204 pracowników zaplecza technicznego oraz 55 pracowników umysłowych²⁶.

Autobusy

Pod koniec 1959 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne otrzymało dla uruchomienia miejskiej komunikacji autobusowej 5 autobusów marki San H-01B z 33 miejscami siedzącymi i 17 stojącymi. Przewóz pasażerów rozpoczęto 2 stycznia 1960 roku²⁷.

Pierwsza linia – 101 – łączyła ul. Śląską (od ZPJ „Silwana”) z ul. Myśluborską na trasie: ul. Towarowa, most na Warcie, ul. Sikorskiego, ul. Estkowskiego, ul. Kosynierów Gdyńskich i ul. Matejki. Linia ta przebiegała ulicami nieobjętymi trakcją tramwajową. W latach następnych linia ta była bardzo przeciążona i angażowała zawsze dużą ilość taboru.

Następne dwie linie – 102 i 103 – utworzone również w 1960 roku, łączyły Gorzów Wlkp. z miejscowościami podmiejskimi: Wieprzycami, Łupowem, Bogdańcem, Lubnem, Gostkowicami, Siedlicami, Borkiem, Wawrowem i Gralewem²⁸. W

24 J. T. Finster, R. Piotrowski, *100 lat na szynach*, dz. cyt., s. 172.

25 J. Wojcieszak, *Dzieje komunikacji miejskiej*, dz. cyt., s. 30. Tablica VII zawiera zestaw podstawowych danych tramwajowej komunikacji w Gorzowie Wlkp. w latach 1950–1991 dotyczących: długości czynnych tras, ilości linii, długości linii, długości czynnych torów i ilości wozów tramwajowych.

26 J. T. Finster, R. Piotrowski, *100 lat na szynach*, dz. cyt., s. 177

27 J. Frąckowiak-Skrobała, T. Lijewska, G. Wróblewska, dz. cyt., s. 250.

28 Tamże, s. 250. Ten skromny tabor autobusowy w liczbie trzech autobusów przewiózł w 1960 roku 548 tys. osób.

pierwszym roku funkcjonowania komunikacji autobusowej łączna długość trzech tras wynosiła 67 km, obsługiwało ją 10 autobusów²⁹.

W 1961 roku uruchomiono nową linię – 104 – do Brzeźna przez Małyszyn, Baczynę, Wysoką, Tarnów i Lubiszyn. Później trasę tę, jak i połączenie do Gralewa przejęła PKS.

W roku następnym utworzono nową linię w obrębie miasta – trasę 105 – Wieprzyce – Stary Rynek, wkrótce przedłużoną na ul. Świerczewskiego (obecnie S. Wyżńskiego).

Mimo borykania się z niedoborem taboru autobusowego sieć linii w latach siedemdziesiątych rozbudowywała się. Pod koniec 1965 roku długość czynnych tras wynosiła 107 km, z ilością 15 linii, z obsługą 25 autobusów³⁰. We wrześniu 1971 roku zostały uruchomione dwie nowe linie autobusowe – 117 i 118³¹.

W połowie lat siedemdziesiątych na liniach autobusowych pojawiły się w mieście autosany H9-35. Pod koniec 1975 roku gorzowskie MPK dysponowało taborom 23 wozów typu autosan H9-35 oraz 47 wozów san H-100 na 19 liniach o łącznej długości 195 km. W drugiej połowie lat siedemdziesiątych autosany były podstawowym typem autobusu w wyposażeniu gorzowskiego PKM. W latach 1979–80 w składzie taboru autobusowego przedsiębiorstwa znajdowało się 28 jeliczy 272 mex, które dość szybko wycofano z eksploatacji.

W 1981 roku gorzowska komunikacja przeżywała kryzys ze względu na brak części zamiennych, ogumienia i paliw, co w znacznym stopniu ograniczało ruch autobusowy w mieście.

W latach następnych sytuacja ta uległa poprawie. Do Gorzowa dotarły nowe autobusy, były to autosany i większe jelicze typu M-11.

Ważną inwestycją było wybudowanie pętli autobusowej na ul. Szczecińskiej.

Na koniec 1991 roku tabor autobusowy MZK składał się z 84 autobusów, w tym 78 jeliczy M.-11, 1 przegubowego ikarusa 280, 3 autosanów H9-21, 1 jelicza L-11 oraz 1 ikarusa – 256 w wersji turystycznej.

Na początku 1992 roku MZK posiadał na przystankach 43 wiaty i poczekalnie³². W tym też roku zakupiono we Frankfurcie n. Menem 10 używanych autobusów marki mercedes 305 oraz 1 mercedesa 307 w Herford. Wycofano natomiast wyeksploatowane autosany H9-21.

Modernizowano zajezdnię autobusową, zbudowano kanały przeglądowe, utworzono stanowiska diagnostyczne, co poprawiło warunki remontów kapitalnych i przeglądów bieżących pojazdów.

Komunikacja autobusowa oprócz samego miasta obejmowała także tereny podmiejskie leżące w gminach Bogdaniec, Lubiszyn, Santok, Kłodawa i Deszczno. Długość tras autobusowych wynosiła łącznie 236 km, przy 28 liniach eksploatowano 84 autobusy³³.

29 J. Wojcieszak, *Dzieje komunikacji miejskiej*, dz. cyt., s. 30.

30 J. Wojcieszak, *Dzieje komunikacji miejskiej*, dz. cyt., s. 30, tablica VII.

31 APG, PMRN Komisja Planowania Gospodarczego 1972, sygn.72.

32 J. Wojcieszak, *Dzieje komunikacji miejskiej*, dz. cyt., s.23.

33 Tamże, s. 30, tablica VII.

W końcu 1996 roku MZK posiadało: 61 jelczy M.-11, 9 mercedesów 305, 7 jelczy 120M., 1 jelcza L-11, 1 ikarusa 250, 1 mercedesa 307 i 1 ikarusa 250. W drugiej połowie 1997 roku tabor autobusowy gorzowskiego MZK zwiększył się o dwa nowe małe autobusy OTOYOL-IVECO typu M29VF (city). W 1998 roku przedsiębiorstwo zakupiło dalszych osiem autobusów Jelcz 120 M/2 z silnikiem MAN i automatyczną skrzynią biegów³⁴.

Będący w dyspozycji przedsiębiorstwa tabor autobusowy zaspokajał w stopniu zadowalającym potrzeby komunikacyjne miasta.

Taksówki

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Gorzowie Wlkp. uruchomiło pod koniec 1960 roku trzy taksówki osobowe marki Warszawa. Zorganizowano wówczas dwa postoje – przy Starym Rynku i dworcu kolejowym.

W roku następnym MPK dysponowało już 10 taksówkami³⁵. Ponadto w czerwcu 1961 roku przedsiębiorstwo uruchomiło przewozy taksówkami bagażowymi. Do dyspozycji oddano dwa samochody. Liczba bagażówek zwiększyła się w 1965 roku do trzech, a w 1970 r. wzrosła do pięciu. W 1975 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne zaprzestało eksploatacji samochodów bagażowych. Wcześniej, już w 1964 roku, ze względu na zbyt niską opłacalność przedsiębiorstwo zrezygnowało z taksówek osobowych.

Usługi taksówek osobowych i samochodów bagażowych świadczą obecnie prywatni przedsiębiorcy.

34 J. T. Finster, R. Piotrowski, *100 lat na szynach*, dz. cyt., s.175-177.

35 J. Frąckowiak-Skrobała, T. Lijewska, G. Wróblewska, dz. cyt., s. 251.