

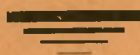
801

z gm

Sprawozdanie

Z ODBUDOWY M. Z. K.

1945—1946 ROK



B. III. 781

SPRAWOZDANIE

Z

ODBUDOWY

M. Z. K.

1945/1946

9.958/57

3.17.481

SPRAWOZDANIE Z ODBUDOWY TRAMWAJÓW.

W s t ę p.

Jednym z największych zadań w odbudowie Warszawy o charakterze najpilniejszym było i jest przywrócenie komunikacji, warunkującej tempo prac w innych dziedzinach i wyznaczającej poniekąd kierunki odbudowy.

Cały wysiłek restytucji komunikacji musi iść w kierunku szybkiego dania lokomocji mieszkańcom, a przede wszystkim ludności pracującej, która w przeważnej części dla tej odbudowy pracuje. Przed M.Z.K. stało ciężkie zadanie zorganizowania środków transportowych w warunkach prawie niespotykanych. Zniszczenia w dziedzinie komunikacji były tak ogromne, że trudno było mówić o jej odbudowie, właściwie należało ją tworzyć od nowa, gdyż pozostałe resztki wymagały jeszcze większego trudu w doprowadzeniu do stanu pierwotnego niż budowa od początku. Ażeby jasno zrozumieć ten ogrom pracy już wykonanej, a jeszcze większy, który nas czeka, trzeba uprzytomnić sobie, co Warszawa miała przed wojną i przed powstaniem, a jakie resztki zastała po wygnaniu okupanta.

Stan przeszły.

Po wrześniu 1939 r. tramwaje doznały wielkich strat: zniszczono szereg wagonów, całkowicie sieć górna, uszkodzono wiele budynków. W czasie 1939 - 44r. z wielkim trudem, mimo wrogiego nastawienia okupanta doprowadzono do względnego stanu użytkowego miejskie środki transportowe. Specjalna jednak polityka niemców eksploatacji rabunkowej przedsiębiorstwa doprowadziła tabor tramwajowy w 50% do stanu nieużytecznego, tory bez renowacji do uciążliwego dla ruchu itd. Pozostałe autobusy wywieziono lub sprzedano różnym niemieckim instytucjom prawie za darmo. Sierpień 1944r. zastał tramwaje w dewastacji - z 700 wozów tramwajowych w ruchu było zaledwie około 400, przy czym wskutek defektów z braku materiałów itp. dziennie do kilkunastu wagonów wycofywano z ruchu. Szalał niszczycielski niemców w czasie powstania i po powstaniu dokonał reszty:

1. wysadzono i zupełnie zniszczono elektrownię tramwajową mocy ok. 12.500 kw,
 2. wywieziono lub zniszczono urządzenia 3 podstacji elektrycznych mocy ok. 6.200 kw,
 3. zniszczono i wywieziono całkowicie sieć górna - przeszło 250 km,
 4. spalono i rozbito 560 wagonów doszczętnie, 31 wywieziono do Poznania, resztę uszkodzono poważnie,
 5. 90% maszyn warsztatowych wywieziono lub zniszczono,
 6. uszkodzono przeszło w 3000 miejscach tory na długości przeszło 20 km uszkodzeń,
 7. wysadzono dwie żelbetowe zajezdnie na Pradze i na Rakowcu, spalono trzy pozostałe na Mokotowie, Muranowie i Woli,
 8. spalono wszystkie budynki warsztatów tramwajowych,
 9. zniszczono warsztaty samochodowe na Burakowie i garaże na Woli, Łazienkowskiej, Inżynierskiej i Żoliborskiej,
 10. spalono lub wysadzono gmachy dyrekcji na Woli i Marszałkowskiej oraz budynki stacyjne na Woli, Muranowie, Mokotowie i Rakowcu,
 11. spalono lub zniszczono 95% budynków gospodarczych,
 12. zabrano lub zniszczono pełne zapasy magazynowe.
- Ogólna suma strat wg cen z 1939r. wynosi ok. 86 milionów złotych.

O ile sobie uprzytomnić ogrom zniszczeń, jakich doznały Miejskie Zakłady Komunikacyjne, można sobie wyobrazić w jak ciężkich warunkach przystąpiono do odbudowy.

Uwagi ogólne.

Z chwilą wyzwolenia Pragi /14.IX.44r./ ocalała na prawym brzegu granicy tramwajarzy pod przewodnictwem inż. A. Kulczyckiego przystąpiła do zabezpieczenia pozostałych obiektów tramwajowych: budynku mieszkalnego i garaży przy ul. Inżynierskiej 6, domu mieszkalnego oraz szczątków wysadzonej przez Niemców zajezdni przy ul. Kawęczyńskiej 16.

Przez cały okres jesieni, aż do całkowitego wyzwolenia Warszawy /17.I.45r./ ratowano od pożarów /pociski, bomby/ resztki majątku tramwajowego. Zorganizowano szereg komórek technicznych i gospodarczych. Przystąpiono do porządkowania terenów, naprawy budynków, torów i sieci na ulicy /nawet w czasie obstrzałów/ oraz remontu wagonów. Stołówka wydawała obiady dla pracowników i rezerwistów. Od 1.XII.44r. kierownictwo M.Z.K. w dziale technicznym sprawuje inż. A. Kulczycki, w dziale administracyjnym Ob. R. Bednarski.

Od 18.I.45r. rozpoczęto przejmowanie terenów M.Z.K. na lewym brzegu Wisły. Wszystkie one były w stanie kompletnego zniszczenia: przeważnie wysadzone w powietrze lub spalone, mienie tramwajowe wywiezione lub rozgrażone. Zgłaszający się stale pracownicy powiększają brygady fachowe, z konduktorów, motorowych i innych tworzą się brygady porządkowe, które wyciągają z pod gruzów maszyny, narzędzia, czyszczą pomieszczenia, remontują urządzenia itp.

W marcu 1945r. z decyzji Zarządu Miejskiego kierownictwo M.Z.K. w dziale administracyjnym prowadzi dalej Ob. R. Bednarski, w dziale technicznym - inż. J. Kubalski.

W kwietniu przy nowej organizacji Z.M. tworzy się Resort Komunikacji, w którego skład wchodzi m.i.: Dyrekcja Tramwajów i Trolleybusów - Dyrektor R. Bednarski, Dyrekcja Auto - Dyr. inż. T. Sztromajer, a od 1.VII. inż. J. Jastrzębski. Szefem Resortu Komunikacji zostaje inż. J. Kubalski.

We wrześniu 1945r. następuje reorganizacja Resortu Komunikacji ze względów gospodarczych i administracyjnych: wszystkie przedsiębiorstwa komunikacyjne / tramwaje, trolleybusy, autobusy, samochody, transport wodny/ tworzą jedno przedsiębiorstwo M.Z.K. Naczelnym Dyrektorem jest jednocześnie Szef Resortu - inż. J. Kubalski, Dyr. Administracyjny - Ob. R. Bednarski, Dyr. Techniczny - inż. Cz. Gil, Dyr. Motoryzacyjny - inż. J. Jastrzębski /p. tabl. Nr. 1./

M.Z.K. od października 1945r. mają czynnych 11 wydziałów: 7 technicznych /budowlany, elektryczny, drogowy, mechaniczny, ruchu, samochodowy, transportowy/ i 4 administracyjne /ogólny, gospodarczy, zasobów, finansowy/. Od 1 maja 1946r. powstaje 12-wydział - Garaże. /tabl. N. 1./ Następuje stopniowe normowanie gospodarki i jej specjalizacja, co pozwala na właściwe i szybkie wykorzystanie sił fachowych i administracyjnych z jednym celem - szybkiej odbudowy pełnej komunikacji.

Widocznym skutkiem działalności przedsiębiorstwa jest:

20.IV.45r. otwarcie komunikacji samochodowej dla pracowników miejskich

20.VI.45r. uruchomienie tramwajów na Pradze

15.IX.45r. " " w Warszawie lewobrzeżnej

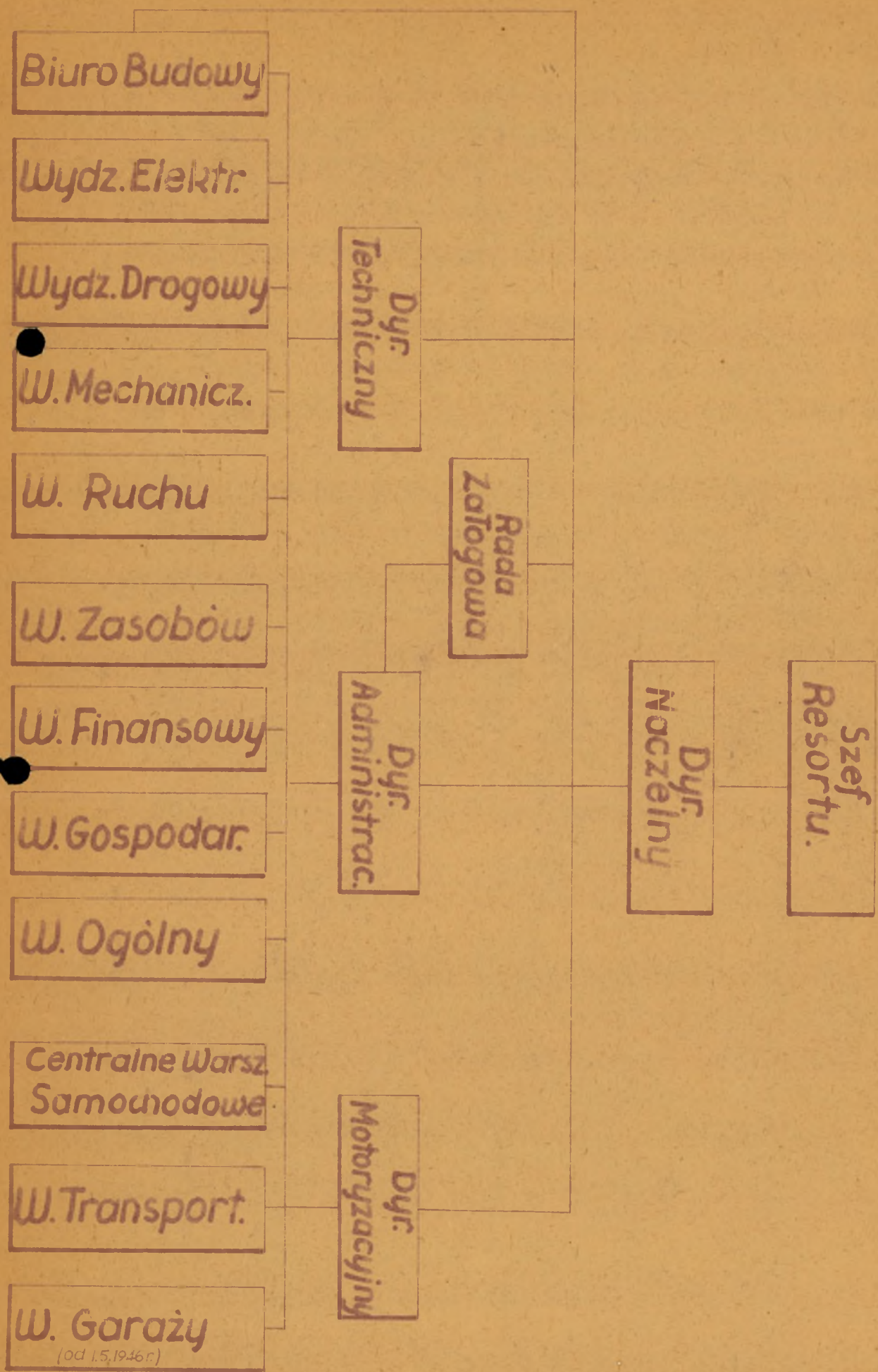
31.XII.45r. " trolleybusów

5.I.46r. " stałej komunikacji autobusowej

Aby doszło do tego należało pokonać setki trudności, których często nawet mieszkańcy nie mogli się domyśleć.

Naogół można zaznaczyć, że gdyby nie ogromny zapał do pracy, ofiarność i przywiązanie do swego przedsiębiorstwa, które cechuje wszystkich od kierowników do robotnika, dzieło odbudowy nie mogłoby być dokonane w tak krótkim stosunkowo czasie i już w tak dużym procencie. Dość wspomnieć, że do tej pory jeszcze remonty wagonów odbywają się na otwartym terenie, a wyposażenie w pomoce /maszyny, narzędzia/ - jest bardzo dalekie od przedpowojeniowego. Warunki atmosferyczne jednak, ani ogólne wyczerpanie wojenne pracowników nie hamuje ich wytrwałości w pracy.

Schemat organizacyjny M.Z.K.



Dla pełnego właściwego zobrazowania prac dotychczasowych nad odbudowę komunikacji Stolicy, należy podać główne zasady, jakimi kierują się M.Z.K., w realizacji swych zadań, a mianowicie:

- 1/ dążenie do szybkiej odbudowy środków komunikacji drogą najprostszymi przystosowań i remontów - przez
 - a/ dostarczenie źródeł prądu o dostatecznej mocy /podstacje/,
 - b/ wyremontowanie maksimum wagonów we własnym zakresie,
 - c/ zabezpieczenie warsztatów naprawczych wagonowych i samochodowych,
 - d/ naprawę i odbudowę sieci i torów;
- 2/ unikanie obecnie wszystkich takich robót, któreby mogły opóźnić uruchomienie poszczególnych tras - przez
 - a/ uzgodnienie w czasie i terenie przebudowy poszczególnych odcinków torów i sieci,
 - b/ przystosowanie programu robót do możliwości źródeł prądu,
 - c/ ustalenie kolejności potrzeb ruchu w zależności od nowego zaludnienia dzielnic i od stanu taboru;
- 3/ ustalenie głównych wytycznych komunikacji w porozumieniu z B.O.S. - przy założeniach -
 - a/ możliwie szybko, nawet o charakterze czasowym, restytucja ruchu tramwajowego na najważniejszych odcinkach Stolicy,
 - b/ pierwszeństwo obsługi świata pracy,
 - c/ dążenie do odbudowy w pierwszym rzędzie kierunków głównych zamierzeń BOS odbudowy Stolicy,
 - d/ stopniowa realizacja nowego układu komunikacyjnego całego Warszawskiego Zespołu Mieszkaniowego /ruch miejski i podmiejski/,
- 4/ stosowanie w okresie przejściowym zastępczych środków komun.drogą:
 - a/ komunikacji samochodowej - przede wszystkim dla ludności pracującej na kierunkach bez obsługi tramwajowej czy trolleybusowej,
 - b/ zapewnienia połączenia Pragi z Warszawą lewobrzezną,
 - c/ komunikacji autobusowej czy samochodowej na trasach tramwajowych w okresie przebudowy torów /przekucia/.

pracy

Ogólną charakterystykę M.Z.K. i porównanie z r.1939 przedstawiają tablice N.2 - dane zniszczeń i odbudowy- i tablica N.3 - dane z eksploatacją. Dla właściwego zobrazowania osiągnięć M.Z.K. należy rozpatrzeć działalność jej poszczególnych komórek - technicznych i administracyjnych.

Biuro Budowy.-

Zniszczenia. - W ogólnym bilansie zniszczeń M.Z.K. przez działania wojenne budynki były przyczyną najpoważniejszą. Wszystkie większe budynki o konstrukcjach inżynierskich były bądź spalone, bądź złośliwie ~~prze~~ przez okupanta zniszczone wybuchami tak, aby możliwie jaknajbardziej utrudnić ich odbudowę: zajezdnie, garaże, warsztaty, pomieszczenia dla urządzeń elektrycznych, stacje ruchu, budynki administracyjne, godpodarce magazyny, ekspedycje i poczekalnie.

Z ogólnej kubatury ok. 800.000 m³ budynków jedynie kilka zachowało się w stanie stosunkowo dobrym, a mianowicie:

Warsztaty autobusowe na Burakowie, zniszczone w 30%,

Budynek Administr.przy zajezdni na Pradze - w 30%,

Budynki Administr.garażów autobus.na Inżynierskiej - w 20%,

Budynek szkolny na Woli - w 40%,

" przetwornicy na Woli w 30%,

- razem o łącznej kubaturze ok. 35.170 m³.

W pozostałych budynkach zniszczenia były od 60 - 100%, przy czym największe zniszczenia dotknęły najbardziej do życia przedsiębiorstwa potrzebne pomieszczenia t.j.warsztaty remontowe, zajezdnie i podstacje elektryczne.

Odbudowa - okres początkowy do l.X.45r.

W początkowym okresie działalności M.Z.K., wobec ogromu potrzeb i trudności zarówno organizacyjnych, jak i technicznych, przystąpiono do odbudowy tylko stosunkowo najmniej zniszczonych obiektów budowlanych, względnie do wykonania najniezbędniejszych pomieszczeń prowizorycznych, któreby umożliwiły uruchomienie komunikacji w mieście.

Miejskie Zakłady Komunikacyjne
 Dane dotyczące zniszczeń i odbudowy miejskich urządzeń komunikacyjnych w m. st. Warszawie

		31.8.1939.	11.1945	30.6.1945	30.9.1945	31.12.1945	31.3.1946
Tory tramwajowe w stanie używalnym	Warszawa	ok. 200 km. t.p.	0	65.5 km t.p.	115.7 km. t.p.	124.4 km. t.p.	125.8 km. t.p.
	Praga	ok. 50 km. t.p.	0	30.5 km t.p.	42.0 km. t.p.	47.2 km. t.p.	48.4 km. t.p.
Sieć jezdna tramwajowa w stanie używalnym	Warszawa	ok. 200 km.	0	0	16.0 km.	55.2 km.	67.2 km.
	Praga	ok. 50 km.	0	19.0 km.	35.8 km.	37.8 km.	39.3 km.
Sieć jezdna trolleybusowa		0	0	0	0	11.07 km.	16.9 km.
Liczba wozów w stanie używalności	Tramwajowych silnik:	398	0	21	36	53	77
	" doczepn.	324	0.	24	35	56	73
	trolleybusowych	0	0	0	0	8	12
autobusowych włączających ciężarówek dla pasażerów		135	0	0	0	1	3
		0	0	37	25	25	27
Elektrownia tramwajowa		12900 kW	Całkowicie zniszczona. Nie będzie odbudowana.				
Podstacje prostownikowe	Praga	3000 kW	0	2000 kW	2000 kW	2000 kW	2000 kW
	Mekory	2000 kW	0	0	0	0	0
	Zoliborz	1200 kW	0	0	0	1600 kW	1600 kW
Wola		—	0	—	—	175 kW	175 kW
Wola taziemkowska		—	0	—	—	—	—
Wola		164 wozów	0	0	0	0	0
Praga		220	0	0	0	10	14
Rekowitzec		118	0	0	0	1	7
Muranów		82	0	0	0	0	0
M. Kolowa		47	0	0	0	0	12
Służewki		—	0	—	—	—	4
Pojemność zajezdni tramwajowych		—	0	—	—	—	—
Liczba linii w ruchu i długości tras	Tramwaje	30 stacji, 305.4 km 9 nocnych 71.2 km	0	2 linie 11.9 km.	7 linii 32.8 km	10 linii 47.6 km	14 linii 64.0 km
	Autobusy	19 linii 82.7 km	0	6 linii 30.0 km	7 " 42.7 km	Komunikacji pasażerskiej nie było	5 " 23.4 km
Trolleybusy		0	0	0	0	0	3 linie 14.5 km
Liczba zajezdni autobusowych		3	0	1	1	1	1

Wykonano więc:

na Pradze -

całkowity remont budynku administr.-mieszkalnego przy ul. Kawczyńskiej 16,
remont pomieszczenia podstacji elektrycznej "Praga" w bocznych pomieszczeniach zajezdni tramwajowej,
remont budynku administr. i garażu przy ul. Inżynierskiej 6.

na Woli -

remont budynku szkolno-dyrekcyjnego,
" " administr.-mieszkalnego,
całkowity remont budynku przetwornicy,
remont budynku kuchni na Woli,
pro wizoryczne pomieszczenia na obrabiarki i spawalnię Warsztatów Głównych,
przystąpiono do wykonania pomieszczeń dla Centralnej Podstacji przy ul. Przyokopowej N.28.

na Burakowie -

odbudowa Podstacji Zoliborz.
przystąpiono do odbudowy Warsztatów Samochodowych przy ul. Włocławskiej 52.

na Mokotowie -

przystąpiono do odbudowy budynku Podstacji przy ul. Tynieckiej N.40,
przystąpiono do odbudowy Hali Przeglądowej dla zajezdni trolejbusowej przy ul. Łazienkowskiej N.8,
rozpoczęto remont Warsztatów Samochodowych przy ul. Stępińskiej N.25

Wykonano szereg drobnych robót, związanych z remontem pro wizorycznych pomieszczeń dla administracji, ruchu i wydziałów technicznych.

Okres od 1.X.45r. do 31.XII.45r.

W związku ze stale zwiększającymi się potrzebami rozszerza się zakres odbudowy, powstaje szereg zagadnień, które muszą być opracowane i uzgadniane w ramach ogólnego programu odbudowy miasta. Do tego celu zostaje powołane BIURO BUDOWY, które obejmuje całokształt spraw odbudowy w uzgodnieniu z B.O.S., oraz kierownictwo większych robót budowlanych.

W okresie tym ~~zakończono~~ wykonywano w dalszym ciągu roboty już rozpoczęte oraz przystąpiono do:

- 1/ odbudowy pomieszczeń dla Centralnej Podstacji Elektrycznej na terenie dawnej Elektrowni M.Z.K.,
- 2/ odbudowy 2-ech Hal Warsztatów Głównych wagonowych: montażowej i elektrycznej na Woli,
- 3/ odbudowy pomieszczeń warsztatowych tramwajowych i garażu za zajezdnią na Woli,
- 4/ budowy pro wizorycznej zajezdni tramwajowej na ul. Kawczyńskiej N.16,
- 5/ odbudowy pro wizorycznej zajezdni, pomieszczeń warsztatowych i budynku stacyjnego na Mokotowie,
- 6/ budowy pro wizorycznej zajezdni i budynku stacyjnego na R. owcu przy ul. Opaczewskiej,
- 7/ remontu budynku administracyjnego przy ul. Al. Jerozolimskie N.85

oraz wykonano szereg robót instalacyjnych, z których głównejsze:

- 1/ kotłownia i instalacja centralnego ogrzewania w gmachu szkolnym na Woli,
- 2/ centralne ogrzewanie i kotłownia w Warsztatach Samochodowych przy ul. Włocławskiej N.52,
- 3/ centralne ogrzewanie w Warsztatach Samochodowych przy ul. Stępińskiej N.25 i ul. Nabelaka N.6.

Biuro Budowy podejmując swoją działalność, opracowuje budżet odbudowy na okres do 31.III.1947r., oraz plan działania na rok 1946 dla całego przedsiębiorstwa. Opracowuje i uzgadnia z B.O.S. szereg zagadnień związanych z uruchamianiem nowych linii tramwajowych, przygotowuje materiały i dane dla zlecenia wykonania projektów kapitalnej odbudowy obiektów M.Z.K.

Z dniem 1.III.46r.do Biura Budowy włączony zostaje Dział Budowlany, który do tego czasu formalnie należał do Wydziału Drogowo-Budowlanego. Biuro Budowy obejmuje więc nadzór techniczny i kierownictwo wszystkich robót budowlanych, wykonywanych zarówno przez przedsiębiorców, jak i sposobem gospodarczym.

W okresie tym w dalszym ciągu prowadzono rozpoczęte roboty oraz podjęto:

- 1/ odbudowę zajezdni wagonowej na Woli /konstrukcja stalowa/
- 2/ " " prowizorycznej zajezdni wagonowej i pomieszczeń dla stacji ruchu na Burakowie,
- 3/ roboty adaptacyjne i przystosowanie budynku dawnej Hali Targowej na garaże samochodowe, ul.Słowackiego 45a,
- 4/ remont budynku administracyjnego przy warsztatach samochodowych przy ul.Nabielaka N.6,
- 5/ ustawiono barak na stołówkę na Woli,
- 6/ wykonano szereg drobnych robót budowlanych remontowych w różnych punktach, pomieszczeniach już użytkowanych.

W okresie ostatnich dwóch miesięcy wpłynęło 110 zleceń na tego rodzaju roboty.

Zakres dokonanej odbudowy budynków za cały okres sprawozdawczy podany jest na załączonym wykresie/W.4./ Podział kubatury budynków oraz koszt budowy i odbudowy dokonany jest wg grup, charakteryzujących ich użytkowność.

Wydział Elektryczny -

Już we wrześniu 1944r. grupy pracowników dawnego Wydziału Sieci przystąpiły do prac związanych z przygotowaniem do uruchomienia komunikacji tramwajowej na Prądze. Prace te polegały na usuwaniu zwisających przewodów i zwalonych słupów, będących przeszkodą dla ruchu kołowego, demontowaniu i zbieraniu resztek pozostawionych przez Niemców drutów jezdnych i wreszcie montowaniu sieci górnej na ul.Kawęczyńskiej i Radzywińskiej. Wszystkie te prace odbywały się pod nieustannym ostrzałem artylerii niemieckiej, a w pobliżu ul.Targowej, również w ogniu karabinów maszynowych.

Urządzenia, będące w zakresie prac dawnego Wydziału Sieci i Elektrowni uległy prawie całkowitemu zniszczeniu. Do odbudowy przystąpiono przy braku najniezbędniejszych narzędzi i materiałów, jak również taboru: wozy wieżowe, wagony montażowe, wózki i drabiny mechaniczne.

Elektrownia tramwajowa na Przyokopowej została zniszczona całkowicie, nienaładająca się do jakiegokolwiek remontu, a z trzech podstacji dwie zniszczone a urządzenia wywiezione, trzecia - Praska, której pomieszczenie znajdowało się w wysadzanej zajezdni, również była zniszczona.

Przy współudziale f-ny "Rohn,Zieliński" zaczęto dzwigać podstacje. Prace nad odbudową podstacji należy traktować jako wykonanie nowego montażu po przeprowadzeniu napraw każdego elementu podstacji z osobna.

Nadesłanie z Rosji drutu jezdnych umożliwiło przystąpienie do budowy sieci jezdnej. Reszta potrzebnych materiałów pochodziła ze spalonych magazynów i z zebranych na miejscu resztek części sieci.

Równolegle pracowała i Elektrownia Miejska nad uruchomieniem wytwórni i sieci kablowej dla przesłania energii.

- 6 -

W dniu 20.VI.1945r. uruchomiona została pierwsza linia tramwajowa. Dalsza rozbudowa sieci górnej i kablowej posuwała się w szybkim tempie, jej wzrost ilustruje załączony wykres /tabl.Nr51.6/

Następnie prowadzone były prace nad uruchomieniem drugiej podstacji, składającej się z 2 prostowników o mocy 800 KW każdy, otrzymanych z Wrocławia, w wyniku licznych starań i poszukiwań tych urządzeń na terenie całej Polski. Podstacja ta została zdemontowana we Wrocławiu i przewieziona przez Armię Sowiecką wraz z drugim zespołem Siemens'a mocy 1200KW. Montaż jej również napotykał na wielkie trudności, z których najważniejszymi było brak niektórych niezbędnych przyrządów i aparatów, usunięcie uszkodzeń powstałych w czasie demontażu i transportu, brak nawet najdrobniejszych schematów montażowych i wreszcie trudności spowodowane różnicą napięcia zasilającego w Wrocławiu i Warszawie. Jeśli się przy tym uwzględni, że przed ustawieniem całego urządzenia trzeba było wykonać podstawowe roboty budowlane, to otwarcie podstacji w dn.17.II.1945r.uważać należy za termin niezwykle krótki. /Montowanie nowej podstacji na Wierzbnie w 1932r.przez firmę Brow Boveri, przy udziale monterów zagranicznych, specjalnie budowanym pomieszczeniu - trwało 5 miesięcy/.

Równoległe z montowaniem podstacji Wolskiej montowana była podstacja na Łazienkowskiej. Została ona wypożyczona od Zarządu Miejskiego m.Poznania. Celem jej jest zasilanie zajezdni trolleybusowej i część odcinka trasy. Demontaż jej w Poznaniu, transport i montaż na miejscu był wykonany w przeważnej części przez pracowników Wydziału Elektrycznego.

Pierwsze linie tramwajowe uruchomione w Warszawie lewobrzeżnej w dn.15.IX.45r. zostały zasilone przez podstację E.K.D. na Szczęśliwiczach. Dla tego celu została zamontowana specjalna linia zasilająca długość 1.600 m i wykonane urządzenia rozdzielcze i zabezpieczające na tej podstacji.

Od dn.17.II.45.zasilanie ruchu tramwajowego odbywało się częściowo w dalszym ciągu przez podstację E.K.D., a w głównej części przez uruchomioną tym dniu podstację na Woli.

Specjalnym zadaniem Wydziału Elektrycznego było wykonanie sieci i zasilania dla nowego w Warszawie rodzaju trakcji, a mianowicie - trolleybusów. Do pomocy i instruktowania została delegowana specjalna misja Radziecka. Początkowo wysiłki szybkiego uruchomienia trolleybusów rozbiły się o brak materiałów. Sieć ta wymaga specjalnego osprzętu, którego nietylko u nas, ale w ogóle w Polsce zupełnie nie było. Z Rosji poza drutem jezdnym nie otrzymaliśmy żadnych innych części. Dopiero przed samym uruchomieniem nadeszły niewielkie transporty, w czasie kiedy już skompletowaliśmy własne wyposażenia. Prace te trzeba było więc rozpocząć od wykonania rysunków, wyszukania odpowiednich firm i dokonania zamówień. Wykonanie tego osprzętu w kraju, wobec nieprzygotowania firm, napotykało na duże trudności.

W miarę nadejścia materiałów montowana była sieć, mimo, że personel monterski nie był jeszcze dostatecznie wykwalifikowany i wprawiony do tego rodzaju sieci, różniacej się znacznie swą budową od tramwajowej.

Pierwsze wozy trolleybusowe wyruszyły na miasto w ostatnich dniach grudnia 1945r.

W miarę rozbudowy ruchu tramwajowego w Warszawie lewobrzeżnej stała się coraz bardziej paląca kwestia wzmożenia dostawy energii zasilającej i stworzenia choć minimalnych rezerw nieodzownych przy racjonalnej eksploatacji. Moc, która obecnie dysponujemy jest stanowczo niewystarczająca i bez pomocy E.K.D. nie byłibyśmy w stanie utrzymać ruchu na obecnym poziomie.

Sytuacja ta zostanie w najbliższym czasie znacznie poprawiona, dzięki uruchomieniu w najbliższych dniach drugiej podstacji na Wierzbnie. Aparatura tej podstacji pochodzi z pozostałości dawnych urządzeń na Wierzbnie, wywiezionych przez Niemców i odnalezionych przez nas w Krakowie.

Aparatura ta była zniszczona i pozbawiona oczywiście wielu przyrządów poniżej rowych, silników, pomp, automatów itp. Obecnie jeden z tych dwóch zespołów mocy 1000 KW został całkowicie odbudowany, aparatur skompletowana /w przeważnej części we własnym zakresie/ i obecnie znajduje się w stadium uruchamiania. Muszę zaznaczyć, że remont i montaż wykonywany jest wyłącznie własnymi siłami bez schematów i instrukcji fabrycznych. Po uruchomieniu tego zespołu przystąpimy do odbudowy drugiego i do kompletowania i montażu zespołu Siemens 1200 kW pochodzącego z Wrocław powiększając podstawę Centralną na Woli.

Równocześnie z wszystkimi wyżej opisanymi zadaniami prowadzone były prace nad odbudową sieci zasilającej kabli podziemnych. Sieć ta uległa ogromnym zniszczeniom. Niektóre trasy kabli ziemnych nadają się w normalnych warunkach eksploatacyjnych do całkowitej wymiany. Specjalną trudność powodują kable spłaszczone na skutek uderzeń pocisków lub zwałanych gruzów. Uszkodzenia niewykrywane w pierwszej chwili powodują przerwy pracy, stwarzając konieczność częstych poszukiwań i napraw.

Prócz prac nad odbudową i eksploatacją sieci i zasilania, Wydział Elektryczny prowadzi dział instalacji siły i światła, obejmujący wszystkie obiekty M.Z.K. oraz oświetlenia węzłowych punktów tras tramwajowych, trolleybusowych i autobusowych, jak również ekspedycji i poczekalni.

Dla potrzeb Wydziału Elektrycznego odbudowano dwa warsztaty mechaniczno-ślusarskie na Pradze i Wierzbnie zaopatrzone w obrabiarki, które zostały wydobyte z pod gruzów warsztatu na Pradze i spalonego warsztatu na Sierakowskiej i wyremontowane własnymi siłami.

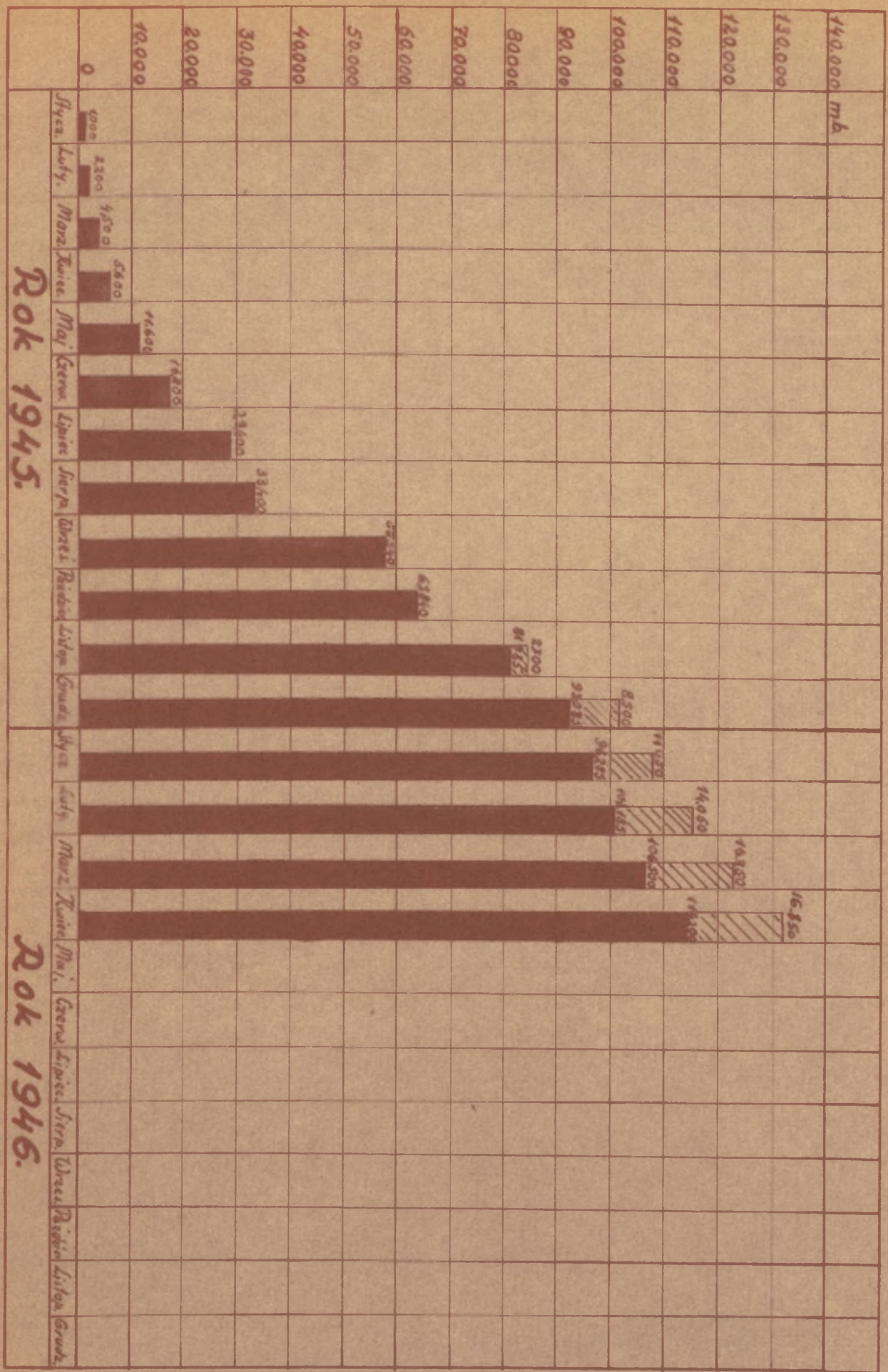
Do montażu sieci górnej używa Wydział Elektryczny cztery samochody wieżowe / w tym 3 czasowo uzyskane z Berlina/ oraz trzy drabiny mechaniczne.

Kronika najważniejszych etapów wykonanych zadań W. Elektryczny

Otwarcie pierwszej linii tramwajowej na Pradze	20.VI.45r.
Uruchomienie podstacji "Praga"	20.VI.45r.
Uruchomienie pierwszej linii tramwajowej w Warszawie lewobrzeżnej i linii zasilającej z rozdzielnią na podstacji E.K.D. w Szczęśliwicach	15.IX.45r.
Uruchomienie podstacji "Wola"	17.XI.45r.
" " "Łazienkowska"	8.XII.45r.
" trolleybusów	31.XII.45r.
Odbudowa 100-go km sieci tramwajowej - w lutym 1946r.	
Uruchomienie warsztatu na Pradze - grudzień 1945r.	
" " na Wierzbnie - luty 1946r.	
Usunięcie wraków turbin, generatorów i kondensacji b. Elektrowni w hali maszyn na Przyokopowej - kwiecień 1946r.	
Pracę wydziału obrazują wykresy NN.5,6,7.	



Wykres obudowanej sieci górnej



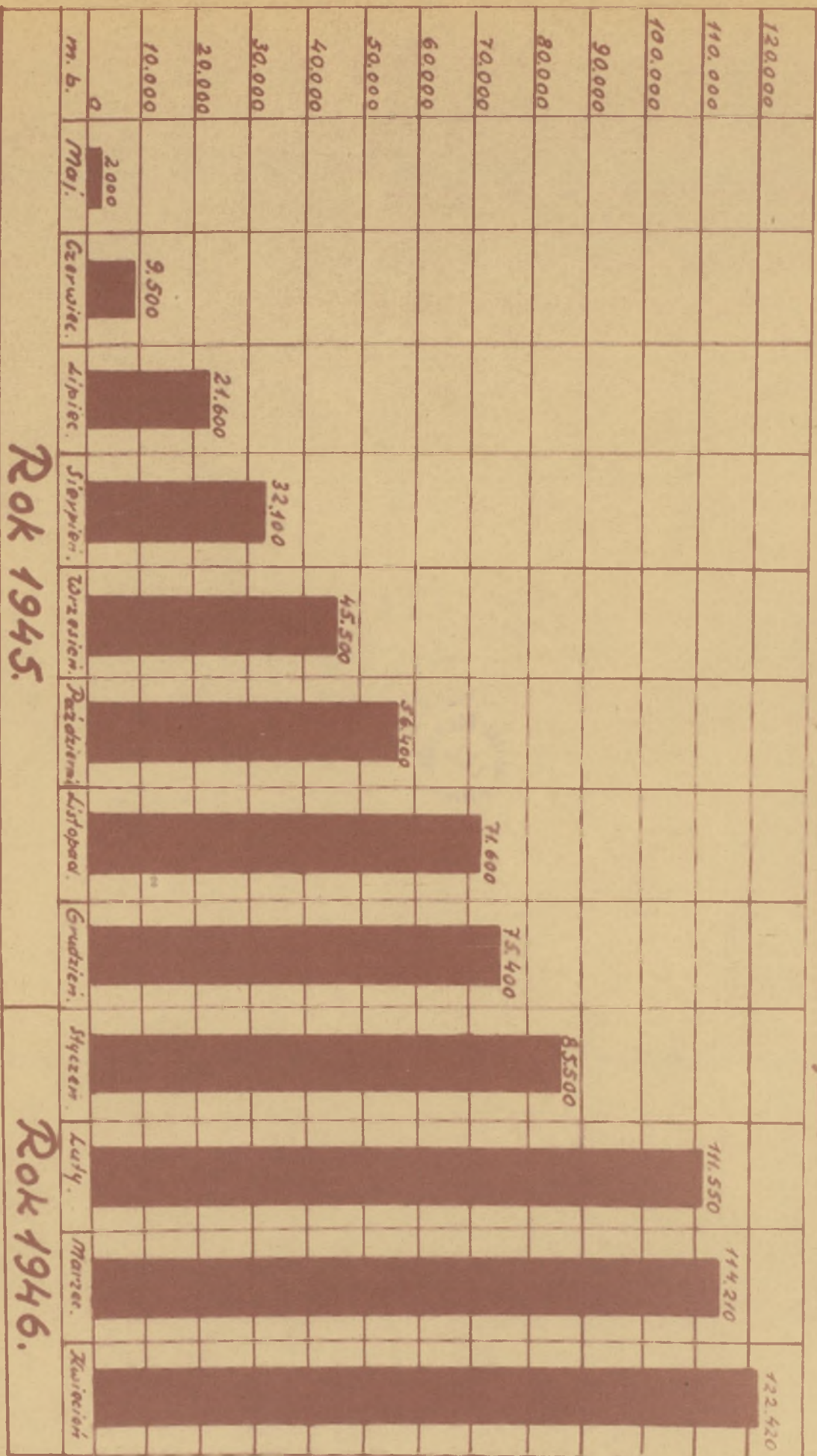
siec tramwajowa.
" trolejbusowa.

Stan sieci tramwajowej w dn. 31. VIII. 1939 r. ca. 250.000 mb.
Projektowana ob. ca. 200.000 m. b.

Rok 1945.

Rok 1946.

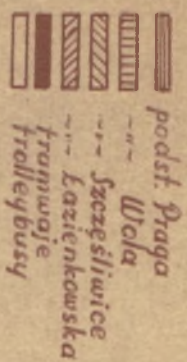
Wykres odbudowanej sieci kablowej.



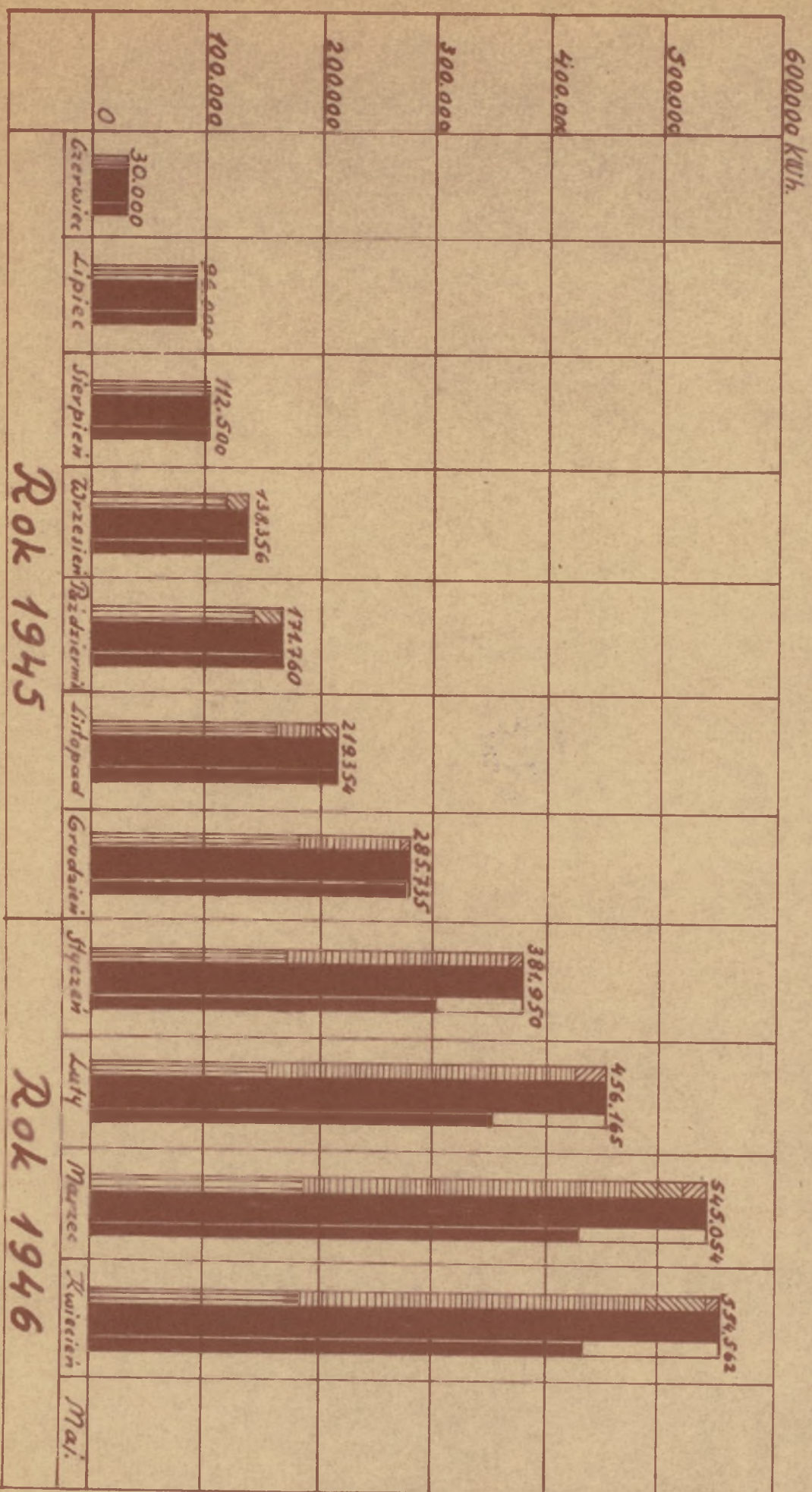
Rok 1945.

Rok 1946.

Stan sieci kablowej w dn. 31.8.39 232 980 mb.
 Projektowana odbudowa 217 300 mb.



Wykres pobranej miesięcznie energii elektr. na podstacjach.



Wydział Drogowy:-

Pierwsze prace drogowe rozpoczęto w zimie 1944/45r. przy udziale kilkunastu ludzi. Naprawiono prowizorycznie większe uszkodzenia w torach na Pradze. W kwietniu 45r. przystępuje Wydział do intensywnej pracy naprawy torów zarówno na Pradze, jak i w Warszawie. Warsztaty Drogowe po uprzątnięciu gruzów i zabezpieczeniu ocalałych ponieszczeń rozpoczynają remont narzędzi i maszyn oraz przygotowanie materiałów szynowych do napraw torów przy pomocy jedynie kuźni polowej i palnika acetylenowego. W ciągu lipca 45r. wobec dopływu stałego dużej liczby pracowników i powiększeniu się stanu zatrudnienia, Wydział zostaje podzielony na oddzielne działy.

Do końca lipca r.ub. doprowadzono do stanu używalności 90% torów na Pradze. W lipcu Warsztaty Drogowe montują pierwsze rozjazdy, prowadząc w dalszym ciągu remont maszyn, naprawę narzędzi i przygotowując materiały do odbudowy torów.

Stan torów tramwajowych do powstania można określić jako zły. Rozjazdy, szyny i podłoża nie wymieniane w dostatecznym stopniu i czasie wymagają dziś gruntownego remontu, co łącznie z uszkodzeniami z r.1944 stwarza konieczność dużych robót torowych. Z drugiej strony projektowane już przed wojną stopniowe wprowadzanie miejskiej komunikacji szybkiej /tramwaje pospieszne/, co łącznie z nadzwyczaj ważnym dziś zagadnieniem taboru wpłynęło na decyzję jednoczesnego przekucia torów szerokich, jakie Warszawa posiada /1525 mm/ na normalne /1435 mm/. Ułatwia też zagadnienie przebudowy skasowanie szeregu zbędnych rozjazdów i torów wyłączonych z ruchu tramwajów na przyszłość wobec zniszczenia miasta /Twarda, Złota, ghetto itp./

Na powzięcie tej decyzji przez Z.M. wpłynęły następujące czynniki:

- 1/ trudności i duży koszt przeróbki taboru tramwajowego normalnotorowego /z Poznania, Berlina, Wrocławia/,
- 2/ zabezpieczenie stałego powiększenia taboru /z rewindykacji/
- 3/ ułatwienie wprowadzenia najszybszego do ruchu taboru pozawarszawskiego,
- 4/ scalenie komunikacji podmiejskiej normalnotorowej,
- 5/ umożliwienie bezpośredniego przeładunku z kolejami normalnotorowymi,
- 6/ łatwość stopniowego wprowadzenia w Stolicy miejskiej komunikacji pospiesznej,
- 7/ zgodność z planami odbudowy B.O.S.-u,
- 8/ możliwość okresowej przebudowy torów bez zatrzymań ruchu,
- 9/ względnie niewysoki koszt przeróbki wobec jednoczesnego remontu torów i skasowania szeregu odcinków,
- 10/ czas przebudowy - krótki - dostosowany do możliwości stopniowego uruchamiania tramwajów.

We wrześniu przystąpiono do planowego przekuwania torów tramwajowych, budowy pętlicy i rozjazdów /m.i.Pl.Zbawiciela/, przebudowy i budowy nowych torów zajezdni oraz innych, niezbędnych przy zmianie teraźniejszości urządzeń.

Równolegle prowadzone są rozbiórki torów, przeznaczonych do skasowania, dla ~~koniecznych~~ koniecznych napraw, przebudowy i budowy ~~podłoża~~.

W styczniu r.b. uruchomiona zostaje w Warsztatach Drogowych kuźnia o stałym palenisku z wentylatorem elektrycznym, a w kwietniu pierwsze maszyny i wiertarka, szlifierka i strugarka podłużna.

Mimo trwającego okresu zimowego prowadzonych jest szereg robót dla wcześniejszego uruchomienia nowych linii. Mimo braku odpowiedniego taboru /plugi ośmienne, solanki/, ruch tramwajowy nie

uległ przerwie. Duże utrudnienie w pracach stanowi rządzeń technicznych - tory eksploatowane czyszczone są tylko ręcznie, brak maszyn w Warsztatach oraz środków transportowych powoduje znaczne zwiększenie sił roboczych, a brak łączności telefonicznej utrudnia usprawnianie robót.

Wydział Drogowy podzielony jest na Działy: Techniczny, Torów, Warsztatów Drogowych oraz Biuro Administracyjne. Zakres czynności tych działów jest następujący:

Dział Techniczny - opracowanie projektów odbudowy, przebudowy i budowy układu torów, skrzyżowań, rozjazdów, pętlic. Odtworzenie zniszczonych przez wojnę układów torów, rozjazdów, pętlic, rysunków montażowych do wykonania skrzyżowań i rozjazdów. Obliczenia rozjazdów, rysunki wykonawcze i części konstrukcyjnych poszczególnych części torów, pomiary terenowe, wykresy techniczne, plany sytuacyjne, sprawozdania, zestawienia itp.

Dział Torów - wykonanie oraz nadzór nad wszystkimi robotami, związanymi z budową, odbudową i przebudową torów, prowadzonych gospodarczo i przedsiębiorczo. Przeprowadzanie bezpośrednio eksploatacji napraw i renowacji torów, rozjazdów i luków. Prowadzenie gospodarki narzędziowej i materiałowej, uskutecznianie transportów materiałów, wykonanie, ustawianie i konserwacja przystanków tramwajowych, trolleybusowych i autobusowych. Zestawianie kosztorysów, ogłaszanie przetargów, sprawdzanie rachunków, komisje odbiorcze, obliczanie skordów, koordynacja robót z innymi Wydz. i instytucjami.-

Warsztaty Drogowe - Wykonanie montażu skrzyżowań, luków i rozjazdów; przygotowanie materiałów torowych do wszystkich robót; naprawa narzędzi, remont maszyn, konserwacja samochodów i sprzętu technicznego, będącego w dyspozycji Wydziału.

Biuro Administracyjne - /łącznie z Sekretariatem/ Zakatowanie wszelkich spraw personalnych, prowadzenie rachunkowości /preliminarze budżetowe, budżety miesięczne/ korespondencja, kartoteka, maszynopisy itp.

Terenowo Wydział podzielony jest na 5 dzielnic: Mokotów, Rakowiec, Wola, Żoliborz i Praga, na czele których stoją najstrowie drogowi, oraz Sekcję Gospodarczą, jako komórkę gospodarczo-transportową. Wykonanie prac w zakresie odbudowy i przekucia torów podane jest na wykresie Nr. 3. o zestawieniach liczbowe na tabeli Nr. 6. Poza przedstawionymi w nich robotami wykonano:

w Dziale Technicznym: a/ szereg projektów przebudowy, odbudowy i budowy układów rozjazdów, pętlic, bocznic, zajezdni itp. m. i. p. Zbawiciele, przy ul. Waszyngtona, zajezdni pod wiaduktem Poniatowskiego, dojazdu do st. benzynowej C+SM i do zajezdni na Żoliborzu, pętlicy i dojazdu do Dw. Gdńskiego i inne - łącznie 8 projektów budowy i 4 przebudowy

b/ - 1. obliczenia i rysunki montażowe rozjazdów - szt. 68

- 2. rysunki pętlic, rozjazdów, profilów szyn, zjazdów torowych, części konstrukcyjnych zwrotnic itp. - szt. 28

- 3. przeprowadzono szereg pomiarów terenowych, zdjęć niwelacyjnych i sytuacyjnych do projektów w ilości 12

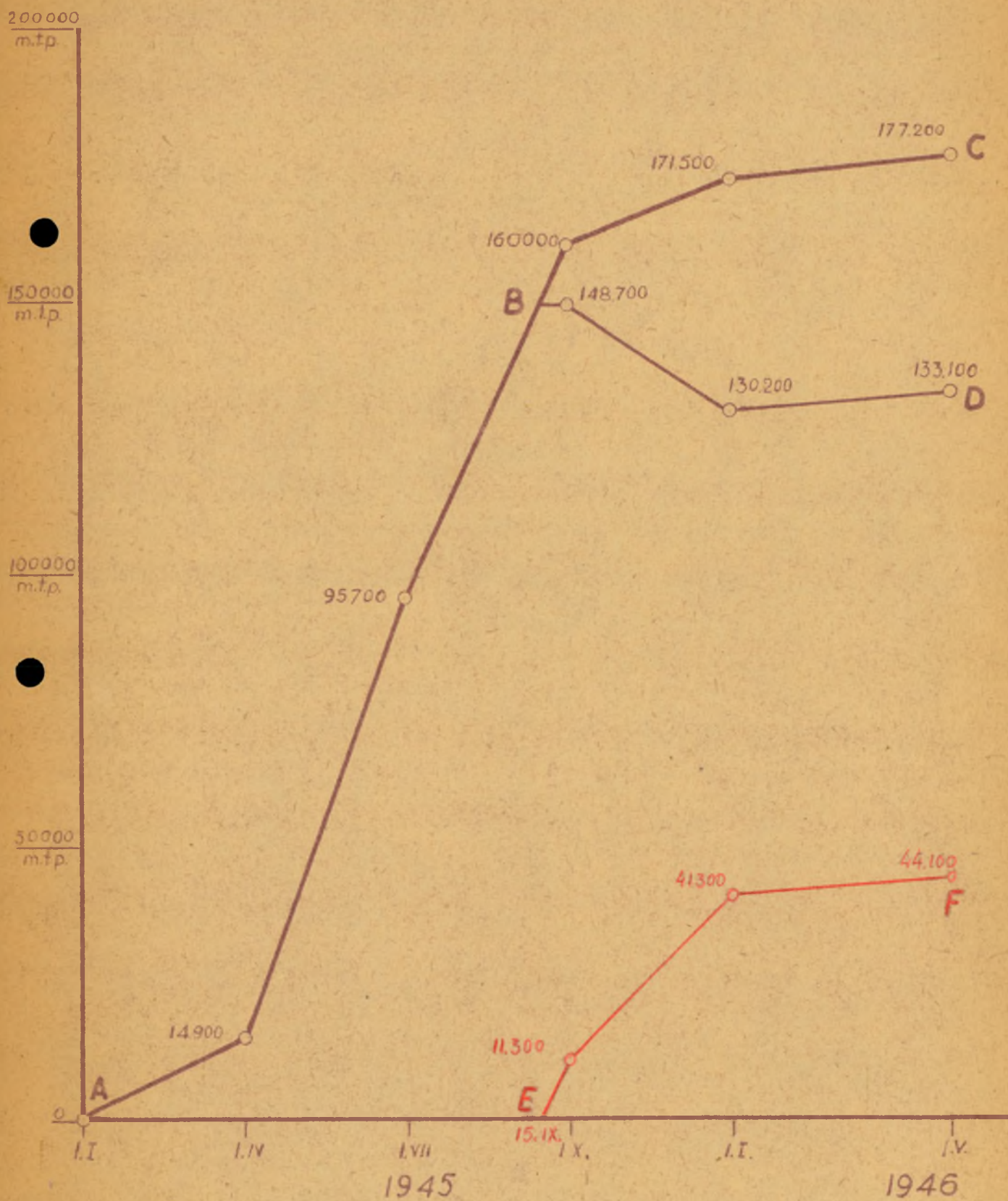
W Warsztatach Drogowych: prócz remontu maszyn, wykonania xxxx i na prawy narzędzi oraz przygotowania materiałów torowych do robót - wykonano montaż 11-stu rozjazdów.

Poza tym wykonano i ustawiono netto 312 szt. przystanków.

Długość eksploatowanych i obsługiwanych torów osobowych wynosiła na dzień 10.V.1946r. 101,7 km. t. p. w porównaniu z 258km.

t. p. na dzień 1.IX.1939r. /wykres Nr. 10. oraz zestawienie ilości torów czynnych i nieczynnych w tabeli Nr. 11./

Wykres odbudowy i przekucia torów.



ABC ogólna krzywa odbudowy torów tramw

ABD krzywa odbudowy torów o torności 1525mm

EF krzywa przekutych torów na torność 1435mm

Zestawienie długości wykonanych torów tramwajowych

przy odbudowie, przebudowie i budowie
w okresie od czasu powstaniowego do 30.4.1946.

Rodzaj robot	do 31.3.1945. km.	1.4.1945 - 30.6.1945. km.	1.7.-30.9.45. km.	1.10.-31.12.45. km.	1.1.-30.4.1946 km.	Razem km.
A) Naprawiono torów	Praga 14,9	14,8	8,4	—	3,9	42,0
	W-uda —	66,00	44,6	3,2	—	113,8
	Razem 14,9	80,8	53,0	3,2	3,9	155,8
B) Przebudowano z 1525 ^m / _m na 1435 ^m / _m .	—	—	11,3	30,0	1,6	42,9
C) Wybudowano nowych linii o torowości 1435 ^m / _m .	—	—	0,10	0,60	0,50	1,2
D) Rozebrano torów	0,6	0,4	0,6	0,7	1,0	3,3

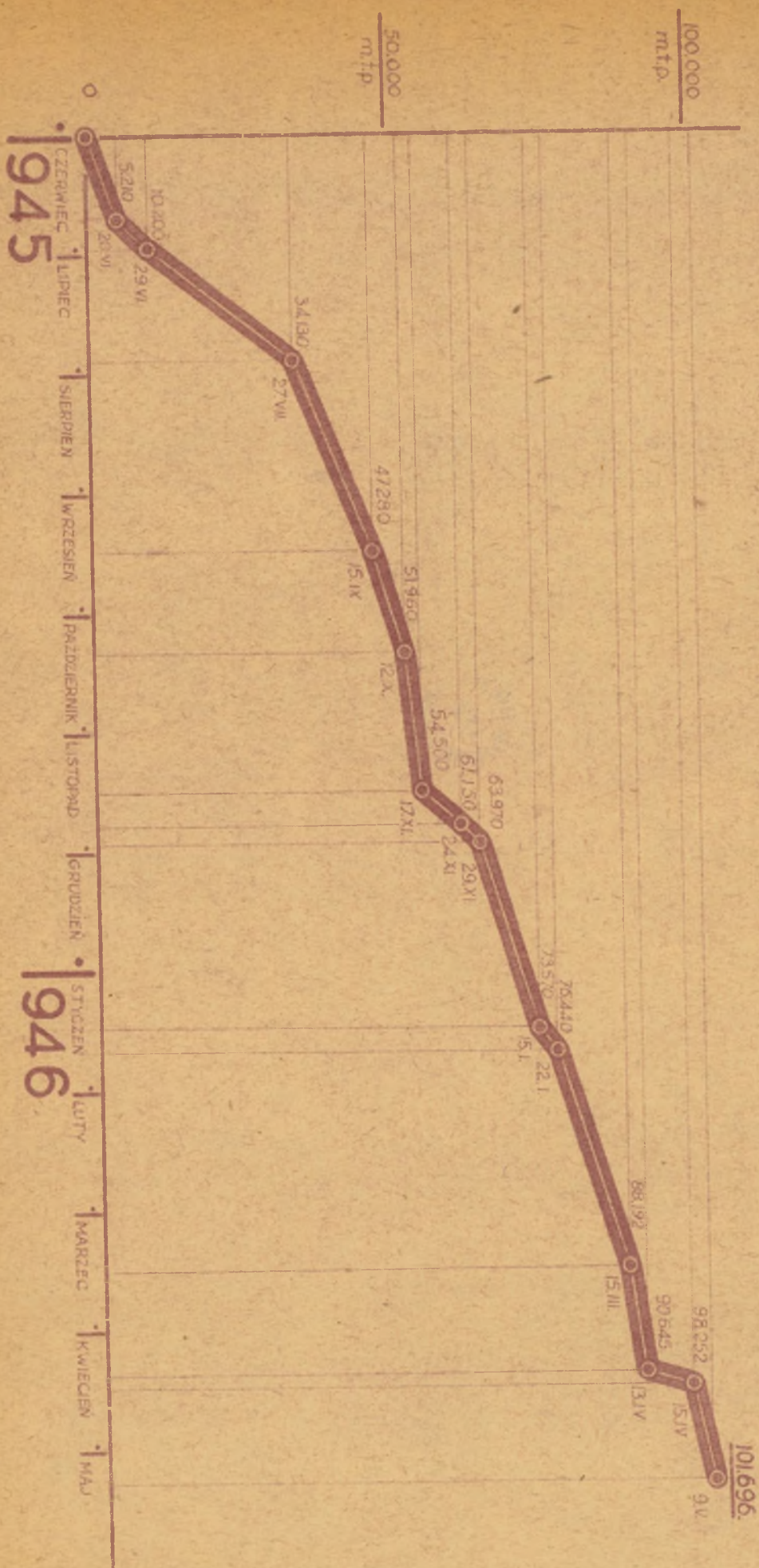
Uwaga:

z ilości 155,8 km. naprawionych torów zostało następnie przekutych 22,7 km.
Pozostaje zatem odbudowanych torów o prześwicie 1525^m/_m — netto 133,1 km.

WYKRES

URUCHAMIANIA TORÓW TRAMWAJOWYCH

DLA RUCHU OSOBOWEGO



Lp.	Rodzaj torów	Przeświet	Warszawa	Praga	Razem	Ogółem	Uwagi
1.	Tory eksploatowane na szlakach stacyjnych i dojazdowych	1525	33281	40319	73600	106684 m.t.p.	
		1435	28096	1040	28096		
		1435	1567	—	3421		
2.	Tory nieeksploatowane zdadne do użytku, które będą uruchomione.	1525	77917	—	77917	92360 m.t.p.	
		1435	8808	5635	14443		
3.	Tory nieeksploatowane zdadne do użytku, nieprzewidziane do uruchomienia	1525	27297	—	27297	27297 m.t.p.	
		1435	—	—	—		
4.	Tory stacyjne i gospodarcze nieeksploatowane	1525	11196	3213	14409	14409 m.t.p.	
		1435	—	—	—		
5.	Tory zburzone, przewidziane do odbudowy.	1525	4013	3430	7443	7443 m.t.p.	
		1435	—	—	—		

Ogółem

248193 m.t.p.

Wydział Mechaniczny.-

Tabor tramwajowy.

Zniszczenia wywołane działaniami wojennymi w poszczególnych działach Wydziału Mechanicznego wyniosły procentowo:

- 1/ w budynkach - 100%
- 2/ w maszynach, urządzeniach i narzędziach warsztatowych - 90%
- 3/ w taborze wagonowym:
 - a/ uległo całkowitemu zniszczeniu - 70%
 - b/ częściowemu, wymagającemu remontu - 30%

W pierwszym okresie pracy, przy udziale nielicznego początkowo personelu w Wydziale, zorganizowano:

- 1/ naprawy wozów, które uległy mniejszemu zniszczeniu,
- 2/ oczyszczenie terenów warsztatowych i zajezdniowych z gruzów w celu uzyskania stanowisk dla remontu wagonów oraz wydobycia pozostałych i nadających się do naprawy wagonów, maszyn i narzędzi warsztatowych,
- 3/ podręczne warsztaty /ślusarnia, stolarnia/ w pomieszczeniach ociekających budynków przedsiębiorstwa /gnach gimnazjum i domu administracyjnego na Woli/.

Prowadzone równolegle roboty budowlane umożliwiły urządzenie prowizorycznego warsztatu mechanicznego. Zainstalowano w nim:

- 21 szt. wyremontowanych własnymi siłami obrabiarek i
- 17 szt. różnych urządzeń warsztatowych /wykres Nr. 22

Stopniowe zgłaszanie się dawnych pracowników Wydziału umożliwiło rozwinięcie prac remontowych taboru. Prace te, wobec zniszczonych hal warsztatowych i zajezdniowych, odbywały się z reguły pod gołym niebem bez względu na porę roku. Wobec kompletnego zniszczenia części zapasowych w magazynach oraz trudności z jakimi związane było zaopatrywanie się w te części na rynku, remonty wozów odbywały się przy użyciu wyłącznie części zdemontowanych z wozów zniszczonych.

Wobec kompletnego braku przyrządów pomiarowych, mechanicznych i elektrycznych oraz różnorodnych materiałów instalacyjnych, izolacyjnych itp. Wydział podejmował podróże służbowe w zachodnie tereny kraju, w wyniku czego zdołał zaopatrzyć, znajdujące się w stadium organizacji magazyny Wydziału Zasobów w znaczne ilości wymienionych przyrządów i materiałów.

W Poznaniu rewindykowane wywiezione przez Niemców wozy tramwajowe w ilości 31 sztuk oraz maszyny, narzędzia i różne materiały. Powróciło natomiast do M.Z.K.:

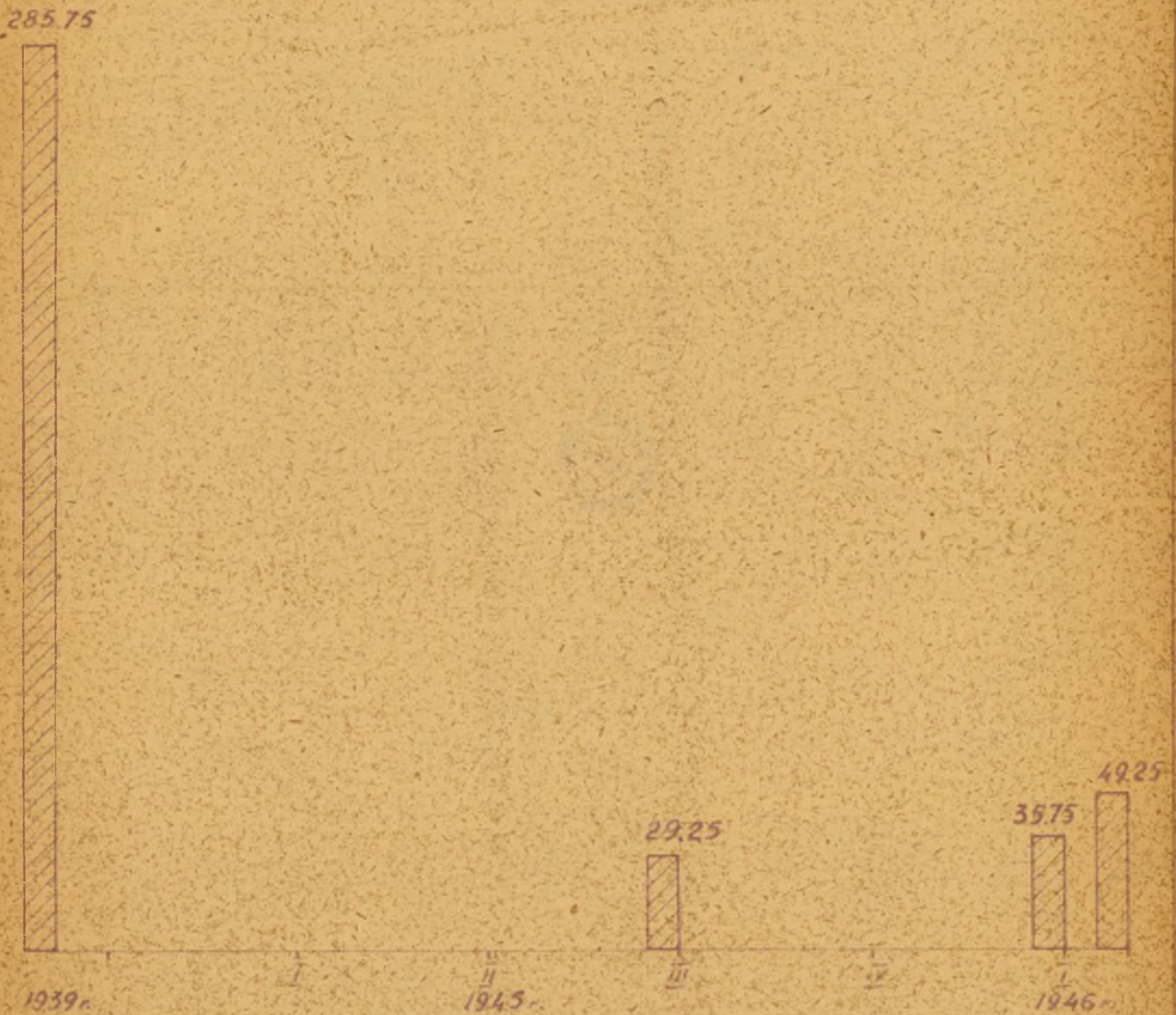
- 1/ maszyn, urządzeń warsztatowych i wagonowych
na ogólną sumę wg cen przedwojennych zł. 335.774.-
- 2/ materiałów hutniczych wagi ca 253 t. na sumę zł. 126.000.-

razem zł. 461.774.-

co przy zastosowaniu przyjętych urzędowo mnożników wyraża się sumą ca zł. 8.000.000.-

W wyniku podjętych przez Dyрекcję M.Z.K. starań, za pośrednictwem Ministerstwa Przemysłu - Dział Rewindykacji, o zwrot wagonów tramwajowych wywiezionych z fabryk krajowych w r. 1939 do Berlina, otrzymaliśmy 57 wagonów silnikowych i doczepnych. W zależności od stopnia zniszczenia, wyrewindykowane wagony zostały przez delegowanego do Poznania przedstawiciela Wydziału zakwalifikowane bądź do remontu w f-ce "H. Cegielski" w Poznaniu /29 szt./, bądź skierowane do Warszawy dla dokonania mniejszych napraw we własnym zakresie /38 szt./ / 6 szt. wagonów wypożyczono K.K.D. /

Wykres mocy silników w K.M.
przy zainstalowanych obrabiarkach
w okresie od 1-III.45r. do 30.IV.46r.



16. 4. 46

Wagonów tych dotychczas wyremontowano: w fabryce - szt. 11
we własnym zakresie - szt. 22

Z ofiarowanych Warszawie przez Zarząd m. Wrocławia 60-ciu wagonów tramwajowych, zakwalifikowano, w zależności od stopnia ich zniszczenia, do naprawy, bądź to w Państw. F-ce Wagonów we Wrocławiu /39 bądź we własnym zakresie w Warszawie /21/.

Wagonów tych wyremontowano: w M.Z.K. - szt. 5
remont oddanych fabryce wagonów jest w toku.

Obok wymienionych wyżej fabryk "Cegielskiego" w Poznaniu i Państw. F-ki Wagonów we Wrocławiu, remont wagonów w ilości ca 40 szt. zniszczonych w wysokim stopniu w okresie powstania, powierzony został Wytwórni Wagonów i Mostów w Chorzowie. Z 17 szt. wagonów dostarczonych fabryce, wyremontowano dotychczas 2 szt. We własnym zakresie odbudowano 128 wagonów. Pismo przy odbudowie wagonów w M.Z.K. i w fabrykach ilustruje załączony wykres Nr. 13.

Prace w poszczególnych działach Wydziału.

1. Dział Obróbki Mechanicznej i Ręcznej, Stolarnia i Lakierni

Wydziałowo prowizorycznie urządzone Warsztaty zezwoliły Wydziałowi na zapatrzywanie w wyremontowane zespoły i części odbudowywany i eksploatowany tabor tramwajowy. Zakres prowadzonych w warsztatach robót obejmuje także różne roboty gospodarcze, wynikające z potrzeb własnych i innych Wydziałów.

Z najważniejszych robót należy wymienić:

- 1/ odbudowa 2-ch wagonów wieżowych dla Wydz. Elektrycznego,
- 2/ " " wagonu towarowego dla Wydz. Drogowego,
- 3/ " " cysterny do benzyny dla Wydz. Samochodowego,
- 4/ wykonanie wózków pomocniczych dla sprowadzania z miasta uszkodzonych w ruchu wagonów /ze złamanymi osiami itp./,
- 5/ odbudowa 3-ch solarek i 1-gó pługu odśnieżnego dla Wydz. Drogowego.

2. Dział Elektryczny.

W Dziale tym mimo trudności materiałowych, zwłaszcza w zakresie materiałów izolacyjnych dokonano licznych napraw zespołów elektrycznych jak: silników trakcyjnych, nastawników itp. Dane liczbowe dają załączone wykresy.

W okresie sprawozdawczym wyremontowano prócz tego:

- 1/ 5 podstacji transformatorowych, zaopatrujących w energię elektryczną warsztaty, biura i mieszkania,
- 2/ kable zasilające poszczególne objekty,
- 3/ instalacje siłowe i oświetleniowe w budynkach i na terenach zewnętrznych.

Wykonano nowe instalacje w prowizorycznie urządzonych warsztatach.

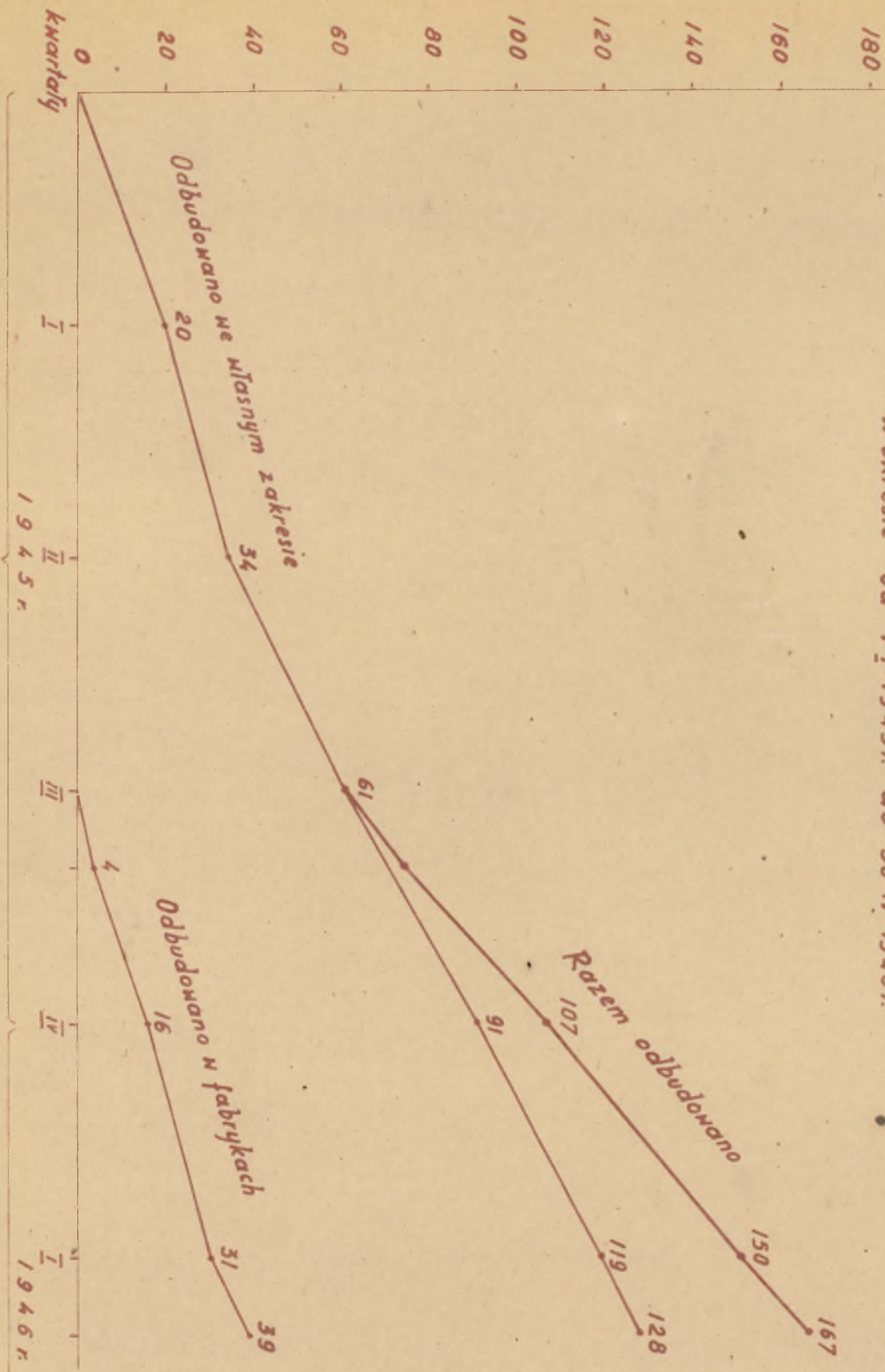
3. Z a j e z d n i e.

O wynikach wyteżonych prac konserwacyjnych wykonywanych w zajezdniach, pozabawionych dachów przy zwiększającym się stale taborze tramwajowym w ruchu, bez odpowiednich urządzeń i narzędzi, świadczą załączone wykresy. NN. 14, 15, 16, 17, 18, 19.

4. Dział Gospodarczy.

Oprócz robót prowadzonych przy oczyszczaniu terenów warsztatowych i zajezdniowych z gruzu i żelastwa, dział ten przeprowadza załadunek wagonów kierowanych do fabryk na wagony kolejowe oraz wyładunek wagonów przysyłanych z fabryk po remoncie. Wobec szczupłego personelu oraz konieczności utrzymywania dużego tempa tych robót, z uwagi na wysokie opłaty postojowe kolejowe, odrywani są od normalnej pracy i przydzielani do wyładunku pracownicy zatrudnieni przy remoncie wagonów. Dotychczas załadowane i wyładowane 108 wagonów.

*Wykres oddubowanycch wagonów tramwajowycch osobowycch
w okresie od 1.I.1945r. do 30.IV.1946r.*

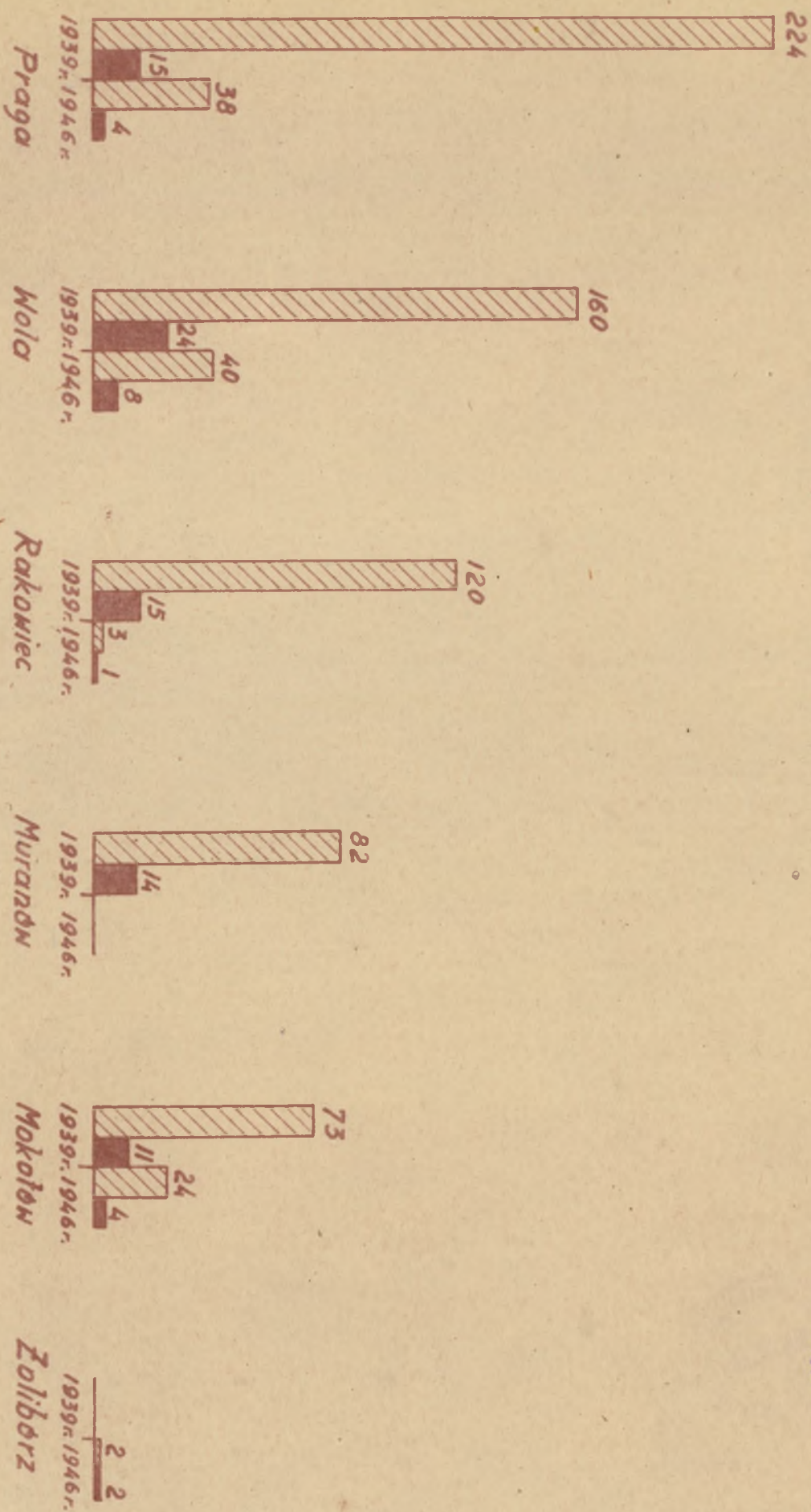




Stan na d. 31.8.39 r. 722



17.V.46

Wykres stanowisk i kanałów w zajezdniach

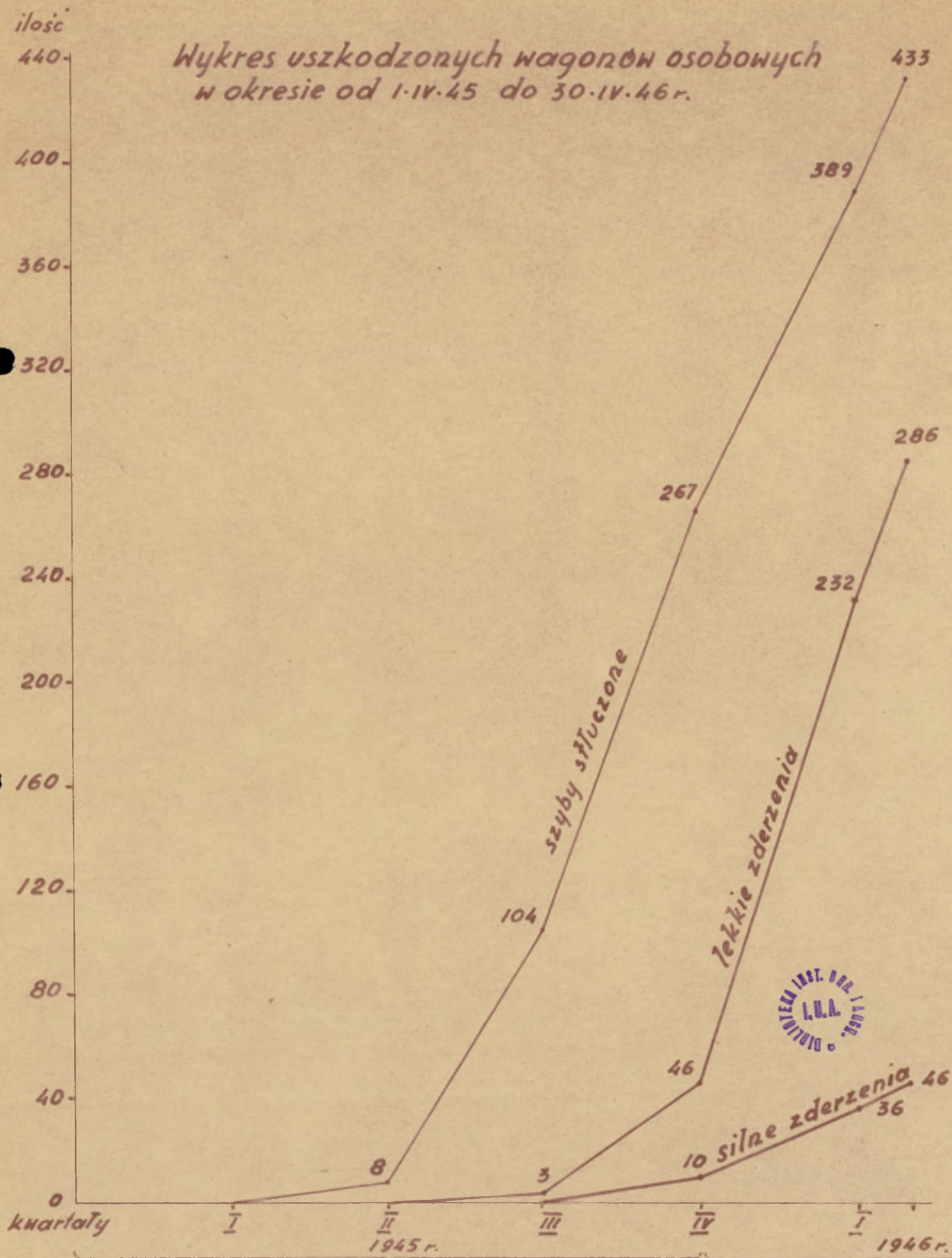


 stanowiska
 kanały

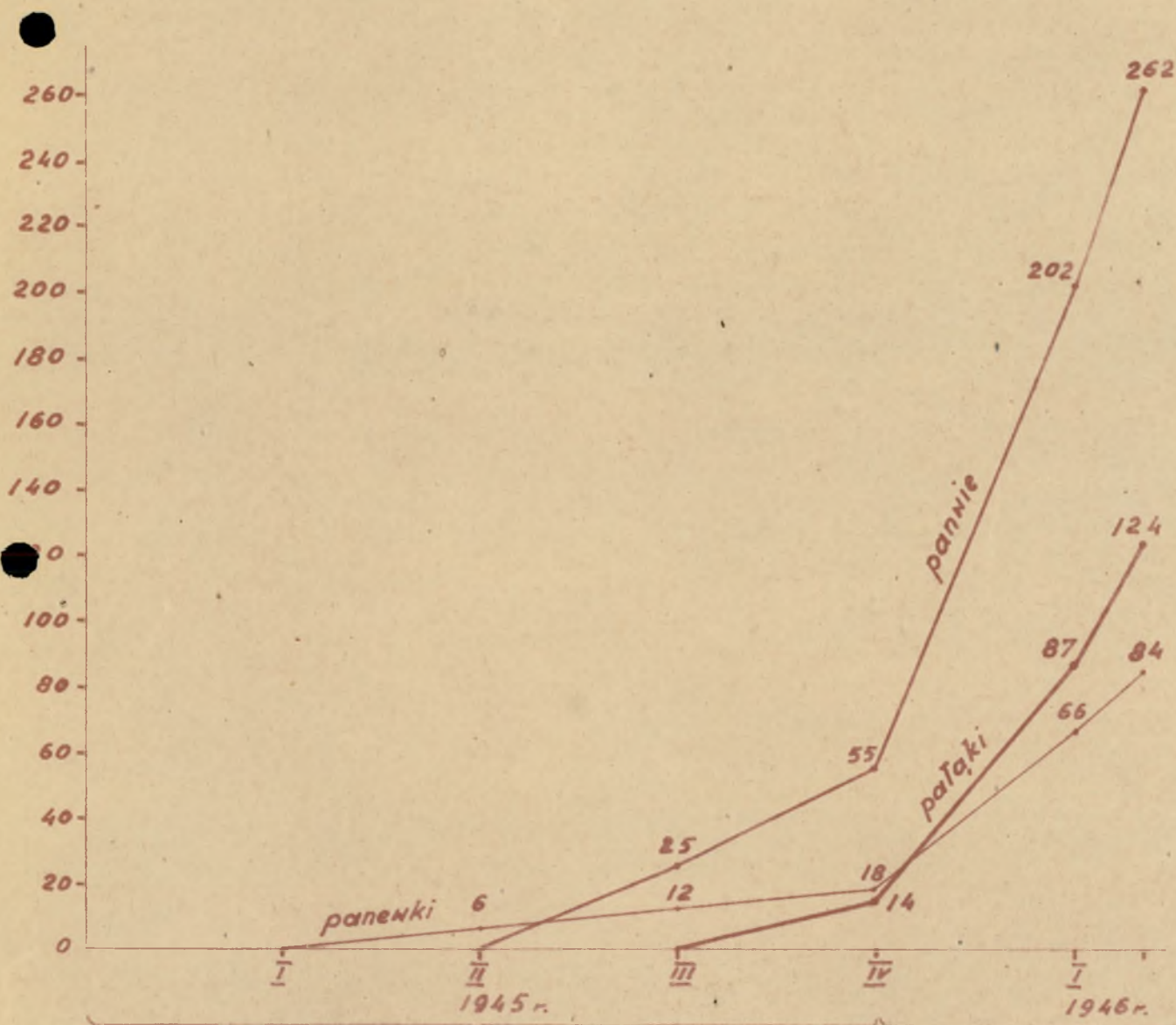


10.5.46
 FM

Wykres uszkodzonych wagonów osobowych
w okresie od 1-IV-45 do 30-IV-46 r.



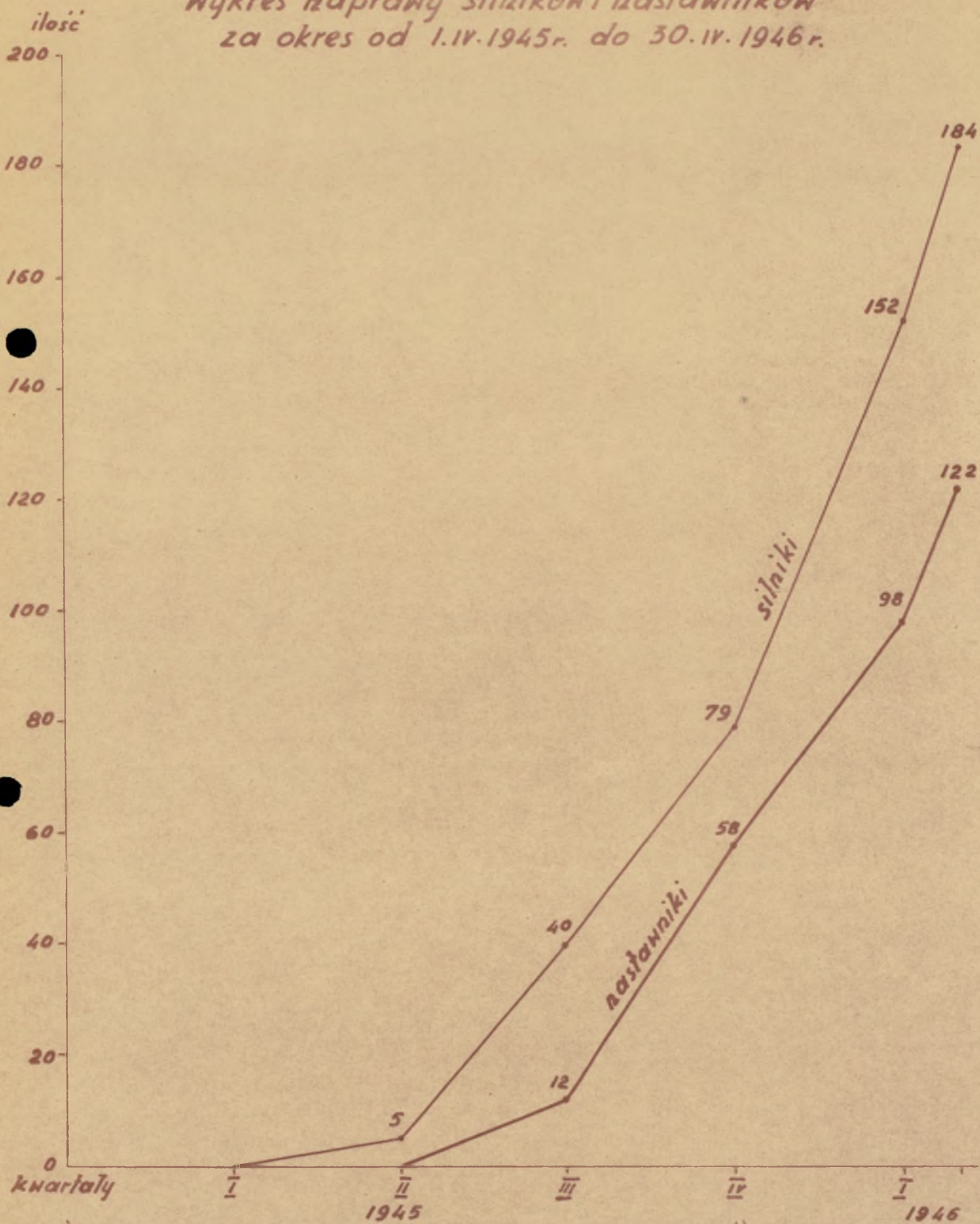
Wykres wymiany części wagonowych w zajezdniach
w okresie od 1. IV. 45r. do 30. IV. 46r.



BIURO
L.U.A.
INST. URA. I. UR.

Bu
17.V.46

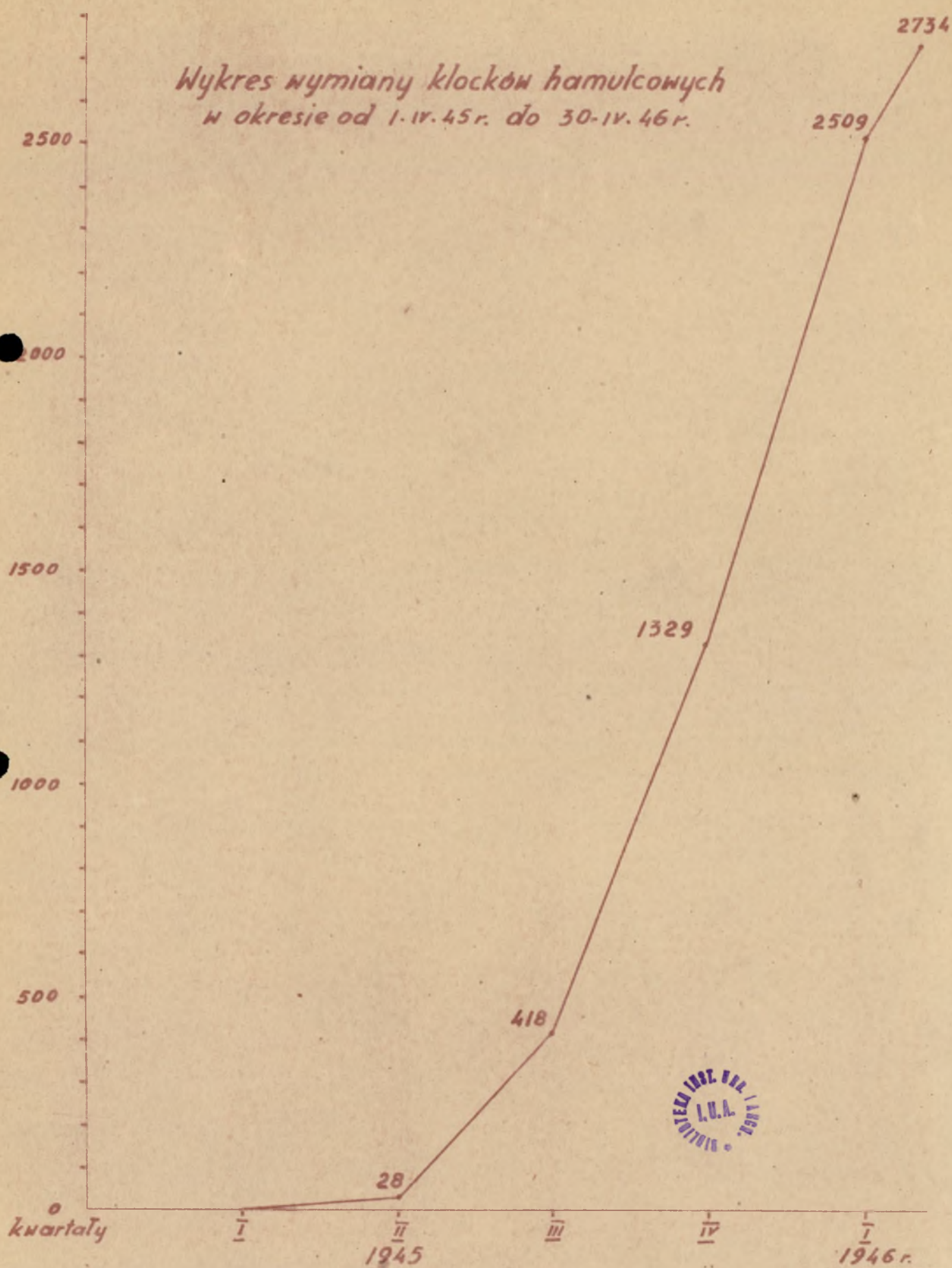
Wykres naprawy silników i nastawników
za okres od 1.IV.1945r. do 30.IV.1946r.



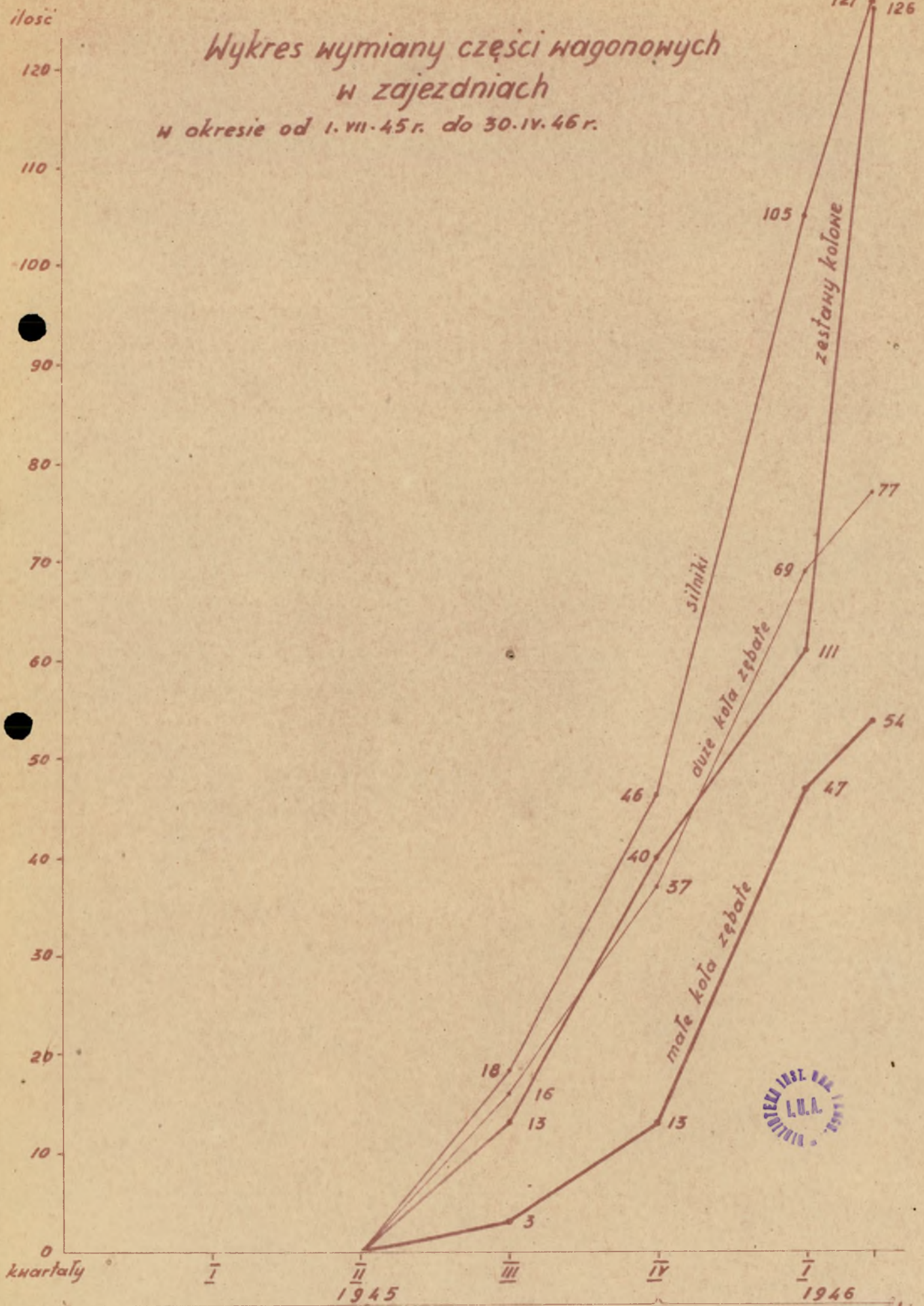
Stan na d. 31.8.39r. ... 976 silników

17.V.46

Wykres wymiany klocków hamulcowych
w okresie od 1-IV.45 r. do 30-IV.46 r.



Wykres wymiany części wagonowych
w zajezdniach
w okresie od 1.VII.45 r. do 30.IV.46 r.



SW
17.V.46

W uzupełnieniu niniejszego sprawozdania należy dodać, że w dniach ostatnich uruchomiona została stolarnia mechaniczna, w której zainstalowane maszyny zostały wyremontowane we własnym zakresie. Uruchomienie mechanicznej obróbki drzewa wpłynie wydatnie na zwiększenie tempa prac przy odbudowie zniszczonych pudeł wagonowych.

Urządzona została również własnymi siłami odlewnia metali kolorowych. Mimo przewidywanych przez Wydział dalszych trudności w zakresie warunków pracy /brak odpowiednich pomieszczeń warsztatowych, urządzeń i materiałów/, dążeniem Wydziału będzie doprowadzić stan taboru w ruchu przy końcu r.b. do liczby 220 wagonów.

Tabor trolleybusowy.

W marcu 1945r. otrzymano w darze od Moskwy 30 szt. trolleybusów używanych, starego typu, z brakami konstrukcyjnymi i innymi, wynikającymi z dłuższego czasu eksploatacji.

Przy dziele nad uruchomieniem trolleybusów w stolicy współpracowano /od kwietnia do grudnia 1945r./ z Sowiecką Misją Techniczną z Moskwy. Ustalono plany techniczne, program budowy sieci górnej, podstacji i przygotowania taboru. Stan techniczny nadwozi i mechanizmów podwozi był niedostateczny.

1/ Teren Zajezdni i Warsztatów.

Na zajezdni i warsztaty spośród terenów miejskich wybrano dawne garaże samochodowe przy ul. Łazienkowskiej Nr.8. W czasie powstania garaże ~~xxxxxxx~~ te były spalone i zbombardowane, ocalała tylko hala montażowa. Prace na tym terenie rozpoczęto w kwietniu 1945r. od oczyszczania terenu z gruzu i spalenizn, oraz wydobywaniu materiałów nadających się do budowl. W maju ub.r. wykonano projekt rozbudowy na pomieszczenia poszczególnych oddziałów naprawczych trolleybusów i przyłączeniu sąsiedniego placu Łazienkowska 6.

2/ Urządzanie pomieszczeń gospodarczych i warsztatów.

Uruchomiono kuchnię i stołówkę dla pracowników.

Urządzono magazyn podręczny.

" i uruchomiono warsztat stolarski,

" " kuznie, spawalnię elektryczną i acetylenową, warsztat ślusarski, mechaniczny i wypożyczalnię narzędzi,

Urządzono kompresornię i montowanie opon, akumulatornię i warsztat elektryczny.

Zainstalowano podnośnik w kanale hali montażowej do podnoszenia trolleybusów.

Wykonano 2 wieże do przeglądów urządzeń mechanicznych i elektrycznych trolleybusów.

Zaprojektowano i wykonano stół probierczy do badania kompresorów po naprawie.

Doprowadzono i zainstalowano energję elektryczną siły i światła w warsztatach, hali montażowej i pomieszczeń biur.

Wykonano częściowy przegląd urządzeń mechanicznych i elektrycznych oraz przelekierowano przed oddaniem do ruchu 21 wozów. Poza tym wzmocniono dachy w 7 trolleybusach.

5-go stycznia 1946r. uruchomiono komunikację trolleybusową na 2-ech liniach: A i B.

8-go lutego zwiększono ilość kursujących wozów z 8 na 10.

15-go marca uruchomiono nową linię "C", co powiększyło ilość kursujących wozów do 12-stu.

13-go kwietnia powiększono ilość wozów do 13.

3/W związku z eksploatacją trolleybusów wykonano:

- 1/ roboty bieżące naprawcze i konserwacyjne z remontem zespołów i wymiana części,
- 2/ 22 większe naprawy wozów zderzonych oraz 44 mniejszych napraw co ilustruje wykres Nr. 20
- 3/ naprawy wozów uszkodzonych spowodowanych z linii do zajezdni w 141 wypadkach na uszkodzenia elektryczne, w 268 " " " mechaniczne /wykres Nr. 21/
- 4/ konserwowanie i naprawy taboru samochodowego Wydziału:
 - 3 samochody gospodarcze,
 - 2 " ciężkiego typu do przeciągania tramwajów i trolleybusów /pogotowie/,
 - 1 samochód dźwig do przeciągania i podnoszenia wagonów,
 - 1 " ciągnik z przyczepką. Pogotowie do przewożenia ciężkich podnośników i przeciągania.
 - 1 samochód specjalny
- 5/ Celem oszczędzenia taboru i materiałów wprowadzono następujące ulepszenia w trolleybusach:
 - a/ wykonano i założono zderzaki przednie wzmocnione w 4 wozach dla zapobieżenia większym uszkodzeniom przy zderzeniu,
 - b/ przerobiono oświetlenie w świetlikach górnych z niskiego napięcia na wysokie - dla uniknięcia częstych przepalań żarówek,
 - c/ przerobiono tylnie światło na "stop" i światło stałe oraz lampy zabezpieczono od zbitcia i kradzieży żarówek,
 - d/ przeniesiono z kabiny kierowcy sygnał elektryczny i zainstalowano na zewnątrz w 4 wozach,
 - e/ skonstruowano i wykonano zawór zwrotny kompresora dla uniknięcia zbyt częstej wymiany pakunków skórzanych, które pod wpływem wysokiej temperatury spalały się.

Centralne Warsztaty Samochodowe.

Działalność tego Wydziału datuje się właściwie dopiero od 1-go września 1945r. Od września do marca r.ub. Warsztaty Samochodowe przy ul. Włociańskiej i Stępińskiej, garaż przy ul. Inżynierskiej oraz Wydziały: Ogólny, Zasobów i Referat Materiałów Pędnych tworzyły wówczas Dyrekcję Auto.

Działalność Warsztatów w okresie od marca do maja r.ub. ograniczała się przede wszystkim do uprzątnięcia gruzów i rozbitych samochodów, zabezpieczenia uszkodzonych murów i dachów przed wypadkami, oraz zabezpieczenia pozostałości mienia miejskiego przed kradzieżą. W tym czasie S.P.B. przystąpiło do gruntownego remontu uszkodzonych budynków.

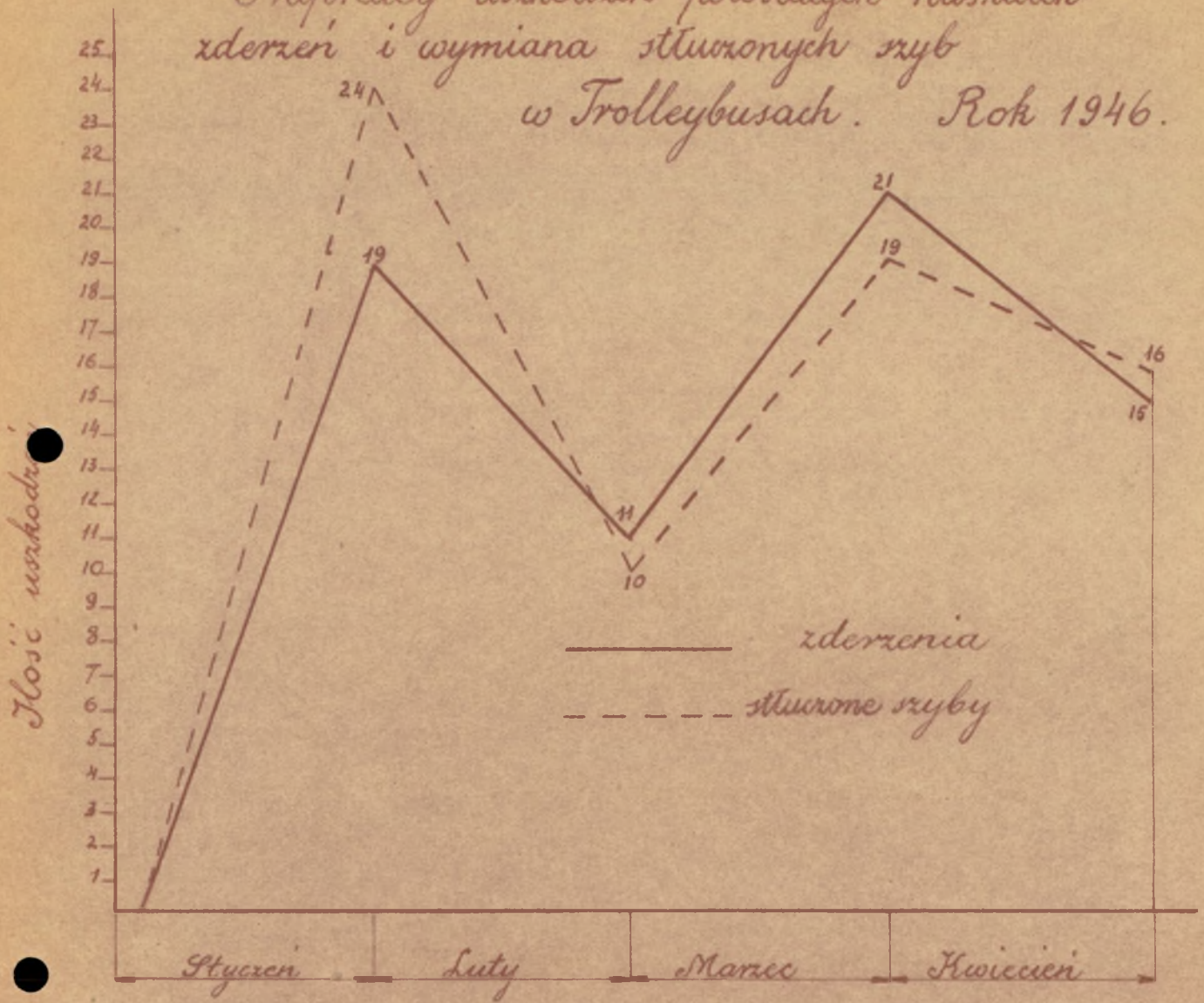
W maju 45r. rozpoczęto roboty wstępne nad urządzeniem Warsztatów naprawczych oraz prace przy gromadzeniu i segregowaniu materiałów i niezbędnych części zamiennych. Staraniem Warsztatów sprowadzono obrabiarki ze Śląska.

W czerwcu 45r., po urządzeniu prowizorycznych pomieszczeń na warsztaty pracy, przystąpiono do remontu napływających samochodów osobowych i ciężarowych. Były to przeważnie naprawy drobne, ponieważ warsztaty nie były jeszcze tak zorganizowane, aby mogły dokonywać poważniejszych remontów. W związku z napływem samochodów do reperacji, zapoczątkowano urządzenie Biur Warsztatowych w warsztatach przy ul. Włociańskiej i Stępińskiej.

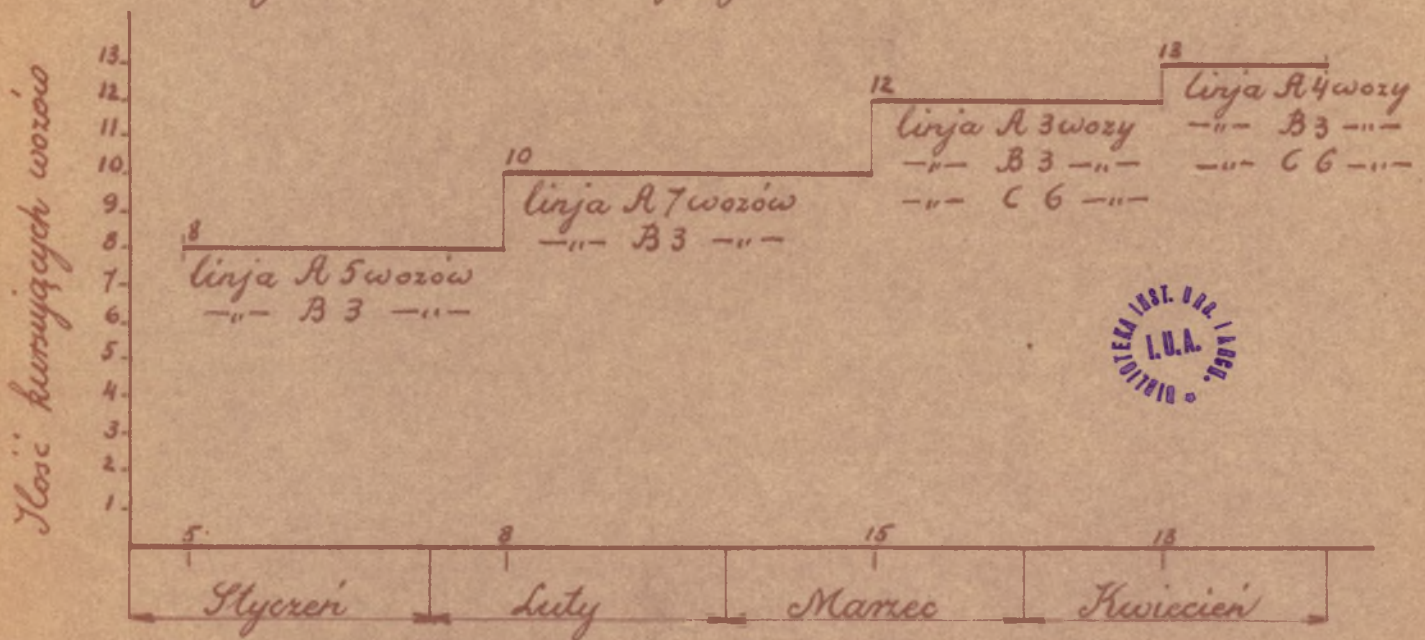
W lipcu i sierpniu, w miarę posuwania się robót przy odbudowie zniszczonych hal warsztatowych i budynków, stopniowo rozpoczęto urządzenie oddziałów: mechanicznego, narzędziowni, stolarni, kuzni, blacharni, spawalni i motorowni.

Wykres

Naprawy uszkodzeń powstałych wskutek zderzeń i wymiana stłuczonych ryb w Trolleybusach. Rok 1946.



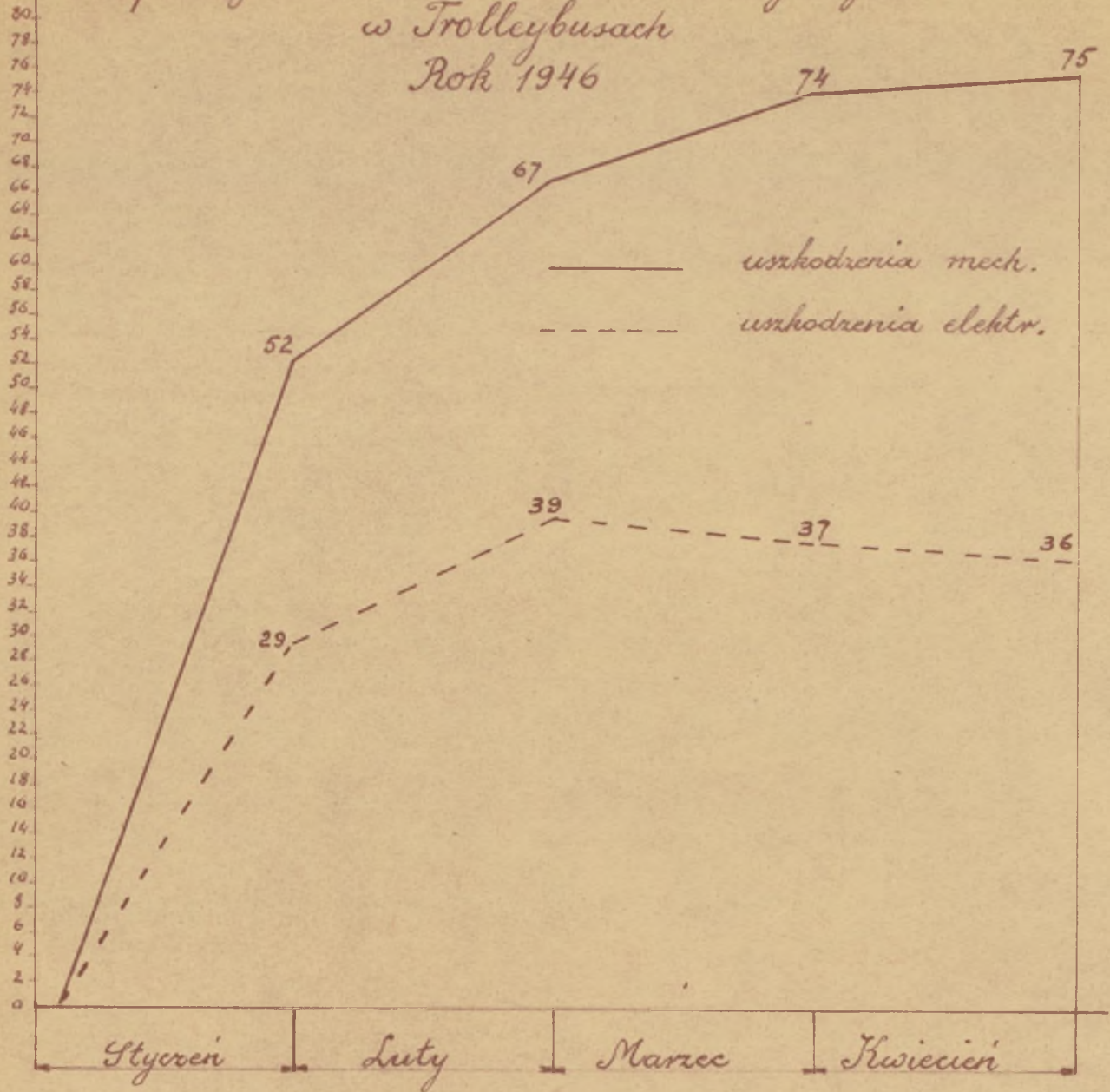
Wykres ilości kursujących wozów



Wykres

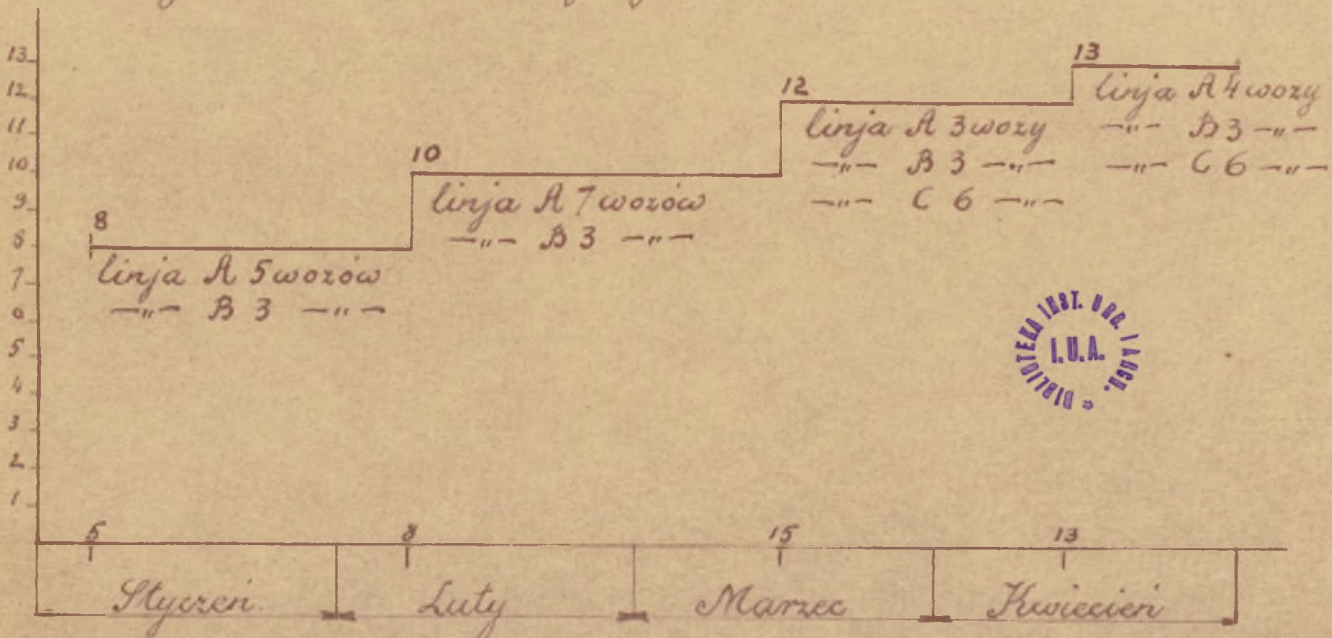
Naprawy uszkodzeń mech. i elektrycznych.
w Trolleybusach
Rok 1946

Ilość uszkodzeń



Wykres ilości kursujących wozów

Ilość kursujących wozów



Brak odpowiednich fachowców, materiałów, narzędzi i prądu nie pozwalał na szybsze tempo rozbudowy, jednak z początkiem września części obrabiarek była już ustawiona na fundamentach, a przy pozostałych przeprowadzono niezbędne naprawy. Dokonywane remonty samochodów nosiły już charakter napraw poważniejszych.

Po przeprowadzeniu reorganizacji Dyrekcji "Auto", z początkiem września powstał Wydział Samochodowy, w skład którego weszły: Warsztaty przy ul. Stępińskiej i Włociańskiej oraz Garaż przy ul. Inżynierskiej.

W warsztatach przy ul. Włociańskiej, po ustawieniu obrabiarek, przystąpiono do ich remontu i uruchamiania, tak, że z chwilą przyłączenia prądu /miesiąc listopad/, zakupienia pasów i niektórych silników elektrycznych, można było uruchomić 6 maszyn.

Po uruchomieniu obrabiarek, przystąpiono do wykonywania części, potrzebnych do naprawiania samochodów, jak: tuleje, sworznie, przetoczenie wałów korbowodowych, rozszczepianie panewek i do obróbki części remontowanych obrabiarek.

W narzędziowni i izbie narzędziowej zakończono rozpoczęte prace nad zorganizowaniem tych oddziałów i przystąpiono do napraw posiadanych narzędzi. Brak odpowiednich obrabiarek nie pozwalał na uruchomienie produkcji narzędzi nowych, niezbędnych dla potrzeb Wydziału.

W stolarni odbudowano 6 nadwozi ciężarowych, wykonano 8 stołów-warsztatów, 10 szafek narzędziowych, półki dla blacharni i izby narzędziowej, oraz poreperowano drzwi na halach warsztatowych. Stolarnie Wydziału zatrudniały w tym czasie tylko 5 stolarzy.

Po przeniesieniu blacharni i spawalni do odpowiednich pomieszczeń, gdzie zostały zainstalowane stoły-warsztaty, maszyny pomocnicze i urządzenia blacharskie i spawalnicze, zakończono prace nad uruchomieniem tych oddziałów. W spawalni, celem podniesienia wydajności i sprawności, oprócz spawania acetylenem, uruchomiono spawanie elektryczne.

Po przyłączeniu prądu zlikwidowano kuznię połową, a uruchomiono palenisko, zaopatrzone w dmuchawę elektryczną.

Rozpoczęto równoległe z kuznią przy ul. Inżynierskiej i Stępińskiej naprawy resorów, wykonywanie poważniejszych robót kowalskich i drobnych odkówek.

W garażu przy ul. Inżynierskiej uruchomiono ładowanie i konserwację akumulatorów, a w Warsztatach przy ul. Włociańskiej i Stępińskiej przystąpiono do napraw niektórych zespołów elektrycznych jak: prądnice, startery itd.

Lakiernie zaopatrzone w najniezbędniejsze narzędzia i dostosowano do przeprowadzenia poważniejszych robót.

Zakończono prace nad zorganizowaniem biur warsztatowych i zaprowadzono w Warsztatach Wydziału karty robocze, karty kontroli, obecności i karty opisowe robót. Poza tym wykonano szereg rysunków części do obrabiarek i samochodów, będących w naprawie.

Prace nad uruchomieniem Warsztatów Wydziału odbywały się w b. ciężkich warunkach, gdyż główną przeszkodą był i jest ciągły brak odpowiednich sił roboczych, brak materiałów, narzędzi i obrabiarek. Warsztaty i pomieszczenia biurowe były nieogrzewane, a jedynym źródłem ciepła były kosze z koksem, ustawione na halach warsztatowych.

Roboty, związane z odbudową budynków, a wykonywane przez S.P.B. zakończono w grudniu w Warsztatach przy ul. Włociańskiej, a w kwietniu w Warsztatach przy ul. Stępińskiej. Wydział Samochodowy z końcem grudnia zatrudniał 172 pracowników./ wykres N.22/.



Vykres pracovníků Vydziat'u X za okres od 1. III. 45. do 1. V. 46.



W Warsztatach przy ul. Włociańskiej, po gruntownym wyremontowaniu 8 obrabiarek, uruchomiono 6 maszyn. Pozostałe, ze względu na brak pasów i silników elektrycznych, nie zostały uruchomione. Warsztaty przy ul. Stępińskiej wyremontowały i uruchomiły 4 obrabiarki

Na oddziale mechanicznym, na uruchomionych dotychczas obrabiarzach, rozszerzono wyrób części samochodowych i przystąpiono, poza nacinaniem zębów i obróbką termiczną, do obróbki kół zębatach i obróbki regenerowanych przegubów Kardana, samochodów marki "GAZ". W dalszym ciągu dorabiano części do naprawianych obrabiarek i wykonywanych przystawek.

W stolarni, po uruchomieniu heblarek i zwiększeniu personelu, tempo robót znacznie wzrosło. Obudowano dalszych 10 nadwozi ciężarowych, wykonano do nich ławki i drabinki wejściowe, przeprowadzono gruntowną naprawę odbudowywanego autobusu, wykonano 2 stoły biurowe i 4 stoły do stołówki pracowniczej, oraz wykonano szereg różnych robót dla innych Wydziałów.

W kuzni uruchomiono młot pneumatyczny i w związku z tym rozszerzono zakres robót kowalskich. Przystąpiono do urządzania hamowni, do prób silników.

W lutym przydzielono dla potrzeb Wydziału samochód-warsztat, wyposażony w tokarkę, szlifierkę do zaworów, kompresor i urządzenia do ładowania akumulatorów. Maszyny te i aparatura kontrolna zostały z samochodu wymontowane i przystąpiono do urządzania ich w narzędziowni.

Z robót gospodarczych przy ul. Włociańskiej i Stępińskiej - urządzono stołówkę dla pracowników, szatnię, wyposażoną w szafki na ubrania i umywalnię.

W końcu marca zostało uruchomione w Warsztatach przy ul. Włociańskiej centralne ogrzewanie.

Załączony wykres Nr 23. wykazuje, jakiego rodzaju i jaką ilość samochodów naprawiono w poszczególnych miesiącach.

Pod koniec kwietnia ściągnięto z terenu dawniejszych warsztatów autobusowych 3 autobusy marki "Somua" i rozpoczęto prace nad ich odbudową.

Na oddziale mechanicznym warsztatów Wydziału Samochodowego kontynuowano rozszerzenie produkcji niezbędnych części do samochodów, napływających do remontu.

Przystąpiono do wykonywania przyrządów, uchwytów i niezbędnych narzędzi. Poza tym naprawiono szafki do ubrań robotniczych, wykonano 18 skrzynek na narzędzia dla monterów, przerobiono i wyremontowano 2 kompresory do pompowania gum i naprawiono prasę hydrauliczną.

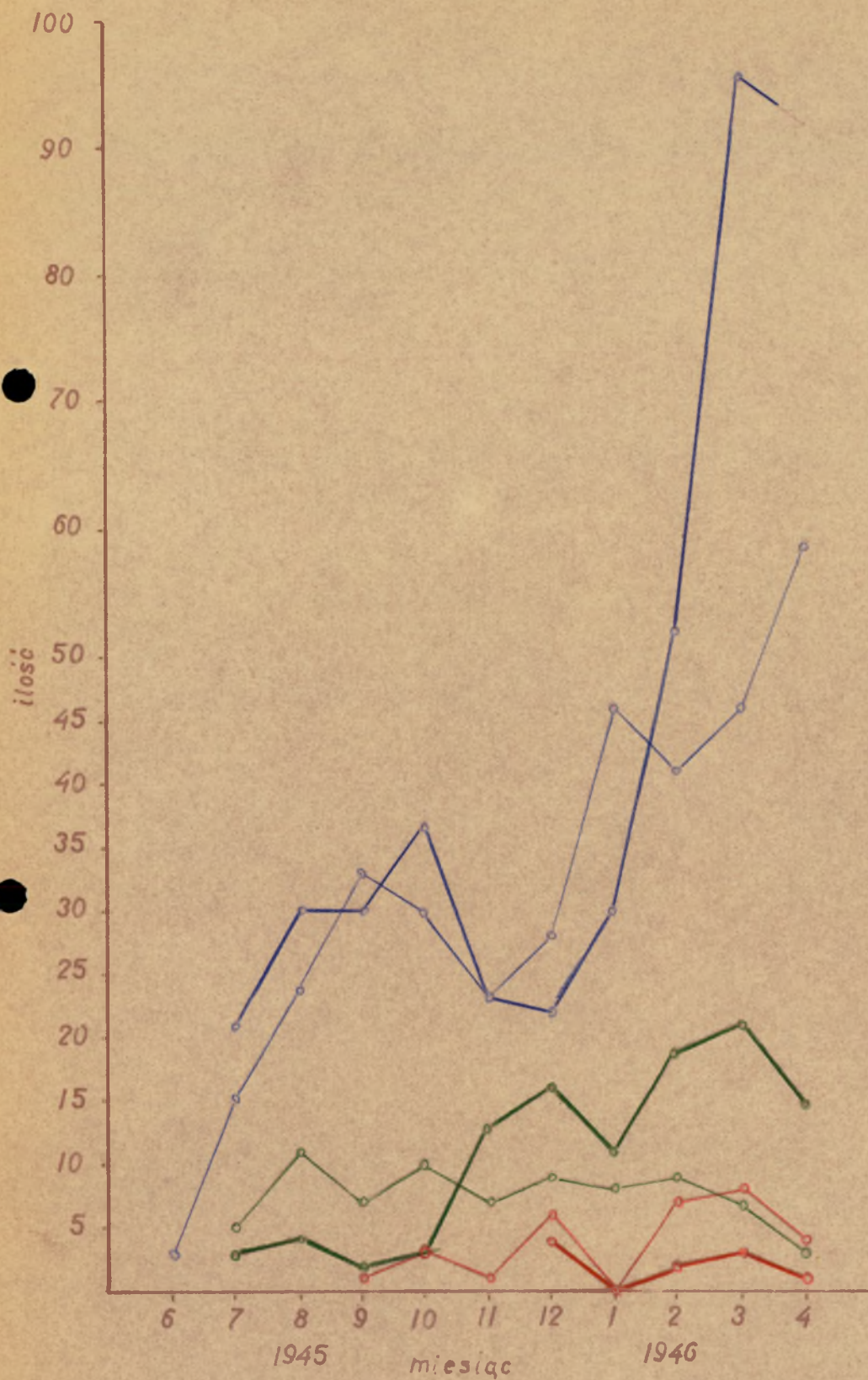
Zakończono roboty nad uruchomieniem gryzarki uniwersalnej do obróbki drzewa i gryzarki poziomej do obróbki metali. /wyk.24/

W biurach warsztatowych Wydziału Samochodowego przeprowadzono reorganizację prac, związanych z usprawnieniem napływających zamówień, zakończono prace przy wystawianiu zaległych rachunków za naprawy samochodów, zaprowadzono racjonalną kontrolę pracowników, urządzono rozdzielnię robót i wprowadzono kontrolę czasu trwania poszczególnych robót.

Zorganizowano biuro Administracyjno-Obrachunkowe Wydz. Samoch.

Zadanych danych, dotyczących działalności Wydziału Samochodowego przed wojną, nie można podać, gdyż wszystkie, mogące służyć dla porównania z obecnym stanem rzeczy, zostały zniszczone przez okupanta.

Wykres samochodów wyremontowanych w Wydziale X za okres od I.v.45. do I.v.46.



samochody osobowe.

— remonty drobne.

— " " średnie.

— " " główne.

samochody ciężarowe i autobusy.

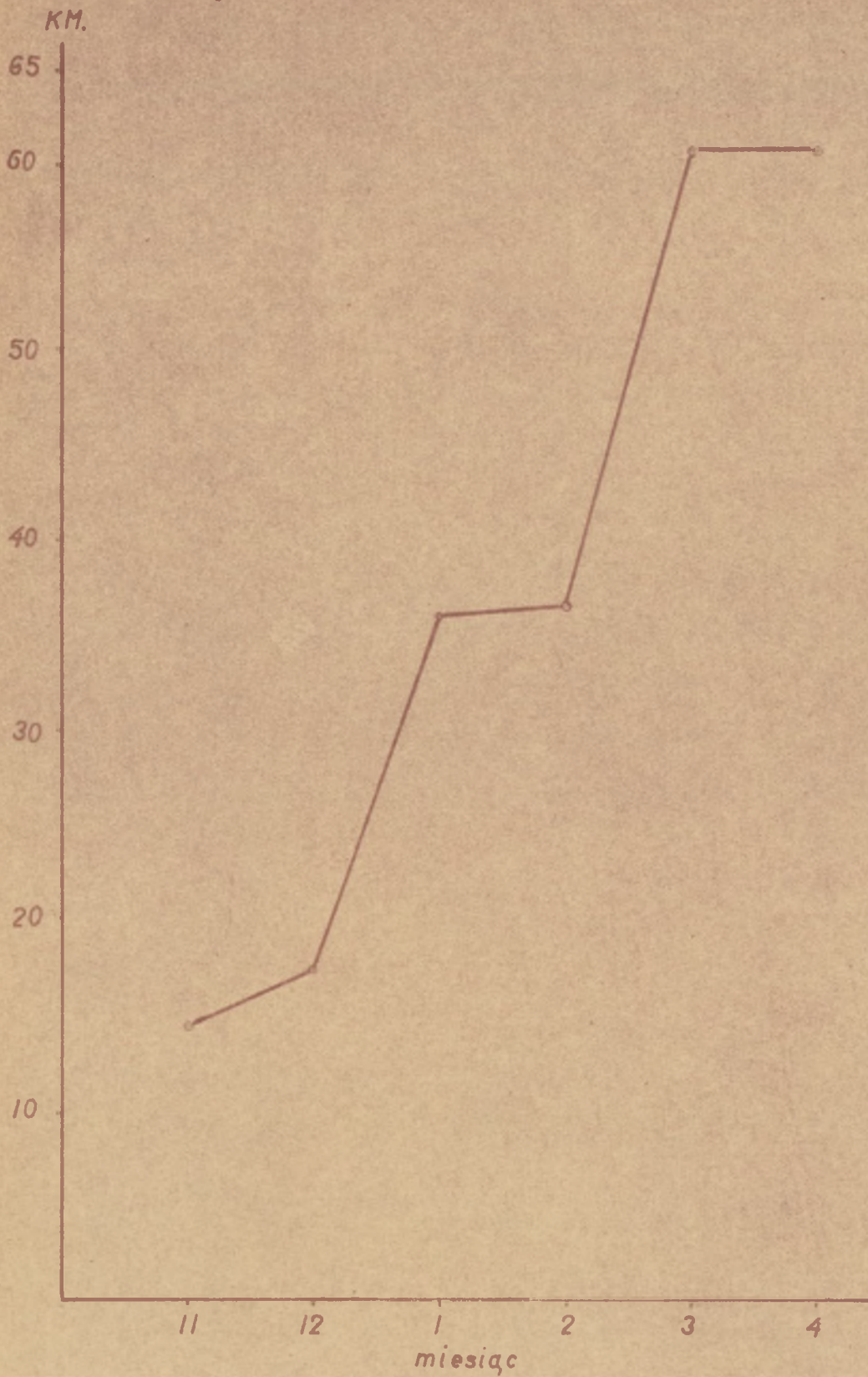
— remonty drobne.

— " " średnie.

— " " główne.



Wykres mocy silników zainstalowanych na obrabiarkach
Wydziału X za okres od I.XI.45 do I.V.46.



-16-

Wydział Garaży.-

Celem usprawnienia prac przeglądowych samochodów ciężarowych, osebnych i autobusów, został decyzją Prezydenta utworzony z dniem 1. maja 1946r. Wydział Garaży, który przejął część prac Centralnych Warsztatów Samochodowych.

Obejmuje on w swym zakresie garaże: przy ul. Inżynierskiej /autobusy/, Słowskiego /samochody ciężarowe/ i Belwederska / w projekcie/.

Zakres prac obejmuje normalną konserwację, wymiag zespołów i drobne remonty wozów, odciążając tym Centralne Warsztaty Samochodowe, gdzie będą przeprowadzane tylko większe naprawy. Przyspieszy to drobne naprawy i zwiększy obieg wozów w ruchu.

Wydział posiada pogotowie techniczne /wypadki i uszkodzenia na miejscu/, biuro administracyjne, magazyny podręczne itp. Obecnie /od 1.V.46./ jest w fazie organizacji.

Wydział Transportowy.-

Rozporządzeniem z dn. 20.IX.44r. Prezydent Miasta płk. Spychalski powołał do życia Wydział Samochodowy, przydzielając mu ze Sztabu Partyzanckiego jeden samochód marki "Studebecker". W kilkanaście dni później Wydział otrzymał z Lublina dalszych 10 samochodów i stopniowo w miarę zgłaszanych zapotrzebowań - Wydziałowi Samochodowemu przydzielano po kilka pojazdów, tak, że w dniu 1 stycznia 1945r. stan pojazdów liczył już 57 jednostek. Stanowiło to zaledwie 10% potrzebnego w tym czasie taboru, ale najpilniejszej potrzeby, a przede wszystkim dowóz żywności, przy wykorzystaniu do maksimum pojazdów - zostały zaspokojone. Równocześnie przystąpiono do zorganizowania warsztatów reperacyjnych.

Dar Związku Radzieckiego w marcu r.ub. - 365 maszyn typu "GAZ" i "ZIS" poprawił sytuację Wydziału i równocześnie zaoopatrzył najbardziej potrzebujące autotransportu Instytucje Miejskie, B.O.S. i S.P.B.

W połowie ub. roku Wydział Samochodowy został przemianowany na Dyrekcję "Auto" w ramach Resortu Komunikacji.

Po reorganizacji Resortu Komunikacji z dn. 1.X.45r. w M.Z.K. stworzono Wydział Transportu Samochodowego.

Zakres pracy Wydziału Transportowego obejmuje:

- 1/ transport towarowy dla potrzeb miasta i innych instytucji pracujących dla odbudowy stolicy,
- 2/ rejestrację i ewidencję wszystkich pojazdów mechanicznych miejskich,
- 3/ rozdzielanie materiałów pędnych dla wszystkich samochodów Zarządu Miejskiego, /wykres N.25/.
- 4/ odbiór i sprowadzanie przydzielonych pojazdów.

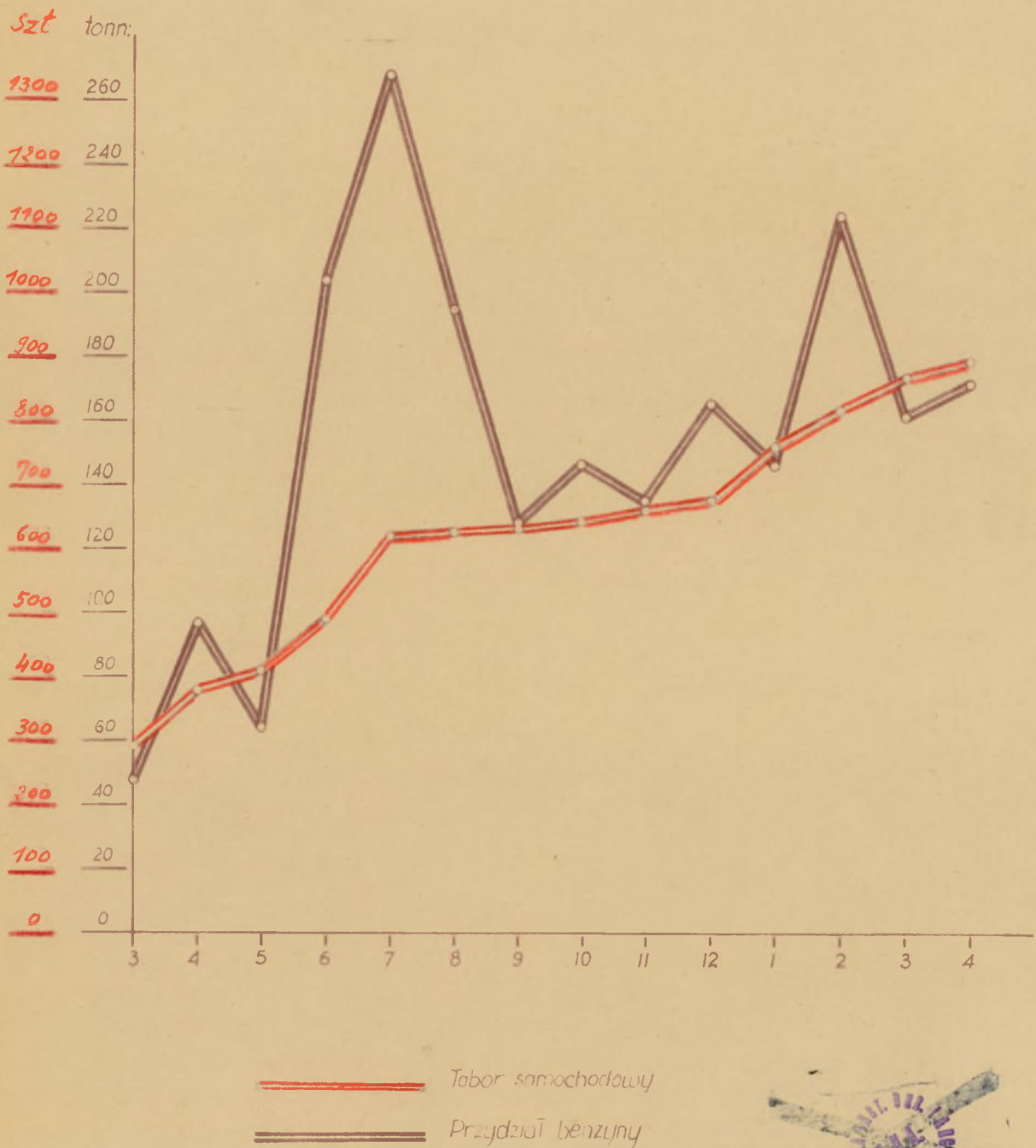
W lutym i marcu r.b. Wydział Transportowy dużym wysiłkiem sprowadził 176 samochodów ciężarowych i 10 autobusów piętrowych do Warszawy, mimo b. uciążliwej drogi /złe warunki atmosferyczne, brak noclegów, brak miejsc postoju itp./

Przewieziony ładunek przez samochody ciężarowe, będące w dyspozycji Wydziału Transportowego:

w I kwartale 1945r.	5.300.000	kg.
" II " "	7.200.000	"
" III " "	14.900.000	"
" IV " "	10.550.000	"
" I " 1946r.	12.790.000	"

Wydz. Transportowy.

Tabor samochodowy Z.M. (wszystkie instytucje) i przydział benzyny.



Przebieg wozów Wydziału Transportowego:

w I kwartale 1945r.	116.000	km
" II "	"	221.000	"
" III "	"	525.000	"
" IV "	"	305.000	8
" I "	1946r.	408.000	"

/Wykres Nr.26./

Stan ilościowy pojazdów w ewidencji Wydz.wskazuje tabl.Nr.27.

Wydział Ruchu.-

----- rozpoczął pracę organizacyjną dla uruchomienia tramwajów i samochodów już w lutym 1945r.na Pradze /Kawęczyńska 16/

Zniszczony został podczas powstania całkowity materiał biurowy oraz wszystkie książki i statystyki, wobec czego trzeba było odtworzyć z pamięci wszystkie druki. Z gruzów budynku Dyrekcji na ul.Marszałkowskiej wydostano część biletów, jak również uporządkowano bilety rozrzucone i częściowo zniszczone w pomieszczeniu na ul.Kawęczyńskiej, z biletów tych korzystamy do dnia dzisiejszego.

Po uruchomieniu w kwietniu 45r.autobusów dla przewozu pracowników M.Z.K, miejskich i państwowych w dn.20.VI. ruszyły pierwsze tramwaje na Pradze, a 15.IX.w Warszawie.

Dla przygotowania obsługi technicznej i ruchu trolleybusów, ofiarowanych przez Związek Radziecki, przeprowadzono szkolenie personelu technicznego, częściowo na miejscu, przy pomocy technicznej misji Radzieckiej, dla wprowadzenia zaś w całość gospodarki trolleybusów wysłano na jesieni 1945r. - 30 wybranych pracowników do Moskwy. Pracownicy ci wrócili w listopadzie, tworząc pierwszą wyszkoloną brygadę, która umożliwiła już w grudniu 45r.uruchomienie trolleybusów.

Uruchomiono stopniowo stacje: Pragę, Wolę, Rakowiec, Łazienkowską /trolleybusy/, Inżynierską, Mokotów i Żoliborz.

Wraz z rozwojem stacji i komunikacji następował rozwój biura, zorganizowano działy: planowania ruchu, sprzedaży biletów okresowych, rzeczy znalezionych /złożono 697 przedmiotów, wydano -170/ dział ogólny, referat skarg, który załatwił raportów personelu nadzorczego na służbę ruchu - 840, spraw karnych przesłano do Biura Dyscyplinarnego - 45, wykonano kar /rozkazy karne/ - 117, wpłynęło zażaleń na służbę ruchu - 35, statystyka wypadków - 639.

Bardziej został rozwinięty organizacyjnie Wydział Ruchu po przeniesieniu go do odpowiedniejszego lokalu na ul.Młynarską /lipiec 1945r./ Dane personalne wskazuje załączona tablica Nr.28.

Dane eksploatacyjne tramw.troll.i autob.podano na wykz.NN.29,30,31

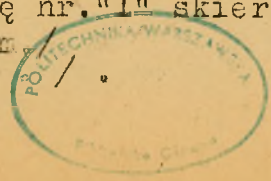
Kronika Wydziału Ruchu. oraz tablicach NN.32,33 i 34.

T R A M W A J E.

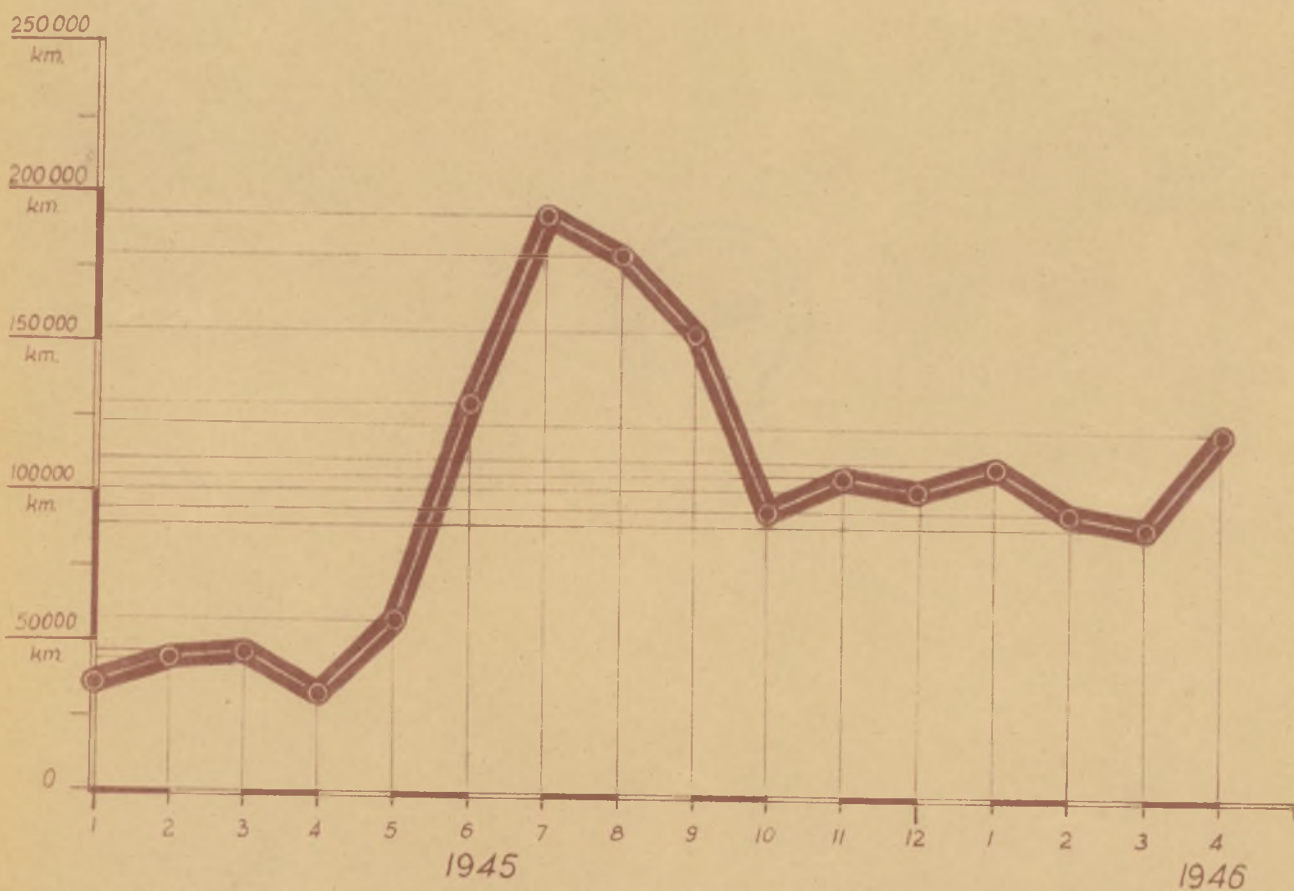
W dn.20.VI.45r. otwarta została dla ruchu tramwajowego st. Praga, z której uruchomiono linię "1" na trasie Kawęczyńska - Al. Waszyngtona /Grochów/ o dłuę.5215 mt, ilość wozów 7 + 7.

W dn.29.VI.45r. uruchomiono linię "2" na trasie Dw.Wschodni - Gocławek o dłuę.6260 mt, ilość wozów 6 + 6.

W dn.20.VII.45r. uruchomiono linię "3" na trasie Kawęczyńska-Odrowąza /Cmentarz Katolicki/ o dłuę.5350 mt, ilość wozów 3 + 4, oraz linię "4" na trasie Dw.Wschodni-Sw.Wincentego o dłuę.4705 mt. ilość wozów 3 + 3. Linię nr."1" skierowano na trasie Radzymińska - Al.Waszyngtona. / 5215 m

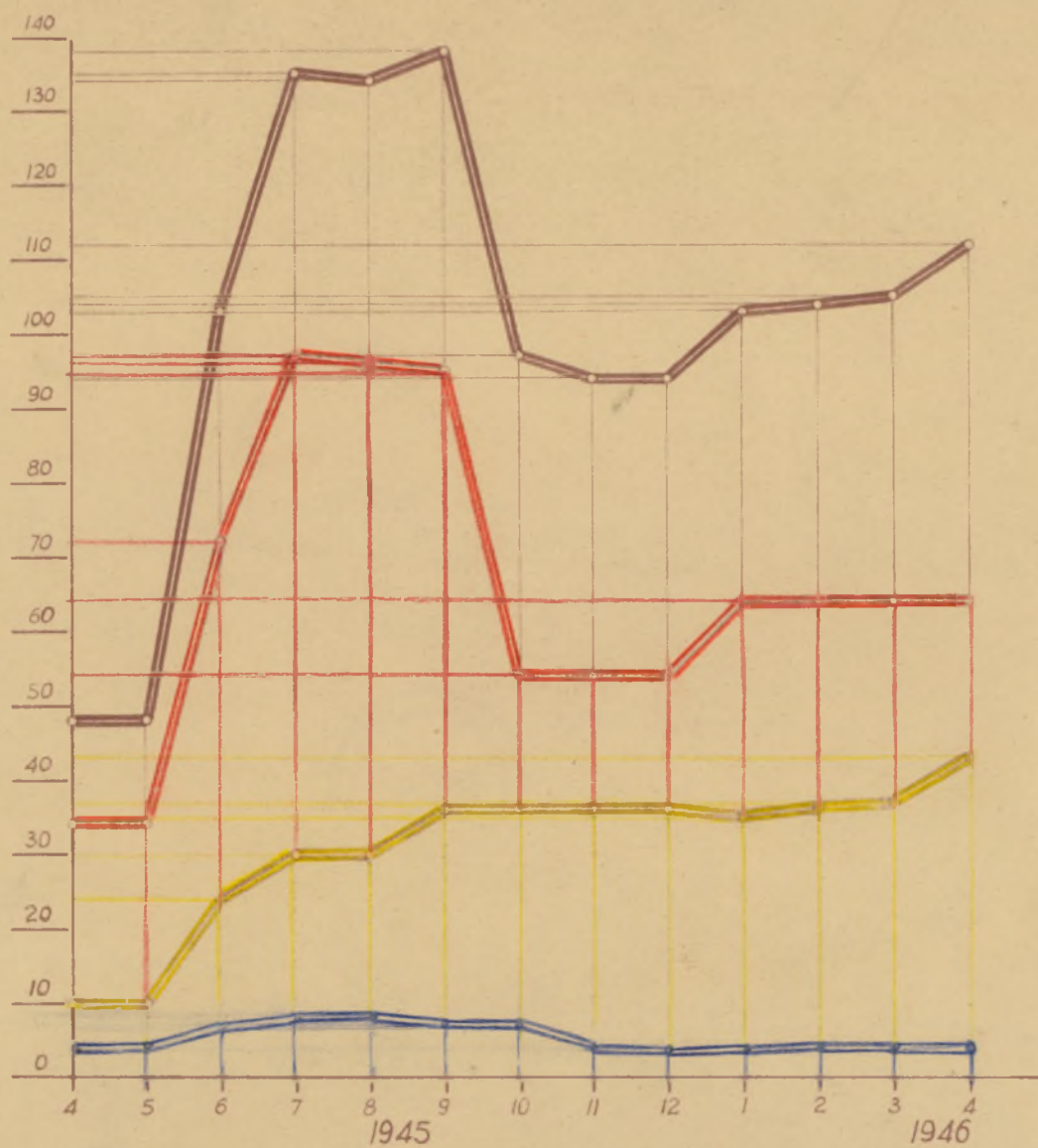





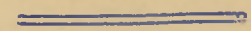
Wydz. Transportowy.
Przebieg pojazdów w okresie od
1.1.1945 - 30.4.1946



Braywick

Stan ilościowy pojazdów mech. Wydz. Transportowego



-  Wozy osobowe, ciężarowe i motocykle
-  Wozy ciężarowe
-  Wozy osobowe
-  Motocykle



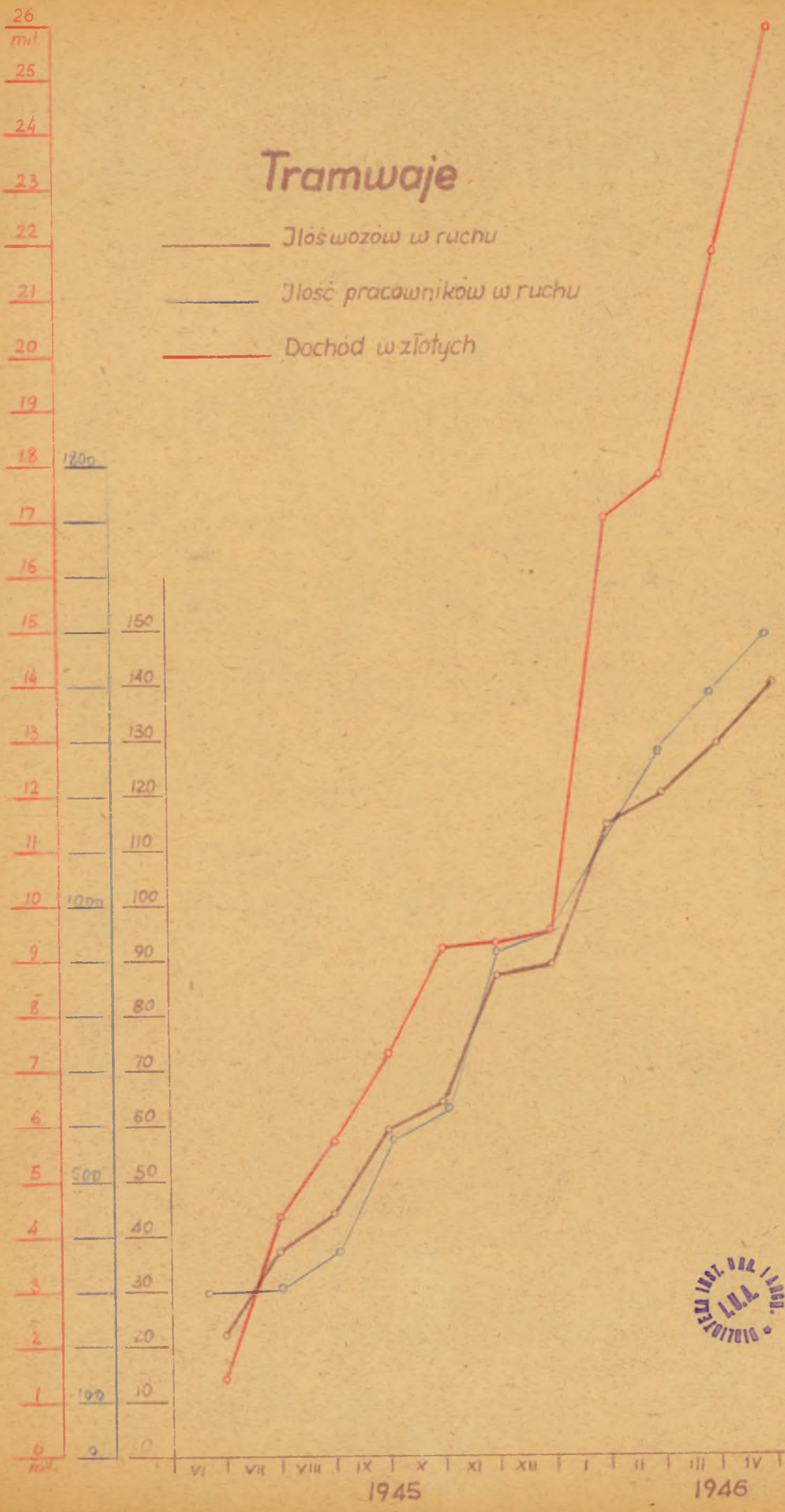
Baczyński

Z E S T A W I E N I E

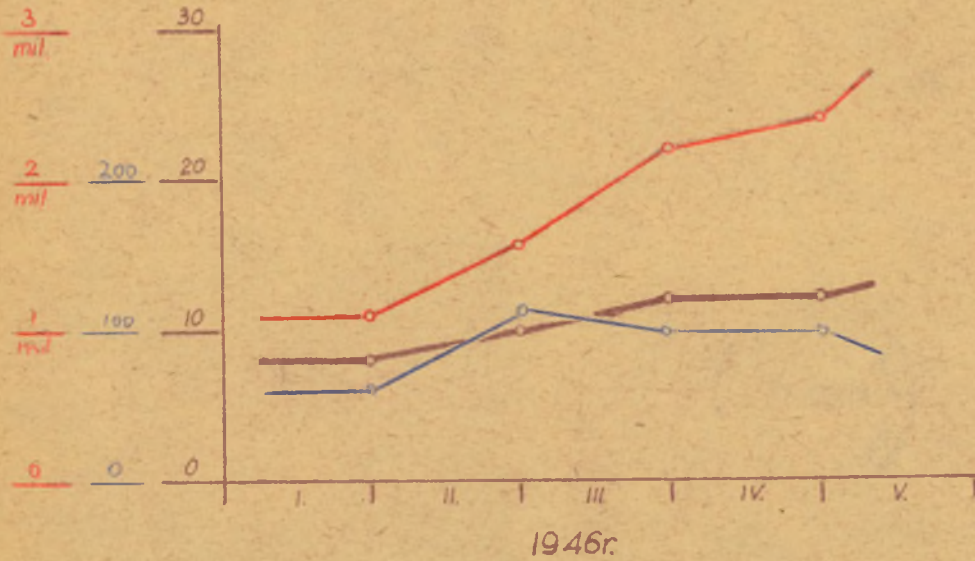
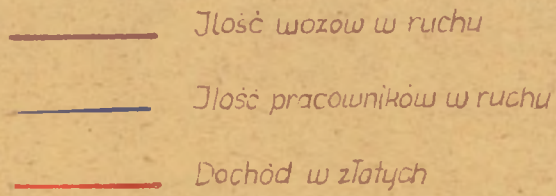
Ilość pracowników fizycznych i umysłowych, zatrudnionych w Wydziale V-Buchu w okresie od dn. I.VI.45-10.V.46.

Miesiąc i rok	E K S P L O A T A C J A				Brygady porządk. fizyczny	O g ó ł e m
	urzęd. Nadz. z zm.	Paras. stos. z zm.	umysł. 3 zm.	fizyczny 3 zm.		
1945 r.						
Czerwiec	10	43	20	220	694	987
Lipiec	10	47	20	238	734	1049
Sierpień	10	54	25	290	648	1027
Wrzesień	20	62	32	461	646	1120
Pazdziern.	21	67	32	503	526	1149
Listopad	27	126	57	826	434	1470
Grudzień	55	132	58	924	379	1548
1946 r.						
Styczeń	56	131	74	1141	259	1661
L u t y	53	136	86	1246	197	1718
Marzec	56	183	117	1325	172	1813
Kwiecień	56	186	127	1384	129	1882
M a j	57	187	127	1391	123 x	1885

U w a g a : x/ personel nieprzydatny /inwalidzi, pracownicy starsi o wieloletniej służbie./.

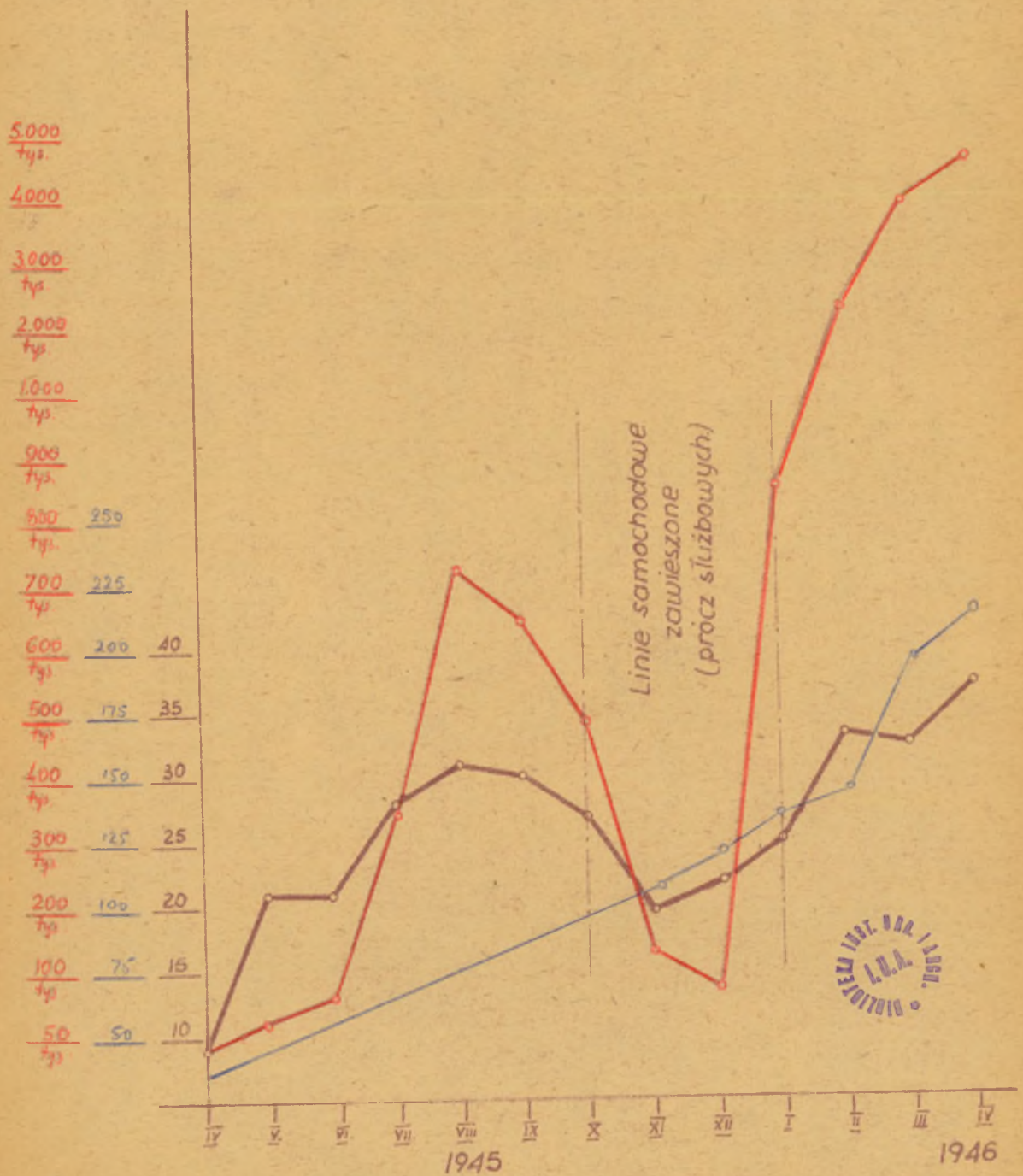


Trolleybusy.



Autobusy.

- Ilość wozow w ruchu
 ———— Ilość pracowników
 ———— Dochód w złotych



Program jest

dane eksploatacji
od dn. 20. VI. 45 r. 10. V. 1946 r.

Data	Ilość przefektu- gruch, ilość wozów i tuchu	Przejeżdżona ilość kilometrów	Ogólna ilość eksploatacyj- nych godzin	Przejeżdżone wozokilometry	Przewieziono pasażerów	Osiągnięto wprawy zi.
VI. 45	2	11	11	9020	25222	330053
VII. "	4	17	20	14700	143772	1855410
VIII. "	5	21	23	25800	211313	2681811
IX. "	7	29	30	32800	254172	3384442
X. "	9	32	32	36500	306060	4362789
XI. "	11	42	45	51250	345604	4572388
XII. "	12	43	46	51250	375464	4722378
I. 46	13	55	59	58315	472796	5426663
II. "	13	57	63	58315	493764	5421288
III. "	14	63	65	64035	592746	6830696
IV. "	15	72	65	70450	632430	7223120
V. "	17	76	72	73435	205041	2225946

U w a g i : x / L. "0" została skasowana dn. 30. XII. 45 r.
L. "8" wznowione kursowanie od dn. 30. XII. 1945 r.

xx / dan za 10 dni: 1 - 10. V. 46 r.

ZB.



Trólmeybusy

TABLICA Nr. 33.

Dane eksploatacji
od 5 stycznia 1946 r. do 10 maja 1946 r.

Parta	Ilość wrucho- mionych bilanów	Przejeżdżna ilość wozów w ruchu Silałki Doozep.	Ogólna długość eksploatacji linii w jednym kierunku	Przejeżdżano wozo kilometrów	Przewieziono pasażerów	Osiągnięty wykrytów Zł.
I - 1946	2	8	ok. 8.000	22458	295475	1.081.365
II - "	2	10	"	33704	432765	1.821.150
III - "	3	12	" 14.000	46195	589603	2.213.708
IV - "	3	12	"	54463	598289	2.372.032
V - "	3	12	"	17526	176779	813.566

X U W R G A : dane za 10 dni : 1 - 10.V.1946.



Z E S T A W I E N I E

eksploatacji autobusów
za czas od dn. 31.IV.45 r. do dn. 10.V.1946 r.

Miesiąc i rok	Ilość linij	Ilość wozów w ruchu	Wyrobione klm. ruch służb. pasażerski	Przewieziono pasażerów	Osiągnięto wpływów Zł.
1945 r.					
Kwiecień	5	8	3695,4	5040	5040
M a j	5	21	19124,9	68040	53200
Czerwiec	6	21	42560,5	120500	75500
Lipiec	9	28	58720,2	164165	344826
Sierpień	9	31	71325,0	248679	725062
Wrzesień	7	30	59001,9	177184	655888
Październ.	7	27	55147,9	288523	491346
Listopad	-	19	22156,9	66566	135048
Grudzień	-	22	25536,4	13120	88385
1946 r.					
Styczeń	3:8	25	56932,8	122077	849976
L u t y	5:6	33	97608,0	311051	2280540
Marzec	5:5	32	130057,0	532231	3970220
Kwiecień	6:5	37	134889,0	539168	4565905
M a j	6:5	32			
			776585,9	2656344	14240936

ZB.



W dn.27.VIII.45r.uruchomiono linię "5" na trasie Stalowa - Rondo Waszyngtona /Saska Kępa/ o długość 3890 mt.ilość wozów 3+3.

W dn.15.IX.45r.otwarta została dla ruchu tramwajowego st.Rakowiec, z której uruchomiono linię "7" na trasie Opaczewska /zajezdnia Okęcie/o długość 4600 mt,ilość wozów 3+3, oraz linię "8" na trasie Opaczewska - Starynkiewicza o długość 2400 mt,ilość wozów 3+3.

W dn.12.X.45.uruchomiono linię "9" na trasie pl.Narutowicza-pl.Zbawiciela o długość 3800 mt,ilość wozów 5+5, oraz linię "wahadłowką" na trasie Orzeszkowej-pl.Narutowicza o długość ~~2400~~ 1825 mt. Ilość wozów 1+0. Linię "7" przedłużono do pl.Narutowicza /zamiast do Opaczewskiej/ o długość trasy 5425 mt.

W dn.10.XI.45r.otwarta została dla ruchu tramwajowego st.Wola, z której uruchomiono linię "10" na trasie Młynarska - pl.Zbawiciela o długość 4600 mt.ilość wozów 3+3.

Jednak na skutek wyburzenia domów na ul.Towarowej, normalny ruch na tej linii rozpoczął się dopiero 24.XI.45r., do tego czasu pociągi kursowały od pl.Starynkiewicza do pl.Zbawiciela.

W dn.24.XI.45r.uruchomiono linię "0" okólną na trasie pl.Narutowicza - 6go Sierpnia - pl.Zbawiciela - Al.Jerozolimskie - pl.Narutowicza o długość 6100 mt, ilość wozów 4+ 4.

Linię "8" skasowano.

W dn.29.XI.45r. uruchomiono linię "11" na trasie Bena - Starynkiewicza o długość 4080 mt, ilość wozów 3+3.

W dn.30.XII.45r. skasowano linię "0", natomiast przedłużono wznowioną linię "8" przez Filtrową do pl.Zbawiciela o długość 4290 mt.,ilość wozów 3+ 0.

W dn.15.I.46r.otwartą została dla ruchu tramwajowego st.Mokotów, z której uruchomiono linię "12" na trasie Służew - pl.Unii Lubelskiej o długość 3840 mt.,ilość wozów 5+5, oraz linię "13" na trasie Wierzbno - pl.Zbawiciela o długość 3340 mt,ilość wozów 3+3

W dn.20.I.46r. przedłużono trasę linii "12" do pl.Zbawiciela o długość 4580 mt.

W dn.22.I.46r. uruchomiono linię "14" na trasie Rakowiecka pl.Zbawiciela o długość 2780 mt.,ilość wozów 3 +3.

W dn.15.III.46r.otwarta została dla ruchu tramwajowego st.Zoliborz, skąd uruchomiono linię "15" na trasie Bielany - Dw.Gdański, o długość 4185 mt, ilość wozów 4+3, w tymże dniu linia "3" została przedłużona do Felcowizny i długość trasy wynosi 6885 mt.wozów 6+6.

W dn.13.IV.46r.uruchomiono linię "6" na trasie Rondo Waszyngtona - m.Kierbedzia o długość 3185 mt,ilość wozów 3+0.

W dn.15.IV.46r.uruchomiono linię "16" na trasie Młynarska ks.Janusza o długość 3240 mt.,ilość wozów 3+0.

W dn.9.V.46r.uruchomiono linię "17" na trasie pl.Zbawiciela - Krakow.Przedmieście o długość 2975 mt,ilość wozów 4+4.

T R O L L E Y B U S Y.

W dn.5.I.46r.została otwarta stacja "Trolleybusy" na ul.Łazienkowskiej, z której uruchomiono linię "A" na trasie pl.Unii Lubelskiej - Trębacka o długość 4000 mt.,ilość wozów 5, oraz linię "B" na trasie Łazienkowska -Trębacka o długość 4000 mt,ilość wozów 3

W dn.15.III.46r.uruchomiono linię "C" na trasie pl.Unii Lubelskiej - Dw.Gdański, o długość 6500 mt.,ilość wozów 6.

A U T O B U S Y

Do wybuchu wojny t.j. do dn. 31. VIII. 39r. Dział Autobusów posiadał 136 autobusów czynnych na 19 liniach pasażerskich oraz 2 autokary w dyspozycji Wydz. Propagandy i Turystyki Z.m.st. W-wy.

Działania wojenne, a następnie rabunkowa i niszczyielska gospodarka okupanta całkowicie zniszczyły posiadany tabor.

Po wyzwoleniu Pragi i otrzymaniu kilkunastu samochodów ciężarowych 1½ t. typu "GAZ" uruchomiono w dn. 21. IV. 45r. pierwszą linię komunikacyjną "M" na trasie Bazylika - pl. Unii Lubelskiej o dług. w jedną stronę 8,1 kursowało 5-6 wozów.

W dn. 23. IV. 45r. uruchomiono dwie linie: "W" Kawęczyńska - Młynarska o dług. linii 6,5 - 1 wóz i linię "Z" Bazylika - Potocka o długości 9,2 - 1 wóz.

Wozy na tych liniach kursowały tylko w godz. 6-9r. i 15-17.30pp

W maju 45r. uruchomiono następną dwie linie "S" pl. Szembaka - Odrowążo o dług. 7,8 - kursowało 3 wozy i "K" ul. Francuska - Bazylika o dług. 3,7 - 1 wóz.

Nieależnie od komunikacji pasażerskiej w przerwie między zmianą ranną i popołudniową, wozy obsługiwały potrzeby gospodarcze, przyczyniając się do szybkiej odbudowy komunikacji w mieście.

W miesiącach następnych na uruchomionych liniach powstały zmiany tras, wobec stopniowego uruchamiania tramwajów, na odbudowanych odcinkach zniszczonych linii. Oprócz komunikacji pasażerskiej autobusami dowożono pracowników M.Z.K., Zarządu Miejskiego i Instytucji Państwowych do i z miejsc pracy. Wozy posyłano na wszelkie uroczystości związane z zakończeniem wojny, oswobodzeniem Warszawy i Państwa.

Wobec braku części zamiennych, warsztatów remontowych, które wskutek działań wojennych uległy zniszczeniu oraz sił fachowych nastąpiło pogorszenie się stanu technicznego wozów i zmniejszenie ilości ich do ruchu.

Brak przydziału benzyny i akcja kartoflana powoduje wstrzymanie ruchu na liniach pasażerskich od 13. X. 45. do 5. I. 46r. W tym czasie czynne tylko wozy w komunikacji służbowej i dyspozycji do różnych dzielnic miasta.

W dn. 5. I. 46r. ponownie wznowiono komunikację pasażerską całodzienną przez uruchomienie linii "J".

W dn. 17. I. 46r. uruchomiono nowe dwie linie pasażerskie całodziennie "M" i "Z".

Oprócz powyższych uruchomiono linie teatralne, celem przewożenia pasażerów z teatru Polskiego i Opery na Koło, Żoliborz i Pragę.

W lutym 46r. czynnych jest już 5 linii pasażerskich całodziennych i 6 - służbowych, a w kwietniu 6 - pasażerskich - całodziennych i 5 służbowych.

Dział Autobusów użytkuje tylko 37 wozów. Brak części zamiennych i materiałów /surowca/ paraliżuje wszelkie dążenia do powiększenia i podniesienia technicznego i ilościowego stanu wozów, liczne bowiem wozy są unieruchomione, oczekując /z braku części/ w Centralnych Warsztatach Samochodowych na naprawę.

Pomimo trudności wynikających z powyżej podanych faktów wszelkimi siłami zostaje utrzymana komunikacja pasażerska całodzienna na dotychczas uruchomionych liniach.

Linie pasażerskie

- 1/ "F" na trasie pl.Unji Lubelskiej - Sałyba o dług./w jedną stronę 5,5 klm. - kursują 3 wozy.Uruchomiona 15.IV.46r.
- 2/ "L" na trasie Al.Jerozolimskie-Marszałkowska - ul.Krajewskiego o dług. 4,5 klm - kursuje 5 wozów.Uruchomiona 5.I.46r.
- 3/ "M" na trasie Dw.Wileński -Al.Jerozol.Marszałkowska o dług. 5,8 klm - kursuje 10 wozów. Uruchomiona 17.I.46r.
- 4/ "P" na trasie Most Pontonowy - Pl.Zbawiciela o dług.2,5 klm. kursują 3 wozy. Uruchomiona 25.IV.46r.
- 5/ "W" na trasie Młynarska - Odolany o dług.4,7 klm.Kursują 2 wozy Uruchomiona 15.III.46r.
- 6/ "Z" na trasie Dw.Wileński - ul.Krajewskiego o dług.4,6 klm. kursuje 5 wozów.Uruchomiona 29.I.46r.

Linie pasażersko-służbowe.

- 1/ Boernerowo - 3 wozy - trasa:
 - a/ Inżynierska-Młynarska-Boernerowo-Młynarska-Łazienkowska-Inżynierska
 - b/ Inżynierska-Młynarska-Marylin-Młynarska-Inżynierska
 - c/ " - " -Ulrychów- " - "Uruchomiona 22.VII.45r.
- 2/ Młynarska - 2 wozy - trasa:
Inżynierska - Młynarska - Inżynierska
- 3/ Łazienkowska - 1 wóz -/do dyspozycji stacji Trolleybusów/
- 4/ Wola - 1 wóz /do dyspozycji stacji Wola/
- 5/ Targówek - 1 wóz

Wozy wspomniane przywożą i odwożą pracowników tramwajowych do i z miejsc pracy, zabierając jednocześnie pasażerów.

Wydział Ogólny.-

Wydział ogólny zakresem swych czynności obejmuje sprawy personalne, kulturalno-oświatowe, prawne i kancelaryjną główną.

Stan pracowników Wydziału na 1.IV.39r.wynosił -umysłowych 65
-fizycznych 111
" " " na 30.IV.46r. " -umysłowych 48
-fizycznych 22

Wydział Ogólny w pierwszym okresie swojej działalności reaktywował Dział Gospodarczy, który obejmował: Intendaturę, dyspozycję samochodami ciężarowymi, sekcję ogrodniczą oraz dział aprowizacji, które to agendy z dniem 1.X.45r. przeszły do nowo utworzonego Wydziału Gospodarczego.

T a b e l a pracowników.

Stan osobowy na dzień 1.4.1945.	-	pracow.unysłowych	305
" " " " 1.7.1945	-	fizycznych	1283
" " " " 1.10.1945	-	unysłowych	400
" " " " 1.1.1946	-	fizycznych	2428
" " " " 1.1.1946	-	unysłowych	498
" " " " 1.3.1946	-	fizycznych	2694
" " " " 1.3.1946	-	unysłowych	743
" " " " 1.3.1946	-	fizycznych	3466
	-	unysłowych	870
	-	fizycznych	3874

Podział pracowników wg grup na 30.IV.46r.

Pracownicy unysłowi	- służba nadzorcza	335
	- personel techniczny	141
	- pracownicy biurowi	413
Pracownicy fizyczni	- konduktorzy	1007
	- motorowi	312
	- rzemieślnicy	1182
	- kierowcy, pom.rzem.	
	- robotnicy	2501
<u>razem</u>		<u>4890</u>

Stan pracowników na dz.31.III.39r.wynosił - unysłowych 784
 / tabl.N.35/ - fizycznych 6252
razem 7036

Wzrost pracowników unysłowych tłumaczony jest tym, że w Wydziale Ruchu została powiększona ilość personelu, z uwagi na konieczność częstszej kontroli, oraz przybyły wydziały, których nie było przed r.1939, a mianowicie:

1/ Wydz.Gospodarczy - Apropozycja i kuchnia	unysł.40	fizycz.193
2/ " " - Straż Przemysłowa	" 5	" 266
3/ " Transportowy	" 34	" 173
4/ Inspektorat Komunikacyjny	" 25	" 4
5/ Resort Komunikacji	" 2	" 4
<u>razem</u>		<u>unysł.106 fiz. 622</u>

Przy stanie pracowników Ruchu 3891 z r.1939 - ilość służby nadzorczej wynosiła 154 osoby, przy obecnym stanie pracowników Ruchu 1615 - ilość służby nadzorczej wynosi 187 osób.

Działalność kancelarii głównej za czas od 1.4.45.-1.5.46r.

Miesiące	Korespondencja		korespondencja wewn.międzywydział
	wychodząca	przychodząca	
IV - V - VI - 1945r.	870	543	2620
VII - VIII - IX - 45r.	1320	800	3130
X - XI - XII - 1945r.	1775	1096	4070
I - II - III - 1946r.	2495	1486	7555
<u>razem</u>	<u>6460</u>	<u>3925</u>	<u>17375</u>

DZIAŁ PERSONALNY

kompetencji Działu Personalnego należą sprawy: przyjmów, zwolnień, wszelkich przesunięć służbowych, spawy świadczona, dochodzenia dyscyplinarne oraz ewidencja i statystyka całego przedsiębiorstwa. Alennie od tych prac bieżących Dział Personalny wykonak w okresie sprawozdawczym szereg wskazów staty- i imiennych pracowników dla Zarządu Miejskiego i instytucji państwowych. Praca Działu Personalnego w okresie sprawozdawczym była szczególnie trudną z braku ewidencji personalnej i kartoteki uległy zniszczeniu w czasie fizyka wojennych.

	IV, V, VI. 1945	VII, VIII, IX. 45	X, XI, XII. 1945	I, II, III. 45	IV - 1946
pracowników umysłowych	109	115	234	134	13
fizycznych	862	756	828	453	96
umysłowych	14	17	8	7	-
fizycznych	117	93	53	45	4
pytających zakatowano:	210	172	83	129	205
obwójnych, pokarmowych, zwrot	94	100	118	196	111
enia itp. zakatowano w MPJ.					
i przesłano do ubezpieczal-		6	9	19	14
j doniesień o wypadkach	-				
scypł. przeprowadzono	147				
o B. Ty. scypł. Z. M.	78				
e w klasnym zakresie	69	21	35	57	33

VIII. 1945 do 30. IV. 1946 założono 5212 teczek akt osobowych i 5212 kartotek personalnych, tj. pełny wykaz. Wypekniiono 2400 kartotek personalnych dla P. Pers. Z. M. Wzłożono książkę zmian stanu osobowego przedsiębiorstwa i skrowidze alfabetyczne pracowników.

Dział Prawny

Dział Prawny rozpoczął swe czynności wócherwcu 45r. Do zakresu czynności Działu Prawnego wchodzą następujące czynności:

- 1/ udzielanie opinii we wszystkich sprawach prawnych na żądanie poszczególnych wydziałów, wchodzących w skład Resortu Komunikacji,
- 2/ redakcja prawna umów, zawieranych przez M.Z.K. wg projektów i danych, dostarczanych przez zainteresowane Wydziały,
- 3/ zastępstwo sądowe we wszystkich sprawach cywilnych i karnych, wyklaniających się w związku z działalnością Resortu Komunikacji
- 4/ zastępstwo sądowe i obrona pracowników M.Z.K. w sprawach, wynikających z ich działalnością służbową, zgodnie z umową zbiorową

Opinie są udzielane przez Dział Prawny bądź ustnie w krótkiej drodze, bądź na zapytania pisemne. Opinie w sprawach zasadniczych, mających charakter ogólny, udzielane są po uzgodnieniu ich z Naczelnym Radcą Prawnym Zarządu Miejskiego /np. odpowiedzialności przedsiębiorstwa za zobowiązania przedpowstańnicowe itp./

Sprawy cywilne i karne i obrona w tych sprawach wszczynane są na zasadzie substytucji, udzielonej delegowanemu stale do przedsiębiorstwa Radcy Prawnemu M.Z.K. przez Naczelnego Radcę Prawnego Zarządu Miejskiego.

Sprawy sądowe karne mają za przedmiot w przeważnej części:

- 1/ jazda pasażerów bez biletu,
- 2/ zatargi służby z pasażerami.

Poza tymi typowymi sprawami w grę wchodzą sprawy, mające za przedmiot nieszczęśliwe wypadki w czasie ruchu itp.

Sprawy cywilne dotyczą przede wszystkim odszkodowań, żądanych przez osoby trzecie za szkody, spowodowane ruchem i sprawy uszkodzeń taboru M.Z.K.

Do kwietnia 1946r. wszczęto spraw karnych 101, z tego zakończono z wynikiem pozytywnym spraw 47, umorzono - 6, pozostałe są w toku.

Spraw cywilnych wszczęto 12, z tego 8 zakończonych zostało pomyślnie dla M.Z.K., pozostałe są w toku.

Dział Kulturalno - oświatowy.

Pierwszą placówką kulturalną na terenie M.Z.K. był c h ó r początkowo męski /marzec 1945r/ zaś od maja tegoż roku chór mieszany męsko-żeński. W chwili obecnej chór liczy 50 osób /27 mężczyzn i 23 kobiety/. Zespół rekrutuje się wyłącznie z pracowników M.Z.K. Działalność chóru w r. 1945 - 1946 r.: w

kwartał II - 2 występy publiczne w czerwcu, w tym/Radio i w Parku Paderewskiego,

" III - 2 występy w parkach

" IV - 5 występów na koncertach i choinkach.

" I -46r.-2 występy publiczne, poza tym udział w nabożeństwach kościelnych. W styczniu i marcu zorganizowano na terenie Woli dwie całonocne zabawy taneczne, w których uczestniczyło ok. 2000 pracowników i ich rodzin,

" II-46r.-3 występy chóru m.i. "Podwieczerek przy mikrofonie" na st. Wola 3 maja, oraz udział chóru w nabożeństwach

W kwietniu 1945r. rozpoczęła ponownie swą działalność Orkiestra pod dyrekcją Leona Cynermana /45 osób/. Cały szereg występów publicznych świadczy o intensywnej pracy zespołu muzycznego i wysoki poziom artystyczny.

Działalność orkiestry w r. 1945 - 46:

II kw. 45r. - w okresie od 30.IV. do 27.VI. - 9 występów publicznych m.i.w B.O.S., w powitaniu Rządu R.P. w jubileuszach itp.

III kw. 45r. - w okresie od 6.VII. do 30.IX. - 11 występów publicznych z okazji: rocznicy powstania P.R.W.N., zakończenia roku szkolnego, rocznicy powstania, zbiórki na P.C.K. itd.

IV kw. 45r. - w czasie od 14.X. do 23.XII. - 13 występów, w tym na odsłonięciu pomnika, w koncertach w Romie, choinkach, otwarciach linii tramwajowych itd.

I kw. 46r. - odbyło się 17 występów, w tym w Akademiiach w Romie, w defiladach, koncertach itp.

II kw. 46r. - 15 występów na Akademiiach, pochodach, pogrzebach oraz "Podwieczorku przy mikrofonie".

Należy mieć nadzieję, że już w krótkim czasie tramwajowy zespół "Mikołników sceny" powróci do swych świetnych tradycji

Od połowy września 45r. pośrednicząco w otrzymywaniu biletów ulgowych do kin i teatrów dla pracowników M.Z.K. I tak w czasie od listopada 45r. do stycznia r.b. otrzymano biletów do 4-ech teatrów - 890 sztuk, do kin - 697 sztuk.

W I kwartale r.b. do teatrów - 1706 biletów, do kin - 2.300.
w II " " r.b. " " - 600 " " " - 568

W dalszym ciągu swej pracy Dział Kult.Oświatowy przystępuje do zorganizowania Biblioteki-Czytelnii dla swych pracowników i w tym kierunku zostały poczynione kroki wstępne.

W marcu i kwietniu r.b. uruchomiono dwie świetlice: na Inżynierskiej i na st.na Zoliborzu. Zwrócono się do Dyrekcji Polskiego Radia o zainstalowanie na okres czasowy głośników na terenach wymienionych świetlic. Na terenie świetlicy - stołkówki na Woli był wyświetlany dwukrotnie film dla pracowników - bezpłatnie.

Uzyskano w Wydziale Wczasów Z.M. w okresie od 11 marca do 17 maja r.b. 47 miejsc w ośrodkach wypoczynkowych dla pracowników M.Z.K. i 5 miejsc dla rodzin pracowników.

Referat prasowy /od IV kw. 45r./ z przeglądanych pism stołecznych zbiera wycinki, dotyczące zagadnień komunikacji, przekazuje je odpowiednim wydziałom do zużytkowania i wyjaśnienia. Z otrzymanych materiałów sporządza notatki wyjaśniające do wiadomości Z.M. i użytkowania w prasie. W zakres referatu wchodzi również czynność podawania informacji i propagandy M.Z.K. oraz redagowanie stałego informatora, którego Nr.1 ukazał się w maju r.b. /załącznik N..36/

Wydział Gospodarczy.-

Wydział Gospodarczy dzieli się na 4 działy: Intendenty, Służby Bezpieczeństwa, Aproprowizacji i Produkcji. Wydział rozpoczął swoją działalność od 1.X.45r., przejmując wówczas poszczególne działy pracy z innych wydziałów.

Dział Intendenty

1/ administruje obiektami M.Z.K. rozmieszczonymi na 14 terenach w różnych dzielnicach miasta. Praca ta polega na załatwianiu formalności policyjnych, meldunkowych itp. dopilnowanie napraw, przeróbek itp. lokali i obiektów; utrzymania czystości, przeprowadzania rozrachunków za wodę, światło, telefony, dostawę opału. Ponadto dochodzi tu administracja budek ekspedycyjnych i wydzierżawianie ich.

2/ Załatwia przydziały mieszkań dla pracowników M.Z.K., broni ich wzgl. pośredniczy w sprawach spornych mieszkaniowych. Referat ten czynn. jest od 8.IV.45r. /Tabela Nr 37 /

3/ Administruje samochodem osobowymi i ciężarowymi do spraw gospodarczych, sprowadzając dla tych samochodów i kontrolując zużycie benzyny, oliwy i smarów. Przewozi swymi samochodami artykuły żywnościowe do kuchni pracowniczych, a na punkty rozdzielcze aprowizacyjne, znajdujące się na 9 terenach w różnych punktach miasta, ponadto najrozmaitsze przydziały tekstylne, obuwia, węgla itp. materiały zakupywane przez Wydział Zasobów lub dostarczane koleją opał do centralnego ogrzewania i dla warsztatów; załatwia sprawy pilne w związku z trudnościami komunikacyjnymi; obwozi komisje i inspekcje po terenach M.Z.K.; członków Rad Zakładowych i Zarządu Związku na konferencje, zebrania, interwencje itp.; przywozi do pracy i odwozi pracowników M.Z.K. /tabl.Nr.27./

4/ Administruje Stacją Przeładunkową, zajmującą się przyjmowaniem, rozkładowaniem, wysyłaniem i załadunkiem transportów kolejowych na własnej bocznicy kolejowej. Stacja jest czynna od 1 października 1945r. i do kwietnia r.b. rozkładała : 179 wagonów i wysłała 20 wagonów kolejowych -
/IV kw.45r.-10500, I kw.46r.- 66+14, kwiecień 46r. 8 + 6/

5/ Prowadzi kontrolę wysługi wydanej odzieży służbowej od dn.1.X.45r. i wydał sortów mundurowych i odzieży w XI i XII m.45r. - 1643 szt., w I kw.46r. - 1930 szt. i w kwietniu 46r. - 686 szt.

6/ Załatwia sprawy umieszczania reklam handlowych na wozach komunikacyjnych, słupach sieci i przystankowych oraz w budkach ekspedycyjnych.

Przy załatwianiu ładunków samochodowych korzystano z brygad roboczych Wydziału Ruchu. Od chwili zabrania tych pracowników do pracy na wagonach w Wydz. Ruchu, są duże trudności z powodu braku tych robotników transportowych. W obecnej chwili potrzeba ich 12-stu i należałoby przyjąć ich jak najszybciej.

Dział Służby Bezpieczeństwa.

1/ Do kwietnia 1945r. nie było zorganizowanej Straży Przemysłowej. W kwietniu wyznaczono Komendanta Straży Przemysłowej, który zorganizował ochronę 10 terenów M.Z.K., mając do dyspozycji 150 osób. Pracownicy ci byli surowym materiałem i należało ich wyinstruować i wdrożyć w dyscyplinę prawie wojskową, wyposażając ich w opaski biało-czerwone, jako jedyny symbol władzy.

Od czerwca 45r. Straż Przemysłowa otrzymała 5 karabinów i naboje ze specjalnym przeznaczeniem do ochrony kas. W związku jednak z rozwojem M.Z.K. i uruchomieniem tramwajów wyłoniła się konieczność ochrony dalszych 4 terenów M.Z.K. oraz nowych kas magazynów, składów materiałów pod gołym niebem, warsztatów, garaży itd., wskutek czego stan Straży Przemysłowej wzrósł do 250 os. i od września 45r. posiadano już do dyspozycji 27 karabinów z amunicją. W okresie zorganizowanej ochrony wydano cały szereg instrukcji dla strażników oraz wprowadzono jednolity typ przepustek na przedmioty wynoszone lub wywożone z terenów M.Z.K.

2/ W lutym 1946r. przystąpiono do organizowania Straży Ogniowej spośród pracowników, rozpisując ankietę do poszczególnych Wydziałów w celu zebrania informacji, jakim sprzętem przeciwpożarowym dysponujemy, a jaki należy zakupić i gdzie zainstalować. Poczyniono kroki w celu zakupienia pomp strażackich oraz sprzętu przeciwpożarowego, co jednak jest trudne do zrealizowania wobec braku środków finansowych.

Jejście Zakładu Komunikacyjnego
 Wydział Gospodarczy
 Dział Intendentury

TABLICA Nr. 37.

Referat samochodowy

Referat kwaterynowy

res	liczba ciężar. samochod. gosp.	Przewiez. art. i innych materiałów	średnio ton na 1 samochód	Okres	Uzyskane dane kwaterynowe	Zakł. spraw i inf.	Przepr. w j. csm.	Zakł. spraw i inf.	Spraw rządz. nych	Rezerw
5	4	508	2,5	1945 2 mies. II kw.	112	-	-	-	-	112
II-go ku	5	986	2,6	III kw.	408	55	2	-	9	472
rtak	5	1806	5,0	IV kw.	261	53	13	-	6	333
46	8	2774	4,9	I kw. 1946	129	68	-	19	156	372
tal	9	1328	1,5	1 mies. II kw.	48	6	-	12	73	139
		7102 ton	3,3		958	180	15	31	244	1428

3/ Od stycznia 45r. przystąpiono do zorganizowania Sekcji Higieny i Bezpieczeństwa Pracy. Zaopatłowano apteczki na poszczególne tereny pracy. Nawiązano kontakt z Inspekcją Pracy i zorganizowano kurs sanitarny dla pracowników, którzy mają być sanitariuszami na poszczególnych terenach /przewiduje się po 2 sanit. na teren./ Przystąpiono do wyboru delegatów z poszczególnych Wydziałów do zadań Higieny i Bezpieczeństwa Pracy. Zorganizowano grupowe szczepienie ochronne przeciwtyfusowe dla pracowników, styczących się z publicznością. W stadium końcowym znajduje się ~~z~~ załatwienie kąpeli dla pracowników.

Należy zwrócić uwagę, że ok. 100 osób dotychczasowych strażników, są to konduktorzy i motorowi, którzy w bardzo krótkim czasie mogą odejść do Wydziału Ruchu i na miejsce ich należałoby przyjąć nowych pracowników. Potrzeba Straży Przemysłowej wynika z konieczności chronienia rozległych terenów M.Z.K. niezabezpieczonych ogrodzeniem, wzrostem liczby obiektów chronionych, jak kasy, magazyny, składy, parki samochodowe oraz żądaniem wystawiania doraznych posterunków przy ziemiakach, węgla, deskach itp., składanych pod gołym niebem, z braku pomieszczeń magazynowych.

Dział Apropowizacji.

Okres wstępny /do II kwartału 1945r./

Zbirowe zaopatrywanie pracowników M.Z.K. wzięło swój początek ok. 9.X.44r. z powstaniem pracy kilku ludzi 1-ej kuchni na Pradze, dożywiając pracowników i rezerwistki. Kuchnia organizuje się w warunkach wyjątkowo ciężkich. Pomijając braki lokalowe, sprzęt kuchenny i urządzenia zbierać trzeba było od osób prywatnych. Część środków spożywczych, poza przydzielanymi z Z.M. zakupowano z sum wpływających z opłat za wodę i sprzedawanych odpadków /obierki/. Mimo tych trudności kuchnia Praga dożywia w grudniu 44r. - 356 pracowników, ok. 150 rezerwistek i ok. 130 pracowników Z.O.M.-u, nieposiadających własnej stołówki /tabl.Nr.38./

Z pierwszimi przydziałami rozpoczyna się ok. listopada 1944r. zaopatrywanie systemem kartkowym. Obejmując coraz dalsze tereny M.Z.K. i przybywający pracownicy muszą być przede wszystkim dożywiani, powstają więc następujące stołówki: na Woli, Mokotowie, Rakowcu, Żoliborzu, Muranowie /obecnie łącznie 8/. Personel tych punktów apropowizacyjny jest niefachowy, o małej znajomości choćby przy mitywnych zasadach rachunkowości.

Okres pierwszy - II i III kwartał 1945r.

W połowie II kw. 45r. powstaje Dział Apropowizacyjny /maj/. Organizuje się punkty rozdzielcze na terenie Warszawy lewobrzeżnej i ujmuje się w pewne ramy kuchnie istniejące. Wyznacza się biuro apropowizacji - wprowadzie długie tygodnie bez lokalu, sprzętów i materiałów biurowych /urządowanie w rozbitym tramwaju/. Wszelkie zapisy tego i następujących okresów są dokładnie i chronione. Powstaje 5 punktów apropowizacyjnych i 6 kuchni.

Dział Apropowizacyjny dokonał w tym czasie prac organizacyjnych, które są podstawą do dalszej gospodarki dożywiania i zaopatrywania pracowników M.Z.K. i tak: stworzono zaopatrywanie wszystkich pracowników M.Z.K. w karty apropowizacyjne na podstawie kart wymiennych 45r. Zorganizowano aparat zaopatrujący poszczególne punkty rozdzielcze i uzgodniono z Radami Zakładowymi osoby odpowiedzialne i możliwie obeznane z pracami kierowników placówek apropowizacyjnych i kuchennych. Przeszkolono wiele osób personelu

z działalności kuchni i punktów rozdzielczych aprow. od okresu powstaniowego
 Pierwsze dane liczbowe
 do kwietnia 1946r.

Biuro	Średnia liczba personelu dzielnicy prowizacji			Pracownicy kuchni	Średnia ilość osób obsk. na punktach rozdzielcz.		Wydatki na żywianie / dla kuchni /	wartość roz- dzielanych artykułów żywn. i in.	Średni koszt żywiania 1 pracownika i 1ennie
	Punkty rozdz. aprow.	Kuch- nie	Razem		pracow- ników	osobników rozdz.			
-	-	36	36	356	356	517	-	-	-
-	10	36	46	619	619	1076	-	-	-
5	27	91	123	2471	2190	3966	1/ 762,681.-	554,554.-	4,36
6	42	114	162	3157	3087	5271	1,429,974.-	886,426.-	5,73 3/
19	66	153	238	4016	4042	6935	1,861,362.-	5,017,454.-	5,94 3/
21	62	156	239	4298	4318	7463	3,305,292.- 2/	4,979,868.-	3,98 3/
23	56	145	221	4693	4310	7310	1,001,286.-	2,573,139.-	8,72 4/

artykuły żywnościowe częściowo otrzymane bezpłatnie.
 Wydatki przedsiębiorstwa zwiększone z 5 na 10 zł na pracownika.
 Średnim koszcie żywienia mieszczą się również wydatki na posiłki dla pracowników,
 zatrudnionych w gościach na liczbach i nocnych przy odbudowie linii, sieci i warsztatów.
 Otrzymywaliśmy do kuchni kartofle z przydziału.

punktów i kuchen, co do zasad i obowiązku zapisywania i rozliczania, a także strzeżenia powierzonego im dobra publicznego. Wpojenie tych wytycznych było konieczne, choćby z uwagi na panujące powszechnie powojenne rozluźnienie zasad etycznych. A prac tych dokonano, przy równoczesnym załatwianiu bieżących, stale wzrastających czynności wyjednywania, rozprowadzania i rozliczania wzmagających się dostaw. /wykres N. 39/

Podkreślić należy, że ilość wagowa, różnorodność gatunkowa oraz właściwości strukturalne sprowadzanych towarów, wymagały od pracowników wiele znajomości rzeczy i pracy, zaś ilość dożywianych wynosiła ok. 4600 osób. /wykres N. 40/

Okres drugi - IV kwart. + 5r. do kwietnia 46r.

Uruchamianie dalszych stacji tramwajowych, trolleybusowych lub autobusowych, praca ich w niedziele i święta, oraz wykonywanie sezonu budowlanego stwarzają konieczność przygotowania posiłków w święta i na dwie zmiany i obsługiwanie pracowników na stołówkach oddalonych od kuchen. Pomimo to Dział Aprowiz. nie powiększył personelu, lecz nawet go ograniczył. Wzrosły jednak skargi na przemęczenie i ciężką pracę. Zastosowanie mechanicznych urządzeń, jak: płóćki, elekt. obieraczki, obrotowe kotły oraz odpowiednie warunki lokalowe, na co brak środków, nie tylko usprawniłyby pracę personelu, ale i pozwoliły na jego zmniejszenie. /wykres N. 41/

W odniesieniu do pracowników biura Działu Aprowizacji stwierdzić trzeba, że są oni przeciążeni niepotrzebną pracą, np. urzędy przydzielające artykuły kontyngentowe nie zawsze uznają za potrzebne pisać ze stanem pracowników przedsiębiorstwa, potwierdzone przez Dyрекcję M.Z.K., lecz wymagają każdorazowo list imiennych pracowników ze szczegółami. Dla ilustracji: /przygotowanie list dla otrzymania mięsa na podstawie umowy zbiorowej /rozdzielenie zupełnie możliwe na innej podstawie/ zużyto 3 dni czasu

Dział Produkcji.

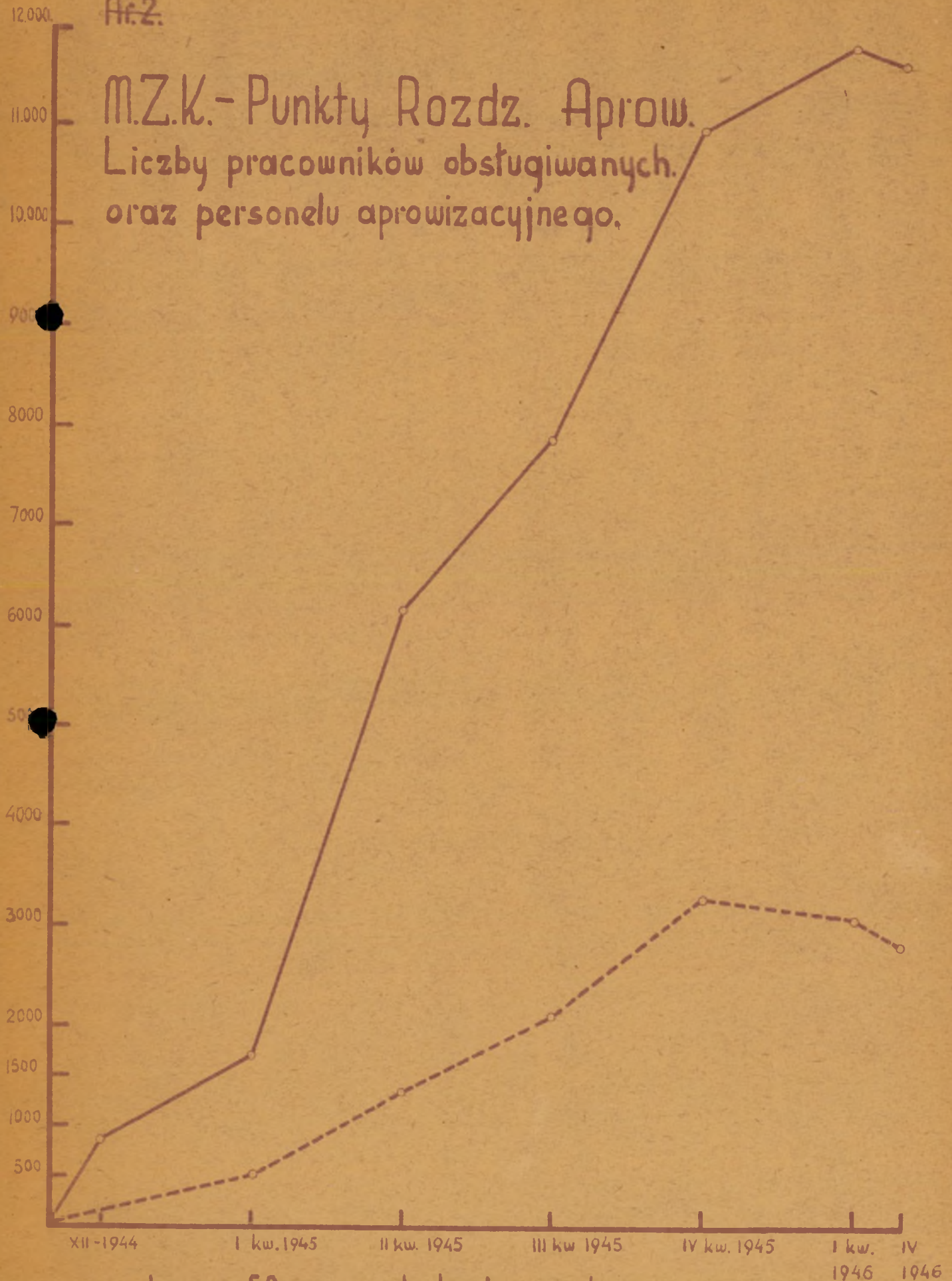
1/ Sekcja ogrodnicza wykorzystuje wolne tereny M.Z.K. na hodowle warzyw dla kuchen pracowniczych. Ponadto utrzymuje zielone przy budynkach M.Z.K. oraz hoduje kwiaty na uroczystości i upiększenia budynków i lokali służbowych M.Z.K. Wartość wyhodowanych warzyw i kwiatów w sezonie 1945r. wyniosła ok. 296.000.zł.

2/ Drukarnia i introligatornia wykonują druki na potrzeby MZK /raporty, formularze, kwity magazynowe itp./, a częściowo zaspakają potrzeby innych Wydziałów Z.M. Od chwili uwolnienia w stolicy wydobywano z gruzów urządzenia i maszyny i przenoszono je do innego pomieszczenia. Produkcję rozpoczęto od I.V.45r. i do kwietnia 1946r. wykonano:

w m-cu V i VI - II kw. 1945r.	169700	druków	wartość ca	zł. 47.600
			/wg kosztów włas./	
w III " "	306500	" "	" "	zł. 153.800
w IV " "	513500	" "	" "	" 179.700
w I " 1946r.	254500	" "	" "	" 381700
w kwietniu II " "	670000	" "	" "	" 175.000

Łącznie 2.914.200 druków, wartości ca wg kosztów włas. zł. 337800
Opierając się na złożonych ofertach firm prywatnych, wartość druków wg cen rynkowych wyniosłaby ca 2.000.000.zł.

M.Z.K. - Punkty Rozdz. Aprop.
 Liczby pracowników obsługiwanych
 oraz personelu aprowizacyjnego.



— 1 mm = 50 prac. obsługiwanych

- - - 1 mm = 1 prac. pers. aprowizacyjnego

Plan Zakładu Komunikacyjne
 dla Gospodarstwa
 Aprobizacji

TABLICA Nr. 40.

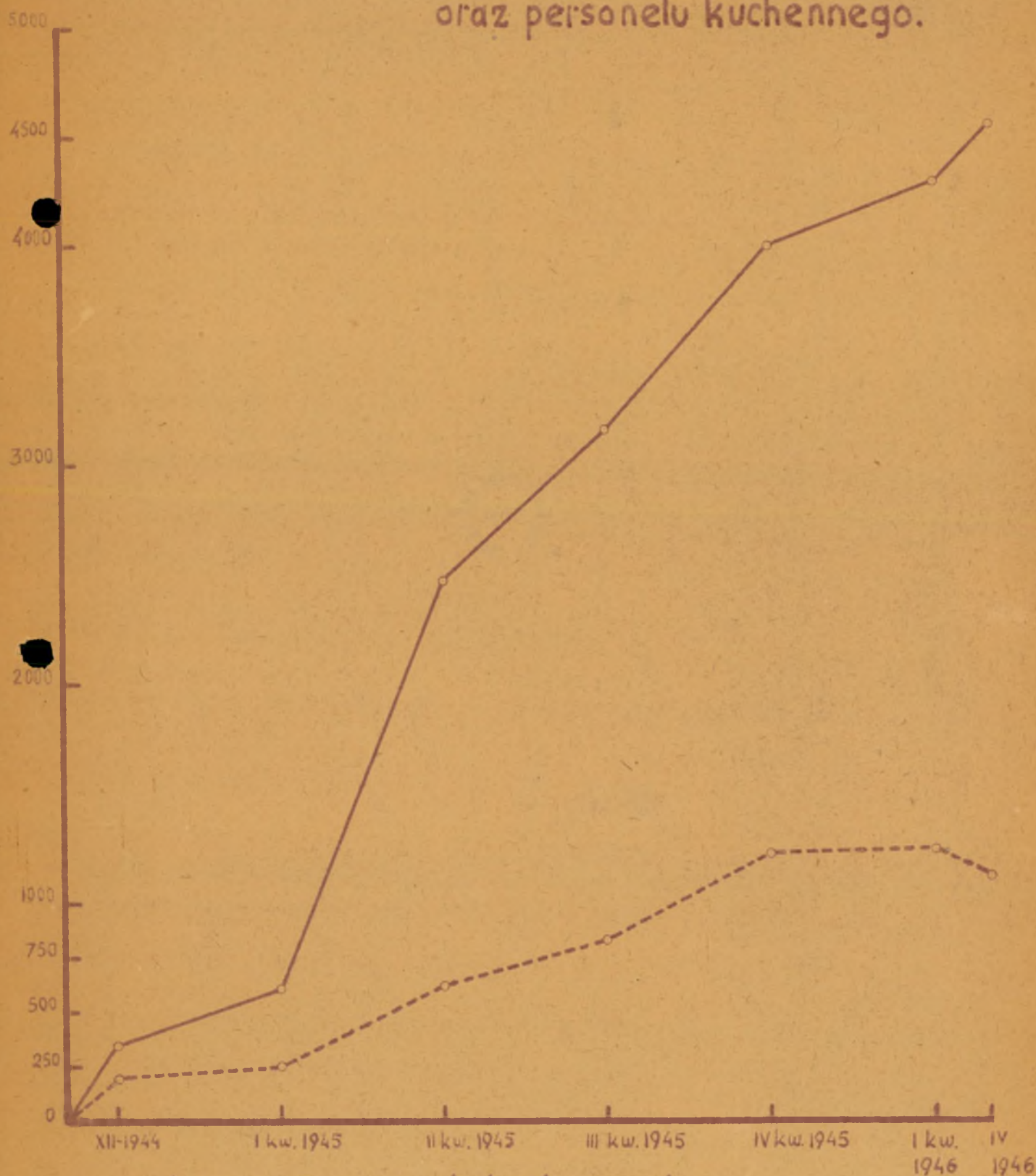
Ilości wagowe artykułów żywnościowych i innych
 dostarczonych na kuchnie i punkty rozdzielcze aprobizacyjne, w okresie od 1 stycznia 1945 r.
 do 30 kwietnia 1946 r.

r.	Kuchnie			Punkty Aprobizacyjne			
	Kg	Szt.	Tuszek	Kg	szt. 1/	str.	Szt. w całości
46.	46.292.-	-	-	59.816.-	7.941.-	-	-
	81.022.-	-	-	176.886.-	-	-	-
	178.361.-	-	-	185.406.-	32.116.-	5.002.-	1.015.-
	308.852.-	-	1.328	1.884.938.-	623.458.-	39.384.-	15.442.-
47.	217.392.-	8.204.-	-	1.242.118.-	39.062.-	9.089.-	7.329.-
46r.	957.632.-	8.204.-	1.328	3.701.438.-	756.910.-	44.215.-	23.784.-

1/ w tym nici, papierosy, puszki,
 mydło, zapalki.

M.Z.K. - Kuchnie Pracownicze.

Liczby pracowników obsługiwanych
oraz personelu kuchennego.



1 mm = 25 prac. obsługiwanych

1 mm = 5 prac. pers. kuchennego

3/ Warsztaty szewskie i krawieckie, zgodnie z umową zbiorową, zobowiązane są do napraw na rachunek M.Z.K. odzieży i obuwia służbowego, wydawanych pracownikom. Niezależnie od tego wykonują i naprawiają odzież i obuwie pracownikom wg cen ustalonych przez Rady Zakładowe, które są niższe od cen rynkowych i często poniżej kosztów własnych. Roboty te są wykonywane z materiałów pracowników, gdyż dotychczas mimo usilnych starań, warsztaty przydziałów surowca nie otrzymały. Ostatnio w połowie maja 46r. otrzymano ca 280 kg skóry oraz ca 450 kg skórgumy dla warsztatu szewskiego. Tabela Nr.42 ilustruje wyniki działalności tych warsztatów.

Warsztaty pomieszczone są w lokalach nieodpowiednich, nie nadających się na warsztaty, co w szczególności zimą, przed uruchomieniem centralnego ogrzewania, wybitnie zmniejszyło wydajność pracy. W fazie organizacji warsztaty nie posiadały najprymitywniejszych urządzeń i narzędzi, a nawet stołów i stołków, a jednak pracowały, lecz wydajność ich musiała być niska.

Do chwili przydziałów obuwia i materiałów ubraniowych, pracownicy oddawali do napraw niemal w 90% zniszczone obuwie lub ubranie, przy których trzeba było robić kapitalne naprawy, które niejednokrotnie wymagały większej robocizny, niż sporządzenie nowego ubrania lub obuwia.

Pomimo wszystkich tych trudności wydajność pracy warsztatu zwiększała się, na co wskazuje np. zmniejszenie się średniej liczby godzin przy naprawach obuwia z 12 nawet do 5,3 godzin na 1 parę. Zaznaczyć należy, że są to warsztaty naprawcze, a nie produkcyjne, gdzie warsztat pracuje wg planu produkcji i stąd może mieć wydajność wyższą i stałe na jednym poziomie.

Wydział Zasobów.-

Praca Wydziału Zasobów odbywa się w warunkach konieczności jaknajszybszej odbudowy przedsiębiorstwa, przy braku zapasów materiałowych, narzędzi i urządzeń, a często również i gotówki na zakupy, nieregulowaniu dotychczas dostawy, braku komunikacji telefonicznej, stałych reorganizacji i zmian w systemie i metodach pracy w państwowych ośrodkach dyspozycyjnych przemysłowych towarów reglamentowanych, całkowitego braku wielu materiałów w kraju, dotkliwego braku fachowych pracowników, którzy znajdują lepiej płatne posady w przemyśle. Zatrudniona w Wydziale ilość 30 pracowników jest za mała dla terminowego i systematycznego zaopatrzenia przedsiębiorstwa w żądane materiały na odbudowę i eksploatację.

Przed wojną były inne warunki pracy:

1/ magazyny były zaopatrzone w towary przeciętnej wartości ok. 8 do 10 milj. zł. na przewidywane okresy zużycia od 3 do 6 miesięcy. Było więc możliwe w tym okresie systematyczne uzupełnianie zapasów w miarę rozchodu.

2/ Praca była łatwa, gdyż zakupi agyzałatwiali sprawy swe bez pośpiechu, korzystając z komunikacji telefonicznej i odwiedzin przedstawicieli licznych placówek kupieckich i przemysłowych krajowych i zagranicznych.

3/ Dostawa zamówionych materiałów do naszych składów staraniem dostawców, była jednym z podstawowych warunków udzielenia zamówienia.

Obecnie zakupujący w stosunku do materiałów nie reglamentowanych i do towarów, na które niekiedy przydziałów nie jest możliwe, nie tylko muszą odwiedzić poszczególne źródła na miejscu

Miejskie Zakłady Komunikacyjne
Wydział Góspodarczy

Nr. 42

WARSZTATY SZEWCKIE I KRAWIENICZE

Szewcy / 1 p.o.majster + 7 prac./
Krawcy / 1 p.o.majster + 8 pr
w tym 3 pomocnice/

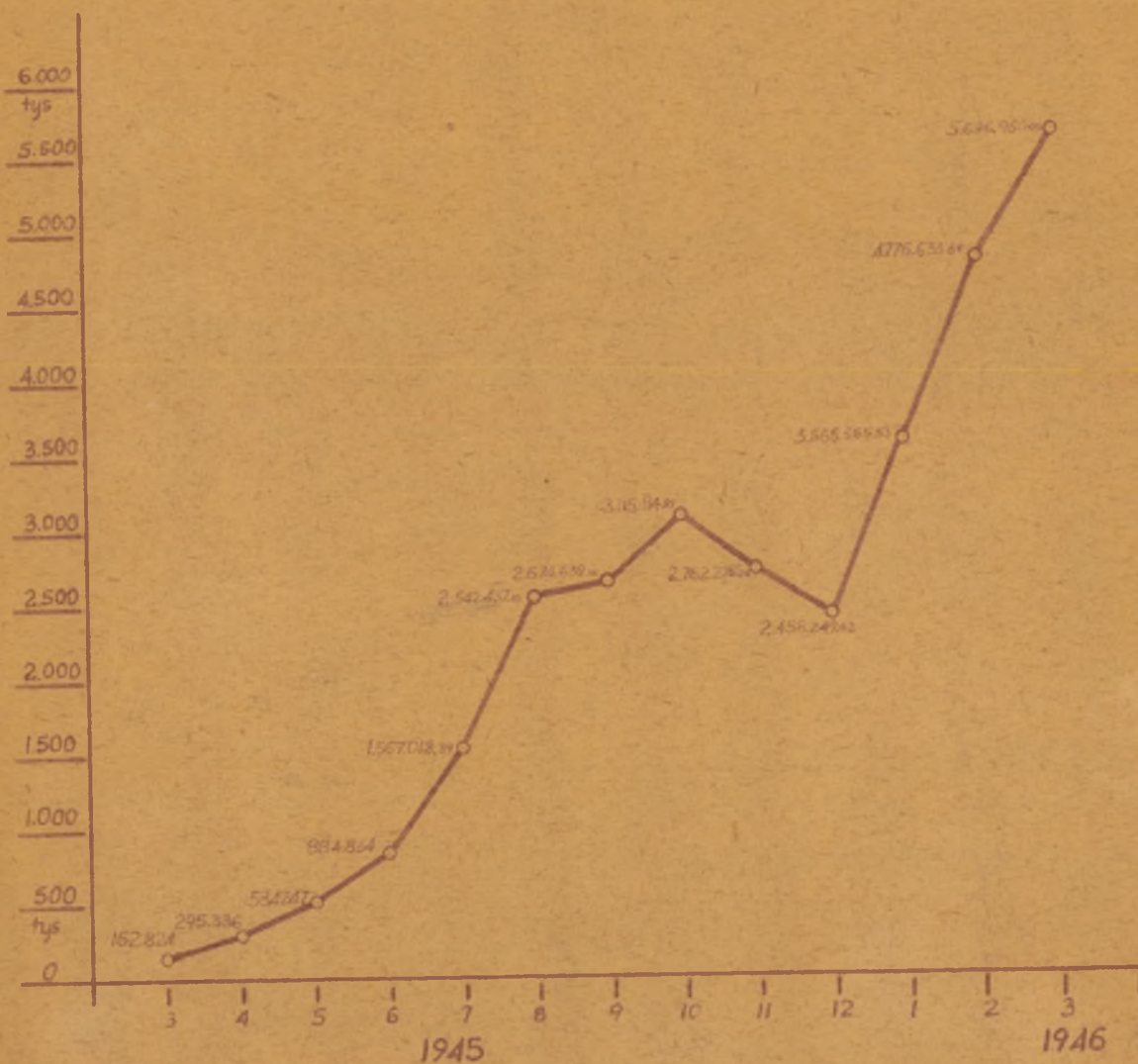
Okres	Ilość godz. pracy	Wykonana praca		Średnio godz. na naprawę 1 pary	Ilość godzin pracy	Wykonane prace		inne	garnitury	płaszczki itd.	Reperacje	spółki
		obuwie nowe	obuwie reper.			naprawy doraźne	naprawy					
Wrzesień 1945r.	1104	4	81	12	208	2	2	3	-	3	-	-
IV kw. 1945r.	3944	37	321	8	2880	6	15	8	2	2	-	-
I kw. 1946r.	3765	32	242	9	2892	13	9	-	7	3	-	-
Xwicień 1946 r.	1008	13	74	5,3	984	6	5	-	3	2	-	-
RAZEM	9821	86	718	8,6	6964	27	31	11	12	10	-	9

1/ do wyliczenia odjęto po 30 godzin na wykonanie obuwia nowego oraz przyjęto 3 naprawy doraźne za odpowiadające 1-ej reperacji obuwia pozostawionego w warsztacie.

43

Wykres zakupów na Magazyn Centralny M.Z.R.

od marca 1945 wraz z przekazanymi przez Dyрекcję „Auto” magazynami od 1 października 1945 do 31 marca 1946.



Razem w okresie sprawozdawczym zakupiono towarów za 31.261.125,99 zł.

w kilkunastu firmach, zakupić ale i przewieźć do magazynu. Jeśli idzie o towary reglamentowane, to zachodzi konieczność prowadzenia długiej korespondencji z odnośnymi Centralami Zbytu lub Ministerstwami, osobiście interweniować w wielu wypadkach przedłużając się sprawy, a po uzyskaniu przydziałów zwozić towar z różnych okolic kraju, jak np. papier z Bydgoszczy, Myszkowa, Tarnowskich Gór, Bielska, bilety z Bydgoszczy, opony i dętki z Poznania, szmaty i odpadki z Łodzi itp. Należy zaznaczyć, że w preeliminowaniu kosztów zakupów, największe niespodzianki spotyka się ze strony instytucji państwowych - przemysłowych /nieoczekiwane wyższe ceny za materiały/, w tych warunkach praca zabiera kilkakrotnie więcej czasu niż przed wojną i wskutek stałego pośpiechu /terminy odbudowy /wykres zakupów w r. 1945/46 - Nr. 43/

Mimo niedostatecznego personelu w ubiegłym okresie sporządzono 7150 protokółów przyjęć na ok. 15.000 zakupów /po 2-3 materiały różne na każdym protokole/, z czego miesięcznie przeciętnie przypada na pierwsze 6 miesięcy ok. 200 protokółów przyjęć, w okresie następnym 7 miesięcy - średnio przypada ok. 420 protokółów. Ze składu wydano w tym okresie materiały 20860 razy, przy czym w okresie pierwszych 6 miesięcy średnia wynosi - 757, w następnym miesiącach - 2330.

Stan zapasów magazynów będzie wzrastał powoli, ze względu na trudności finansowe, szukać zatem należy wyjścia przez szybki zakup i obrót towarami, przy czym troska o organizację dostawy musi obejmować dostawcę. Należy również dążyć do jaknajszybszej odbudowy spalonych magazynów i składów, gdyż prowizoryczne pomieszczenia są nieodpowiednie i zbyt szczupłe.

Wydział Finansowy.

Dochody i wydatki M.Z.K. w okresie od 14.IX.44. do 31.III.46.

Od wznowienia działalności M.Z.K. do uruchomienia pierwszych wozów tramwajowych wydatkowano zł. 14.200.000.- Wydatki te wobec braku własnych wpływów pokryte zostały z dotacji Zarządu Miejskiego i Biura Odbudowy Stolicy.

Po wznowieniu komunikacji tramwajowej w dn. 20.VI.45r. dochody eksploatacyjne przedsiębiorstwa, wynoszące w lipcu 1945r. zaledwie zł. 4.280.000.- szybko wzrastają, sięgając w marcu 1946 t.j. w 9-tym miesiącu eksploatacji sumy zł. 35.000.000.- Równolegle z rozszerzeniem zakresu prac zwiększają się również wydatki. Do 31.III.46r. osiągnięto następujące wyniki finansowe:

<u>o k r e s</u>	<u>Dochody</u>	<u>Wydatki</u>	<u>nadwyżka lub niedob</u>
20.VI. - 30.IX.45r.	18.800.000.-	12.300.000.-	
1.X. - 31.XII.45r.	31.540.000.-	36.500.000.-	
1.I. - 31.III.46.	78.570.000.-	76.440.000.-	
	<u>128.910.000.-</u>	<u>125.240.000.-</u>	<u>3.670.000.-</u>

Wykazana nadwyżka ulegnie zmianie, ponieważ marzec nie jest jeszcze zamknięty z powodu nie zakończonych księgowani dodatkowych koniecznych do zamknięcia roku budżetowego. Nadwyżka będzie użyta na odpis na fundusz renowacyjny.

Wyżej wymienione wydatki zawierają księgowane przelewy do Kasy Miejskiej w wysokości zł.8.979.000.-

Zadłużenie w Kasie Miejskiej wynosi okragło zł.6.000.000.- Dług ten może być zlikwidowany dopiero po zdobyciu odpowiedniego funduszu obrotowego.

Oprócz przelewu do Kasy Miejskiej odpisano na fundusz obrotowy zł.1.369.000.- i fundusz renowacyjny zł.2.878.000.-

Udział trzech rodzajów komunikacji - tramwajowej, trolleybusowej i autobusowej i transportowej w ogólnych dochodach i wydatkach kształtował się jak następuje:

	<u>Dochody</u>	<u>Wydatki</u>
Tramwaje od 20/6.45 - 31/3.46	110.782.000.-	108.307.000.-
Samochody transportowe	5.537.000.-	6.606.000.-
Autobusy od 1/10.45-31/3.46	7.682.000.-	7.010.000.-
Trolleybusy 1/1.46 -31/3.46	4.909.000.-	3.317.000.-
	<u>128.910.000.-</u>	<u>125.240.000.-</u>

Dochodowość przedsiębiorstwa jest słaba np. dochody w czasie od 1/10 - 31/12.45r. nie pokrywały wydatków. Przyczyna małej dochodowości - nadmierne wydatki personalne, drożyzna materiałów i niska taryfa.

W r.1938/39 przedsiębiorstwo dało Miastu zł.9.000.000.- czystego dochodu, co przy obecnej 20-krotnej taryfie /25 gr. przed wojną, obecnie zł.5.-/ stanowiłoby dochód roczny w wysokości - zł.180.000.000.-

Na odbudowę otrzymano:

od 4.9.44. - 31.3.45r.	zł. 772.000.-
" 1.4.45. - 30.9.45r.	zł. 43.180.000.-
" 1.10.45.- 31.12.45.	zł. 68.844.000.-
" 1.1.46. - 31.3.46r.	zł. 49.062.000.-
	<u>zł.161.858.000.-</u>

Koszty odbudowy:

od 4.9.44. - 31.3.45r.	zł. 772.000.-
" 1.4.45. - 30.9.45r.	zł. 45.661.000.-
" 1.10.45.- 31.12.45.	zł. 59.442.000.-
" 1.1.46. - 31.3.46.	zł. 65.956.000.-
	<u>zł.171.811.000.-</u>

Jak widać z powyższego zatem koszty odbudowy były większe od otrzymanych dotacji.

Przedsiębiorstwo dłużne jest zł.9.953.000.- przeważnie firmie "Cegielski" za remont wozów, oraz firmom budowlanym z tytułu zatrzymanych gwarancji do ostatecznego rozliczenia.

Sprawę zadłużeń zlikwidowałoby zupełnie ostateczne załatwienie przydziału przyznanych kredytów z Ministerstwa Odbudowy przez B.O.S.

Z przyznaných na IV kwartał 45r. - 60.000.000.-zł. kredytów bankowych /obciążających dalsze budżety M.Z.K./ nie wypłacono dotychczas 32.800.000.-zł., które zatrzymało Ministerstwo Odbudowy na spłatę poprzednich dotacyj wypłacanych przez B.O.S. Kredyty 60 milionów zostały przyznane M.Z.K. dla zrealizowania zatwierzonego planu odbudowy, będącego w pełnym wykonaniu. Postawiło to M.Z.K. w trudnej sytuacji niemożności zapłacenia za szereg wykonanych robót m.i. wagonów i spowodowało zadłużenie.

Dotychczasowe interwencje uzyskania zatrzymanych kredytów, mimo obietnic, nie dały rezultatu. W związku z tym szereg zaległych rachunków w formie zaliczek jest pokrywane z wpływów bieżących.

Uwagi końcowe

Sprawozdania wyżej podane obrazują ogólnie działalność przedsiębiorstwa. Szczupły zakres całości, jak i krótki czas sprawozdania zmusił do pominięcia szeregu szczegółów, nieraz bardzo charakterystycznych dla prac M.Z.K. w dzisiejszych warunkach. Szczegółowe dane są w każdej chwili dostępne i na życzenie mogą być przedstawione. Na żądanie M.Z.K. udziela wszelkich wyjaśnień. Dla zobrazowania ~~działalności~~ przewidywanej działalności M.Z.K. na najbliższą przyszłość, podano poniżej krótki plan prac na r. 1946 i zasady dalszego programu odbudowy i rozbudowy komunikacji w stolicy.

Program odbudowy M.Z.K. w r. 1946.

- a/ dokończenie odbudowy warsztatów wagonowych,
- b/ powiększenie prowizorycznej podstacji elektrycznej na Woli
- c/ odbudowa podstacji na Mokotowie i Zoliborzu,
- d/ " warsztatów samochodowych na Mokotowie,
- e/ " częściowo zajezdni na Woli i Pradze,
- f/ konieczne pomieszczenia gospodarcze /stołówki, magazyny/,
- g/ odbudowa gmachu Resortu Komunikacji /Al. Jerozolimskie 4/,
- /kredyty B.O.S./
- h/ w dziedzinie ruchu tramwajowego:
 - 1/ w śródmieściu - połączenie Marszałkowskiej z pl. Żelaznej Bramy i z Wolą,
 - 2/ połączenie Warszawy z Pragą przez Most Poniatowskiego /Waszyngtona, Zieleniecka/,
 - 3/ na przedmieściach - tramwaj do Boernerowa, Służewca i Powązek,
 - 4/ rozbudowa i połączenia normalnotorowe: do pl. Starynkiewiczza od N. Świata, do pl. Zel. Bramy od Zoliborza przez odbudowany wiadukt, od Al. Jerozolimskich do Leszna i pl. Zel. Bramy.
 - 5/ rozwiązanie zagadnienia współpracy z E.K.D. na Nowogrodzkiej.
- i/ w dziedzinie ruchu autobusowego:
 - 1/ zakup autobusów /na miejsce ciężarówek/ możliwie jednego typu,
 - 2/ naprawa istniejących /części zapasowe/,
 - 3/ uzupełnienie istniejących tras przez powiększenie ilości wozów, zwłaszcza na Pragę i nowe linje dobiegowe do tramwajów i zastępnę w czasie przebudowy torów.

k/ w dziedzinie trolleybusów:

- 1/ usprawnienie ruchu przez zwiększenie ilości wozów drogą naprawy uszkodzonych /części zapasów ~~o~~/ lub zakupionych,
- 2/ wyprostowanie tras na odcinku Mazowiecka - Bracka /przez pl.Napoleońska/

l/ w dziedzinie samochodów:

- 1/ uzupełnienie taboru ciężarowego dla potrzeb miasta
- 2/ " " stanu samochodów osobowych,
- 3/ dążenie do unifikacji typów.

W a r u n k i realizacji.

- 1/ przyznanie koniecznych już zredukowanych kredytów odbudowy
 - a/ dość wcześnie w sumie globalnej - dla umożliwienia opracowania harmonogramów robót,
 - b/ terminowe przydzielenie poszczególnych transz kredytów,
- 2/ zabezpieczenie dostawy materiałów budowlanych,
- 3/ koordynacja prac wszystkich instytucji prowadzących odbudowę na terenie stolicy /np.kwestia odgruzowania/
- 4/ szybka decyzja w zasadniczych kwestiach finansowych - przydziału kredytów,
- 5/ konieczne środki finansowe w r.b.
 - a/ rozpiętość potrzeb i przyznawanych kredytów,
 - b/ waga zagadnień komunikacyjnych dla szybkiej odbudowy stolicy,
 - c/ porównanie sum na renowację i inwestycje z r.1939. a przyznawanych obecnie /w r.1939 - ok.10 milj.obecnie w I pół. ok.80 milionów/.

Zasady całszego programu rozbudowy komunikacji.

- a/ dostateczne powiązania przedmieść z centrum, przede wszystkim przez tramwaje, jako najtańszy, najpojemniejszy i najpewniejszy środek lokomocji,
- b/ zakup właściwych autobusów i uzupełnienie linii autobusowych na szlakach beztramwajowych,
- c/ rozszerzenie komunikacji trolleybusowej /wybrzeże/.
- d/ eliminowanie stopniowe konieczności kilku przesiadań drogą połączeń bezpośrednich - przedmieście - centrum /orientacyjna długość linii tramwajowej 5-7 km/.
- e/ rozbudowa połączeń normalnotorowych /jednocześnie z renowacją torów/, w miarę zwiększania się taboru normalnotorowego /odbudowa i rewindykacja/.
- f/ normalizacja torów w Warszawie w ciągu 2-3 lat, maksimum do 2 lat na lewym brzegu, w trzecim roku reszta na Pradze,
- g/ stopniowe przyspieszenie tramwajów drogą wydzielania torów na własnym torowisku i wprowadzenie odpowiedniego taboru,
- h/ opracowanie szczegółowe tras szybkiej kolei miejskiej w myśl rozpoczęcia realizacji w ciągu 2-3 lat w restytuowanym przy M.Z.K. Biurze Studiów Metro. /S.K.M./
Zasada S.K.M. - duża szybkość przez miasto, minimum tuneli, /tylko w śródmieściu/, dobre powiązania z przedmieściami i okolicami podmiejskimi.

Organizacja Pracy.

Program odbudowy, opracowanie planów poszczególnych robót dla sporządzania ram budżetu odbudowy sporządza Biuro Budowy MZK. w porozumieniu z zainteresowanymi komórkami technicznymi MZK i odnośnymi komórkami Zarządu Miasta, BGS i Minister. Odbudowy.

Realizacja następuje w miarę przyznawania kredytów z głównym naciskiem na najszybszą odbudowę własnych warsztatów pracy.

Główna idea planu odbudowy MZK jest dążenie do ujęcia całości kształtu swych robót w ramach samowystarczalności (odbudowa własnych warsztatów, wyposażenie ich w konieczne maszyny itp.) Da to potrójne zyski;

1/ oszczędności w remontach wagonów, samochodów, torów, urządzeń elektrycznych, co dziś, ze względu na braki w ludziach i wyposażenia wykonują firmy i fabryki.

2/ przyspieszenie odbudowy w czasie (długie terminy fabryk, uciążliwe i drogie transporty),

3/ podniesienie możliwości zarobków pracowników MZK przez szerokie stosowanie ryczałtów.

Stosowanie ryczałtów dla prac remontowych o określonej wymierności jest już dziś stosowane coraz szerzej w MZK z korzyścią dla instytucji i pracowników.

Zainteresowanie pracowników MZK przez ryczałtowanie prac i premiowanie wydajności odbywa się w stałej łączności z czynnikiem społecznym w terenie - Radami Zakładowymi.

Rada Zakładowa.

Należy silnie podkreślić wagę istniejącej stałej łączności i porozumienie kierownictwa MZK z Radą Zakładową.

Już na Pradze na jesieni 1944r. i w zimie 1945r., a od oswobodzenia Warszawy i na lewym brzegu Wisły (Wola, Mokotów, Zoliborz, Rakowiec, Łazienkowska), dzięki wspólnym wysiłkom kierownictwa MZK (Dyr. Bednarski) i terenowych Rad Zakładowych (ob. ob. Jarosz, Siwczyński, Brodecki, Duchliński inni) przeprowadzono szybka organizację pracowników, uprzątnięcie terenów, zabezpieczenie majątku MZK /narzędzia, maszyny, materiały/, uruchomienie pierwszych kuchni, zaopatrzenia pracowników itp.

Dalsze prace nad odbudowa M.Z.K., jak i usprawnieniem eksploatacji (walka z nadużyciami) cechuje stała łączność kierownictwa M.Z.K. z Radami Zakładowymi.

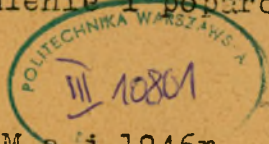
Na zakończenie należy nadmienić, że główną przyczyną ograniczenia zakresu odbudowy komunikacji jest ogromna rozpiętość między potrzebami a przyznawanymi kredytami.

W tym względzie pełne rozwiązanie dałoby wydatne zwiększenie dotacji na cele odbudowy komunikacji stolicy przez Ministerstwem Odbudowy, gdzie zresztą potrzeby i plany prac M.Z.K. znajdują pełne zrozumienie i poparcie.

Naczelnny Dyrektor M.Z.K.

ins. J. Kubalski/

Warszawa, M a j 1946r.
JK.



ZMIANY W CZASIE DRUKU:
Linia „K” — autobus unieruchomiona.
Linie autob. „F” i „P” — uruchomione.
(patrz na odwrocie)

MIEJSKIE ZAKŁADY KOMUNIKACYJNE W WARSZAWIE
INFORMATOR NR. 1
Cena 5 Zł.
Maj 1946 r.

PLAN 47-ej. LOTERII KLASOWEJ

Najwyższa wygrana
1.000.000
MILION złotych

I Klasa

GLÓWNA WYGRANA 250.000 ZŁ.

wygrane	złotych	złotych
1	250.000	250.000
2	100.000	200.000
4	50.000	200.000
10	20.000	200.000
20	10.000	200.000
30	5.000	150.000
70	2.000	140.000
200	1.500	300.000
400	1.250	500.000
1.203	1.000	1.203.000
5.060	250	1.265.000

7.000 wygranych zł. 4.608.000
premia inauguracyjna „ 150.000
zł. 4.758.000

Ciągnienie
dnia 14, 15, 16 i 17 maja 1946 roku.

II Klasa

GLÓWNA WYGRANA 250.000 ZŁ.

wygrane	złotych	złotych
1	250.000	250.000
2	100.000	200.000
6	50.000	300.000
12	20.000	240.000
25	10.000	250.000
35	5.000	175.000
80	2.000	160.000
220	1.500	330.000
420	1.250	525.000
1.219	1.000	1.219.000
4.480	250	1.120.000

6.500 wygranych zł. 4.769.000

Ciągnienie
dnia 15, 17 i 18 czerwca 1946 roku.

III Klasa

GLÓWNA WYGRANA 250.000 ZŁ.

wygrane	złotych	złotych
1	250.000	250.000
2	100.000	200.000
6	50.000	300.000
13	20.000	260.000
29	10.000	290.000
40	5.000	200.000
88	2.000	176.000
230	1.500	345.000
440	1.250	550.000
1.231	1.000	1.231.000
4.420	250	1.105.000

6.500 wygranych zł. 4.907.000

Ciągnienie
dnia 11, 12 i 13 lipca 1946 roku

IV Klasa

wygrane	złotych	złotych	wygrane	złotych	złotych
1	1.000.000	1.000.000	500	5.000	2.500.000
1	500.000	500.000	1.000	2.500	2.500.000
14	100.000	1.400.000	1.800	2.000	3.600.000
28	50.000	1.400.000	5.000	1.500	7.500.000
90	20.000	1.800.000	8.000	1.250	10.000.000
200	10.000	2.000.000	13.366	1.000	13.366.000

Ciągnienie dnia 6, 7, 8, 9, 10, 12,
13, 14, 16 i 17 sierpnia 1946 roku.

30.000 wygranych zł. 47.566.000

M. Z. K. PLAN SIECI TRAMWAJÓW TROLLEYBUSÓW I AUTOBUSÓW m. st. WARSZAWY

1 : 50 000



OZNACZENIA

— TRAMWAJE
..... TROLLEYBUSY
- - - - - AUTOBUSY

Najwyższa wygrana 1.000.000 milion złotych

CENA LOSU:
Całego: — 200.-
Połowy: — 100.-
Ćwiartki: — 50.-
Ryzyko niewielkie —
szanse duże.

LINIE TRAMWAJOWE DZIENNE

WOZY TRAMWAJOWE SŁUŻBOWO-PASAZERSKIE zabierają pasażerów w miarę posiadanych miejsc

TROLLEYBUSY

Nr linii	TRASA	Odjazdy z krańców		UWAGI
		pierwsze	ostatnie	
1	RADZYMIŃSKA Ząbkowska, Targowa, Zamojskiego, Grochowska. AL. WASZYNGTONA	1) 5.50 6.10	21.50 22.08	1) z zajezdni Kawęczyńska 5.38 2) do zajezdni Kawęczyńska 22.20
2	DW. WSCHODNI Kijowska, Targowa, Zamojskiego, Grochowska. GOCLAWEK	1) 5.50 6.09	21.27 22.00	1) cd Kijowskiej 5.38
3	KAWĘCZYŃSKA Ząbkowska, Targowa, Wileńska, Konopacka, 11-go Listopada, Odrowąza, Białolecka, Wysockiego. PELCOWIZNA	5.32 6.10	21.40 22.17	
4	DW. WSCHODNI Kijowska, Targowa, Wileńska, Konopacka, 11go Listopada. ŚW. WINCENTEGO — cmentarz kat.	1) 6.00 6.09	21.54 22.05	1) od r. Ząbkowskiej/Targowej 5.45 2) do r. Ząbkowskiej/Targowej 22.20
5	STAŁOWA Konopacka, Wileńska, Targowa, Al. Zieleniecka. SASKA KĘPA—Rondo Waszyngtona	1) 6.00 6.00	22.00 22.00	1) od r. Ząbkowskiej/Targowej 5.45 2) do r. Ząbkowskiej/Targowej 22.25
6	ZYGMUNTOWSKA / m. Kierbedzia Zygmuntowska, Targowa, Al. Zieleniecka. SASKA KĘPA—Rondo Waszyngt.	5.59 6.07	21.40 21.40	
7	OKĘCIE Szosa Krakowska PL. NARUTOWICZA	1 6.01 5.40	21.16 21.08	1) od Opaczewskiej 5.34
8	OPACZEWSKA — zajezdnia Grójecka, Pl. Narutowicza, Filtrowa, Sucha, 6-go Sierpnia. PL. ZBAWICIELA	6.05 5.50	21.33 21.54	
9	PL. NARUTOWICZA Grójecka, Al. Jerozolimskie, Marszałkowska. PL. ZBAWICIELA	6.12 5.50	22.15 21.20	
10	MŁYNARSKA Wolska, Gówarowa, Al. Jerozolimskie, Chałubińskiego, Al. Niepodległości, 6 Sierpnia. PL. ZBAWICIELA	6.15 1) 6.06	21.45 21.12	1) od Młynarskiej 5.52
11	BEMA Wolska, Towarowa, Al. Jerozolimskie. STARZYŃKIEWICZA	6.10 6.10	2) 21.12	2) do Młynarskiej 21.36
12	PL. ZBAWICIELA Marszałkowska, Pl. Unii Lubelskiej, Al. Puławska. SŁUŻEW — Dw. Południowy	1) 5.47 6.05	21.25 21.54	1) od Pl. Unii Lubelskiej 5.38
13	PL. ZBAWICIELA Marszałkowska, Pl. Unii Lubelskiej; Al. Puławska. WIERZBNO	6.26 6.48	19.14 19.36	
14	PL. ZBAWICIELA Marszałkowska, Pl. Unii Lubelskiej Al. Puławska. RAKOWIECKA	5.53 6.10	21.37 21.53	
15	BIELANY Marymoncka, Słowackiego, Pl. Wilsona, Mickiewicza. DW. GDANSKI	6.05 6.17	21.15 21.45	
16	MŁYNARSKA/Wolska Młynarska, Obozowa. KOŁO — Ks. Janusza	5.42 6.00	21.30 21.50	
	WŁOŚCIANSKA — zajezdnia Słowackiego, Mickiewicza. DW. GDANSKI	3) 22.45 3) 23.00	3) 5.00 3) 5.15	
	KAWĘCZYŃSKA — zajezdnia Ząbkowska, Targowa, Grochowska. GOCLAWEK	3) 23.20	3) 5.00	
	KAWĘCZYŃSKA — zajezdnia Ząbkowska, Targowa, Wileńska, 11 Listop., Odrowąza. PELCOWIZNA	3) 23.20	3) 5.00	
	KAWĘCZYŃSKA — zajezdnia Ząbkowska, Targowa, Wileńska, 11-go Listopada. ŚW. WINCENTEGO	3) 23.20	3) 5.02	
	OPACZEWSKA — zajezdnia Szosa Krakowska OKĘCIE	3) 22.00 3) 23.10 3) 23.35	3) 22.25 3) 5.00	
	OPACZEWSKA — zajezdnia Grójecka, Al. Jerozolimskie, Marszałkowska. PL. ZBAWICIELA	3) 22.00 3) 23.10 3) 23.39	3) 22.29 3) 5.00	
	MŁYNARSKA — zajezdnia Towarowa, Al. Jerozolimskie, Chałubińskiego, 6-go Sierpnia. PL. ZBAWICIELA	3) 22.40	3) 23.27 3) 5.00	
	PULAWSKA — zajezdnia Al. Puławska SŁUŻEW — Dw. Południowy	3) 22.50 3) 5.22	3) 23.12 3) 5.02 3) 5.45	
3) W przerwach poza podanymi odjazdami, wozy służbowe nie kursują.				
A	PL. UNII LUBELSKIEJ 17 Stycznia, Al. Stalina (z powrotem Al. Stalina, Bagatela) Pl. Trzech Krzyży, Bracka, Zgoda, Jasna, Kredytowa, Mazowiecka, Pl. Saski. TRĘBACKA	1) 6.30 6.07	2) 21.15 20.52	1) od Piusa XI 5.49 2) do Piusa XI 21.40
B	ŁAZIENKOWSKA Myśliwiecka, Piusa XI, Al. Stalina, Pl. Trzech Krzyży, Bracka, Zgoda, Jasna, Kredytowa, Mazowiecka, Pl. Saski. TRĘBACKA	6.30 6.55	20.36 21.00	
C	PL. UNII LUBELSKIEJ 17 Stycznia, Al. Stalina (z powrotem Al. Stalina, Bagatela) Pl. Trzech Krzyży, Bracka, Zgoda, Jasna, Kredytowa, Mazowiecka, Wierzbowa, Bielańska, Nalewki, Muranowska, Bonifraterska. DW. GDANSKI	1) 6.58 6.25	21.00 20.25	1) od Piusa XI 5.52 2) do Piusa XI 21.35

LINIE AUTOBUSOWE			
Nr linii	TRASA	Odjazd woźu	
		pierwszego ostatniego	powoz. świąt.
„F“	PL. UNII LUBELSKIEJ Bagatela, Belwederska, Chełmska, Czerniakowska, Powsińska. SADYBA	5.52 21.08	6.50 21.08
„L“	CYTADELA Krajewskiego, Dw. Gdański, Bonifraterska, Muranowska, Nalewki, Bielańska, Pl. Teatralny, Wierzbowa, Pl. Saski, Królewska, Marszałkowska. AL. JEROZOLIMSKIE (Hotel Polonia)	6.24 21.34	7.16 21.34
„M“	DW. WILEŃSKI Targowa, Szeroka, (z powrotem Brukowa), Most, Dobra, Tamka, Kopernika, Krak. Przedm., Traugutta, Pl. Malachowskiego, Kredytowa, Marszałkowska. AL. JEROZOLIMSKIE (Hotel Polonia)	6.00 21.18	7.00 21.11
„W“	MŁYNARSKA Wolska, Szosa Wolska ODOLANY	6.28 21.44	7.29 21.39
„Z“	DW. WILEŃSKI Targowa, Szeroka, (z powrotem Brukowa, Most, Wybrzeże Gdańskie, Sanguszkę, Międzyparkowa, Krajewskiego. CYTADELA	6.00 21.10	6.44 21.10
„P“	MOST PONTONOWY Książęca, Mokotowska PL. ZBAWICIELA	6.05 20.08	7.09 20.08
Po zakończeniu przedstawień w Teatrach: „POLSKI” i „OPERA” wozy odwożą pasażerów do Żoliborza i na Pragę.			
Przepisy porządkowe:			
Ze względu na grożące niebezpieczeństwo zabrania się:			
1) w biegu woźu — wskakiwać, lub wyskakiwać,			
2) czepląc się woźów, stać na stopniach, taranach, zderzakach i drabinkach, umocowanych do samochodu, komunikacyjnych,			
3) wychylać się z pomostów i okien otwartych,			
4) siadać na poręczach,			
5) samowolnie podawać sygnały na jazdę, lub zatrzymanie.			
Do woźów nie wolno wsiadać osobom:			
1) nietrzeźwym,			
2) niechlujnie i brudno odzianym, mogącym zabrudzić pasażerów, lub wóz,			
3) wzbudzającym odrazę chorobą, brudem, lub wonią.			
4) z pakunkami, przewyższającymi wymiary, lub z przedmiotami, które swym kształtem przeszkadzają innym podróżnym, narażając ich na niebezpieczeństwo, lub na zniszczenie ubrania, albo też z powodu niemiłej woni,			
5) przewożącym materiały palne, wybuchowe i żrące,			
6) ze zwierzętami, lub psami,			
7) żebrakom, muzykantom, śpiewakom, handlującym, sprzedawcom gazet i t. p.			
Wsiadanie do wszystkich woźów odbywać się może jedynie tylnym pomostem, wsiadanie przez przedni pomost.			
Przez przedni pomost mogą wchodzić:			
a) umundurowani funkcjonariusze M.Z.K.			
b) Mil. Obyw. w umundurowaniu,			
c) wojskowi			
d) kaleki o kulach i protezach, niewidomi z przewodnikiem,			
e) posiadacze biletów okresowych ze stemplem „wejście przez przedni pomost”.			
Palenie tytoniu wewnątrz woźu jest niedozwolone, z wyjątkiem ostatniego woźu przyzycznego.			
Wydawanie znalezionych przedmiotów i zwrot niewydanej przez konduktorów reszty odbywa się w Dyrekcji M.Z.K. — Wydz. Ruchu ul. Młynarska 2 od godz. 9 do 14 w dni powszednie, w soboty do godz. 12-ej.			
Bagaż:			
Pasażer ma prawo do przewozu tylko jednej sztuki bagażu (walizka pakunek) o wymiarach, nie przekraczających 60x37x25 cm., na który winien wykupić bilet w/g taryfy.			
Bagaż w wozach tramwaj. przewozić można na pomostach i pod ławkami, na pomoście nie może być więcej, niż 2 bagaże.			
2) w wozech trolleybus. autobusowych, przewóz bagażu dozwolony jest tylko na kolanach za opłatą.			
Wolne od opłaty są tylko małe bagaże, nie większe, niż o wymiarze 40x25x20 cm.			

OGŁOSZENIE

w sprawie opłat za przejazdy tramwajami, autobusami i trolleybusami.

Na podstawie uchwały Prezydium Rady Narodowej m. st. Warszawy z dn. 16 marca 1946 r. wprowadzone zostają od dnia 1.IV r.b. następujące opłaty:

1. Bilety jednorazowe:

a) normalne na tramwaje i trolleybusy 5.—
b) „ „ „ autobusy „ „ 10.—
c) bilety bagaż na wszystkie środki kom. 10.—

2. Bilety abonamentowe 10-cio przejazdowe:

a) normalne „ „ 45.—
b) ulgowe „ „ 10.—
Bilety abonamentowe służą na wszystkie środki komunikacji przy odpowiednim kasowaniu przejazdów. Dla abonamentów normalnych: na tramwaj i trolleybus — 1 przejazd, na autobus — 2 przejazdy. Dla abonamentów ulgowych: tramwaj — 1 przejazd, na trolleybus — 2 przejazdy, na autobus — 3 przejazdy.

3. Bilety miesięczne ulgowe na tramwaje:

na 1 linię „ „ 125.—
„ 2 linię „ „ 125.—
„ 3 „ „ 125.—
„ wszystkie linie „ „ 150.—

U w a g a: Wszyscy pasażerowie, uprawnieni do korzystania z ulgowej taryfy, mogą nabywać również bilety pracownicze.

Z ulgowej taryfy mają prawo korzystać:

a) pracownicy miejscy za okazaniem legitymacji służbowej
b) młodzież szkolna za okazaniem legit. szkolnej
c) nauczyciele szkół powszechnych i średnich, profesorowie szkół wyższych — za okazaniem legitymacji ostepmowanej przez M.Z.K.
d) dzieci do lat 10-ciu
e) inwalidzi wojenni powyżej 45% inwalidztwa za okazaniem legitymacji ostepmowanej przez M. Z. K.
f) niewidomi inwalidzi oraz ich przewodnicy za okazaniem legitymacji ostepmowanej przez M.Z.K.
g) oficerowie wojska polskiego i radzieckiego.

4. Bilety miesięczne pracownicze:

na 1 linię tramwaj. trolleyb. lub autob. 120.—
„ 2 linie tramwaj. trolleyb. lub autobusowe ewent. kombinowane 180.—
„ 3 „ „ tramwajowe, trolleybusowe lub autobusowe ewent. kombinowane 200.—
„ wszystkie linie tramwajowe, trolleybusowe i autobusowe 400.—
Bilety miesięczne pracownicze sprzedawane będą przez Miejskie Zakłady Komunikacyjne zbiorowo instytucjom na podstawie imiennych wykazów.

5. Z biletów miesięcznych pracowniczych mają prawo korzystać:

a) pracownicy instytucji państwowych — administracyjnych, zatrudnionych w Warszawie,
b) pracownicy B.O.S.-u,
c) funkcjonariusze partji politycznych,
d) „ „ organizacji młodzieżowych,
e) „ „ związków zawodowych,
f) „ „ Polskiego Czerwonego Krzyża,
g) „ „ Robotniczego Towarzystwa Przyjaciół Dzieci,
h) „ „ Centralnego Komitetu Opieki Społecznej,
i) „ „ Stołecznego Komitetu Opieki Społecznej,
j) „ „ Ligi Kobiet.

Dla instytucji, nieobjętych powyższym wykazem, po każdorazowym zaopiniowaniu podania przez Radę Związków Zawodowych i zakwalifikowaniu przez Komisję Komunikacji Miejskiej Rady Narodowej.

6. Bilety miesięczne normalne:

na 1 linię tramwajową lub trolleybusową 225.—
1 linia autobusowa 450.—
na 2 linie tramwajowe lub trolleybusowe ewent. kombinowane 340.—
„ 2 „ autobusowe 680.—
„ 3 „ tramwajowe lub 3 trolleybusowe ewent. kombinowane 400.—
„ 3 „ autobusowe 800.—
„ wszystkie linie tramwajowe lub wszystkie trolleybusowe 600.—
„ linie autobusowe 1200.—
1 linia tramwajowa lub trolleybusowa + 1 linia autobusowa 565.—
1 „ autobusowa + 2 linie tramwajowe lub 2 linie trolleybusowe 620.—
2 linie autobusowe + 1 linia tramwajowa lub 1 linia trolleybusowa 735.—
wszystkie linie tramwajowe + wszystkie trolleybusowe 1300.—
wszystkie linie autobusowe + wszystkie tramwajowe lub trolleybusowe 1300.—
wszystkie linie tramwajowe + wszystkie autobusowe + wszystkie trolleybusowe 1500.—

7. Uprawnieni do korzystania z przejazdów bezpłatnych są:

a) posłowie K.R.N. i radni Miejskiej Rady Narodowej za okazaniem legitymacji,
b) członkowie Milicji Obywatelskiej m. st. Warszawy, szeregowi i podoficerowie wojska polskiego i radzieckiego umundurowani — łącznie najwyżej 3 osoby na jednym pomoście,
c) dzieci na rękę do lat 3-eh,
d) posiadacze biletów służbowych.

PREZYDENT MIASTA
(St. Tołwiński)

W związku z wprowadzeniem biletów miesięcznych pracowniczych, M. Z. K. wyjaśnia, że instytucje uprawnione do nabywania tych biletów winny składać wykazy pracowników z podaniem imienia i nazwiska oznaczeniem linii, z dołączonymi fotografiami, zaopatrzonymi podpisem na odwrocie.

Sprzedaz biletów na m-c następuje rozpoczyna się od dnia 27. Bilety ważne będą na przejazdy od chwili nabycia.

Bilety miesięczne sprzedawane będą w Wydz. Ruchu M.Z.K. ul. Młynarska 2 i ul. Kawęczyńska 16, w godzinach biurowych.

Bilety okresowe są ważne dodatkowo w dniu 1-ym i 2 gim następnego m-ca po upływie terminu ważności biletu.