

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Rozwój Tramwajnictwa w Poznaniu w latach 1919-1928

Źródło:

Księga pamiątkowa Związku Inwalidów Wojennych Rzeczypospolitej
Polskiej wydana w dziesięciolecie Okręgu Wielkopolskiego. Poznań, 1931,
strony 487-489

Artykuł zdigitalizowany i udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu
pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski
1919-39« H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

Rozwój Tramwajnictwa w Poznaniu

w latach 1919—1928.

A. Tereny i Budynki.

Ogólny rozmiar terenów z częściowem zabudowaniem wynosił w roku 1919 — 22 637 m², podczas gdy do końca roku 1928 — 260 350 m², przybyło zatem obszaru 237 713 m². Wartość finansowa tych obszarów wynosiła w roku 1919 zł 558 651,55, podczas gdy w końcu roku 1928 zł. 4 321 769,60, przyrost o zł 3 763 118,05.

Z tych obszarów było w roku 1919 zabudowanych 6 111 m², podczas gdy w końcu roku 1928 było 21 555,5 m².

Zabudowano względnie nabyto w czasie 10 lat: 15 424,5 m². Z istniejących zabudowań przypada na budynki gospodarcze, jak: biura, remizy, warsztaty, garaże i składnice w roku 1919 — 5 829 m², a w końcu 1928 r. — 14 237,5 m². Przybyło zatem 8 408,5 m².

Domy mieszkalne, których w roku 1919 było 282 m², wzrosły do 7 298 m², czyli o 7 016 m².

Terenów niezabudowanych posiadaliśmy w r. 1919 — 16 526 m², a w r. 1929 — 238 814,5 m².

Przybyło zatem 222 288,5 m².

B. Tory.

W roku 1919 obejmowała długość torów 44 130,38 m. Obecnie jest toru 55 936,2 m. Przybyło więc 11 806 m. Z tych przeznaczono na nowe linje o torze pojedynczym 4 479,67 m, a o torze podwójnym 2 708 m. Prócz tego zamieniono tor pojedynczy na podwójny w przestrzeni 1 910,33 m.

C. Tabor.

1. Wozy motorowe.

Rok 1919 wykazuje cyfrę 58 wozów motorowych, z których 11 było niezdatnych do ruchu i zostały zdemontowane. Dokupiono do r. 1929 35 wozów (każdy na 60 osób). Obecna ilość wozów motorowych jest 112. Zaznaczyć tu wypada, że w czasie sprawozdawczym zabudowano (oszkłono) pomosty u 43 wozów.

2. Wozy przyczepne.

Stan w 1919 r. wykazywał 62 wozy, z których jednakże 20 było niezdatnych do ruchu. To też 11 wagonów w międzyczasie zdemontowano, a 9 wycofano z ruchu. We własnych warsztatach zbudowano 31 nowych wagonów, z nich 20 posiadających środkowe wejście.

Obecnie jest zdatnych do ruchu wozów 73.

3. Wozy gospodarcze.

W okresie dziesięcioletnim przybyło zbudowanych we własnych warsztatach 22 wozów gospodarczych i sprowadzono 1 samochód wieżowy dla naprawy sieci napowietrznej.

D. Ruch autobusowy.

Ruch autobusowy rozpoczęto 1. VII. 1925 r.

Autobusów spalinowych było wtedy 4, każdy na 25 osób. w roku 1926 nabyto 1 wóz na 40 osób, a w roku 1927 3 wozy, każdy na 40 osób. Rok 1928 dał przyrostu 10 autobusów à 40 osób, 6 wozów à 25 osób i 2 wozy turystyczne à 25 osób każdy, przyczem dla 21 wozów sprowadzono w latach 1927—28 tylko podwozia, a karoserje zbudowano we własnych warsztatach.

Również zbudowano we własnych warsztatach karoserje do 3 autobusów elektrycznych i do 20 wózków akumulatorowych.

Tabor autobusowy pomieszczony jest w 2-ch garażach z warsztatami pomocniczymi o powierzchni 2651 m².

E. Autoruch.

Z inicjatywy P. K. E. zawiązane zostało w roku 1928 T. z o. p. „Autoruch” w celu uruchomienia dorożek samochodowych w Poznaniu. W tym celu zakupiono 100 podwozi typu „Forda”, które karosowały firmy „Samolot - Ławica” i „Karossa” w Poznaniu.

Zakupiono ca 6 500 m² terenu, na którym powstała hala garażowa dla pomieszczenia taboru, warsztat reperacyjny, urządzone specjalnie dla remontu maszyn „Ford”, oraz dom administracyjny.

F. Warsztaty.

W miarę rozrostu tramwajnictwa, a mianowicie w miarę przystąpienia do budowy kompletnych wozów wzgl. karoserji,

przybierały i rozmiary warsztatów, jak również personelu technicznego.

W roku 1919 wynosiła powierzchnia warsztatów 1 373 m², obecnie zaś 3 522 m².

G. Psychotechnika.

Dla badania stanu psychicznego pracowników służby ruchu (motorowych i konduktorów) założono przy P. K. E. w r. 1927 gabinet psychotechniczny. Posiada on 13 aparatów dla badań zdolności wzrokowych, słuchowych, reakcji i korelacji. Jest tam m. i. aparat Pauce'go dla badań motorowych, taki sam dla badań szoferów oraz kilka testów.

P. K. E. ustawiło własną monografię zawodową dla pracowników na podstawie wyników badań całkowitego personelu ruchu. Przyczynia się to bezpośrednio do zmniejszenia ewent. wypadków w czasie pełnienia służby.

H. Frekwencja tramwajowa.

	1913	1928
Liczba przewiezionych pasażerów	13 665 066	33 307 982
Przebyte wagonokilometry	3 665 191	45 271 786
Wpływy gotówk. za przewozy mk.	1 270 096,60	zł 5 740 392,48
Szybkość handlowa. na godzinę	11,2 klm/godz.	14,6 klm/godz.
Maksymalną szybkość ograniczono do	15,8 klm/godz.	22,8—30 klm/godz.
Liczba mieszkańców	164 418	247 000
Ilość przejazdów na 1 mieszkańca		83,1 134,8

I. Opieka społeczna.

1. Ochronka na 35 dzieci. 2. Szkoła popołudniowa robót ręcznych dla 80 dzieci. 3. Szkoła popołudniowa kroju i szycia dla 30 dzieci. 4. Kursy kroju i szycia dla żon pracowników. 5. Kursy gotowania dla żon pracowników. 6. Biblioteka, mająca 2 500 dzieł. 7. Sala wykładowa na 300 osób. 8. Chór śpiewu dla tramwajarzy. 9. Orkiestra tramwajowa. 10. Oddział sportowy.
