

**KOMUNIKACJA
TRAMWAJOWO-
-AUTOBUSOWA
W GDAŃSKU
OD POWSTANIA
W DRUGIEJ
POŁOWIE XIX WIEKU
DO 1948 ROKU**

DOROTA JAROSZEWSKA

EXANTE WYDAWNICTWO NAUKOWE

**KOMUNIKACJA
TRAMWAJOWO-
-AUTOBUSOWA
W GDAŃSKU
OD POWSTANIA
W DRUGIEJ
POŁOWIE XIX WIEKU
DO 1948 ROKU**

**KOMUNIKACJA
TRAMWAJOWO-
-AUTOBUSOWA
W GDAŃSKU
OD POWSTANIA
W DRUGIEJ
POŁOWIE XIX WIEKU
DO 1948 ROKU**

DOROTA JAROSZEWSKA

EXANTE WYDAWNICTWO NAUKOWE

AUTORKA

Dorota Jaroszevska (Muzeum Emigracji w Gdyni)

RECENZENT

dr hab. inż. Grzegorz Dydkowski, prof. UE

REDAKCJA I KOREKTA

dr Klaudia Pujer

Copyright © 2023 Dorota Jaroszevska, pewne prawa zastrzeżone.

Licencja Creative Commons (CC BY-NC-ND 4.0)

Uznanie autorstwa – Użycie niekomercyjne – Bez utworów zależnych 4.0
Międzynarodowe.



Treść licencji jest dostępna pod adresem:

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode.pl>

Wrocław 2023

Exante Wydawnictwo Naukowe

WWW: exante.com.pl, korekta.pro

ISBN 978-83-66187-93-1 (PDF)

ISBN 978-83-66187-92-4 (oprawa miękka)

Spis treści

Wykaz skrótów	6
Wstęp	9
I. Rozwój transportu miejskiego w Gdańsku do 1945 roku	17
1.1. Powstanie komunikacji autobusowej	18
1.2. Powstanie komunikacji tramwajowej	22
II. Odbudowa gdańskiej komunikacji miejskiej w latach 1945–1948	33
2.1. Odbudowa transportu autobusowego	36
2.2. Odbudowa komunikacji tramwajowej	39
III. Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk–Gdynia w latach 1945–1948	47
3.1. Struktura przedsiębiorstwa	48
3.2. Sprawy socjalne pracowników	54
3.3. Zarobki w przedsiębiorstwie	57
3.4. Nadużycia i kradzieże w MZKGG	60
3.5. Współzawodnictwo pracy i czyny społeczne	62
IV. Pasażerowie komunikacji miejskiej	67
4.1. Statystyka przejazdów	67
4.2. Bilety	73
4.3. Konduktorzy i motorniczy	85
4.4. Wypadki i incydenty w pojazdach	89
4.5. Pasażerowie w pojazdach komunikacji miejskiej	93
Zakończenie	109
Bibliografia	112
Spis tabel	118
Streszczenie	119
Summary	120

WYKAZ SKRÓTÓW

Skrót	Rozwinięcie
AEG	Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft; Przedsiębiorstwo Energetyki Ogólnej
APG	Archiwum Państwowe w Gdańsku
UW	zespół Urząd Wojewódzki w Gdańsku
CPN	Centrala Produktów Naftowych
DB	„Dziennik Bałtycki”
DES AG	Danziger Elektrische Straßenbahn AG; Gdańskie Tramwaje Elektryczne sp. z o.o.
DPG	Deutsche Pferdeisenbahn Gesellschaft; Niemieckie Tramwaje Konne
DSB	Danziger Straßeneisenbahn; Gdańskie Tramwaje
k.	karta
KM PPR	Zespół Komitet Miejski Polskiej Partii Robotniczej w Gdańsku
KRN	Krajowa Rada Narodowa
m/s	statek motorowy (ang. <i>motor ship</i>)
MKS Sopot	Miejska Komunikacja Samochodowa w Sopocie
MO	Milicja Obywatelska
MRN	Zespół Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Gdańsku



Skrót	Rozwinięcie
MRN w Gdańsku	Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Gdańsku
MTG	Międzynarodowe Targi Gdańskie
MZK w Gdańsku	Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Gdańsku
MZK w Gdyni	Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Gdyni
MZK w Warszawie	Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie
MZKGG	Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk–Gdynia
MZM „WMW”	Międzykomunalny Związek Miast Gdańsk, Gdynia, Sopot „Wspólnota Miast Wybrzeża”
OKZZ	Okręgowa Komisja Związków Zawodowych
PKP	Polskie Koleje Państwowe
PKWN	Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego
PPR	Polska Partia Robotnicza
PPS	Polska Partia Socjalistyczna
UNRRA	United Nations Relief and Rehabilitation Administration; Administracja Narodów Zjednoczonych do spraw Pomocy i Odbudowy
UW	Zespół Urząd Wojewódzki w Gdańsku
woz-kom	długość drogi wykonanej przez jeden wóz danego środka transportu (autobusu, tramwaju) w określonym czasie, najczęściej jednego kursu na konkretnej trasie, odpowiadająca kilometrowi i jego wielokrotnionej wartości; zwyczajowo stosowana w transporcie drogowym dla



Skrót	Rozwinięcie
	obliczania ekonomiki przejazdu na danej linii
WRN	Wojewódzka Rada Narodowa
YMCA	Young Men's Christian Association; Związek Chrześcijańskiej Młodzieży Męskiej
zał.	załącznik

WSTĘP

Autobusy oraz tramwaje to w obecnych czasach najważniejsze środki komunikacji miejskiej w Gdańsku, umożliwiające przemieszczanie się codziennie setkom tysięcy mieszkańców aglomeracji trójmiejskiej i turystom – zarówno w obrębie miasta, jak też między licznymi osiedlami podmiejskimi.

W drugiej połowie XIX w. rozpoczął się rozwój Gdańska, jego uprzemysłowienie i urbanizacja. Napływ potencjalnych pracowników do nowo powstałych zakładów oraz wznoszone liczne nowe osiedla na przedmieściach Gdańska wymusiły potrzebę skomunikowania tych ośrodków z miastem. Doprowadziło to do rozwoju zorganizowanego transportu, sprawnej komunikacji miejskiej, która miała połączyć przedmieścia (Oliwa, Wrzeszcz, Nowy Port) z zakładami pracy za pomocą tramwajów, później także autobusów i trolejbusów.

Tramwaje, opowieści o „stalowych pudłach na szynach”, o ich pasażerach, towarzyszą mi od dzieciństwa. Zawsze ktoś w moim otoczeniu opowiadał jakieś historie, wspominał zabawne przygody swoje albo znajomych związane z tym pojazdem¹. Kiedy przyjechałam na Wy-

¹ Najpierw babcia, wspominając swoje dzieciństwo w Charkowie, często opowiadała o „czerwonych metalowych potworach na szynach”, które ją jako małą dziewczynkę przerażały. Mówiąc obrazowo, potwory te niczym smoki pożerały ludzi stojących na przystankach i odjeżdżały w siną dal. Upłynęło dużo czasu, zanim rodzice przekonali ją do jazdy tramwajem. Potem sąsiad (motorniczy) i jego ojciec (emerytowany konduktor) opowiadali historie krakowskich tramwajów i ich pasażerów, o ich lękach, ciekawości, ale i dumie z posiadania „nowoczesnego”, bo 30-letniego, taboru kupowanego w Norymberdze. Te tramwaje, potocznie zwane Norymbergami, koloru kremowego, ciche, zgrabne w porównaniu z krajowymi topornymi wagonami typu



brzeże, poznałam trudną historię Pomorza i Gdańska, zwłaszcza jego pierwszych lat po wojnie. Zaciekawiła mnie – w szczególności dzieje tramwajów i świadectwa ich pierwszych pasażerów w odbudowanym po wojnie Gdańsku. Temat zgłębiałam, wykorzystując m.in. gazety z lat 1945–1948, do których czytelnicy pisali listy zawierające sugestie, pochwały, ale też krytykę osób czy instytucji, wreszcie opis różnych doświadczanych w komunikacji miejskiej problemów. Ponadto bardzo pomocne okazały się rozmowy przeprowadzone z kilkoma osobami lub ich rodzinami, które w latach 40. i 50. XX w. mieszkały w Gdańsku. Ich wspomnienia z lat dzieciństwa, spędzonego w zniszczonym Gdańsku, stanowiły doskonałe źródło informacji o życiu codziennym w mieście. Z dokonanego przeglądu wyłonił się ciekawy obraz gdańskiego społeczeństwa i jego różnych zachowań w kontekście komunikacji publicznej, który stanowił interesujący materiał badawczy.

W niniejszej książce opisano historię i rozwój przede wszystkim komunikacji tramwajowej. W Gdańsku zaczęła się ona kształtować w drugiej połowie XIX w., co było powiązane z rozwojem kolei, doprowadzonej do Gdańska w 1852 r. Początkowo jako tramwaje jeździły większe pojazdy konne, które szybko zelektryfikowano. Także komunikacja autobusowa rozwijająca się w okresie międzywojennym, chociaż nie tak szybko jak tramwajowa, była ważnym środkiem przemieszczania się w mieście. Analizę podjętej tematyki zakończono na roku 1948 r., kiedy uruchomiono ostatnią, odbudowaną po zniszczeniach wojennych linię tramwajową prowadzącą do plaży na Stogach.

Konstal 105Na, pamiętam do dziś. Na początku lat 90. XX w., studiując na Śląsku, poznałam kilku miejscowych kolejarzy i tramwajarzy, którzy snuli swoje opowieści o historii Śląska, o ich dziadkach i rodzicach, którzy walczyli o polskość na tych ziemiach. Opowiadali o pasji, z jaką obywatele odbudowywali całą infrastrukturę szynową zniszczoną przez Niemców i rozkradzioną przez Rosjan. Z kolei dzięki pasjonatom i miłośnikom tramwajów na Pomorzu poznałam także ich gdańską historię – od konnych omnibusów po nowoczesne tabory elektryczne. We wszystkich opowiadaniach występowały też ludzie, pracownicy i pasażerowie, zarówno ci jeszcze z XIX w., jak i już nam bliżsi, współcześni.



Ponadto w opracowaniu przedstawiono historię trójmiejskiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego, jego strukturę i wybrane wydziały oraz zatrudniony personel, który w zniszczonym Gdańsku odtworzył całą komunikację miejską, właściwie z niczego. Występowały olbrzymie niedobory sprzętu, z konieczności zatrudniano niewykwalifikowany personel, brakowało środków finansowych. Każdy, kto widział ogrom zniszczeń taboru, budynków i infrastruktury drogowej, nie wierzył, że szybko uda się urzeczywistnić to, czego dokonali zdeterminowani pracownicy przedsiębiorstwa MZK w Gdańsku.

Opisane w książce społeczeństwo, korzystające z komunikacji miejskiej, na łamach prasy wypowiadało swoje oczekiwania – w tym wymagania stawiane zarówno osobom zarządzającym komunikacją miejską, jak i tym korzystającym z tej formy transportu, obnażało skalę rozczarowania funkcjonującymi rozwiązaniami, ale komunikowało również swoje zadowolenie. Z jednej strony pochwały i sugestie, a z drugiej strony niektóre krytyczne uwagi i refleksje pasażerów często świadczyły o trosce o przyszłość komunikacji w mieście, w którym osoby te żyły po wojnie. Dzięki takiej różnorodności wyrażanych opinii można poznać odmienne oblicza tej samej rzeczywistości powojennego Gdańska.

Temat komunikacji miejskiej w Gdańsku od drugiej połowy XIX do połowy XX w. nie jest często poruszany w literaturze krajowej. Podstawowe informacje o stanie zniszczeń i odbudowie infrastruktury drogowej oraz taboru tramwajowego czy autobusowego można znaleźć w opracowaniach Michała Stryczyńskiego², Piotra Perkowskiego³ czy Marka Wąsa⁴. Jednak są to wiadomości fragmentaryczne i ogólnikowe. Jedynie Sebastian Zomkowski⁵ oraz Dariusz Łazarski z Maciejem

² M. Stryczyński, *Gdańsk w latach 1945–1948. Odbudowa organizmu miejskiego*, Wydawnictwo Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Gdańsk 1981.

³ P. Perkowski, *Gdańsk – miasto od nowa: kształtowanie społeczeństwa i warunki bytowe w latach 1945–1970*, Słowo/Obraz Terytoria, Gdańsk 2013.

⁴ M. Wąs, *Gdańsk wojenny i powojenny*, Bellona, Warszawa 2016.

⁵ S. Zomkowski, *Tramwajem przez Gdańsk*, Wydawnictwo Sebastian Zomkowski,



Kosycarzem⁶, opierając się na niepublikowanym maszynopisie Macieja Gwiazdy, podjęli się opracowania monografii na temat historii gdańskiej komunikacji tramwajowej, przy okazji wspominając też o autobusach. Częściej natomiast pisano krótkie teksty w formie artykułów o tramwajach czy opracowywano tylko hasła encyklopedyczne. Wśród innych autorów wymienić trzeba Tadeusza Głuszko⁷, Jerzego Kuklińskiego⁸ oraz Jerzego Sawickiego⁹. Ponadto Jerzy Kukliński razem z Mirosławem Glińskim¹⁰ wydali drukiem w 1998 r. *Kronikę Gdańska*, w której bardzo szczegółowo, pod konkretnymi datami dziennymi od czasów średniowiecznych do lat współczesnych, można przeczytać, co wtedy się w Gdańsku wydarzyło. Opisani są w niej sławni gdańszczanie, różne organizacje działające w mieście, ważne znane i nieznanne fakty z życia miasta. Powyższe dotyczy także historii komunikacji. O autobusach gdańskich pisał Mirosław Gliński¹¹ w *Encyklopedii Gdańska* czy

Gdańsk 2015.

⁶ M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach i autobusach. Opowieść o powojennej komunikacji miejskiej*, Kosycarz Foto Press KFP, Gdańsk 2015; M Kosycarz, D. Łazarski, *140 lat gdańskich tramwajów*, Kosycarz Foto Press KFP, Gdańsk 2013.

⁷ T. Głuszko, *Tramwaje z konnym zaprzęgiem*, „30 dni” 2013, nr 1–2, s. 17–25; T. Głuszko, *Był kiedyś tramwaj na Orunię*, „30 dni” 2018, nr 1–2, s. 24–29; T. Głuszko, *Już sto dwadzieścia lat na prąd*, „30 dni” 2016, nr 4–5, s. 18–23; T. Głuszko, *Pierwsze tramwaje po wojnie*, „30 dni” 2016, nr 3, s. 42–47; T. Głuszko, *Tramwaj do Sopotu*, „30 dni” 2013, nr 1, s. 40–43; T. Głuszko, *Powrót tramwaju*, „30 dni” 2016, nr 1–2, s. 34–39; T. Głuszko, *Kiedyś jeździły tędy tramwaje*, „30 dni” 2019, nr 6, s. 24–30.

⁸ J. Kukliński, [hasło:] *Tramwaje* [w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. B. Śliwiński [i inni], Fundacja Gdańska, Gdańsk 2012, s. 1054; J. Kukliński, *Gdańskie tramwaje w latach 1873–1945*, „Jantarowe Szlaki” 1995, nr 1, s. 35–37.

⁹ J. Sawicki, *Gdańskie tramwaje 1945*, „Pismo PG” 1999, nr 7, s. 15–20; J. Sawicki, *Ten tramwaj jest naprawdę mój*, „Gazeta Wyborcza Trójmiasto”, 17.01.2003 r., s. 11.

¹⁰ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 1, Muzeum Gdańska, Gdańsk 2019; M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 2, Urząd Miejski Wydział Promocji Miasta, Gdańsk 2006.

¹¹ M. Gliński, [hasło:] *Autobusy miejskie* [w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. B. Śliwiński [i inni], Fundacja Gdańska, Gdańsk 2012, s. 51–52.



Andrzej Januszajtis¹², wskazując jako pierwsze pojazdy komunikacji publicznej tego typu omnibusy konne. Natomiast wątek załogi przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Gdańsku poruszony został przez: Waldemara Borzestowskiego¹³ w artykułach o gdańskich konduktorach i konduktorkach, Dorotę Karaś i Stefana Figlarowicza¹⁴ oraz Marka Adamkowicza¹⁵, którzy zbierali informacje o najbardziej znanym powojennym konduktorze – Antonim Turzyńskim.

Jako podstawę źródłową pracy wykorzystano archiwalia z zasobów Archiwum Państwowego w Gdańsku, zawarte w zespołach Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku (zespół 1164¹⁶), Miejskiej Rady Narodowej i Zarządu Miejskiego w Gdańsku (zespół 1165¹⁷) oraz Komitetu Miejskiego Polskiej Partii Robotniczej w Gdańsku (zespół 2610¹⁸),

¹² A. Januszajtis, [hasło:] Omnibusy, <https://gdansk.gedanopedia.pl/gdansk/-?title=-OMNIBUSY> (dostęp: 1.03.2023).

¹³ W. Borzestowski, *Proszę o przyjęcie mnie do pracy w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych w charakterze motorowego*, „30 dni” 2018, nr 3, s. 32–37; W. Borzestowski, *Byli kiedyś konduktorzy*, „30 dni” 2018, nr 4–5, s. 22–27.

¹⁴ D. Karaś, S. Figlarowicz, *Po wojnie mało kto jeździł na gapę*, „Gazeta Wyborcza Trójmiasto”, 24.10.2008, s. 11; D. Karaś, S. Figlarowicz, *Gdański konduktor w Radiu Wolna Europa*, „Gazeta Wyborcza Trójmiasto”, 24.10.2008, s. 10.

¹⁵ M. Adamkowicz, *Uśmiech pana konduktora*, „Polska Dziennik Bałtycki Trójmiasto”, 8.03.2013, s. 20.

¹⁶ Zespół Urząd Wojewódzki w Gdańsku gromadzi dokumenty z lat 1945–1950. Są to sprawozdania z działalności wydziałów Urzędu Wojewódzkiego, okólniki i zarządzenia, sprawozdania z działalności zarządów miejskich oraz starosty, wicewojewody, prezydentów miast powiatowych; protokoły posiedzeń Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej; dokumenty na temat działalności związanej z akcją siewną i żniwną, wyborami do Sejmu w 1947 r., odbudową Gdańska.

¹⁷ Zespół Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Gdańsku (dalej jako: MRN) gromadzi dokumentację z lat 1945–1950: okólniki i sprawozdania z działalności Wydziałów Rady Zarządu Miasta, Prezydenta Gdańska, dokumenty na temat: stanu ludności, działalności związanej z przygotowaniem do wyborów do Sejmu Ustawodawczego w 1947 r., spraw mieszkaniowych, socjalnych, MTG, weryfikacji mieszkańców Gdańska.

¹⁸ Zespół Komitet Miejski Polskiej Partii Robotniczej w Gdańsku (dalej jako: KM PPR) gromadzi dokumenty z lat 1945–1948. Są to: protokoły konferencji



jak i artykuły z „Dziennika Bałtyckiego” i „Głosu Wybrzeża”. Ponadto wykorzystano wydania przedwojenne miesięczników statystycznych¹⁹ oraz powojenne roczników statystycznych²⁰ i innych opracowań²¹ jako materiały pomocnicze do porównania przewozów w różnych latach XX w. Źródłem wiedzy o powojennym Gdańsku były także wspomnienia świadków tamtych lat (1945–1960) – zarówno mieszkańców Trójmiasta, jak i przyjeżdżających na Wybrzeże turystów. Ich opowiadania są ciekawym, w miarę wiarygodnym źródłem pozwalającym poznać historię powojennego Gdańska i rzeczywistości, w której żyło społeczeństwo w pierwszych latach powojennych na Wybrzeżu.

W opracowaniu zastosowano współczesne nazewnictwo ulic, placów i dzielnic. Przy cytowaniu wspomnień zachowano oryginalną mowę, nie poprawiano kolejności słów i gramatyki wypowiedzi, poprawiono jedynie oczywiste błędy. W latach 1945–1948 w „Dzienniku Bałtyckim”, wykorzystywanym jako główne źródło wiedzy o ludziach z tamtych lat, a także w „Głosie Wybrzeża” poszczególne artykuły były podpisywane pełnym imieniem i nazwiskiem autora, jego pseudonimem, inicjałami lub nie podawano informacji o autorze tekstu. Dlatego dla ujednolicenia i zwiększenia przejrzystości tekstu przyjęto, że każdy artykuł opublikowano bez wzmianki o autorze. Ponadto

miejskich z posiedzeń Komitetu Miejskiego, zebrań, narad, wykazy imienne członków komisji obwodowych, korespondencja dotycząca kampanii wyborczej do Sejmu w 1947 r.

¹⁹ Danziger Statistisches Taschenbuch 1930, Verlag Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig; Danziger Statistische Mitteilungen, Verlag Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig.

²⁰ Rocznik statystyczny 1948, Główny Urząd Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 1949; Rocznik statystyczny miasta Gdańska 1946–1965, Miejski Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk 1965.

²¹ APG, MRN w Gdańsku, 1165/406, miesięcznik statystyczny 1945 r.; MRN w Gdańsku, 1165/407, miesięcznik statystyczny 1946 r.; APG, MRN w Gdańsku, 1165/408, miesięcznik statystyczny 1947 r.; APG, MRN w Gdańsku, 1165/409, miesięcznik statystyczny 1948 r.; Rocznik statystyczny miasta Gdańska 1946–1965 r..., dz. cyt.



w dokumentach archiwalnych i artykułach prasowych można spotkać się z różną pisownią skrótu Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk–Gdynia: MZKGG, MZK GG, M.Z.K. G.G. Dla porządku w całej pracy przyjęto pisownię MZKGG.

Książka składa się z czterech rozdziałów. Rozdział pierwszy dotyczy początków powstania zorganizowanego transportu w Gdańsku, od drugiej połowy XIX w., kiedy dotychczasowe pojazdy (dyliżanse, powozy, dorożki czy zwykłe konne wozy) okazały się za mało pojemne wobec przybywającej liczby chętnych podróżnych. Rozdział zakończono wzmianką na temat wydarzeń z marca 1945 r. – dotyczących wyzwolenia miasta z okupacji hitlerowskiej podczas II wojny światowej, kiedy to całą komunikację, jej infrastrukturę i tabor doszczętnie zniszczono w czasie działań wojennych. To historia tramwajów, od konnych do elektrycznych, za pomocą których próbowano połączyć najważniejsze ośrodki podmiejskie XIX-wiecznego miasta w jeden organizm miejski, jego przedmieść, które w okresie industrializacji Gdańska stały się głównymi „sypialniami” dla tysięcy robotników. Autobusy w tym czasie nie miały tak dużego znaczenia jak tramwaje. Ich rozwój w mieście zaczął się pod koniec lat 30. XX w., by dopiero po II wojnie światowej stać się czołowym środkiem transportu do miejsc, do których nie dojeżdżały tramwaje.

Rozdział drugi poświęcono odbudowie miasta i odtworzeniu komunikacji w Gdańsku po zniszczeniach wojennych. Ukazano problemy związane z niedostatkiem części zamiennych, całego taboru i pracowników. Jedyne, czego nie brakowało ówczesnej załodze zakładu, to chęci i zapалу. Opisano przebieg odbudowy poszczególnych linii tramwajowych i autobusowych.

W rozdziale trzecim przedstawiono strukturę przedsiębiorstwa MZK w Gdańsku, jego niektóre wydziały i pracowników w nim zatrudnionych. Zaprezentowano zarobki, jakie osiągały poszczególne grupy pracownicze w pierwszych latach po wojnie, oraz sprawy socjalne, którymi zajmowała się firma. Opisano rozwiązania, jakie zakład ten



wdrożył, aby zabezpieczyć pracowników i ich rodziny, metody motywowania do wytężonego wysiłku na rzecz przedsiębiorstwa poprzez współzawodnictwo pracy, ale też postępowanie pracowników, którzy w ramach różnorodnych czynów społecznych starali się pomóc innym (pasażerom, dzieciom, przedsiębiorstwom, miastu).

Ostatni rozdział dotyczy szeroko rozumianych zachowań gdańszczan w komunikacji miejskiej. Opisuje pochlebne i krytyczne uwagi, sugestie pasażerów, jak też różne incydenty, które miały miejsce w pojazdach przy udziale pasażerów. Przedstawiono w nim ponadto statystykę przewozów, ceny biletów, porównując je z aktualnymi ówczesnie cenami podstawowych produktów żywnościowych i osiąganymi w tym czasie zarobkami. Co więcej, rozdział ten ukazuje próbę odnalezienia się mieszkańców w powojennej rzeczywistości – miejscu, które dla większości pasażerów wcale nie było miastem rodzinnym.

I. ROZWÓJ TRANSPORTU MIEJSKIEGO W GDAŃSKU DO 1945 ROKU

Po wojnach napoleońskich, decyzją wielkich mocarstw na kongresie wiedeńskim, Gdańsk został przyłączony do Prus. W efekcie szybko spadło znaczenie miasta jako głównego portu na Wybrzeżu. Został on prowincjonalnym miastem, bez perspektyw na rozwój gospodarczy. Nastąpił okres stagnacji trwający kilkadziesiąt lat. Dopiero w drugiej połowie XIX w., dzięki industrializacji i urbanizacji, rozpoczął się jego powolny rozwój Gdańska¹. Na peryferiach miasta lokalizowano zakłady przemysłowe, stocznie i fabryki², które zaczęły stosować różne nowe technologie, poprawiając jakość swoich wyrobów. Wzrosło zainteresowanie kupców ich produktami, co doprowadziło do zwiększenia produkcji w zakładach i zapotrzebowania na nowych pracowników³. Spowodowało to napływ ludności z okolicznych wsi i powstawanie nowych licznych osiedli robotniczych na przedmieściach Gdańska. Potrzeba skomunikowania tych ośrodków z miastem, jego częścią przemysłową, doprowadziła do rozwoju zorganizowanego transportu, sprawnej komunikacji miejskiej, która miała połączyć osiedla z zakładami pracy. Rozpoczęto realizowanie regularnych połączeń między Gdańskiem i jego przedmieściami: Wrzeszczem, Oliwą i Nowym Portem⁴.

¹ E. Włodarczyk, *Miejsce Gdańska w państwie pruskim* [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. IV, cz. 1, Lex, Sopot 1998, s. 23.

² Tamże, s. 25.

³ J. Stanielewicz, *Stagnacja w handlu i żegludze* [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. IV, cz. 1, Lex, Sopot 1998, s. 98.

⁴ E. Włodarczyk, *Kultura materialna i warunki życia ludności* [w:] *Historia Gdańska*,



1.1. Powstanie komunikacji autobusowej

Przy niesprzyjających warunkach pogodowych, gdy w zimie mróz ścinał wody Motławy i Wisły, unieruchamiając przeprawy promowe, jedynym środkiem transportu – łączącym mieszkańców Nowego Portu z Gdańskiem – były konne omnibusy, czyli żurnaliery⁵. Początkowo napęd w nich był konny, potem silnikowy.

Pierwsza regularna linia, która obsługiwana była przez konne omnibusy, powstała w 1864 r. i prowadziła utwardzoną drogą z Gdańska do Sopotu⁶. W 1870 r. w związku z rozwojem kolei na tej trasie skrócono ją do Wrzeszcza⁷. Kilka lat później uruchomiono drugą linię do Brzeźna⁸ oraz do Nowego Portu⁹. Przeważnie korzystali z niej tylko kupcy i przedsiębiorcy. Początek drogi znajdował się na Targu Węglowym przy Teatrze Miejskim w Gdańsku, koniec zaś przy budynku Gdańskiej Giełdy w Nowym Porcie¹⁰. W latach 60. XIX w. powstawały kolejne linie omnibusowe, m.in. spod Bramy Oliwskiej do Bramy Żuławskiej i z Podwala Przedmiejskiego do Oruni i Świętego Wojciecha¹¹. Spopularyzowanie omnibusów w Gdańsku wiązało się z rozwojem kolei na tych terenach, ponieważ często łączyły one stacje kolejowe z odległymi

red. E. Cieślak, t. IV, cz. 1, Lex, Sopot 1998, s. 172.

⁵ A. Januszajtis, [hasło:] *Omnibusy...*, dz. cyt.

⁶ E. Cieślak, C. Biernat, *Dzieje Gdańska*, Fundacja Rewaloryzacji Zabytków Gdańska, Gdańsk 1994, s. 454; K. Jacobson, *Historia gdańskich tramwajów 1873–1945*. „Trójką” na Orunię, „Gazeta Wyborcza Trójmiasto”, 26.10.2006 r., s. 5; T. Głuszko, *Tramwaje z konnym zaprzęgiem*, „30 dni” 2013, nr 1–2, s. 17.

⁷ *Czy Neptun był kanarem? Historia gdańskich tramwajów liczy 106 lat*, DB 22.09.2002, s. 8–9.

⁸ A. Januszajtis, [hasło:] *Omnibusy...*, dz. cyt.

⁹ M. Kiesewetter, *Dawno temu w Nowym Porcie*, Oficyna Pomuchel, Malbork 2015, s. 63.

¹⁰ Tamże.

¹¹ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 1, Muzeum Gdańska, Gdańsk 2019, s. 302, 305, 311.



osiedlami na przedmieściach, dzielnicami lub pobliskimi miejscowościami, a ich rozkład jazdy dostosowany był do kursowania pociągów¹².

Jednak w związku z uruchomieniem tramwajów konnych i rozwojem kolei na tych trasach omnibusy konne stopniowo zanikały – ich funkcję przejęły omnibusy z napędem silnikowym¹³.

Autoomnibusy, czyli autobusy miejskie, po raz pierwszy zostały odnotowane w kronikach miejskich w lipcu 1912 r. na regularnej trasie Gdańsk-Stogi, która mogła powstać dzięki wybudowaniu nowego mostu na Przeróbce¹⁴. Były to auta przystosowane do przewożenia więcej niż dwóch osób naraz oraz pojazdy na podwoziu samochodów ciężarowych także dostosowane do przewozu osób i bagaży, zabierające od 16 do 42 pasażerów¹⁵.

Do 1918 r. autobusy w komunikacji miejskiej nie odgrywały większego znaczenia. Przewozami autobusowymi na trasach podmiejskich zajmowały się firmy prywatne. Transport pasażerów był wykonywany przede wszystkim przy użyciu miejskich tramwajów i kolei¹⁶. W 1921 r. w Gdańsku ruch pasażerski odbywał się w dwóch kierunkach: na Stogi i do Sopotu. Autobusy na te trasy odjeżdżały z Głównego Dworca na Targu Siennym¹⁷. Nieopłacalność tych linii (tab. 1) – zbyt mała liczba (średnio 14 pasażerów) przewiezionych jednym kursem – spowodowała, że obydwie zamknięto z końcem 1921 r.

¹² T. Stegner, „*Na owsianym napędzie*”. *Z dziejów tramwajów konnych na ziemiach polskich w XIX w.* [w:] *Jaki koń jest, nie każdy widzi*, red. A. Łysiak-Łątkowska, M. Lisiewicz, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2017, s. 42.

¹³ A. Januszajtis, [hasło:] *Omnibusy...*, dz. cyt.

¹⁴ M. Gliński, [hasło:] *Autobusy miejskie* [w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. B. Śliwiński [i inni], Fundacja Gdańska, Gdańsk 2012, s. 51–52.

¹⁵ Tamże.

¹⁶ Tamże.

¹⁷ M. Orłowicz, *Przewodnik po Gdańsku, Oliwie i Sopotach*, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, Warszawa 1921, s. 5; T. Głuszko, *Kiedys jeździły tędy tramwaje*, „30 dni” 2019, nr 6, s. 27.

**Tab. 1. Przejazdy autobusowe w 1921 r. w Gdańsku**

Trasa autobusowa	Liczba przejazdów w 1921 r.	Liczba pasażerów przewiezionych w 1921 r.	Przychód w markach
Gdańsk-Wrzeszcz-Oliwa-Sopot	14 736	205 412	1 325 969,50
Gdańsk-Stogi	7 537	103 659	317 165,80

Źródło: Danziger Statistische Mitteilungen, Verlag Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig, 25.11.1922, s. 22 (dane od maja do grudnia 1921 r.).

We wrześniu 1926 r. ponownie otwarto stałą miejską linię autobusową Gdańsk-Sopot¹⁸. Obsługiwała ją spółka Gdańskie Towarzystwo Komunikacyjne¹⁹, która została następnie przejęta przez Gdańskie Tramwaje Elektryczne²⁰.

W związku z niewielkim zainteresowaniem mieszkańców gdańską komunikacją autobusową prywatne firmy przewozowe skupiły się na organizacji transportu autobusowego na trasach podmiejskich i międzymiastowych.

Autobusy podmiejskie, mające barwę niebiesko-żółtą, miały swoje postoje w Gdańsku: przed Dworcem Głównym, na Targu Węglowym, na Targu Siennym i na ul. Szopy²¹. Stąd wyruszały z pasażerami do Sopotu, Sztutowa, Pruszczu Gdańskiego i na Stogi. Linie te obsługiwały różne firmy prywatne (tab. 2).

¹⁸ G. Fortuna, D. Tusk, *Wydarzyło się w Gdańsku 1901–2000*, „Millenium Media”, Gdańsk 1999, s. 45.

¹⁹ Danziger Verkehrsgesellschaft mbH.

²⁰ Danziger Elektrische Straßenbahn AG; M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 1..., dz. cyt., s. 429.

²¹ *Przewodniki Pomiana: Gdynia, Wolne Miasto Gdańsk i Wybrzeże*, Instytut Wydawniczy Biblioteka Polska, Warszawa 1939, s. 129; M. Gliński, [hasło:] *Autobusy miejskie...*, dz. cyt., s. 52.

**Tab. 2. Przykładowe firmy zajmujące się zorganizowanym transportem podmiejskim w Wolnym Mieście Gdańsku**

Nazwa firmy/spółki	Trasa autobusowa	Uwagi
Autobus Aktiengesellschaft	Gdańsk-Stogi	Od 1921 r. autobusy miały 42 miejsca siedzące.
Automobil Omnibusverkehr	Gdańsk-Sopot	Firma posiadała 10 samochodów.
Gobbers und Schantz	Gdańsk-Sztutowo	–
Labbudas Autobetrieb	Gdańsk-Sopot	Od 1924 r., samochody marki Ford miały 16 miejsc siedzących.
Peters Autobus-verkehr	Gdańsk-Pruszcz Gdański przez Orunię	Od kwietnia 1925 r.
Weichtbrodt und F. Schlawjinski	Gdańsk-Stogi-Górki Zachodnie-Przejazdowo	Od marca 1921 r. ²²
Knoop-Müller-Nadrowski-Peters-Umland-Weichel	Gdańsk-Pruszcz Gdański	Busiki to samochody marki Ford lub Chevrolet przerobione na auta osobowe ²³ .

Legenda: „–” – brak danych

Źródło: M. Gliński, [hasło:] *Autobusy miejskie* [w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. B. Śliwiński [i inni], Fundacja Gdańska, Gdańsk 2012, s. 52; B. Gondek, *Już sto lat...*, dz. cyt.

²² M. Gliński, [hasło:] *Autobusy miejskie...*, dz. cyt., s. 52.

²³ B. Gondek, *Już sto lat temu do Pruszcza jeździły busy spod dworca*, <http://polnocna.tv/news/10188-juz-100-lat-temu-do-pruszcza-gdanskiego-jezdzyly-busy-spod-dworca> (dostęp: 1.03.2023).



Po wybuchu II wojny światowej większość pracowników została zmobilizowana i walczyła na froncie. Jednocześnie nastąpił koniec funkcjonowania linii autobusowych w Gdańsku. Braki w taborze i niemożność naprawy zepsutych pojazdów, niedostateczna liczba kierowców, a także opóźnienia w dostawie paliwa, spowodowały, że w tym czasie autobusy przestały jeździć po mieście. W 1940 r. wybudowano jeszcze garaże i bazy techniczne dla autobusów. W tym celu przystosowano nieużywaną zajezdnię tramwajową na ul. Partyzantów. Dopiero po zakończeniu działań wojennych, wykorzystując część ocalałego taboru, odbudowano i uruchomiono komunikację autobusową w mieście. Wybudowano nową zajezdnię dla autobusów przy ul. Hallera, jednocześnie likwidując starą zajezdnię w latach 70. XX w.²⁴

1.2. Powstanie komunikacji tramwajowej

Rozwój miasta i jego przemysłu, a także turystyki na Pomorzu sprawił, że wzrosło zapotrzebowanie na szybki, pojemny transport miejski łączący różne dzielnice Gdańska ze sobą i z kurortami podmiejskimi. Stosowane dotychczas omnibusy konne były wolne i niewygodne. Nierówności drogi wyłożonej kostką brukową powodowały, że podczas jazdy pasażerowie doświadczali wstrząsów. Dla poprawy komfortu pasażerów zaczęto stosować na drodze szyny metalowe, po których pojazdy były ciągnięte przez konie. Zwiększyła się także ich szybkość, przez co skrócił się czas potrzebny na pokonanie, niekiedy bardzo dużych, odległości między dzielnicami.

Pierwsze tramwaje konne zaczęły kursować w Gdańsku w czerwcu 1873 r. Trasa wiodła początkowo od Bramy Oliwskiej przez al. Grunwaldzką do Wrzeszcza oraz Oliwy²⁵. W sierpniu wydłużono ją do

²⁴ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 1..., dz. cyt., s. 494.

²⁵ A. Romanow, *Warunki życia ludności Gdańska* [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. IV. cz. 1, Lex, Sopot 1998, s. 449; M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 1..., dz. cyt., s. 312; T. Głuszko, *Tramwaje z konnym zaprzęgiem...*, dz. cyt.,



Targu Siennego. Wyznaczono na niej 23 przystanki. Specjalnie na tę trasę firma „Niemieckie Tramwaje Konne²⁶”, której filia w Gdańsku obsługiwała komunikację tramwajową w mieście, zakupiła w Hamburgu 18 piętrowych wozów dwukonnych, w których było po 46 miejsc siedzących, oraz 7 jednopoziomowych wozów jednokonnych. Zajeżdźnia wagonowa i stajnie dla koni znajdowały się w Oliwie, przy skrzyżowaniu al. Grunwaldzkiej z ul. Pomorską²⁷. Był tam dworzec tramwajowy, stajnia na 160 koni i zajeżdźnia na 21 wagonów²⁸. Po prawie 12 miesiącach odcinek Wrzeszcz-Oliwa, ze względu na nieopłacalność (zbyt mało przewożonych pasażerów), został zlikwidowany, a tory rozzebrano²⁹. Pozostało tylko połączenie: Długi Targ-Wrzeszcz z zajeżdźnią na ul. Partyzantów.

Po roku działalności DPG ogłoszono jej upadłość; udziały wykupili Otto Brauschweig i Oscar Kupferschmidt. Założyli oni przedsiębiorstwo „Gdańskie Koleje Uliczne SA³⁰”, które od 1878 r. zajmowało się obsługiwaniem komunikacji tramwajowej w Gdańsku. Firma rozpoczęła rozbudowę linii tramwajowych. Wybudowała drugą linię tramwajową w mieście z Targu Siennego na Orunię. Obsługiwały ją jednokonne, jednopoziomowe wozy, a przystanki były zlokalizowane co 150–200 m. Doprowadzenie tramwaju na Orunię pozwoliło skrócić trasę omnibusu konnego, dotychczas jeżdżącego z Gdańska do Świętego Wojciecha, od teraz od Oruni do Świętego Wojciecha. Następnie, w wyniku usunięcia części obwałowań miejskich, powstały kolejne linie: Łąkowa-Targ

s. 18; T. Głuszko, *Do i z Oliwy, czyli tramwajem do parku*, „30 dni” 2019, nr 3, s. 31; *Czy Neptun był kanarem...*, dz. cyt.

²⁶ Deutsche Pferdeisenbahn Gesellschaft (DPG).

²⁷ J. Kukliński, [hasło:] *Tramwaje* [w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. B. Śliwiński [i inni], Fundacja Gdańska, Gdańsk 2012, s. 1054.

²⁸ T. Głuszko, *Tramwaje z konnym zaprzęgiem...*, dz. cyt., s. 18; T. Głuszko, *Do i z Oliwy...*, dz. cyt., s. 31.

²⁹ T. Głuszko, *Tramwaje z konnym zaprzęgiem...*, dz. cyt., s. 21; T. Głuszko, *Do i z Oliwy...*, dz. cyt., s. 32; M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 1..., dz. cyt., s. 314.

³⁰ Danziger Straßeneisenbahn (DSB); Tamże.



Rakowy (przez Długi Targ) i Brama Żuławska-Targ Rakowy. Jednocześnie na ul. Kurzej wybudowano następną zajezdnię³¹. Rok później powstały kolejne dwie trasy. Jedna łączyła ul. Łąkową z Targiem Rakowym przez ul. Toruńską, Żabi Kruk, a druga prowadziła z Targu Węglowego przez ul. Nowe Ogrody na Siedlce³².

W latach 1889–1891 istniały 2 prywatne linie tramwajowe: jednokilometrowa trasa łącząca centrum Brzeźna z przystankiem kolejowym Brzeźno oraz trasa w Sopocie między Królewskim Wzgórzem a Sopotem-Las. Obie zostały szybko zamknięte z powodu małego zainteresowania pasażerskiego³³.

W 1891 r. w Gdańsku znajdowały się następujące czynne zajezdnie:

- we Wrzeszczu, ul. Partyzantów – zajezdnia na 25 koni³⁴,
- na Siedlcach, ul. Kartuska – zajezdnia i stajnia na 24 konie oraz lecznica dla koni³⁵,
- na Oruni, ul. Gościnna – zajezdnia na 26 wagonów i stajnia dla 22 koni³⁶,
- na Dolnym Mieście, ul. Kurza – zajezdnia dla 18 wozów i stajnie dla 72 koni³⁷.

W miarę rozwoju przemysłu i postępu technicznego coraz bardziej popularne w miastach pruskich były tramwaje elektryczne. Jednak

³¹ *Czy Neptun był kanarem...*, dz. cyt.; A. Perz, *Zajezdnia tramwajowa na Dolnym Mieście w Gdańsku – historia obiektu i jego współczesne losy*, „Rocznik Gdański” 2016, t. LXXIII–LXXIV, s. 209.

³² M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 1..., dz. cyt., s. 331.

³³ *Czy Neptun był kanarem...*, dz. cyt.; T. Głuszko, *Tramwaje z konnym zaprzęgiem...*, dz. cyt., s. 25.

³⁴ K. Jacobson, *Historia gdańskich tramwajów 1873–1945. Trójką na Orunię...*, dz. cyt.; *Czy Neptun był kanarem...*, dz. cyt.

³⁵ T. Głuszko, *Tramwaje z konnym zaprzęgiem...*, dz. cyt., s. 24.

³⁶ T. Głuszko, *Był kiedyś tramwaj na Orunię*, „30 dni” 2018, nr 1–2, s. 24; tenże, *Tramwaj z konnym zaprzęgiem...*, dz. cyt., s. 21.

³⁷ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 1..., dz. cyt., s. 328; T. Głuszko, *Tramwaje z konnym zaprzęgiem...*, dz. cyt., s. 24; T. Głuszko, *Zajezdnia na Wiosennej*, „30 dni” 2014, nr 1–2, s. 24.



właściciele DSB nie posiadali wystarczających środków finansowych na modernizację przedsiębiorstwa, elektryfikację linii i wymianę dotychczasowego taboru na wozy przystosowane do napędu elektrycznego. W 1895 r. zadania tego podjęła się firma „Powszechnie Towarzystwo Elektryczne” z Berlina³⁸, która odkupiła od Oscara Kupferschmidta udziały w DSB³⁹. W ciągu dwóch lat AEG zmodernizowała tory, wybudowała sieć trakcyjną i elektrownię na prąd stały na Targu Rakowym oraz wymieniła częściowo tabor wagonowy. Ruch tramwajów elektrycznych rozpoczął się w sierpniu 1896 r. na trasie do Siedlec i Oruni⁴⁰. Specjalnie w tym celu zakupiono w Kolonii wozy silnikowe z pantografami nożycowymi. Dotychczasowe wagony tramwajów konnych wykorzystano jako wagony doczepne⁴¹. W następnym roku powstała kolejna, dwutorowa linia tramwajowa, łącząca Targ Węglowy przez Wały Jagiellońskie z Dworcem Głównym. Dzięki temu połączeniu tramwaje do Wrzeszcza i Oliwy mogły kursować dwiema trasami: przez ul. 3 Maja lub Wałami Jagiellońskimi⁴². Na Targu Drzewnym znajdowały się dwa przystanki – z jednego odchodziły tramwaje na Orunię, Nowe Ogrody, Wrzeszcz i Oliwę, ul. Łąkową i do Bramy Żuławskiej, a z drugiego do Żurawia, Brzeźna i Nowego Portu⁴³.

Pod koniec XIX w. powstała w Nowym Porcie druga firma tramwajowa „Gdańskie Tramwaje Elektryczne SA⁴⁴”. Firma z Nowego Portu wybudowała w 1900 r. linię Brzeźno-Nowy Port, przedłużoną następnie do Żurawia. Zajezdnia znajdowała się w Nowym Porcie, przy ul. Władysława IV⁴⁵. Z linii tej, między Brzeźnem i Nowym Portem, odchodził

³⁸ Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG); T. Głuszko, *Tramwaje z konnym zaprzęgiem...*, dz. cyt., s. 25.

³⁹ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 1..., dz. cyt., s. 344.

⁴⁰ T. Głuszko, *Był kiedyś tramwaj...*, dz. cyt., s. 24; *Czy Neptun był kanarem...*, dz. cyt.

⁴¹ T. Głuszko, *Już sto dwadzieścia lat na prąd*, „30 dni” 2016, nr 4–5, s. 20.

⁴² A. Romanow, dz. cyt., s. 449.

⁴³ Tamże.

⁴⁴ Danziger Elektrische Straßenbahn AG (DES AG).

⁴⁵ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 1..., dz. cyt., s. 355.



jednotorowy odcinek prowadzący przez ul. Gdańską i ul. Chrobrego do Wrzeszcza⁴⁶. Obie firmy tramwajowe połączyły się w 1903 r. w jedną DES AG, a dyrektorem został Oscar Kupferschmidt⁴⁷. W tym samym roku ponownie otwarto dwutorową trasę łączącą Wrzeszcz przez ul. Wita Stwosza z Oliwą. Pętla końcowa była położona na Starym Rynku Oliwskim. Kilka lat później, w 1908 r., Oliwa została połączona jednym torem z Jelitkowem⁴⁸. Odbudowano wtedy też zajezdnię na ul. Pomorskiej⁴⁹.

W czasie I wojny światowej zostały zawieszony kursy na niektórych trasach (na Orunię, Siedlce i Dolne Miasto). Spowodowane to było poborem do wojska personelu obsługującego pojazdy i warsztaty naprawcze. Pobór mężczyzn do wojska sprawił, że zaczęto przyjmować do pracy pierwsze konduktorki biletów i motornicze. Pod koniec wojny natomiast doszło nawet do tego, że tramwaje były prowadzone przez jeńców wojennych oraz bezrobotnych⁵⁰. W lutym 1917 r. zaczęło brakować materiałów do naprawy torowisk, części zamiennych, a także węgla do elektrowni. Przy jednoczesnym wzroście przewozu pasażerów, niezmięnionej częstotliwości kursów i liczby wagonów występowały częste awarie i wykolejenia na uszkodzonych torowiskach. Spowodowało to stopniowe ograniczenie ruchu tramwajowego w całym mieście.

Na początku I wojny światowej wprowadzono oznakowanie linii tramwajowych za pomocą tarczy z cyfrą. Do tego czasu obowiązywało oznakowanie linii tramwajowych kolorowymi tarczami umieszczanymi z przodu pojazdu (tab. 3).

⁴⁶ Tamże, s. 356.

⁴⁷ *Czy Neptun był kanarem...*, dz. cyt.

⁴⁸ J. Kukliński, [hasło:] *Tramwaje...*, dz. cyt., s. 1055; M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 1..., s. 369; T. Głuszko, *Tramwaj Oliwa-Jelitkowo w 1908 r.*, „30 dni” 2015, nr 6, s. 22.

⁴⁹ T. Głuszko, *Tramwaj Oliwa-Jelitkowo...*, dz. cyt., s. 24.

⁵⁰ J. Kukliński, *Gdańskie tramwaje w latach 1873–1945*, „Jantarowe Szlaki” 1995, nr 1, s. 35.

**Tab. 3. Oznakowania linii tramwajowych do 1914 r. w Gdańsku**

Kolor oznakowania linii tramwajowej	Linia tramwajowa
Biały	Wrzeszcz-Długi Targ
Czerwony	ul. Łąkowa-Brama Wyzynna
Zielony	Brama Żuławska-Brama Wyzynna
Biały	ul. Łąkowa-Targ Rybny
Biały	Orunia-Targ Sienny
Żółty	Siedlce-Targ Sienny
Biały z czerwonym paskiem	Oliwa-Wrzeszcz

Źródło: S. Zomkowski, *Tramwajem przez Gdańsk*, Wydawnictwo Sebastian Zomkowski, Gdańsk 2015, s. 75; T. Głuszko, *Tramwaje z konnym zaprzęgiem*, „30 dni” 2013, nr 1–2, s. 24; . Głuszko, *Do i z Oliwy, czyli tramwajem do parku*, „30 dni” 2019, nr 3, s. 36.

W okresie międzywojennym, na skutek trudności finansowych, na tych samych trasach, co w czasie wojny, przewozy pasażerskie były zawieszane lub kursy skracane. Zlikwidowano ruch tramwajowy na najbardziej wąskich ulicach Starego Miasta, mianowicie na ul. 3 Maja i Narzeżu Wiślanym.

Popularność tramwajów jako środka transportu rosła. Przed I wojną światową przewożono średnio 17–18 mln pasażerów rocznie. Po odbudowaniu zniszczeń wojennych w 1923 r. przewieziono nimi ponad 8,7 mln pasażerów, rok później było ich już ponad 24 mln⁵¹ (tab. 4).

⁵¹ *Czy Neptun był kanarem...*, dz. cyt.

**Tab. 4. Ruch tramwajowy w Gdańsku w latach 1912–1939**

Rok	Długość toru [w km]	Przejechane wozo-km ⁵²	Liczba pasażerów (na podstawie sprzedanych biletów)		
		Razem (wagony silnikowe i doczepne)	Ogólnie	Z czego	
				Bilety miesięczne	Bilety zniżkowe, darmowe i książki biletowe
1912	–	5 952 993	17 275 433	–	–
1913	–	6 311 204	18 232 115	–	5 328 376
1920	37,750	4 625 851	20 535 428	120 492	–
1921 ⁵³	37,750	4 550 311	18 106 880	114 179	–
1922 ⁵⁴	37,750	4 990 001	15 483 139	102 407	–
1923	37,750	3 084 386	8 729 581	82 109	–
1924	37,750	5 779 765	24 002 620	50 684	–
1925	37,750	6 460 631	26 264 128	27 217	–

⁵² Wozo-km (wkm) – jest to długość drogi wykonanej przez jeden wóz danego środka transportu (autobusu, tramwaju) w określonym czasie, najczęściej jednego kursu na konkretnej trasie, odpowiadająca kilometrowi i jego wielokrotnionej wartości. Zwyczajowo stosowana w transporcie drogowym dla obliczania ekonomiki przejazdu na danej linii; Wywiad Doroty Jaroszewskiej z Mariuszem Uziębło przeprowadzony 28 października 2019 r., w archiwum własnym.

⁵³ Od 14 do 31 maja – strajk w całym mieście.

⁵⁴ Od 1 stycznia do 15 czerwca długość toru – 41,82 km; od 16 czerwca do 31 grudnia długość toru – 37,75 km.



Rok	Długość toru [w km]	Przejechane wozo-km	Liczba pasażerów (na podstawie sprzedanych biletów)		
		Razem (wagony silnikowe i doczepne)	Ogólnie	Z czego	
				Bilety miesięczne	Bilety zniżkowe, darmowe i książki biletowe
1926	37,750	6 713 760	24 494 982	22 749	–
1929	42,200	8 299 389	35 532 765	2 316 700	2 316 700
1930	44,300	8 307 464	33 750 433	2 318 600	2 529 900
1931	43,500	7 737 633	30 102 296	2 650 400	7 932 276
1932	43,500	7 150 262	25 093 187	2 325 187	9 376 880
1933	43,500	6 505 419	23 751 918	3 915 800	8 984 544
1934	43,500	6 582 194	24 950 678	4 568 400	10 102 597
1935	43,500	6 532 362	26 479 524	5 434 800	11 158 239
1936	43,500	6 471 571	26 818 689	5 887 100	10 625 818
1937	43,500	6 554 161	28 231 028	6 308 300	12 593 096
1938	43,500	6 832 324	30 876 568	7 054 000	14 217 916

Legenda: „–” – brak danych.

Źródło: APG, Der Senat der Freien Stadt Danzig WMG, 260/2956, Geschäfts-Bericht der Danziger Elektrischen Straßenbahn Aktien-Gesellschaft in Danzig für das Jahr 1913; Danziger Statistische Mitteilungen – Jahre 1921–1939; Danziger Statistisches Taschenbuch 1934, 1936.



Mimo trudności finansowych podjęto się modernizacji istniejących i budowy nowych tras⁵⁵: na Stogi przez Przeróbkę (otwarta w 1927 r.⁵⁶), ul. Marynarki Polskiej do Nowego Portu (otwarta w 1929 r.⁵⁷), do lotniska na Zaspie (otwarta w 1930 r.). Przedłużono linię Wrzeszcz-Brzeźno do Nowego Portu, wykonano odgałęzienie linii Wrzeszcz-Dworzec Główny na wysokości Opery Bałtyckiej, prowadząc tory przez al. Hallera, ul. Mickiewicza, aż do ul. Legionów⁵⁸.

W 1930 r. zakończono modernizację linii tramwajowych przystosowanych do wagonów z pantografem nożycowym⁵⁹. Stare rozwiązanie sieci tramwajowej dla wagonów z odbierakiem drążkowym zostawiono tylko na linii do Oruni, na Siedlce i linii technicznej (Zajezdnia Łąkowa-Targ Sienny przez ul. Toruńską, Żabi Kruk i Ogarną⁶⁰). Utworzono 10 tras tramwajowych (tab. 5). W zależności od długości trasy ceny biletów ustalono w granicach 15–30 fenigów.

Tab. 5. Linie tramwajowe w Wolnym Mieście Gdańsku w 1930 r.

Numer linii	Miejsce początkowe, miejsce końcowe linii	Cena biletu w 1929 r.
1	Gdańsk-Wrzeszcz	25 fenigów
2	Gdańsk-Wrzeszcz-Oliwa	35 fenigów
3	Gdańsk-ul. Łąkowa	15 fenigów
4	Gdańsk-Stogi	30 fenigów
5	ul. Łąkowa-Wrzeszcz Lotnisko	30 fenigów
6	Gdańsk-Orunia	15 fenigów
7	Gdańsk-Siedlce i Emaus	15 fenigów
8	Gdańsk-Brzeźno-Nowy Port	30 fenigów

⁵⁵ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 1..., dz. cyt., s. 419.

⁵⁶ T. Głuszko, *Tramwaj z przeszłości*, „30 dni” 2004, nr 4, s. 54; J. Radowska-Potylicka, *Były sobie Stogi*, „30 dni” 2000, nr 4, s. 14.

⁵⁷ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 1..., dz. cyt., s. 440.

⁵⁸ Tamże, s. 403.

⁵⁹ J. Sawicki, *Gdańskie tramwaje 1945*, „Pismo PG” 1999, nr 7, s. 16.

⁶⁰ Tamże.



Numer linii	Miejsce początkowe, miejsce końcowe linii	Cena biletu w 1929 r.
9	Wrzeszcz-Brzeźno-Nowy Port	15 fenigów
10	Oliwa-Jelitkowo	15 fenigów

Źródło: M. Orłowicz, *Przewodnik po Gdańsku, Oliwie i Sopotach*, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, Warszawa 1921, s. 5; Danziger Statistisches Taschenbuch 1930, Verlag Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig; *Przewodnik po Gdańsku*, Gdańska Macierz Szkolna 1929, s. 43; *Ilustrowany przewodnik po Gdańsku*, Wydawnictwo Agencji Wschodniej, Gdańsk 1927, s. 56; *Przewodniki Pomiana: Gdynia, Wolne Miasto Gdańsk i Wybrzeże*, Instytut Wydawniczy Biblioteka Polska, Warszawa 1939, s. 129; T. Głuszko, *Kiedyś jeździły wtedy tramwaje*, „30 dni” 2019, nr 6, s. 26; T. Głuszko, *Zajezdnia na Wiosennej*, „30 dni” 2014, nr 1– 2, s. 27.

Specjalnie do obsługi linii tramwajowej na Stogi firma zakupiła wagony niskopodłogowe Bergmann, wyprodukowane w Gdańskiej Fabryce Wagonów. Zmieniono także kolor wagonów. Dotychczasowy kolor ciemnobrunatno-czerwony ze złotymi ozdobnikami zastąpiono barwą kremową lub kości słoniowej z niebieskimi liniami na wysokości okien i progów. Kolorystykę tę utrzymano do końca II wojny światowej, kiedy to władze rządowe zdecydowały o jednakowej barwie czerwonej dla wszystkich tramwajów w całej Polsce.

W 1935 r. wybudowano nową, nowoczesną zajezdnię tramwajową przy ul. Wita Stwosza z warsztatami naprawczymi, halą postojową na 72 wagony i lakiernią. Przez krótki okres służyła ona także autobusom miejskim za garaż, ale szybko zaadaptowano starą nieużywaną już zajezdnię na ul. Partyzantów na potrzeby komunikacji autobusowej⁶¹.

W czasie II wojny światowej komunikacja tramwajowa funkcjonowała w miarę właściwie, chociaż, podobnie jak w czasie poprzedniej wojny, pojawiały się problemy spowodowane niedoborem pracowników wcielonych do wojska, ograniczeniami w dostawie prądu, brakiem części do naprawy wagonów i torowisk. Z częściami zamiennymi radzono sobie, używając najbardziej wysłużone wagony jako magazyny części

⁶¹ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 1..., dz. cyt., s. 467–468.



zamiennych, które demontowano i zastępowano nimi zużyte elementy pozostałego taboru. Planowano także likwidację linii tramwajowych na Orunię i Siedlce oraz zastąpienie jej trolejbusami. Ostatecznie z planów tych zrezygnowano, a 11 trolejbusów sprowadzonych w tym czasie do Gdańska przewieziono do Gdyni, gdzie istniała już gotowa, wybudowana jeszcze przez Polaków przedwojenna infrastruktura trolejbusowa.

W 1942 r. powstało przedsiębiorstwo Zakłady Komunikacyjne Gdańsk–Gdynia⁶², zarządzające całą komunikacją miejską w obrębie Trójmiasta. W połowie listopada 1943 r. w ramach oszczędności zaczęto ograniczać kursowanie tramwajów i zlikwidowano część przystanków. Do końca września następnego roku tramwaje i autobusy kursowały punktualnie, przy czym były bardziej zatłoczone, potem zmniejszono także liczbę kursów autobusowych⁶³.

Przed końcem wojny wybudowano jeszcze nową pętlę tramwajową w Oliwie, naprzeciwko wejścia do parku Oliwskiego. W marcu 1945 r. tramwaje służyły właściwie już tylko żołnierzom i obrońcom Gdańska w przemieszczaniu się po terenie miasta, gdyż znaczna część gdańszczan zdołała ewakuować się z miasta. W czasie bezpośrednich walk w mieście z tramwajów tworzone barykady ograniczające przejazd pojazdów ulicami miasta.

⁶² Verkehrsbetriebe Danzig-Gotenhafen.

⁶³ M. Wąs, *Gdańsk wojenny i powojenny*, Bellona, Warszawa 2016, s. 107–108.

II. ODBUDOWA GDAŃSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W LATACH 1945–1948

W marcu 1945 r. miasto zostało wyswobodzone z okupacji wojsk hitlerowskich. Wcześniej jednak doszło do znacznego zniszczenia Śródmieścia (w 90%) i sąsiednich dzielnic miasta (Wrzeszcz czy Nowy Port – w 50%¹). Uszkodzono lub zniszczono prawie 11 tys. budynków². W czasie obrony miasta Niemcy wysadzili lub uszkodzili 20 mostów i wiaduktów. Zablokowali i zaminowali porty, uszkadzając i zatapiając statki, których wraki zalegały w kanałach i basenach portowych³. Zostały zniszczone zakłady komunalne (gazownia, elektrownia, wodociągi). Nie działała komunikacja miejska⁴.

To, co ocalało z wojennej pożogi, stawało się łatwym łupem dla szabrowników czy radzieckich żołnierzy. Armia Czerwona masowo wywoziła mienie państwowe i prywatne. Kradła maszyny i urządzenia portowe, środki transportu, opał, żywność, leki czy ubrania⁵. Ogałacała

¹ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 2, Urząd Miejski Wydział Promocji Miasta, Gdańsk 2006, s. 12.

² M. Stryczyński, *Gdańsk w latach 1945–1948. Odbudowa organizmu miejskiego*, Wydawnictwo Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Gdańsk 1981, s. 17.

³ Tamże, s. 29.

⁴ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 2..., dz. cyt., s. 12; J. Sawicki, *Gdańskie tramwaje 1945...*, dz. cyt., s. 16.

⁵ P. Perkowski, *Gdańsk – miasto od nowa: kształtowanie społeczeństwa i warunki bytowe w latach 1945–1970*, Słowo/Obraz Terytoria, Gdańsk 2013, s. 213.



fabryki z maszyn, urządzeń, instalacji elektrycznych. Łupy wysyłano transportami kolejowymi na wschód, w głąb Związku Radzieckiego⁶.

W mieście na ulicach zalegały zwaly gruzów, stopy zniszczonego sprzętu wojskowego i cywilnego, straszły ruiny spalonych domów⁷. Mimo niewyobrażalnych zniszczeń, niedających nadziei na odbudowę, już w kwietniu 1945 r. przystąpiono do rozminowywania miasta, usuwania gruzu i złomu, zabezpieczania ocalałych ścian budynków nadających się do remontu. Wypalone kamienice w centrum miasta wyburzano stosunkowo szybko, bo już po dwóch latach od zakończenia działań wojennych zaczęto budować nowe domy⁸. Było to jednak zajęcie ryzykowne. Zdarzało się, że rozbierane ruiny kamienicy, jej niestabilne ściany, przewracały się same, zasypując robotników⁹. Budowano prowizoryczne mosty, usuwano barykady przeciwczołgowe, naprawiano drogi i infrastrukturę zniszczonej komunikacji miejskiej¹⁰. Straty były ogromne:

- drogi: 5–10% wszystkich wybudowanych, łącznie ok. 144 km ulic i dróg,
- mosty: 50–75%, czyli 20 na 36 wszystkich istniejących mostów i wiaduktów,
- linie tramwajowe: w sieci – 80%, w torowiskach – 50%, w taborze – 50%¹¹.

⁶ B. Okoniewska, *Refleksje nad rokiem 1945* [w:] *Gdańsk 1945*, red. M. Mroczko, Marpress, Gdańsk 1996, s. 10.

⁷ E. Cieślak, C. Biernat, dz. cyt., s. 563; P. Schütz, *Rodaku, gdy przybywasz do Gdańska, „30 dni”* 2016, nr 1–2, s. 41–43.

⁸ M. Lesiński, *Monopol na forum, „30 dni”* 1998, nr 1, s. 17.

⁹ *Katastrofa budowlana we Wrzeszczu. 2 osoby zginęły pod gruzami*, DB 17.02.1948, s. 1.

¹⁰ W. Gruszkowski, *Zniszczenie Śródmieścia Gdańska i początki odbudowy* [w:] *Gdańsk 1945*, red. M. Mroczko, Marpress, Gdańsk 1996, s. 22; T. Jankowski, *Miasto na furmankach, „30 dni”* 2001, nr 6, s. 30–31.

¹¹ M. Stryczyński, *Zniszczenia urządzeń portowych, przemysłu oraz infrastruktury komunalnej miasta* [w:] *Gdańsk 1945*, red. M. Mroczko, Marpress, Gdańsk 1996, s. 74–75.



Priorytetem było wznowienie ruchu komunikacji miejskiej, gdyż brak dowozu robotników do miejsc pracy opóźniał uruchamianie zakładów przemysłowych¹². Po naprawie elektrowni na Ołowiance doprowadzono prąd do warsztatów zajezdni tramwajowej we Wrzeszczu i dworców kolejowych¹³. Do końca 1945 r. naprawiono część ulic i dróg, zlikwidowano na nich przeszkody przeciwczołgowe, odbudowano 2 mosty kolejowe i drogowo-kolejowe na Motławie¹⁴.

Mimo braków w ciężkim sprzęcie budowlanym (koparki, spycharki, dźwigi) i transportowym (ciągniki, wywrotki, ciężarówki), przy pomocy przymusowo zatrudnianych Niemców, odgruzowywano Gdańsk i udało się przywrócić względnie „normalne” życie w mieście¹⁵. Co więcej, podczas odbudowy miasta organizowano akcje odgruzowywania, w których brały udział całe zakłady pracy, instytucje państwowe i mieszkańcy (np. Biuro Odbudowy Portu, Główny Urząd Morski, wojsko, Zarząd Miasta, Zakłady Komunikacyjne, młodzież akademicka¹⁶).

Po II wojnie światowej władze miasta postanowiły w krótkim czasie odbudować i uruchomić dla mieszkańców całą komunikację miejską. W tym celu powołano w 1945 r. Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Gdańsku (MZK), które kontynuowały przedwojenną działalność Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk–Gdynia. Wyremontowały one tabor autobusowy i tramwajowy, a następnie obsługiwały go na liniach miejskich. Naprawione pojazdy taboru stopniowo uzupełniano nowymi wozami z przydziału centralnego, realizowano także inwestycje techniczne, a ponadto powstawały obiekty socjalne.

¹² M. Stryczyński, *Gdańsk w latach...*, dz. cyt., s. 27.

¹³ M. Stryczyński, *Zniszczenia urządzeń portowych...*, dz. cyt., s. 81.

¹⁴ Tamże.

¹⁵ D. Schenk, *Gdańsk 1930–1945. Koniec pewnego Wolnego Miasta*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2014, s. 225.

¹⁶ *Odgruzowywanie Gdańska*, DB 17.10.1947, s. 4.



MZKGG przejęły również obsługę żeglugi śródlądowej i promowej, uruchamiając promy w mieście; potem także żeglugę międzymiastową¹⁷. Po 1950 r. zarządzały one również miejskimi taksówkami¹⁸.

2.1. Odbudowa transportu autobusowego

W czasie wojny po Gdańsku jeździły autobusy z napędem na ropę lub benzynę. Jeszcze w trakcie działań wojennych autobusy wyposażone w silniki benzynowe zostały przerobione na zasilane gazem drzewnym¹⁹. Zbiornik na gaz znajdował się na dachu pojazdu, a ładowano go w specjalnych punktach zasilania, zlokalizowanych przy ważniejszych przystankach komunikacyjnych, m.in. w Oliwie²⁰. Jeździły ponadto autobusy zasilane paliwem drzewnym. Na ich dachu zamontowano specjalny bagażnik na worki z drewnem. Kocioł znajdował się z tyłu pojazdu. Kierowca posiadał pomocnika, który sprzątał wóz, czyścił filtry, rozpałał piec węglem drzewnym. Potem dokładał drewno do paleniska. Gdy wydobywające się gazy ze spalonego opału uruchomiły silnik, autobus ruszał w trasę z pasażerami²¹.

Jak już wspomniano, w czasie walk o Gdańsk w marcu 1945 r. wszystkie pojazdy zostały wykorzystane jako barykady przeciw czołgom radzieckim. Oszacowano, że tabor autobusowy został ostatecznie zniszczony w 95% stanu wyjściowego²². Zaraz po wojnie prywatnie

¹⁷ *Pomorze Gdańskie*, Zarząd Wojewódzki Towarzystwa Rozwoju Ziem Zachodnich, Gdańsk 1960, s. 130.

¹⁸ M. Gliński, [hasło:] *Gdańskie autobusy i tramwaje*, https://gdansk.gedanopedia.pl/gdansk/?title=GDA%C5%83SKIE_AUTOBUSY_I_TRAMWAJE (dostęp: 1.03.2023).

¹⁹ J. Sawicki, *Gdańskie tramwaje 1945...*, dz. cyt., s. 15.

²⁰ Tamże.

²¹ M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach i autobusach. Opowieść o powojennej komunikacji miejskiej*, Kosycarz Foto Press KFP, Gdańsk 2015, s. 13.

²² Tamże; A. Jezierski, C. Leszczyńska, *Historia gospodarcza Polski*, Key Text, Warszawa 2003, s. 430.



przewoźnicy zaczęli sprowadzać autobusy i ich wraki z okolic Gdańska oraz Żuław do miasta. Zdobycie do nich części zamiennych nie było łatwe. Problem stanowił też brak paliwa. Dlatego wykorzystywano ocalałe wozy na drewno i gaz miejski²³. Zbierano i zabezpieczano porozrzucane po Trójmieście i okolicy, zwłaszcza w lasach wokół Sobieszewa, wraki, części do autobusów, fragmenty sieci trakcyjnej. Bardzo pomocni byli mieszkańcy, którzy zgłaszali takie miejsca do MZK²⁴. Wraki były zwykle bez ogumienia i akumulatorów²⁵. Dobrze sprawdzały się wtedy, jako zastępcze opony, koła drewniane skręcane z kawałków drewna (najczęściej buczyny²⁶).

Początkowo przewóz pasażerów odbywał się ciężarówkami typu Chevrolet Canada²⁷. Otrzymywano je z dostaw UNRRA i odpowiednio przystosowano. Pochodziły one z demobilu armii amerykańskiej i kanadyjskiej, miały drewniane ławki ustawione w kilku rzędach lub wzdłuż ścian ładowni, bez oparc, a zamontowane metalowe drabinki ułatwiały wchodzenie na tzw. pakę. Dach stanowiła plandeka, a ściany boczne – dykta²⁸. Mogły przewozić do 20 pasażerów²⁹.

Otwarcie pierwszej linii autobusowej w Gdańsku zostało zainaugurowane 29 czerwca 1945 r. Łączyła ona dworzec główny z dworcem kolejowym we Wrzeszczu. W latach 1945–1947, zanim odbudowano i oddano do użytku linie tramwajowe, komunikację miejską zapewniały następne uruchamiane połączenia autobusowe (tab. 6), które obsługiwane były przez nieliczne, sprawne autobusy. Centralnym, miejskim dworcem stał się Targ Sienny.

²³ M. Wąs, dz. cyt., s. 231.

²⁴ *Wstępne prace przy uruchomieniu trolleybusów rozpoczęte*, DB 28.09.1945, s. 3.

²⁵ M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach...*, dz. cyt., s. 9.

²⁶ Tamże, s. 56.

²⁷ M. Kosycarz, D. Łazarski, *140 lat gdańskich tramwajów*, Kosycarz Foto Press KFP, Gdańsk 2013, s. 31.

²⁸ A. Jeziński, C. Leszczyńska, dz. cyt., s. 432; M. Gliński, [hasło:] *Autobusy miejskie...*, dz. cyt., s. 52–53.

²⁹ M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach...*, dz. cyt., s. 53.

**Tab. 6. Linie autobusowe otwarte w latach 1945–1948 w Gdańsku**

Rok powstania	Trasa	km
1945	Gdańsk Dworzec PKP-Gdańsk Wrzeszcz PKP	3
1945	Gdańsk Dworzec PKP-Nowy Port	10
1945	Gdańsk Dworzec PKP-Gdynia plac Konstytucji	22
1946	Siedlce-Brama Oliwska	3
1946	Gdańsk Dworzec PKP-Stogi	12
1946	Gdańsk Dworzec PKP-ul. Łąkowa	3
1946	Gdańsk ul. Okopowa-Gdynia plac Konstytucji	24

Źródło: M. Gliński, [hasło:] *Autobusy miejskie* [w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. B. Śliwiński [i inni], Fundacja Gdańska, Gdańsk 2012, s. 52–53.

Autobusy w Trójmieście miały dwie bazy: w Gdyni Redłowie na ul. Redłowskiej i Gdańsku na ul. Partyzantów. MZKGG dysponowały 27 wozami poniemieckimi, 41 pojazdami z UNRRA i 16 ciężarówkami dostosowanymi do przewozu pasażerskiego³⁰. Dlatego po mieście jeździły różne marki autobusów i ciężarówek. Były to np. piętrowe poniemieckie autobusy marki Büssing D38 (które w trakcie odbudowy linii tramwajowej na ul. Marynarki Polskiej zapewniały przewóz pasażerski do Letnicy, Nowego Portu i Młynisk³¹), Büssing 900 czy marki Mercedes. Na trasie Gdańsk-Gdynia jeździły autobusy marki Hanomag i Mercedes z naczepami „Colombina” oraz „Bajadera”, które mogły przewieźć nawet do 200 pasażerów w trakcie jednego kursu. Używano także ciągników siodłowych z przyczepami przystosowanymi do przewozu pasażerów³². Różnorodność marek powodowała zwiększone zapotrzebowanie na różne części zamienne, co podnosiło koszty utrzymania taboru. Po dwóch latach działalności zdecydowano

³⁰ MZKGG na cenzurowanym, DB 4.11.1947, s. 4.

³¹ S. Zomkowski, *Tramwajem przez Gdańsk*, Wydawnictwo Sebastian Zomkowski, Gdańsk 2015, s. 156.

³² M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach...*, dz. cyt., s. 9–10.



o ujednoczeniu taboru, wymieniając ciężarówki i autobusy na pojazdy jednej firmy – Jelcz³³ (produkowane w Sanoku).

Od 1948 r. MZKGG dostawały także autobusy z tzw. przydziału centralnego. Były to pojazdy marki Leyland Ops oraz Büssing D38, które jeździły po mieście do końca lat 50. XX w.³⁴

2.2. Odbudowa komunikacji tramwajowej

W czasie końcowych walk o Gdańsk w wyniku bombardowania zostały zniszczone torowiska, zajezdnie, sieć i słupy trakcyjne oraz znacząco zdewastowano tabor wagonowy, często używany jako barykady uliczne przeciwko nacierającym czołgom Armii Czerwonej³⁵. Zbombardowanie podczas nalotu alianckiego elektrowni na Ołowiance spowodowało odcięcie dopływu prądu do sieci trakcyjnej, przez co część tramwajów stała bezużyteczna na ulicach miasta, ulegając dewastacji³⁶. Uszkodzone zostały budynki wszystkich zajezdni. Hala garażowa na Siedlcach została całkowicie spalona, zajezdnia na Dolnym Mieście częściowo zburzona, a warsztaty i magazyny zajezdni na Strzyży całkowicie okradzione z narzędzi i sprzętu³⁷. Władze miasta podjęły decyzję o odbudowie dróg, mostów i komunikacji tramwajowej w mieście. Już w połowie kwietnia 1945 r. podjęto pierwsze prace naprawcze zniszczonego taboru tramwajowego.

³³ Tamże.

³⁴ M. Glišński, [hasło:] *Autobusy miejskie...*, dz. cyt., s. 52.

³⁵ J. Sawicki, *Gdańskie tramwaje 1945...*, dz. cyt., s. 15.

³⁶ Tamże, s. 16.

³⁷ E. Cieślak, C. Biernat, dz. cyt., s. 572; APG, MRN w Gdańsku, 1165/2, Sprawozdanie z działalności Wydziałów Zarządu Miejskiego w Gdańsku, k. 89–90 (dalej jako: Sprawozdanie z działalności Zarządu Miejskiego); K. Koprowski, *Gdańskie tramwaje: od wojny do nowoczesności*, <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Gdanskie-tramwaje-od-wojny-do-nowoczesnosci-n98926.html> (dostęp: 1.03.2023).



Do wyremontowanej zajezdni we Wrzeszczu ściągano wagony tramwajowe porozrzucane po całym mieście³⁸. Holowano je samochodami ciężarowymi na trzeci ślepy tor wzdłuż ul. Wita Stwosza³⁹ i sukcesywnie naprawiano. Tramwaje nieznacznie zniszczone – remontowano, bardziej uszkodzone stanowiły magazyn części zamiennych lub wywożono je na złom. W efekcie wprowadzonych rozwiązań z przedwojennego taboru złożonego z 229 wagonów kasacji poddano tylko 26–30⁴⁰. Pozostałe w ciągu kilku lat doprowadzono do używalności. Pierwszy kurs techniczny odremontowanym tramwajem odbył się 24 czerwca 1945 r. od zajezdni we Wrzeszczu do ul. Jaśkowej Doliny⁴¹. Uroczyste otwarcie pierwszej powojennej trasy z Wrzeszcza do Opery Bałtyckiej nastąpiło pięć dni później⁴². Do 22 lipca naprawiono tory na al. Zwycięstwa do Bramy Oliwskiej i 10 wagonów tramwajowych, które kursowały na trasie linii nr 1: Zajezdnia Wrzeszcz-Brama Oliwska⁴³ oraz nr 2: Oliwa-Zajezdnia Wrzeszcz (do wiaduktu kolejowego na ul. Wita Stwosza, wysadzonego przez Niemców⁴⁴). Trasa nr 1 była podzielona na 3 strefy, w każdej z nich kursował wahadłowo po jednym torze⁴⁵ jeden skład tramwajowy, tj. strefa pierwsza: Zajezdnia Wrzeszcz-ul. Grunwaldzka do skrzyżowania z ul. Partyzantów, strefa druga: ul. Grunwaldzka-skrzyżowanie z ul. Partyzantów-Opera Bałtycka, strefa trzecia: Opera Bałtycka-Brama Oliwska⁴⁶.

³⁸ J. Sawicki, *Gdańskie tramwaje 1945...*, dz. cyt., s. 17–18.

³⁹ P. Schütz, dz. cyt., s. 41; J. Sawicki, *Gdańskie tramwaje 1945...*, dz. cyt., s. 20.

⁴⁰ Sprawozdanie z działalności Zarządu Miejskiego, k. 89–90.

⁴¹ M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach...*, dz. cyt., s. 10.

⁴² J. Sawicki, *Gdańskie tramwaje 1945...*, dz. cyt., s. 19.

⁴³ M. Stryczyński, *Gdańsk w latach...*, dz. cyt., s. 176; P. Perkowski, dz. cyt., s. 229.

⁴⁴ Ł. Bartnik, M. Czapnik, *Historia komunikacji tramwajowej w Gdańsku 1862–2012*, http://tramwaje.gdanskie.info/data/historia/hist_tram.pdf (dostęp: 1.03.2023), s. 6;

⁴⁵ T. Głuszko, *Pierwsze tramwaje po wojnie*, „30 dni” 2016, nr 3, s. 43.

⁴⁶ B. Szermer, *Pierwszy rok w Gdańsku*, „30 dni” 2002, nr 3, s. 53.

⁴⁶ S. Zomkowski, dz. cyt., s. 155; J. Sawicki, *Gdańskie tramwaje 1945...*, dz. cyt., s. 19.



Po usunięciu ruin wiaduktu kolejowego we Wrzeszczu i naprawie wiaduktu Błędnika koło dworca PKP Gdańsk Główny w czerwcu 1946 r.⁴⁷ podział na strefy linii nr 1 został zlikwidowany, a linię nr 2 przedłużono i przebiegała ona od Targu Węglowego do Oliwy⁴⁸.

We wrześniu 1945 r. naprawiono tory i sieć trakcyjną, doprowadzając do uruchomienia linii tramwajowej nr 3 – z Targu Węglowego do Nowego Portu⁴⁹. Do końca tego roku odremontowano i oddano do użytku: 36 km linii tramwajowych – w Gdańsku, Oliwie, Oruni, Nowym Porcie i we Wrzeszczu⁵⁰, zajezdnie tramwajowe oraz kolejne wagony. Jeździło ich już 17⁵¹. „Przy odbudowie zajezdni tramwajowej na ul. Partyzantów często pracowali więźniowie. Było mało ludzi do pracy. To byli ludzie bez wyroków w śledztwie. Mieszkaliśmy niedaleko zajezdni na ul. Partyzantów. Ojciec «siedział», bo odebrano mu koncesję na przewóz⁵² towarów. Przez to, że mieszkaliśmy tak blisko, mógł dzięki temu przychodzić codziennie do nas na obiad, a potem wracał do zajezdni i więzienia” – tak wspominała po latach tamte czasy jedna z gdańszczanek⁵³.

Oruńską linię nr 6 otworzono w październiku 1945 r. Władze miasta nie chciały modernizować tej linii, planując przewóz pasażerów z dzielnicy trolejbusami. Niestety, na planach się skończyło, gdyż nie było pojazdów. Mimo że trasa była w złym stanie technicznym: zapadnięte torowiska, sieć trakcyjna zerwana i niedostosowana do tramwajów z pantografem, a jedynie do tych wyposażonych w podbierak rolkowy,

⁴⁷ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 2..., dz. cyt., s. 17.

⁴⁸ J. Sawicki, *Ten tramwaj jest naprawdę mój*, „Gazeta Wyborcza Trójmiasto”, 17.01.2003 r., s. 11; M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 2..., dz. cyt., s. 13.

⁴⁹ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 2..., dz. cyt., s. 15.

⁵⁰ M. Stryczyński, *Gdańsk w latach...*, dz. cyt., s. 176.

⁵¹ Ł. Bartnik, M. Czapnik, dz. cyt., s. 7.

⁵² Obwieszczenie Wojewody Gdańskiego z 25 lipca 1945 r. w sprawie obowiązku użytkowania koncesji na zarobkowy przewóz osób i towarów pojazdami mechanicznymi, *Gdański Dziennik Wojewódzki*, nr 3, 1945, s. 48.

⁵³ Wywiad Doroty Jaroszewskiej z Danutą Borzyszkowską przeprowadzony 20 marca 2020 r., w archiwum własnym.



to była ona ważna dla miasta, ponieważ Orunię i okolice zamieszkiwało wielu pracowników stoczni oraz portu⁵⁴. Do końca 1945 r. w Gdańsku uruchomiono 4 linie tramwajowe (tab. 7).

Tab. 7. Linie tramwajowe otwarte w 1945 r. w Gdańsku

Numer linii	Trasa tramwajowa
1	Wrzeszcz-Brama Oliwska
2	Oliwa-Wrzeszcz
3	Targ Węglowy-Nowy Port
6	Targ Sienny-Orunia

Źródło: M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach i autobusach. Opowieść o powojennej komunikacji miejskiej*, Kosycarz Foto Press KFP, Gdańsk 2015, s. 18.

W 1946 r. ukończono linie – nr 5: Wrzeszcz, ul. Waryńskiego-Brzeźno-Nowy Port⁵⁵, nr 4: Oliwa-Jelitkowo⁵⁶, nr 8: Lotnisko Zaspą-Długi Targ, później przedłużoną do ul. Łąkowej⁵⁷. W 1945 r. uruchomiono tymczasową komunikację autobusową w kierunku Stogów i Siedlec⁵⁸, którą w listopadzie następnego roku zastąpiono linią tramwajową nr 10. W tym samym miesiącu uruchomiono nową linię nr 7 – z Sopotu, ul. Reja, do Oliwy, przedłużoną następnie do Śródmieścia⁵⁹. Linię tę obsługiwały tzw. wagony wojenne, zakupione jeszcze w 1944 r. przez władze Gdańska⁶⁰. Tworzyły one zestawy składające się z wagonu silnikowego i dwóch wagonów doczepnych⁶¹. Tramwaje te, zwłaszcza

⁵⁴ T. Głuszko, *Był kiedyś tramwaj...*, dz. cyt., s. 29.

⁵⁵ M. Stryczyński, *Gdańsk w latach...*, dz. cyt., s. 177; M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 2..., s. 18.

⁵⁶ G. Fortuna, D. Tusk, dz. cyt., s. 108.

⁵⁷ Ł. Bartnik, M. Czapnik, dz. cyt., s. 7; T. Głuszko, *Były tramwaje na Głównym Mieście*, „30 dni” 2013, nr 3, s. 29.

⁵⁸ Ł. Bartnik, M. Czapnik, dz. cyt., s. 7.

⁵⁹ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 2..., dz. cyt., s. 19; *Tramwaj z Gdańska do Sopotu*, DB 3.10.1946, s. 4.

⁶⁰ T. Głuszko, *Tramwaj do Sopotu*, „30 dni” 2013, nr 1, s. 41.

⁶¹ M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach...*, dz. cyt., s. 5.



w godzinach szczytu porannego i popołudniowego, były często przepełnione. Niekiedy podróżni zmuszeni byli przepuścić kilka składów, zanim mieli możliwość dostania się do środka jednego z nich. Często też pasażerowie, z powodu braku miejsc, podróżowali, czepiając się wystających na zewnątrz elementów wagonów – i tym samym narażając się na wypadki⁶². W takich warunkach podróżowano do 1952 r., kiedy zbudowano Szybką Kolej Miejską, łączącą Gdańsk z Sopotem i Gdynią. Po uruchomieniu konkurencyjnej kolejki liczba pasażerów do i z Sopotu zdecydowanie spadła, doprowadzając do podjęcia decyzji o jej zlikwidowaniu pod koniec lat 50. XX w.⁶³

W grudniu 1946 r. MZKGG dysponowały już 68 sprawnymi wagonami silnikowymi i doczepnymi⁶⁴. W tym roku uruchomiono pięć nowych linii tramwajowych (tab. 8).

Tab. 8. Linie tramwajowe otwarte w 1946 r. w Gdańsku

Numer linii	Trasa tramwajowa
4	Oliwa-Jelitkowo
5	Wrzeszcz-Brzeźno-Nowy Port
7	Targ Sienny-Sopot
8	Wrzeszcz Lotnisko-ul. Łąkowa
10	Długi Targ (Most Zielony)-Stogi

Źródło: M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 2, Urząd Miejski Wydział Promocji Miasta, Gdańsk 2006, s. 18–19; T. Głuszko, *Tramwaj do Sopotu*, „30 dni” 2013, nr 1, s. 41.

W 1947 r. odbudowano wiadukt nad torami kolejowymi na ul. Hucisko, który został wysadzony przez Niemców w marcu 1945 r., co umożliwiło uruchomienie linii tramwajowej nr 10 na Emaus i Siedlce

⁶² P. Perkowski, dz. cyt., s. 324.

⁶³ T. Głuszko, *Tramwaj do Sopotu...*, dz. cyt., s. 42.

⁶⁴ J. Sawicki, *Gdańskie tramwaje 1945...*, dz. cyt., s. 20; Ł. Bartnik, M. Czapnik, dz. cyt., s. 7.



z Targu Węglowego⁶⁵. Dotychczasowy nr linii, tj. 10, na Stogi zmieniono na nr 9. Ponieważ most na ul. Hucisko był wąski, wprowadzono na nim ruch jednokierunkowy, którym kierował milicjant dla usprawnienia komunikacji miejskiej⁶⁶. Otwarto także nową linię: al. Legionów-al. J. Hallera-al. Niepodległości-Targ Węglowy⁶⁷. Po wyremontowaniu Mostu Siennickiego (w okresie remontu przeprawę przez Martwą Wisłę zapewniał prom) w maju 1947 r. tramwaje linii nr 9 jeździły od Targu Węglowego przez ul. Długą i Długi Targ, Przeróbkę na Stogi⁶⁸. Linia ta została otwarta pod wpływem nacisków urzędników z Miejskiej Rady Narodowej na dyrekcję MZK. Pewną niedogodnością były 3 przesiadki, ale wynagradzała je częstotliwość kursów (co 18 minut) w porównaniu z autobusem (co 30 minut), a bilet na całej trasie, ze względu na utrudnienia, kosztował tylko 10 zł⁶⁹. Na przesiadających się przy Moście Zielonym pasażerów czekały 2 tramwaje: nr 8 – jadący przez ul. Łąkową do zajezdni i nr 9 – jadący do mostu na Starej Wiśle. Tam przesiadano się na tramwaj, jadący już bezpośrednio przez Przeróbkę na Stogi⁷⁰. Odcinek Stogi-Stogi Plaża otwarty był od 1948 r. tylko sezonowo w okresie letnim, tj. od 1 czerwca do 30 sierpnia⁷¹. Autobusy z tej trasy, po jej likwidacji, zostały przeniesione na inne linie⁷².

Zakończono także odbudowę torowisk. Przeniesiono pętlę tramwajową w Oliwie sprzed bramy parku (obecny pl. Inwalidów Wojennych) na nowe miejsce: przy skrzyżowaniu ul. Grunwaldzkiej z ul. Opata

⁶⁵ J. Kukliński, [hasło:] *Tramwaje...*, dz. cyt., s. 1055; M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 2..., dz. cyt., s. 21.

⁶⁶ *Piękna inicjatywa urzędnika Zarządu Miejskiego*, DB 12.11.1947, s. 4.

⁶⁷ M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 2..., dz. cyt., s. 21.

⁶⁸ Ł. Bartnik, M. Czapnik, dz. cyt., s. 7; APG, MRN w Gdańsku, 1165/167, Wyciąg z protokołu XXVII posiedzenia MRN w Gdańsku, 3.10.1947, k. 166 (dalej jako: wyciąg z protokołu); T. Głuszko, *Były tramwaje na Głównym Mieście...*, dz. cyt., s. 29–30.

⁶⁹ Wyciąg z protokołu z 3.10.1947, k. 166.

⁷⁰ T. Głuszko, *Były tramwaje na Głównym Mieście...*, dz. cyt., s. 30.

⁷¹ *Tramwaje gdańskie z dniem 5 czerwca kursują inaczej*, DB 3.06.1948, s. 4.

⁷² *Tramwajem na Sianki*, DB 21.09.1947, s. 6.



Rybińskiego⁷³. Do końca 1947 r. uruchomione zostały kolejne 3 nowe linie tramwajowe (tab. 9).

Tab. 9. Linie tramwajowe otwarte w 1947 r. w Gdańsku

Numer linii	Trasa tramwajowa
8	Wrzeszcz-ul. Łąkowa
9	Targ Węglowy-Stogi
10	Targ Sienny-Siedlce

Źródło: M. Gliński, J. Kukliński, *Kronika Gdańska*, t. 2, Urząd Miejski Wydział Promocji Miasta, Gdańsk 2006, s. 21; APG, Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Gdańsku (dalej jako: MRN w Gdańsku) 1165/167, Wyciąg z protokołu XXVII posiedzenia MRN w Gdańsku, 3 X 1947 r., k. 166; *Tramwajem na Sianki*, DB 21.09.1947, s. 6.

W trakcie odgruzowywania Śródmieścia podjęto decyzję o zlikwidowaniu dawnych torowisk na wąskich ulicach miasta⁷⁴. Torowiska na Długim Targu i ul. Długiej miały charakter przejściowy, w 1959 r. ruch tramwajowy skierowany został na Podwale Przedmiejskie⁷⁵. Wynikało to z koncepcji socjalistycznej wizji urbanizacji Gdańska, według której Śródmieście miało być jak socjalne osiedle mieszkaniowe, otoczone siecią obwodnic autobusowo-tramwajowych⁷⁶. Po wyremontowaniu Mostu Siennickiego i oddaniu go do użytku w kwietniu 1948 r. linia tramwajowa z Targu Węglowego przebiegała już bezpośrednio na Stogi⁷⁷. Pod koniec 1948 r. w użyciu były 143 wyremontowane wagony⁷⁸.

⁷³ M. Kosycarz, D. Łazarski, *140 lat tramwajów w Gdańsku...*, dz. cyt., s. 3; K. Jacobson, *Historia gdańskich tramwajów. Pętla Doki – proszę wysiadać*, „Gazeta Wyborcza Trójmiasto”, 9.11.2008, s. 7.

⁷⁴ K. Koprowski, *Gdańskie tramwaje...*, dz. cyt.; M. Kosycarz, D. Łazarski, *140 lat tramwajów w Gdańsku...*, dz. cyt., s. 3.

⁷⁵ K. Koprowski, *Gdańskie tramwaje...*, dz. cyt.

⁷⁶ K. Koprowski, *Historia Gdańska tramwajami pisana*, <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Historia-Gdanska-tramwajami-pisana-n57669.html> (dostęp: 1.03.2023).

⁷⁷ T. Głuszko, *Były tramwaje na Głównym Mieście...*, dz. cyt., s. 30.

⁷⁸ Ł. Bartnik, M. Czapnik, dz. cyt., s. 7.



Mimo wysiłku wielu gdańszczyzan dopiero kilka lat po wojnie udało się całkowicie odbudować infrastrukturę tramwajową.

III. MIĘDZYKOMUNALNE ZAKŁADY KOMUNIKACYJNE GDAŃSK–GDYNIA W LATACH 1945–1948

W 1945 r. Zarząd Miasta w Gdańsku powołał Miejskie Zakłady Komunikacyjne. Rok później, z zamiarem poprawienia wzajemnych kontaktów i usprawnienia transportu miejskiego między miastami, utworzono Międzykomunalny Związek Miast Gdańska, Gdyni i Sopotu „Wspólnota Miast Wybrzeża” (MZM „WMW”), której celem było m.in. zapewnienie ciągłości komunikacji, poprawa jej jakości i zwiększenie satysfakcji pasażerów. Wypełniać to zadanie miało wspólne przedsiębiorstwo komunikacyjne Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk–Gdynia (MZKGG¹). MZK w Gdańsku zostały połączone z MZK w Gdyni i MKS Sopot w MZKGG, które odpowiadały za komunikację w Trójmieście. Zajezdnia autobusowo-trolejbusowa znajdowała się w Gdyni – przy ul. Redłowskiej, natomiast tramwajowa w Gdańsku – przy ul. Wita Stwosza. W 1951 r. MZKGG, decyzją Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku, przekształcono w Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk–Gdynia².

¹ Statut Międzykomunalnego Związku Miast Gdańska, Gdyni i Sopotu „Wspólnota Miast Wybrzeża”, Gdański Dziennik Wojewódzki, nr 4, 1946 r., s. 79; APG, MRN w Gdańsku, 1165/76, Wyciąg z protokołu VII posiedzenia Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku z 21 listopada 1945 r., k. 200.

² M. Józefowicz, O. Wyszomirski, *75 lat gdyńskiej komunikacji miejskiej – rozwój gdyńskiej komunikacji miejskiej w latach 1929–2004*, <https://transinfo.pl/infobus/75-lat-gdynskiej-komunikacji-miejskiej-rozwoj-gdynskiej-komunikacji-miejskiej-w-latach-1929-2004/> (dostęp: 1.03.2023).



3.1. Struktura przedsiębiorstwa

MZK w Gdańsku przejęły poniemieckie mienie przy ul. Wita Stwosza już pod koniec kwietnia 1945 r. Budynki głównej zajezdni w mieście były uszkodzone w 20%, maszyny, które ocalały z radzieckiej grabieży, były zdewastowane w 30–40%, natomiast tramwaje (ok. 230 sztuk) uległy zniszczeniu w 80%³, a ich wraki były rozrzucone po całym mieście wzdłuż przebiegu przedwojennych linii. Miesiąc później rozpoczęto remont zajezdni i sieci tramwajowej. Napotymano na różne trudności. Brakowało np. kabli trakcyjnych, które łączono z mniejszych, znalezionych kawałków⁴. Początkowo naprawy z powodu braków materiałów były raczej zaimprovizowane, dopiero z czasem, w miarę pojawiania się części, prowizorki zmieniały się w trwałe rzeczy i rozwiązania. Przedsiębiorstwo komunikacyjne, podobnie jak większość zakładów w całej Polsce, w pierwszych powojennych latach doświadczało problemów z obsadzeniem stanowisk wykwalifikowanymi pracownikami – zarówno na posadach kierowniczych, technicznych, jak i w odniesieniu do robotników⁵. Problemem był brak doświadczenia z poprzednich miejsc pracy na podobnym stanowisku. Na 2251 zatrudnionych w 1946 r. w MZKGG pracowników jedynie 137 posiadało jakąkolwiek praktykę zawodową w przedsiębiorstwach o podobnym profilu. Zdecydowana większość, bo ponad 2100 zatrudnionych, nie miała żadnego zawodowego przygotowania, które nabywali dopiero na miejscu⁶. W Gdańsku przyuczano ich i przyzwyczajano do ciężkich warunków pracy w komunikacji miejskiej. Było to trudne i niewdzięczne zajęcie dla pracowników MZKGG, którzy oprócz wykonywania swoich obowiązków

³ *Samowystarczalność podstawą gospodarki MZKGG*, DB 27.07.1946, s. 3.

⁴ *Tramwajem gdańskim*, DB 4.07.1945, s. 3.

⁵ *W warsztatach tramwajowych we Wrzeszczu odbudowano dotychczas 65 wozów pasażerskich*, DB 12.09.1945, s. 4.

⁶ APG, KM PPR w Gdańsku, 2610/102, Sprawozdanie roczne z działalności MZKGG za czas od 1 kwietnia 1946 r. do 1 kwietnia 1947 r., k. 28 (dalej jako: sprawozdanie roczne 1.04.1946–1.04.1947).



zawodowych musieli dodatkowo nauczać innych. Kandydaci ci często nie potrafili lub nie chcieli przyzwyczać się do niełatwych warunków i nierzadko zmieniali pracę na inną, lżejszą. W samym tylko 1946 r. w Gdańsku przez 9 miesięcy zostało przyjętych na okres próbny 1391 nowych pracowników, z czego zwolniło się 528 kandydatów⁷. Najczęstszą przyczyną takiej rotacji pracowników były zwolnienia na własne życzenie (267 osób) oraz nieobecności w pracy (143 osoby). Także reorganizacja przedsiębiorstwa w 1946 r. spowodowała, że ponad 120 osób straciło pracę, a 38 osób nie zgłosiło się już tuż po przyjęciu do pracy. Natomiast aż 44 osoby zostały zwolnione dyscyplinarnie za picie alkoholu w miejscu pracy czy kradzież. Ogółem między kwietniem 1946 r. a marcem 1947 r. przez kadry MZKGG przewinęło się ponad 700 nowych osób, które ostatecznie jednak nie zostały stałymi pracownikami w firmie⁸.

Przyjmowano wszystkich chętnych, nie zwracając uwagi na ich wykształcenie, tylko na ewentualną przydatność dla zakładu, zaangażowanie i zapał do pracy. Także wiek nie miał znaczenia. Angażowano już młodzież 15–16-letnią, oczywiście nie na odpowiedzialne stanowiska, ale np. w charakterze gońca. Pracowali też mężczyźni, którzy przekroczyli już 70. rok życia⁹. Młodzież przyjmowano przede wszystkim w charakterze praktykantów w warsztatach głównych, np. 15 uczniów mechanicznej szkoły zawodowej przyuczało się do zawodu, stanowiąc jednocześnie pomoc dla mechaników¹⁰. Wydajność przy naprawieniu jednego wagonu przez uczniów była jednak średnio cztery razy mniejsza od wydajności naprawy osiąganey przez wykwalifikowanego pracownika¹¹. W sumie w 1946 r. było zatrudnionych 332 pracowników umysłowych oraz 1919 fizycznych. Wśród tych ostatnich najwięcej było

⁷ Tamże.

⁸ Tamże, s. 30.

⁹ Tamże, s. 32.

¹⁰ *Nieosiągalna nauka*, DB 17.10.1948, s. 6.

¹¹ Sprawozdanie roczne 1.04.1946–1.04.1947, k. 31.



ślusarzy i elektryków (odpowiednio 167 i 142¹²). Pracę świadczyło 149 kierowców samochodów, 33 kierowców trolejbusów, 132 motorniczych tramwajowych, 16 dowódców statków, ponadto 307 konduktorów i 125 konduktorek¹³.

Bardzo często fachowcami w warsztatach autobusowych byli kierowcy, pełniący również rolę mechaników. Ci, którzy zdecydowali się zostać w zakładzie, a nie posiadali odpowiedniego wykształcenia zawodowego, kierowani byli do przyzakładowej szkoły zasadniczej kształcącej mechaników i elektryków¹⁴. Aby uniknąć zbędnego szkolenia pracowników, którzy nie zostawali w spółce, tylko szukali innej pracy, określono warunki, na podstawie których byli przyjmowani nowi kandydaci.

Przyjęcie odbywało się na podstawie wolnych etatów, zgłaszanych w Urzędzie Zatrudnienia. Urząd kierował daną osobę bezpośrednio do Wydziału Personalnego i zakładowego lekarza, który określał jej stan zdrowia i zdolność do pracy w przedsiębiorstwie. Dodatkowo dla niektórych stanowisk, jak konduktor, motorniczy czy kierowca, kandydaci przechodzili obowiązkowe badania psychotechniczne¹⁵. Wymagane też było pismo od naczelnika konkretnego wydziału z uzasadnieniem potrzeby przyjęcia nowego pracownika na dane stanowisko. Jeśli Rada Zakładowa i Dyrektor Naczelny wyrazili ostateczną akceptację, kandydat był przyjmowany do pracy¹⁶.

Przy ustalaniu kolejności zatrudniania nowych pracowników pierwszeństwo mieli repatrianci, członkowie związku zawodowego, żołnierze zdemobilizowani i ich rodziny oraz robotnicy mający liczną rodzinę na utrzymaniu¹⁷. Każdy nowy pracownik otrzymywał tymcza-

¹² Tamże, k. 33.

¹³ Tamże, k. 34.

¹⁴ M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach...*, dz. cyt., s. 11.

¹⁵ Sprawozdanie roczne 1.04.1946–1.04.1947, k. 29.

¹⁶ Tamże; W. Borzestowski, *Proszę o przyjęcie mnie do pracy w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych w charakterze motorowego*, „30 dni” 2018, nr 3, s. 36–37.

¹⁷ APG, MRN w Gdańsku, 1165/1, Układ zbiorowy pracy z 1 października 1945 r.,



sowe zaświadczenie z fotografią na 2-tygodniowe przejazdy wszystkimi środkami transportu miejskiego zarządzanymi przez MZKGG¹⁸, wymieniane potem na bilet służbowy. Jeżeli pracownik kontynuował pracę, tj. utrzymał się na stanowisku przez dłuższy czas, to po upływie 3 miesięcy otrzymywał legitymację służbową, a jego rodzina bilet umożliwiający darmowe przejazdy¹⁹ (żona lub rodzice, którzy byli na jego wyłącznym utrzymaniu, oraz jego dzieci, które uczęszczały do szkoły²⁰).

Przedsiębiorstwo było podzielone na 16 wydziałów, którymi kierowało trzech dyrektorów²¹. Najważniejszy był Wydział Personalny, gdzie decydowano o przyjęciu lub zwolnieniu pracowników. W MZKGG ponadto wyodrębniono m.in. Wydział Zaopatrzenia. Jego zadaniem był zakup opału, żywności dla stołówek i przedszkola oraz zapewnienie części zamiennych dla taboru przedsiębiorstwa, które po wojnie były trudno dostępne. Wydział często korzystał z dostaw części zakupionych w firmach prywatnych po cenach wolnorynkowych, które były dużo wyższe niż oficjalne ceny państwowe, co generowało koszty własne, a przez to rosły koszty eksploatacyjne. Okoliczność ta zawsze była przytaczana jako jeden z najważniejszych argumentów, którymi MZKGG tłumaczyły podwyżki cen biletów²². Z kolei Wydział Ruchu miał często poważne problemy z powodu braku wykwalifikowanego personelu obsługującego tabor, czyli konduktorów, motorniczych i kierowców. Nierzadko sprowadzano pośpiesznie pracowników z innych miast (Poznań, Warszawa, Kraków, Łódź). Zajmowali się oni odbudową komunikacji w Gdańsku oraz szkoleniem wszystkich chętnych do pracy, choć początkowym wynagrodzeniem była żywność i odzież²³. Także

k. 246 (dalej jako: układ zbiorowy pracy 1945).

¹⁸ Tamże, k. 248.

¹⁹ Sprawozdanie roczne 1.04.1946–1.04.1947, k. 30.

²⁰ Układ zbiorowy pracy 1945, k. 249.

²¹ APG, UW w Gdańsku, 1164/753, Odpis pisma do Biura Kontroli przy Radzie Państwa, Delegatura w Gdańsku z 18 września 1948 r., k. 235.

²² Sprawozdanie roczne 1.04.1946–1.04.1947, k. 39.

²³ M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach...*, dz. cyt., s. 8.



pozostający w Gdańsku byli motorniczowie niemieccy uczyli obsługi tramwajów²⁴. W praktyce w krótkim czasie wyszkolono ochotników, którzy mogli sami zasiąść za pulpitem sterowniczym pojazdów szynowych. W celu poprawy jakości świadczonej pracy przeprowadzano kursy doszkalające (w samym 1946 r. było ich 8). Utworzono także szkoły dla motorniczych i konduktorów, dzięki czemu zwiększyła się liczba osób tworzących fachową kadrę²⁵.

Wydział borykał się też z problemem licznych awarii pojazdów czy ich przeciążania przez nadmierną liczbę wsiadających pasażerów. W efekcie kolizji drogowych z innymi uczestnikami dróg, nieprzestrzegającymi przepisów ruchu drogowego, średnio co miesiąc 3–4 pełne składy były wyłączane z eksploatacji. Z kolei w okresie zimowym zmniejszała się ilość taboru na skutek śnieżyc i mrozów, które skutecznie unieruchamiały pojazdy. Śnieg zasypywał torowiska, uszkadzał podwozia tramwajów oraz ich silniki; w autobusach zamarzało w przewodach stosowane nieodpowiednie paliwo²⁶. Mimo wysiłku służb Wydziału Ruchu sytuacji takich nie udawało się szybko rozwiązać²⁷.

Na terenie warsztatów we Wrzeszczu przeprowadzano naprawę pojazdów. Tutaj także powstawały nowe tramwaje na zamówienie np. MZK w Warszawie²⁸. Problemem warsztatów był tabor MZKGG, jego różnorodność pod względem marek i typów wozów, a przez to części zamiennych. Zamienniki wymontowywano ze starych, bezużytecznych już maszyn lub dorabiano w ślusarni, wykorzystując inwencję twórczą i zmyślność robotników. Druga zajezdnia tramwajowa była zlokalizowana w Nowym Porcie. Działały tam warsztaty remontowe i podstacja, przetwarzająca prąd zmienny z elektrowni na stały, do

²⁴ T. Głuszko, *Pierwsze tramwaje po wojnie...*, dz. cyt., s. 43.

²⁵ Sprawozdanie roczne 1.04.1946–1.04.1947, k. 40.

²⁶ APG, MRN w Gdańsku, 1165/167, odpowiedź na pismo z 14 lutego 1950 r., 27.02.1950, k. 169.

²⁷ Sprawozdanie roczne 1.04.1946–1.04.1947, k. 40.

²⁸ *W warsztatach tramwajowych*, DB 24.07.1948, s. 8.



którego przystosowane były silniki tramwajowe²⁹. Główna baza autobusowa znajdowała się na ul. Partyzantów, w przedwojennej zajezdni tramwajowej. Tu były zlokalizowane hale remontowe, gdzie wyrabiano m.in. drewniane elementy urządzeń autobusowych i tramwajowych³⁰.

W jednym z budynków należących do zajezdni przy ul. Wita Stwosza funkcjonowało ambulatorium, w którym był zatrudniony lekarz. Sprawdzał on stosowanie przepisów bhp w zakładzie, udzielał pomocy lekarskiej, przeprowadzał wstępne badania lekarskie i psychotechniczne dla nowych kandydatów do pracy. Ambulatorium posiadało nawet własny aparat rentgenowski, którym wykonywano coroczne badania przesiewowe w kierunku gruźlicy i innych chorób płuc. Lekarzowi pomagała sanitariuszka na stałe zatrudniona w ambulatorium na ul. Wita Stwosza. Druga sanitariuszka pracowała w Nowym Porcie³¹. Funkcjonował także gabinet dentystyczny, przeniesiony w latach 60. XX w. na ul. Grunwaldzką (dzisiejszy klub „Żak”³²).

W pierwszych miesiącach po wojnie robotnicy pracowali przy odbudowie torowisk i remoncie wozów po 10–12 godzin na dobę. Jako wynagrodzenie dostawali 1–2 posiłki w stołówce, a właściwie pomieszczeniu socjalnym w zajezdni, zaadaptowanym do potrzeb kuchennych³³. W 1948 r. na terenie przedsiębiorstwa znajdowały się już 4 stołówki (w tym jedna w Nowym Porcie, jedna w Gdyni i dwie w Gdańsku). Ogółem MZKGG zatrudniały 44 osoby tworzące personel kuchenny; z gotowych posiłków korzystało ponad 1720 pracowników przedsiębiorstwa. Referat stołkówkowy, który zajmował się prowadzeniem kuchni w stołówkach i zakupem niezbędnych w tym celu produktów, rozprawdzał także przydziały kartkowe na żywność i tekstylia wśród

²⁹ *W warsztatach i zajezdniach MZK*, DB 23.05.1946, s. 5.

³⁰ Tamże.

³¹ APG, UW w Gdańsku, 1164/753, Protokół z generalnej inspekcji, k. 187 (dalej jako: protokół z generalnej inspekcji).

³² M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach...*, dz. cyt., s. 122.

³³ Wywiad Doroty Jaroszewskiej z Mariuszem Uziębło przeprowadzony 28 października 2019 r., w archiwum własnym.



pracowników. Osoby, które nie korzystały ze stołówki, otrzymywały równoważnik w wysokości 800 zł³⁴.

Zgodnie z Układem Zbiorowym z 1945 r. dyrekcja zobowiązała się do zorganizowania pracownikom sekcji kulturalno-oświatowej i domu wypoczynkowego³⁵. Referat Kultury i Oświaty, który powstał przy ul. Wita Stwosza, prowadził 4 świetlice, w których robotnicy mieli możliwość odprężenia się po pracy. Zwykle w świetlicach przebywało ok. 20% pracowników danego zakładu, którzy wolny czas poświęcali na naukę czytania i pisania, czytanie czasopism i książek w bibliotece lub czytelnii, na grach towarzyskich w świetlicy lub na boisku (np. siatkówka, piłka nożna³⁶). Raz na tydzień dodatkową atrakcją było oglądanie filmów w kinie³⁷. W świetlicy we Wrzeszczu odbywały się np. „Wieczory Kobiety Polskiej”, na których to spotkaniach, oprócz części artystycznej, gdzie recytowano wiersze grupowo i indywidualnie, były śpiewy, tańce, występy orkiestry zakładowej i chóru. Główną „atrakcją” było comiesięczne wręczanie nagród i premii pieniężnych dla przodownic pracy³⁸.

3.2. Sprawy socjalne pracowników

Pracownikom przysługiwało ubranie służbowe i robocze dostarczane przez zakład³⁹. Początkowo po wojnie cały granatowy mundur (koszule, płaszcz i buty) dla kierowców, konduktorów i motorniczych dostarczało przedsiębiorstwo. Inne, charakterystyczne uniformy mieli także kierownicy, majstrowie i dyrektorzy. Później z zaopatrzeniem było gorzej,

³⁴ APG, UW w Gdańsku, 1164/753, Sprawozdanie z inspekcji, k. 203 (dalej jako: sprawozdanie z inspekcji).

³⁵ Układ zbiorowy pracy 1945, k. 250.

³⁶ *Urządzenia socjalne*, DB 5.11.1945, s. 4.

³⁷ Protokół z generalnej inspekcji, k. 187.

³⁸ „*Wieczór Kobiety*” w MZKGG, DB 24.03.1948, s. 4.

³⁹ Tamże, k. 248.



brakowało ciepłych płaszczy czy butów. Pracownicy musieli poświęcać własną (prywatną) odzież, jeżeli zamierzali się schludnie prezentować w tramwaju czy autobusie. Jeszcze na początku 1950 r. dodatkiem ubraniowym był jasnokremowy kozuch i ciepłe buty filcowe (walonki⁴⁰). W pierwszej kolejności zaopatrywano w kozuchy motorniczych tramwajów i kierowców autobusów⁴¹. Na skutek nieprawidłowej działalności Wydziału Zaopatrzenia, który zamówienia na kozuchy składał dopiero np. w październiku, zbyt późno przekazywano personelowi ciepłe ubranie (kozuchy) i obuwiu. Otrzymywali je mianowicie w kwietniu lub maju następnego roku.

Okręgowa Rada Związków Zawodowych (ORZZ) zajmowała się różnymi sprawami socjalnymi w firmie. Było to np. wydawanie przydziałowego węgla w ilości 2 ton rocznie dla pracowników, którzy prowadzili gospodarstwo domowe i posiadali rodzinę; dla osób samotnych przydział wynosił 800 kg, natomiast ci, którzy nie prowadzili gospodarstwa domowego, otrzymywali ekwiwalent pieniężny równoważny 800 kg węgla⁴². Rada zajmowała się także przydziałem ziemniaków na talony czy darmowym mlekiem. Jesienią organizowana była wielka akcja ziemniaczana, podczas której za talony, otrzymane wcześniej, można było kupić zamówione przez radę ziemniaki i inne warzywa⁴³. Bezpłatne mleko i gorącą kawę otrzymywała każda osoba pracująca w szkodliwych warunkach.

ORZZ zajmowała się także zapomogami i pożyczkami z kasy zakładowej, skierowaniami na kolonie dziecięce i wczasy pracownicze⁴⁴. Na kolonie wysyłano dzieci do ośrodka kolonijnego w Łebie. W latach 60. XX w. powstał zakładowy ośrodek wczasowy w Goszynie nad

⁴⁰ Wywiad Doroty Jaroszewskiej z Mariuszem Uziębło przeprowadzony 13 listopada 2019 r., w archiwum własnym.

⁴¹ APG, MRN w Gdańsku, 1165/164, Pismo do Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku z 27 lutego 1950 r., k. 169, 173.

⁴² M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach...*, dz. cyt., s. 119–120.

⁴³ Tamże, s. 120.

⁴⁴ Tamże, s. 119.



Jeziorem Straszyńskim, gdzie za domki kempingowe służyły dawne wagony tramwajowe z 1896 r., a bufet znajdował się w naczepie pasażerskiej „Bajadera” autobusu kursującego w latach 50. XX w. na regularnej linii nr 101 między Gdańskiem i Gdynią⁴⁵.

W ramach opieki nad rodzinami pracowników otworzono przedszkole oferujące dożywianie dzieci kobiet pracujących w MZK. Pierwsze przedszkole znajdowało się w prywatnym domu mieszkalnym przy ul. Żeglarskiej na tyłach zajezdni we Wrzeszczu. Potem przeniesiono je na ul. Wilka-Krzyżanowskiego, do budynku, który został odbudowany ze zniszczeń wojennych i udostępniony dla ok. 70 dzieci⁴⁶. Przedszkole było jednak niedostatecznie zaopatrywane w żywność – z powodu zbyt małych dotacji pieniężnych otrzymywanych z przedsiębiorstwa⁴⁷.

Zakład propagował kulturę – posiadał własną orkiestrę składającą się z 27 osób, której zapewniał instrumenty, zespół baletowy, chór mieszany, które uświetniały swoimi występami wszelkie akademie i imprezy⁴⁸, organizował teatrzyk dla dzieci oraz spektakle dla dorosłych⁴⁹. Umożliwiał także rozwój fizyczny przez zachęcanie do wstępowania do męskiego lub żeńskiego hufca Przysposobienia Wojskowego i Wychowania Fizycznego, do którego należało średnio 65 osób⁵⁰.

Obok zajezdni przy ul. Wita Stwosza znajdowało się wybudowane jeszcze w latach przedwojennych niewielkie osiedle mieszkaniowe dla pracowników. Ponadto MZKGG administrowały 11 obiektami mieszkalnymi, w których żyło 38 osób, część z nich nie była zatrudniona w MZK⁵¹.

⁴⁵ Tamże, s. 120.

⁴⁶ M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach...*, dz. cyt., s. 122.

⁴⁷ APG, MRN w Gdańsku, 1165/165, Sprawozdanie z kontroli przedszkola MZKGG w Gdańsku z 23 marca 1950 r., k. 134.

⁴⁸ *Akademia w MZKGG*, DB 19.10.1948, s. 4.

⁴⁹ Protokół z generalnej inspekcji, k. 187.

⁵⁰ Tamże.

⁵¹ Sprawozdanie z inspekcji, k. 201.



3.3. Zarobki w przedsiębiorstwie

Zarobki pracobiorców zależały od zajmowanego stanowiska i stażu pracy. Pracownicy fizyczni otrzymywali wynagrodzenie godzinowe, a umysłowi byli zatrudnieni na umowę ze stałą pensją miesięczną⁵². Stawka godzinowa pracownika fizycznego (robotnika) w 1946 r. wynosiła od 2 zł (goniec) do 10 zł (brygadzista) za godzinę⁵³. Niektórym wydawało się to jednak za mało i szybko rezygnowali albo nawet nie podejmowali pracy – mimo zatrudnienia po przebytych kursach⁵⁴.

Czas pracy kierowców, motorniczych i konduktorów liczył się od rozpoczęcia do zakończenia jazdy na wozie w ciągu dnia, wliczając przewrwy i doliczając dodatkowo dziennie konduktorom 30 minut, a kierowcom 15 minut⁵⁵. Ponadto za pracę nocną dopłacano 10% podstawowej stawki godzinowej, za godziny nadliczbowe i za pracę w niedziele i święta liczone 100% stawki dziennej, przy czym zatrudnienie w każdy dzień Świąt Bożego Narodzenia, Wielkanocy, Zielonych Świątek liczone jako 2 dni za pracę podczas świąt państwowych. W święta państwowe: Międzynarodowy Dzień Solidarności Ludzi Pracy (obchodzone 1 maja tzw. Święto Pracy) oraz Święto Narodowe Trzeciego Maja wypłacano dodatek w wysokości 100% dniówki. Konduktor z niewielkim stażem pracy, do 1 roku, otrzymywał stawkę 7,1 zł za godzinę, do trzech lat – 7,5 zł, a po trzech latach 7,9 zł; natomiast motorniczy i kierowca przez pierwszy rok pracy otrzymywali wynagrodzenie w wysokości 8,3 zł, następnie 8,7 zł za godzinę pracy.

Za wysługę lat należał się też dodatek: po 5 latach – 5%, po 10 latach – 7%, po 15 latach – 10% i po 20 latach – 18% stawki dziennej⁵⁶.

⁵² Układ zbiorowy pracy 1945, k. 246.

⁵³ Tamże, k. 253.

⁵⁴ *10 złotych za godzinę*, DB 15.02.1948, s. 6.

⁵⁵ Układ zbiorowy pracy 1945, k. 246.

⁵⁶ Tamże, s. 253.



Dla przykładu, zarobki w miesiącu marcu 1947 r. pracownika umysłowego wynosiły średnio 9110 zł (ze specjalnym, doliczanym w woj. gdańskim, dodatkiem morskim 13 700 zł), a fizycznego – 7600 zł (z dodatkiem ok. 10 tys. zł). Najczęściej zarobki wahały się w granicy 5–10 tys. zł na miesiąc (ok. 60% wszystkich zatrudnionych otrzymywało wynagrodzenie na tym poziomie), ale np. 95 osób (zarówno na stanowiskach umysłowych, jak i fizycznych) pobierało pensję przekraczającą 15 tys. zł (na 2267 osób zatrudnionych w marcu 1947 r. w MZKGG⁵⁷).

Oprócz podstawowej pensji wypłacano różne premie, dodatki, nagrody pieniężne i materialne. Natomiast dyrektorom (zakład zatrudniał ich trzech) i szefom wydziałów przyznawano premie w wysokości 50–100% wynagrodzenia zasadniczego za każdy miesiąc.

Dodatkowe kwoty pieniężne, które wypłacano pracownikom, to na przykład:

- wspomniane już wypłaty za godziny nadliczbowe i nocne,
- dodatek rodzinny – 500 zł na żonę lub matkę będącą na wyłącznym utrzymaniu pracownika⁵⁸ i 200 zł na każde dziecko do 14. roku życia, także na starsze dzieci, jeśli uczęszczały do szkoły lub odbywały praktykę zawodową oraz na dziecko niepełnosprawne bez względu na wiek⁵⁹,
- dodatek morski – 50% podstawowej stawki godzinowej,
- premie dla stałych pracowników,
- nagrody dla konduktorów za najwyższe inkaso w wysokości 1000–3000 zł.

Z dodatkowych świadczeń na rzecz pracowników była odkładana kwota 10 zł miesięcznie jako wkład oszczędnościowy w Spółdzielnię Pożyczkowo-Oszczędnościowej Pracowników MZKGG.

⁵⁷ Sprawozdanie roczne 1.04.1946–1.04.1947, k. 37.

⁵⁸ Układ zbiorowy pracy 1945, k. 249.

⁵⁹ Tamże, k. 246.



Wielkość nagród była zróżnicowana, zależała od zaangażowania, osiągnięć, sukcesów i wykazywanej inicjatywy w pracy⁶⁰. Premie specjalne były wypłacane jednorazowo za wybitne osiągnięcie w budowaniu sukcesu MZKGG.

Przykładowo w 1947 r. wypłacono następujące nagrody i premie:

- dyrektor naczelny otrzymał 35 tys. zł za zorganizowanie budowy linii tramwajowej Oliwa-Sopot,
- w związku ze współzawodnictwem pracy wypłacono 100 tys. zł (100 nagród po 1 tys. zł) oraz dla dyrektora technicznego 30 tys. zł,
- za wyciągnięcie wraku trolejbusu z lasów olsztyńskich naczelnikowi Wydziału Zaopatrzenia przyznano 80 tys. zł,
- za odbudowę autobusu 10 pracowników otrzymało po 8 tys. zł,
- za wydobycie wraku statku z basenu portowego, sprowadzenie z Olsztyna 4 trolejbusów i 2 przyczepki wypłacono 78 600 zł,
- za nadprogramową odbudowę 5 wagonów tramwajowych przyznano 100 tys. zł⁶¹.

Jako świadczenia rzeczowe sprawiano wyprawki niemowlęce (w 1947 r. zakupiono 318 wyprawek za łączną kwotę 260 tys. zł), dla dzieci pracowników na prezenty gwiazdkowe w 1946 r. wydano 60 tys. zł, a w 1947 r. – 90 tys. zł. Co więcej, dyrektorowi naczelnemu jako świadczenie rzeczowe przyznano mieszkanie (w tym doprowadzono do niego prąd) i opał⁶².

Zakład opłacał także delegacje pracowników np. do Bytomia na półtoraroczny kurs w państwowym technikum; za kursy języka rosyjskiego w YMCA czy kursy budowlane gwarantował 50% zwrotu poniesionych kosztów⁶³.

⁶⁰ Protokół z generalnej inspekcji, k. 175.

⁶¹ Tamże, k. 177.

⁶² Tamże, k. 175.

⁶³ Tamże.



3.4. Nadużycia i kradzieże w MZKGG

Brak dostatecznej kontroli wewnątrzzakładowej załogi, zwłaszcza na stanowiskach słabiej płatnych, niestety, sprzyjał nadużyciom. Przy czym trzeba pamiętać, że po okresie wojennym moralność nie tylko pracowników, ale i pasażerów nie była za wysoka. Pasażerowie nagminnie unikali płacenia za bilety, a w trakcie kontroli ich posiadania podejmowali próbę przekupienia konduktorów. Dawali im niewielkie sumy pieniężne, byle tylko nie zapłacić pełnej ceny biletu. Dlatego MZKGG musiały zatrudniać kontrolerów, którzy starali się wychwytywać wszelkie nieprawidłowości w pracy konduktorskiej, doprowadzających wg nich do niewielkich nadużyć, ale w ciągu roku w sumie prowadzących do dużych strat. Jednakże również w samej firmie przeprowadzane kontrole wykazywały różne niedociągnięcia, a nawet wykryto kilka afer, które zakończyły się śledztwem prokuratorskim lub skierowaniem do Komisji Specjalnej do Walki z Nadużyciami i Szkodnictwem Gospodarczym⁶⁴.

W bazie nr 2 w Gdyni zakupiono kilkanaście samochodów z demobilu rosyjskiego na faktury firmowe – po korzystniejszej cenie. Były one wykorzystywane na użytek prywatny pracowników. Mimo że przedsiębiorstwo z tego powodu nie poniosło strat finansowych, dla przykładu – jako przestroga dla innych – zwolniono kierownika, dyrektora administracyjnego i naczelników, którzy po przeprowadzonym śledztwie zostali skazani przez Komisję Specjalną na rok obozu pracy⁶⁵.

W 1947 r. dwóch pracowników wyłudziło od MZKGG prawie milion złotych. Pobrali oni z CPN bonifikatę wynikającą z podwyżki cen benzyny, której nie oddali do kasy MZKGG. Była to suma ok. 192 tys. zł. Następnie przy rozliczaniu zaliczki przedstawili opłacony fałszywy rachunek – rewers rozchodowy CPN ze stemplem: „zapłacono za benzynę kwotę 494 tys. zł”, mimo że faktycznie kwota rachunku do kasy CPN

⁶⁴ Sprawozdanie roczne 1.04.1946–1.04.1947, k. 38.

⁶⁵ APG, UW w Gdańsku, 1164/753, Zestawienie wykrytych nadużyć w MZKGG z 14 lutego 1948 r., k. 7.



nie wpłynęła. Ponadto sprzedali część z 10 tys. kg benzyny zakupionej przez firmę za ponad 270 tys. zł. Gdy oszustwo zostało ujawnione, jeden z pracowników uciekł, a drugi został skazany przez Sąd Okręgowy na 8 lat więzienia. W wyniku przeprowadzonego śledztwa odzyskano ponad 8 tys. kg paliwa⁶⁶. Z kolei w Wydziale Finansowym jego kierownik z pracownikiem sfalszowali listę płac i przy wypłacie poborów przywłaszczyli sobie 29 tys. zł⁶⁷.

Kupowanie zamienników na wolnym rynku umożliwiało nieuczciwym pracownikom wystawianie fałszywych faktur z zawyżonymi kwotami kupionych elementów, na podstawie których kasa MZKGG wypłacała pieniądze, a nadwyżki ponad prawidłową kwotę były „chowane do kieszeni” nierzetelnych osób⁶⁸. Do nadużyć dochodziło też w warsztatach naprawczych, gdzie w godzinach pracy wykonywano prywatne zlecenia. Naprawiano np. silniki z prywatnych pojazdów, na maszynach firmowych dorabiano części na użytek własny, podmieniano części z pojazdów służbowych, montując w zamian gorszej jakości lub nienadające się do użytku⁶⁹.

Firma zatrudniała straż przemysłową. Strażników było 62, uzbrojonych w karabiny (pożyczone z Urzędu Bezpieczeństwa). Posterunki były rozstawione przy zajezdni tramwajowej we Wrzeszczu i w Nowym Porcie, w bazie autobusowej nr 1 – ul. Partyzantów i nr 2 – w Orłowie. Pilnowali oni wejścia do biur i na teren zajezdni⁷⁰. Pomimo wystawiania posterunków straży kilka razy doszło do kradzieży, których dokonali raczej złodzieje z zewnątrz niż pracownicy. W przeciągu tylko całego 1946 r. takich prób napadów czy rabunków było około dwudziestu, z czego jeden udany. Złapano tylko pięciu sprawców. Straty poniesione z tego tytułu wyceniono na prawie 500 tys. zł⁷¹.

⁶⁶ Tamże.

⁶⁷ Tamże.

⁶⁸ APG, MRN w Gdańsku, 1165/510, Sprawozdanie z 6 lutego 1947 r., k. 85–101.

⁶⁹ APG, MRN w Gdańsku, 1165/510, Sprawozdanie z 30 września 1947 r., k. 9–13.

⁷⁰ Protokół z generalnej inspekcji, k. 187.

⁷¹ Sprawozdanie roczne 1.04.1946–1.04.1947, k. 38.



W wykrywaniu nadużyć, rozwiązywaniu aprowizacyjnych trudności, łagodzeniu nieporozumień między kierownictwem a załogą pomagali przedstawiciele Związku Zawodowego i Rady Zakładowej MZKGG. Wyjaśniali oni także pracownikom ich prawa i obowiązki wynikające z podpisanego Układu Zbiorowego z dnia 1 października 1945 r.⁷² Układ ten ustalał warunki pracy i płacy oraz określał wzajemne zobowiązania między MZKGG a załogą w celu podniesienia jakości i wydajności produkcji oraz wzmocnienia dyscypliny pracy i odpowiedzialności za pasażerów, jak też majątek firmy⁷³.

3.5. Współzawodnictwo pracy i czyny społeczne

Motywacją dla pracowników do ciężkiej fizycznej pracy przy odbudowie pojazdów, poprawienia jej wydajności czy przewycięzania trudności, w założeniu niemożliwych do pokonania, było podejmowanie współzawodnictwa między sobą, między działami w zakładzie, a nawet między przedsiębiorstwami w mieście i kraju⁷⁴. Miało to sprzyjać nowym, innowacyjnym rozwiązaniom, które służyły oszczędzaniu części zamiennych. Na przykład podejmowano się wykonania jakiegoś zadania w znacznie krótszym czasie niż dotychczas. Pretekstem do takich wyzwań były święta państwowe, najczęściej Święto Odrodzenia Polski (22 lipca), Święto Pracy (1 maja) lub Święto Morza. Celem było zdobycie tytułu brygady pracy socjalistycznej. Najprostszą drogą, aby go uzyskać, był udział w licznych czynach społecznych i rywalizacji międzyzakładowej oraz przekraczanie norm⁷⁵.

⁷² Układ zbiorowy pracy 1945, k. 245–255.

⁷³ Tamże, k. 245.

⁷⁴ Tamże, s. 117.

⁷⁵ Tamże; *157% normy zamiast 140. Regina Matecka realizuje zobowiązanie 1-Majowe*, GW 4.04.1951, s. 1 (sic!).



W 1945 r. na Święto Morza (28 czerwca) „jako dar dla narodu” w Gdańsku uruchomiono pierwszy po wojnie tramwaj i trzy autobusy⁷⁶. W 1947 r. do „Wyścigu Pracy” stanęło 8 wydziałów, prawie 700 osób. Dla uczczenia 3. rocznicy PKWN przystąpiono do współzawodnictwa parami utworzonymi między wydziałami MZKGG, np. Baza nr 1 i 2; Wydział Tramwajowy i Trolejbusowy; Wydział Torów i Sieci; Wydział Żeglugi i Gospodarczy⁷⁷, dobierając w miarę możliwości zadania o podobnej ważności. Załogi z tych wydziałów podjęły się wykonania swojego zadania w co najmniej 100%, przy jak największych oszczędnościach finansowych i materialnych oraz maksymalnej wydajności⁷⁸. W efekcie, porównując lipiec z lutym tego samego roku, liczba naprawionych wagonów tramwajowych wzrosła z 20 do 95, trolejbusów z 10 do 26, autobusów z 20 do 50. Dodatkowo wyremontowano 10 promów i statków, dzięki czemu uruchomiono stałą komunikację wodną w Gdańsku⁷⁹. Wydział Gospodarczy wyremontował magazyn o przestrzenności prawie 500 m³. Prace związane z jego odnową, wycenione na ponad 1,2 mln zł, udało się wykonać za 175 tys. zł⁸⁰.

Rywalizację wykorzystywano potem jako propagandę, ogłaszając ją jako sukces narodu i ważny etap budowy państwa socjalistycznego. Na akademii z okazji Święta Odrodzenia Polski uroczysto wręczano nagrody przyznane przez władze centralne (złote i brązowe Krzyże Zasługi) przodownikom współzawodnictwa, podkreślając ich wkład w usprawnienie komunikacji trójmiejskiej⁸¹. Od Wojewódzkiej Rady Kultury nagrodą były bilety teatralne na łączną kwotę 200 tys. zł, a dyrekcja MZKGG przyznała nagrody rzeczowe i premie pieniężne, przeznaczając na ten cel 400 tys. zł⁸².

⁷⁶ *Nasz meldunek „W Dniu Święta Morza”* (sic!), DB 28.06.1945, s. 2.

⁷⁷ *Wyścig Pracy w MZK dał lepsze wyniki pracy niż się spodziewano*, DB 6.06.1947, s. 4.

⁷⁸ *Wygrany wyścig*, DB 24.07.1947, s. 1.

⁷⁹ Tamże.

⁸⁰ *Wyścig Pracy w MZK dał lepsze wyniki pracy niż się spodziewano*, DB 6.06.1947, s. 4.

⁸¹ *„Wyścig Pracy” MZKGG zakończony z doskonałym wynikiem*, DB 23.07.1947, s. 2.

⁸² *Wygrany wyścig*, DB 24.07.1947, s. 1.



Pracownicy podejmowali się też czynów społecznych różnego rodzaju, aby pomóc innym bardziej potrzebującym lub wykazać się zaangażowaniem w ofiarowanie swojego czasu wolnego dla Gdańska i gdańszczan. Czyny społeczne były bardzo długo w Polsce obowiązkowe. W ramach takiego czynu pracownicy MZKGG np. zaproponowali odbudowanie gdańskiego Żurawia, zniszczonego w czasie działań wojennych, łącznie z renowacją jego zabytkowego łańcucha ręcznie kutego⁸³. Inną inicjatywą społeczną pracowników było jeżdżenie na wykopki i żniwa. W sobotę po pracy lub w niedzielę wsiadali do ciężarówek z UNRRA przerobionych na autobusy i całą ekipą zakładową wspierali polską wieś swoją pracą⁸⁴. W ramach czynów społecznych pracownicy MZKGG, zrzeszeni w Związku Zawodowym Pracowników Samorządowych, zaopiekowali się siedmioklasową szkołą w Stegnie, w powiecie gdańskim, w której uczyło się 150 uczniów z całej gminy. Przed pierwszym dzwonkiem w nowym roku szkolnym wyposażyli gabinet fizyczny, dostarczyli urządzenia i pomoce naukowe wykonane w warsztatach (ławki, tablice, obrazy i stoliki⁸⁵). Ponadto podarowali czek na 100 tys. zł przeznaczony na pomoce naukowe dla dzieci⁸⁶.

W 1948 r. postanowiono, w ramach czynu społecznego z okazji tzw. Święta Pracy obchodzonego 1 maja, wyremontować autobus, trolejbus oraz tramwaj i przeznaczyć je dla MZK w Warszawie oraz zbudować dla Gdańska 5 autobusów typu „Leyland”⁸⁷. W warsztatach wykonano ich karoserie, a każdy pracownik, w ramach tego czynu, poświęcał 25 godzin w miesiącu swojego wolnego czasu społecznie, żeby dotrzymać terminu⁸⁸. Ponadto w ramach tego święta w dniach 1–3 maja, niezależnie od kursowania komunikacji wg zwykłego rozkładu jazdy,

⁸³ *MZKGG czy szabrownicy zajmą się cennym łańcuchem?* DB 21.05.1948, s. 3.

⁸⁴ M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach...*, dz. cyt., s. 54.

⁸⁵ *Pracownicy MZKGG opiekują się szkołą*, DB 4.09.1948, s. 3.

⁸⁶ *MZKGG opiekują się szkołą*, DB 14.11.1948, s. 4.

⁸⁷ *Pięknymi wynikami pracownicy MZKGG uczcili 1-Maja*, DB 1.05.1948, s. 5 (sic!).

⁸⁸ *Zmotoryzowane zwierzaki i tramwaj z syreną rozpoczną służbę w dniu 1 Maja*, DB 28.04.1948, s. 4 (sic!).



po Gdańsku jeździły wspomniane wyżej wyremontowane trzy pojazdy komunikacyjne (autobus, trolejbus i tramwaj) jako dary dla gdańszczyzn z okazji święta. Dochód ze sprzedaży biletów (sprzedawano je tylko w cenach regularnych) został przeznaczony na budowę domu zjednoczonych partii robotniczych⁸⁹. Na akademii pierwszomajowej wyróżniono wtedy 90 osób, wręczając im dyplomy, 50 osobom przekazano nagrody honorowe i pieniężne, ponadto podkreślano doniosłość czynu dla współpracy socjalistycznej między miastami⁹⁰. Mimo to żaden z pracowników wydziałów technicznych, którzy wykonali bezpłatnie nowe pojazdy, nie otrzymał premii. Dyrekcja jednak, obliczywszy wartość daru dla Warszawy na ponad 1,1 mln zł, zdecydowała o zakupie za tę kwotę 500 kombinezonów roboczych jako swoiste podziękowanie dla wszystkich osób biorących udział w tym czynie społecznym⁹¹.

Zakład doceniał swoich ambitnych społeczników. W październiku organizowano akademię w ramach Miesiąca Pogłębiania Przyjaźni Polsko-Radzieckiej, na której wręczano cenne nagrody przodownikom pracy. Podkreślano znaczenie współzawodnictwa na terenie zakładu, który jako pierwszy na Wybrzeżu przystąpił do szlachetnej rywalizacji. Nagrodami były cenne rzeczy, np.: obrazy, obuwie, kupon materiału, czy serwis stołowy⁹². Przekraczanie normy pracy było podstawowym warunkiem do uzyskania tytułu przodownika pracy. W 1949 r. wymyślono współzawodnictwo długofalowe, gdzie – według harmonogramu robót – czas, który był potrzebny na np. całkowitą regenerację jednego wagonu tramwajowego, skracano z 28 do 9 dni. Jednak, patrząc z perspektywy czasu, jakość i wytrzymałość tak szybko naprawionego pojazdu budzić może duże wątpliwości⁹³. Zwłaszcza jeśli dodatkowo wprowadzano w ramach tzw. akcji racjonalizatorskich pomysły, które miały maksymalnie oszczędzać użyte materiały eksploatacyjne

⁸⁹ *Dar 1-majowy pracowników MZKGG*, DB 1.05.1948, s. 5.

⁹⁰ *Pięknymi wynikami pracownicy MZKGG uczcili 1-Maja*, DB 1.05.1948, s. 5 (sic!).

⁹¹ *Nikt nie dostał premii*, DB 26.06.1948, s. 6.

⁹² *Akademia w MZKGG*, DB 19.10.1948, s. 4.

⁹³ M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach...*, dz. cyt., s. 118.



(np. oleje, smary, paliwo⁹⁴). Sukces był chwilowy. O szybkiej degradacji części zużywanych w pojazdach remontowanych w pośpiechu nikt nie wspominał. W listopadzie 1948 r. na zebraniu zorganizowanym w Warsztatach Głównych związkowcy obiecali miesiąc wcześniej ukończyć roboty zaplanowane do końca roku. Udało im się wyremontować 6 autobusów, 2 trolejbusy i 12 wagonów tramwajowych dla gdańskiego MZK oraz 5 wozów tramwajowych dla warszawskiego MZK⁹⁵.

⁹⁴ Tamże.

⁹⁵ *Pracownicy MZKGG deklarują przedterminowe wykonanie planu*, DB 9.11.1948, s. 4.

IV. PASAŻEROWIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

W ciągu czterech lat od zakończenia wojny wyremontowano przedwojenną infrastrukturę i tabor pasażerski. Odbudowa Gdańska przyciągała coraz więcej nowych mieszkańców miasta, którzy musieli z konieczności przemieszczać się komunikacją miejską. Jazda tramwajem czy autobusem wymagała oczywiście opłacenia biletu. Sprzedaż biletów w pojazdach przez konduktorów wywoływała opór pasażerów, którzy nie zamierzali płacić za drogie bilety. Dochodziło wtedy do konfliktów i incydentów w przepełnionych pojazdach. Aby usprawnić komunikację (zwiększyć komfort podróży), rozładować przepełnione pojazdy i ocalić je od szybkiego zdewastowania, mieszkańcy proponowali wprowadzanie różnych rozwiązań komunikacyjnych – np. tworzenie nowych przystanków, zmiana trasy przejazdu tramwaju czy autobusu oraz zwiększenie częstotliwości ich kursowania.

4.1. Statystyka przejazdów

Mimo ogromu zniszczeń powojennych stopniowo wprowadzano do użytku publicznego odrestaurowane („nowe”) wagony. Na początku 1945 r. MZK w Gdańsku dysponowały tylko 10 sprawnymi wagonami tramwajowymi i 3 autobusami, do końca roku po Gdańsku jeździło już 18 naprawionych wozów (tab. 10). Starano się wykorzystać nawet samochody ciężarowe, które – po przystosowaniu do przewozu osób – były



bardzo użyteczne w zapewnianiu transportu dla gdańszczan. W kolejnych latach wyremontowanych pojazdów było coraz więcej.

Tab. 10. Odremontowana komunikacja miejska w Gdańsku w latach 1945–1948

Ogółem odbudowano	1945 r.	1946 r.	1947 r.	1948 r.
Linii w km	44,2	51,9	8	–
Budynków w m ²	415	375	281	–
Wozów tramwajowych	15	60	25	88
Wozów trolejbusowych	–	7	15	–
Wozów autobusowych	3	31	5	21
Statków, promów	–	10	–	–

Legenda: „–” – brak danych.

Źródło: M. Stryczyński, *Gdańsk w latach 1945–1948...*, dz. cyt., s. 177.

Zwiększająca się liczba pojazdów była ważna, ponieważ z czasem potrzeby przewozów pasażerskich wzrosły. Gdańsk dźwigał się ze zniszczeń, przybywało nowych mieszkańców, pracowników stoczni i innych zakładów przemysłowych w mieście, rosła więc konieczność zapewnienia im wszystkim w miarę wygodnego dojazdu do pracy i domu. W ciągu trzech lat odbudowano torowiska linii przedwojennych tramwajów (tab. 11).

Tab. 11. Długość torów tramwajowych na dzień 1 stycznia 1948 r. w Gdańsku

Torowisko tramwajowe	Czynne [w km]	Nieczynne [w km]	Razem [w km]
Tory podwójne			
Gdańsk-Sopot	12,476	–	12,476
Gdańsk-Nowy Port	8,745	–	8,745
Gdańsk-Stogi	2,300	6,0	8,300
Gdańsk-Siedlce	3,800	–	3,800
Wrzeszcz-Lotnisko	2,100	–	2,100



Torowisko tramwajowe	Czynne [w km]	Nieczynne [w km]	Razem [w km]
Razem	29,421	6,0	35,421
Tory pojedyncze			
Oliwa-Jelitkowo	2,087	–	2,087
Wrzeszcz-Brzeźno	7,722	–	7,722
Gdańsk-Orunia	3,325	–	3,325
Razem	13,134	–	13,134

Legenda: „–” – na danej trasie brak nieczynnych torów (wszystkie odbudowano)

Źródło: APG, Urząd Wojewódzki Gdański, 1164/753, pismo do Wojewódzkiej Komisji Lustracyjnej, zał. 1, 20 I 1948 r., k. 145.

Po odtworzeniu zniszczonej infrastruktury i taboru, w celu zapewnienia prawidłowej komunikacji – zwłaszcza tramwajowej, która była podstawową formą zorganizowanego transportu miejskiego – trzeba było zwiększyć liczbę kursów i częstotliwość jazdy składów na danej trasie oraz dopasować je do potrzeb i wymagań mieszkańców. Z każdym miesiącem rosła liczba kursów wozów i przewiezionych nimi pasażerów (tab. 12, 13 i 14).

Tab. 12. Tramwaje – liczba kursów, przejechanych wozo-km i przewiezionych pasażerów w 1945 r. w Gdańsku

Tramwaje	Od 28.06.1945 r. do 1.10.1945 r.	Od 1.10.1945 r. do 31.12.1945 r.	Razem w 1945 r.
Liczba kursów wykonanych przez wozy	300	1 368	1 668
w tym silnikowe	268	1 227	1 497
przyczepne	32	139	171
Przejechane wozo-km	42 502	244 431	286 933
Liczba przewiezionych pasażerów	862 381	2 629 057	3 491 438

Źródło: APG, MRN w Gdańsku, 1165/406, miesięcznik statystyczny 1945 r., k. 14.



Tab. 13. Tramwaje – liczba kursów, przejechanych wozo-km i przewiezionych pasażerów w 1946 r. w Gdańsku

Tramwaje	Od 1.01.1946 r. do 30.06.1946 r.	Od 1.07.1946 r. do 31.12.1946 r.	Razem w 1946 r.
Liczba kursów wykonanych przez wozy	4 217	7 601	11 818
w tym silnikowe	2 847	3 041	5 888
przyczepne	1 936	2 000	3 936
przejechane wozo-km	752 478	1 588 864	2 341 342
Liczba przewiezionych pasażerów	8 988 608	13 490 023	22 478 631

Źródło: APG, MRN w Gdańsku, 1165/407, miesięcznik statystyczny 1946 r., k. 17, 44, 120, 144; APG, MRN w Gdańsku, 1165/408, miesięcznik statystyczny 1947 r., k. 92, 118 (dalej jako: miesięcznik statystyczny 1947).

Tab. 14. Tramwaje – liczba kursów, przejechanych wozo-km i przewiezionych pasażerów tramwajami w 1947 i 1948 r. w Gdańsku

Tramwaje	Od 1.04.1947 r. do 30.04.1947 r.; od 1.08.1947 r. do 31.12.1947 r.	Od 1.03.1948 r. do 31.05.1948 r.
Liczba kursów	10 710	246
Przejechane wozo-km	2 416 725	1 349 661
Liczba przewiezionych pasażerów	14 052 601	10 356 000

Źródło: Miesięcznik statystyczny 1947, k. 40, 66, 92, 118; APG, MRN w Gdańsku, 1165/409, miesięcznik statystyczny 1948 r., k. 14, 41 (dalej jako: miesięcznik statystyczny 1948).

Mimo że – jak wynika z analizy danych ujętych w tab. 14 – uzyskane informacje są niepełne i dotyczą tylko kilku miesięcy w roku, statystyka pokazuje, że przewóz pasażerski utrzymywał tendencję wzrostową.



Autobusy obsługiwały linię do Gdyni, stanowiły także niejako komunikację zastępczą dla tramwajów, które z powodu zniszczeń mostów na Motławie i Martwej Wiśle nie mogły kursować na swoich starych, przedwojennych trasach, jak np. na Stogi. W momencie wyremontowania i uruchomienia docelowej trasy tramwajowej linie autobusowe likwidowano, a pojazdy wykorzystywano w innych miejscach miasta. W Gdyni stanowiły one tabor dodatkowy na obleganych trasach, np. na Obłuże i Oksywie, albo obsługiwały nowo otwierane trasy doprowadzane do osiedli o dużej liczbie mieszkańców, jak Witomino czy Mały Kack, które dotychczas nie zostały skomunikowane z centrum miasta. W Gdańsku używano ich przede wszystkim jako pojazdy uzupełniające przewozy tramwajami. W 1947 r., po oddaniu do użytku linii na Stogi, liczba przewiezionych nimi pasażerów stopniowo zaczęła spadać (tab. 15). Dopiero otwarcie do końca 1949 r. nowych połączeń na Chełm, Wisłoujście¹ i Suchanino² czy wydłużanie starych tras, jak Gdynia-Gdańsk ul. Okopowa, spowodowało wzrost zainteresowania podróżnych tym środkiem transportu (tab. 16).

Jak wspominała jedna z mieszkanek Gdańska, której rodzice w 1945 r. otrzymali dom w Wisłoujściu, zainteresowanie przewozem autobusami było znaczne, ponieważ: „W Gdańsku było dużo sklepów z materiałami, a moja matka lubiła szyć. Konduktor w autobusie zawsze był. Matka kupowała bilet dla dorosłej osoby i dziecka. Przez długi czas na Wisłoujściu to był ostatni przystanek dla autobusu. Potem linię wydłużono na Westerplatte. Jak autobus jechał z Wisłoujścia, to zawsze można było usiąść. Autobusy jeździły co pół godziny, co 3–4. kurs był do Westerplatte. Było sporo ludzi, wtedy trzeba było ustąpić miejsca. Do Wisłoujścia można było dostać się za dnia rzadko kursującym autobusem z Gdańska lub promem przez kanał z Nowego Portu. Wieczorem tylko pieszo 10 km”.

¹ Wywiad Doroty Jaroszewskiej z Mirosławą Buczyńską przeprowadzony 22 stycznia 2020 r., w archiwum własnym.

² M. Gliński, [hasło:] *Autobusy miejskie...*, dz. cyt., s. 52–53.



Tab. 15. Liczba kursów i przewiezionych pasażerów autobusami w wybranych 3 miesiącach 1947 i 1948 r. w Gdańsku

Autobusy	październik 1947 r.	listopad 1947 r.	grudzień 1947 r.	marzec 1948 r.	kwiecień 1948 r.	maj 1948 r.
Liczba wozów kursujących	26	–	–	29	25	22
Przejechane wożo-km (w tys.)	237	176	154	180	188	204
Liczba przewiezionych pasażerów (w tys.)	594	508	457	581	683	582

Legenda: „–” – brak danych.

Źródło: Miesięcznik statystyczny 1947, k. 41, 67, 93, 119; Miesięcznik statystyczny 1948, k. 14, 42.

Tab. 16. Porównanie stanu taboru komunikacji miejskiej i przewiezionych pasażerów w Gdańsku w 1946 i 1950 r.

Informacje o taborze	Tramwaje		Autobusy	
	1946 r.	1950 r.	1946 r.	1950 r.
Wozy w inwentarzu	48	167	27	22
Wozy w ruchu (przeciętnie dziennie)	42	129	16	18
Przebyte wożo-km [w tys.]	3 444	10 081	2 341	8 453
Liczba linii komunikacyjnych	5	10	1	4
Przewóz pasażerów – razem [w tys. km]	22 671	59 917	3 420	4 150

Źródło: *Rocznik statystyczny miasta Gdańska 1946–1965 r.*, Miejski Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk 1965, s. 145–148.



Jeszcze w latach 50. XX w. liczba pasażerów komunikacji autobusowej nie przekraczała 6,7 mln, dopiero w 1960 r. wyniosła ona ponad 17 mln³, podczas gdy tramwajami już w 1946 r. przewożono ponad 22 mln osób. Świadczyć to może o dużym znaczeniu tramwajów w życiu codziennym mieszkańców miasta.

4.2. Bilety

W 1945 r., w pierwszym miesiącu kursowania tramwajów w Gdańsku, cenę biletów zwykłych ustalono na 2 zł, ulgowe sprzedawano w cenie 1 zł – przysługiwały one wojskowym i osobom pracującym po godz. 16⁴. Z kolei bilet autobusowy na przejazd „tam i z powrotem” na linii Gdańsk-Gdynia kosztował 70 zł. Był to jednak zbyt duży wydatek dla zwykłego robotnika⁵. Przeciętna pensja wynosiła 500–1000 zł, chociaż niektórzy zarabiali nawet 1500 zł. W tym czasie urzędowa cena 1 kg chleba wynosiła 2 zł, papierosów 3 zł od sztuki na wolnym rynku, a 1 litr gorszej jakości wódki 480 zł⁶.

W czerwcu ogłoszono zarządzenie wydane przez Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów, nakazujące ustalenie stałych opłat za świadczenie usług o charakterze publicznym oraz taryfy ulg i zniżek dla pracujących mieszkańców Gdańska przy przejazdach komunikacją miejską⁷, co Rada Miejska m. Gdańska zrobiła i wprowadziła w życie dopiero w październiku 1945 r. (tab. 17).

³ Tamże.

⁴ *Tramwajem gdańskim*, DB 4.07.1945, s. 3.

⁵ *W obronie wydatków obywatela*, DB 17.07.1945, s. 2.

⁶ T. Kot, *Sopot 1939–1945*, http://www.dawnysopot.pl/Kuryer_Sopocki_Sopot_1939_1945.pdf (dostęp: 1.03.2023).

⁷ *Kres dowolności – rewizja cen i opłat, zniżki dla pracowników*, DB 13.06.1945, s. 1.

**Tab. 17. Taryfa opłat za bilety tramwajowe w 1945 r. w Gdańsku**

Rodzaj biletu	Cena normalna [w zł]	Cena ulgowa [w zł]
Jednorazowy	3	1
Abonament 10-przejazdowy (+ 1 przejazd gratis)	30	10
Miesięczny	240	120
Bilet na przewóz bagażu	6	–

Legenda: „–” – brak danych.

Uwagi: Taryfa ulgowa całodzienna: dzieci w wieku 4–7 lat, wojskowi, tj. oficerowie oraz szeregowi Wojska Polskiego i Radzieckiego w mundurach, inwalidzi wojenni za okazaniem legitymacji, członkowie Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej. Taryfa ulgowa do godz. 8 rano: wszyscy pasażerowie z prawem wykupu biletu powrotnego ważnego cały dzień. Taryfa bezpłatna: posłowie Krajowej Rady Narodowej, radni Miejskiej Rady Narodowej miasta Gdańska, organa MO w umundurowaniu oraz organa Bezpieczeństwa Publicznego (do 3 osób na pomoście), dzieci do lat 4, posiadacze biletów służbowych, pracownicy MZK w Gdańsku i ich rodziny za okazaniem legitymacji.

Źródło: APG, MRN w Gdańsku, 1165/67, Wyciąg z protokołu V posiedzenia MRN w Gdańsku w dniach 9–10 października 1945 r., k. 223.

W 1946 r. nastąpiła zmiana taryfy tramwajowej i trolejbusowej. W związku z utworzeniem MZM „WMW” i związanej z nim MZKGG do 5 sierpnia 1946 r. obowiązywała tymczasowa taryfa w komunikacji miejskiej tramwajowej (tab. 18) i autobusowej (tab. 19), a po 5 sierpnia 1946 r. nowa taryfa tramwajowa (tab. 18), ustalona uchwałą Rady MZM „WMW” w dniu 15 lipca 1946 r.

Bilety powrotne były sprzedawane w dni powszednie wszystkim pasażerom do godz. 8 rano i ważne były tylko w dniu nabycia⁸.

Ustalono następujące kary:

- za przejazd bez biletu – 20 zł,
- za niestosowanie się do przepisów regulaminu – 25 zł,
- za zanieczyszczanie wozu – od 5 do 25 zł.

⁸ APG, MRN w Gdańsku, 1165/67, Uchwała z dnia 29 stycznia 1946 r., k. 167.

**Tab. 18. Taryfa opłat za bilety tramwajowe w 1946 r. w Gdańsku [w zł]**

Rodzaj biletu	Przed 5 sierpnia 1946 r.		Po 5 sierpnia 1946 r.	
	Bilet normalny	Bilet ulgowy	Bilet normalny	Bilet ulgowy
Jednorazowy	5	1	8	3
Powrotny (tylko w dni robocze)	6	brak	10	b.d.
Tygodniowy (12 przejazdów)	brak	12	b.d.	42
Miesięczny imienny na 1 linię	400	b.d.	480	b.d.
Miesięczny imienny na 2 linie	500	b.d.	720	270
Miesięczny imienny na 3 linie	600	200	960	400
Miesięczny imienny na wszystkie linie	750	250	1200	600
Bilet na okaziciela na wszystkie linie	1000	–	1440	720
Za przewóz bagażu	10	–	20	–
Taryfa nocna	100%	–	100%	–

Legenda: brak – nie były sprzedawane; „–” – nie dotyczy; „b.d.” – brak danych.

Uwagi: Jednorazowe i miesięczne bilety ulgowe: ucząca się młodzież, nauczyciele i profesorowie szkół powszechnych, średnich i wyższych, dzieci od 3 do 7 lat, inwalidzi wojenni, oficerowie oraz żołnierze Wojska Polskiego i Radzieckiego. Tygodniowe i miesięczne bilety ulgowe: pracownicy instytucji państwowych, samorządowych i partii politycznych oraz zakładów pracy, znajdujących się pod zarządem państwowym. Bezpłatne bilety: posłowie KRN, radni WRN i MRN, pracownicy MZK w Gdańsku i ich rodziny, zgodnie z postanowieniami umowy zbiorowej, członkowie MO w mundurach – najwyżej 3 osoby na jednym pomoście, dzieci do lat 3, posiadacze biletów służbowych.

Źródło: APG, MRN w Gdańsku, 1165/67, uchwała z dnia 29 stycznia 1946 r., k. 167–169; *Zmiana taryfy tramwajowej i trolejbusowej*, DB 30.07.1946, s. 5.



Pracownik MZK w Gdańsku otrzymywał premię w wysokości 25% od sumy kwoty pobranych kar⁹.

Tab. 19. Tymczasowa taryfa opłat za bilety autobusowe w 1946 r. w Gdańsku

Trasa Gdańsk-Gdynia	Cena [w zł]
Gdańsk-Wrzeszcz	10
Gdańsk-Oliwa	15
Gdańsk-Sopot	20
Gdańsk-Orłowo	30
Gdańsk-Gdynia	35

Uwagi: Bilety ulgowe: pracownicy Urzędu Wojewódzkiego oraz Zarządów Miast Gdańska, Sopotu i Gdyni tylko w dni powszednie, ucząca się młodzież i nauczyciele (wyłączając kursy) tylko w dni powszednie, wojsko, inwalidzi wojenni, dzieci od 3 do 7 lat. Bezpłatne bilety: posłowie KRN, radni WRN i MRN, pracownicy MZK w Gdańsku i ich rodziny, zgodnie z postanowieniami umowy zbiorowej, członkowie MO w mundurach – najwyżej 3 osoby na jednym pomoście, dzieci do lat 3, posiadacze biletów służbowych.

Źródło: APG, MRN w Gdańsku, 1165/67, Odpis z dnia 12 marca 1946 r., k. 221.

Wzrost kosztów przejazdów związany był z małą wydajnością pracy zatrudnionych, brakiem doświadczonego personelu, ale przede wszystkim z niewłaściwym stosunkiem pasażerów do sprawy opłacania należności za przejazd. Pasażerowie często nadmiernie bezprawnie korzystali z ulg albo w ogóle nie kupowali biletów¹⁰. Konduktor w przeładowanych wozach nie był w stanie dotrzeć do wszystkich przewożonych osób, które zresztą nie były skłonne z własnej woli wnieść opłaty za bilet. Bardzo dużo osób uważało, że ze względu na ich niskie zarobki czy prace społeczno-polityczne, jak np. jazda na wykopki czy do odgruzowania miasta, przejazdy powinny być bezpłatne lub ulgowe. Konduktorzy skarżyli

⁹ Tamże, k. 169.

¹⁰ APG, MRN w Gdańsku, 1165/67, Wniosek na kolegium Zarządu Miejskiego w Gdańsku w sprawie taryfy tramwajowej, k. 171.



się, że w okresie przedwyborczym nawet osoby jadące na wiec żądały bezpłatnych przejazdów¹¹. Wzrost kosztów eksploatacji pojazdów związany był także z częstym psuciem się zużytych części, naprawianych prowizorycznie, czy przestojami pojazdów w związku z np. wyburzaniem domów stojących wzdłuż tras tramwajowych. Sytuacje te powodowały nawet kilkugodzinne oczekiwanie na wolny przejazd. Generowały także wtedy dodatkowe koszty przy usuwaniu przeszkód na torach. Brak prądu elektrycznego¹² w wyniku uszkodzenia drutu przez powalone wicherą drzewa¹³ lub ciężki sprzęt drogowo-budowlany¹⁴ też stanowiły uzasadnienie podwyżki cen biletów.

Ponadto MZKGG skarżyły się na wysokie ceny paliwa – jego zakup również generował wzrost wydatków. Do końca 1946 r. paliwo było przydzielowe, kupowano je po cenach ściśle określonych – tzw. cenach sztywnych (do października po 8,40 zł za kg, potem po 22,60 zł za kg). Od 1 stycznia 1947 r., zgodnie z zarządzeniem Ministra Komunikacji, obowiązywały już ceny wolnorynkowe, czyli po 45 zł za kg paliwa¹⁵. Dla porównania ceny podstawowych artykułów żywnościowych w 1946 r. kształtowały się następująco: chleb (1 kg) – 24 zł, masło (1 kg) – 450 zł, jajka (1 szt.) – 20 zł, mleko (1 l) – 35 zł, ziemniaki (1 kg) – 8 zł¹⁶; natomiast zarobki w branży transportu miejskiego wahały się w granicach 4–7 tys. zł dla pracownika fizycznego¹⁷.

Zmiana taryfy miała na celu zwiększenie dochodowości i opłacalności przedsiębiorstwa, ponieważ do tej pory cena biletu nie pokrywała nawet kosztów przewozu jednego pasażera. Ekspert z MZKGG obliczyli, że koszt własny przewiezienia jednej osoby w lipcu 1946 r.

¹¹ Tamże, k. 15.

¹² *Przerwa w komunikacji tramwajowej w Gdańsku*, DB 7.12.1947, s. 3.

¹³ *Drzewo zerwało drut trolejbusowy*, DB 11.09.1947, s. 4.

¹⁴ *Zatrzymanie ruchu tramwajowego*, DB 2.12.1948, s. 4.

¹⁵ *Autobus Gdańsk-Gdynia złotych 60*, DB 19.02.1947, s. 3.

¹⁶ *Rocznik statystyczny 1948*, Główny Urząd Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 1949, s. 148–154.

¹⁷ *Sprawozdanie roczne 1.04.1946–1.04.1947*, k. 37.



wynosił 4,15 zł¹⁸. Kalkulacja nowych cen miała także za zadanie utrzymanie dotychczasowych ulg dla osób pracujących. Zamierzano tego dokonać przez podniesienie cen biletów normalnych. W samym tylko 1946 r. MZKGG udzieliły ulg na kwotę ponad 72 mln zł¹⁹.

Natomiast nikt w przedsiębiorstwie nie zauważył, że przyczyną nieodchodowości transportu było obsadzenie niekompetentnymi osobami stanowisk na szczeblu kierowniczym. Brak odpowiednich kwalifikacji oraz właściwej ilości czasu poświęcanego zakładowi i jego pracy powodował nieprawidłowości w zarządzaniu oraz podejmowanie różnych, nie zawsze trafnych decyzji. Na stanowisko dyrektora technicznego powołano ławnika Zarządu Miasta w Gdańsku, który pełniąc te funkcje, obydwóm poświęcał mało czasu. Na stanowisko dyrektora administracyjnego oraz jednocześnie kierownika bazy w Gdyni awansowano dawnego dyrektora MZK, który nigdy nie wykazywał żadnej inicjatywy i znajomości problemów finansowych zakładu²⁰.

W trosce o budżet domowy robotników Wybrzeża Okręgowa Komisja Związków Zawodowych (OKZZ), w porozumieniu z partiami PPR i PPS, wystosowała apel do trzech największych i najważniejszych przedsiębiorstw oraz instytucji w Gdańsku (Biuro Odbudowy Portu, Główny Urząd Morski, Zjednoczenie Stoczni w Gdańsku) o pokrywanie przez te firmy kosztów przejazdów pracowników²¹. Propozycja taka pojawiła się już w listopadzie 1945 r. na zebraniu Rady Miasta²². Dopiero od 1 czerwca 1946 r. pracownicy tych zakładów zaczęli otrzymywać przy wypłacie pensji bilety ulgowe uprawniające do przejazdów do pracy i z powrotem, zakupione przez macierzyste zakłady pracy.

¹⁸ *Samowystarczalność podstawą gospodarki MZKGG*, DB 27.07.1946, s. 3.

¹⁹ APG, UW w Gdańsku, 1164/1321, Protokół z posiedzenia Komisji w dniu 21 stycznia 1947 r., k. 11.

²⁰ Tamże, k. 15–17.

²¹ *Pracownicy portowi korzystać będą z ulgowych przejazdów do miejsc zatrudnienia*, DB 7.06.1946, s. 6.

²² *Samowystarczalność podstawą gospodarki MZKGG...*, dz. cyt., s. 3.



Dzięki temu odciążono budżet domowy pracowników²³. Natomiast, aby uwolnić firmy od ponoszenia nadmiernych kosztów związanych z przewożeniem swoich pracowników do miejsca pracy, mogły one składać wnioski do OKZZ o przydzielanie im mieszkań zlokalizowanych blisko danego zakładu.

W marcu 1947 r. wprowadzono podział poszczególnych linii tramwajowych (tab. 20) oraz autobusowych na sekcje (tab. 22), co było związane z kolejną podwyżką cen biletów w komunikacji miejskiej (tab. 21 i 22).

Cena biletu za bagaż o wymiarach $60 \times 30 \times 23$ cm (dozwolona była tylko jedna sztuka na osobę) wynosiła tyle samo, co koszt biletu normalnego w tramwaju i trolejbusie. Przewóz bagażu w autobusie był zabroniony. Bilet za psa, którego można było przewozić tylko w tramwajach i trolejbusach na pomoście, przy czym pies musiał mieć przypiętą smycz i zapięty kaganiec na pysku, był w takiej samej cenie jak bilet normalny²⁴. Przeciętne zarobki w zakładach MZKGG wahały się dla pracowników fizycznych w granicach 8–12 tys. zł, pracownicy umysłowi natomiast mogli liczyć na pensję do 15 tys. zł²⁵. Dla porównania średnie ceny niektórych artykułów żywnościowych w 1947 r. kształtowały się na poziomie: chleb (1 kg) – 40 zł, masło (1 kg) – 665 zł, jajka (1 szt.) – 20 zł, mleko (1 l) – 43 zł, ziemniaki (1 kg) – 11 zł, mięso wieprzowe (1 kg) – 280 zł²⁶.

²³ Tamże.

²⁴ Tamże, k. 114.

²⁵ Sprawozdanie roczne 1.04.1946–1.04.1947, k. 37.

²⁶ Rocznik statystyczny 1948, Główny Urząd Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 1949, s. 148–154.

**Tab. 20. Linie tramwajowe w Gdańsku z podziałem na sekcje w 1947 r.**

Numer linii	Trasa	Podział na sekcje
1	Gdańsk (pl. Węglowy)-al. Wojska Polskiego	–
3	Gdańsk-Nowy Port	Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Kliniczna Wrzeszcz, ul. Kliniczna-Nowy Port
4	Oliwa, Pętla tramwajowa -Jelitkowo, Plaża	–
5	Wrzeszcz-Nowy Port	Wrzeszcz, ul. Libermana -Brzeźno Brzeźno-Nowy Port
6	Gdańsk-Orunia	–
7	Gdańsk-Sopot	Gdańsk-Oliwa, ul. Bażyńskiego Oliwa, ul. Bażyńskiego-Sopot pętla
8	Wrzeszcz Lotnisko-ul. Łąkowa	–
9	Targ Węglowy-Stogi	–

Legenda: „–” – linia bez podziału na sekcje.

Źródło: APG, Komitet Miejski Polskiej Partii Robotniczej w Gdańsku, 2610/101, Taryfa za przejazd środkami komunikacyjnymi MZKGG, k. 113 (dalej jako: taryfa za przejazd MZKGG); T. Głuszko, *Były tramwaje na Głównym Mieście...*, dz. cyt., s. 29–30.

**Tab. 21. Tramwajowa taryfa biletowa w Gdańsku w marcu 1947 r.
[w zł]**

Rodzaj biletu		Cena normalna	Cena ulgowa
Bilet jednorazowy w obrębie 1 sekcji		10	3
Bilet miesięczny			
liczba linii	liczba sekcji		
1	1	600	300
1	2	1000	500
2	1	1000	500
2	2	2000	1000
2 linie, z których jedna w obrębie 1 sekcji, a druga – w obrębie 2 sekcji		1500	–
Abonament szkolny 25-przejazdowy			75

Legenda: „–” – brak danych.

Źródło: Taryfa za przejazd MZKGG, k. 113.

Na żądanie OKZZ dotyczące tego, aby podwyżka cen uwzględniała tylko bilety normalne, z których – wg związkowców – „korzystały przede wszystkim elementy niepracujące, spekulanci i pasożytnicze jednostki oraz częściowo ludzie rzemiosł i wolnych zawodów”²⁷, MZKGG wprowadziły ulgowe bilety miesięczne dla pracowników państwowych, samorządowych i uczącej się młodzieży. Ulgowy bilet pracowniczy na tramwaj kosztował: na trasie Gdańsk-Wrzeszcz 300 zł, Gdańsk-Siedlce i Gdańsk-Stogi – 600 zł, studencki i uczniowski bilet miesięczny na 1 odcinek tramwajowy stanowił wydatek 200 zł, na 2 odcinki – 300 zł. Umożliwiał on dowolną liczbę przejazdów w ciągu dnia, ale ulga nie przysługiwała studentom oraz uczniom w trolejbusach i autobusach²⁸.

²⁷ *Ceny biletów ulgowych nie będą podwyższone*, DB 26.02.1947, s. 1.

²⁸ Tamże.



Tab. 22. Podział na sekcje linii autobusowych w Gdańsku i cennik biletów w 1947 r. [w zł]

Numer linii	Trasa linii	Cena normalna biletu	Cena ulgowa biletu
A	Gdańsk-Gdynia	60	30
	1. Gdańsk-Sopot	30	15
	2. Sopot-Gdynia	30	15
D	Wrzeszcz-Siedlce	10	5
F	Gdańsk-Stogi	20	10
	1. Gdańsk-Przeróbka	10	5
	2. Przeróbka-Stogi	10	5
G	Gdańsk-ul. Łąkowa	10	5
Bilet miesięczny na linii A – 1 sekcja		1600	800
Bilet miesięczny na linii D, F, G – 1 sekcja		600	300

Uwagi: Bilety bezpłatne: radni WRN, MRN (w granicach administracyjnych miasta, które reprezentują), pracownicy MZKGG i ich rodziny, członkowie MO, umundurowani, najwyżej 3 osoby na jednym pomoście, dzieci do lat 3, posiadacze biletów służbowych. Bilety ulgowe jednorazowe: kombatan ci wojenni za okazaniem legitymacji ostemplowanej przez dyrekcję MZKGG, oficerowie i szeregowi Wojska Polskiego i Państw Sprzymierzonych, dzieci do lat 7. Bilety miesięczne ulgowe: pracownicy instytucji państwowych administracyjnych, nauczyciele szkół wyższych, średnich i powszechnych, pracownicy instytucji samorządowych i politycznych.

Źródło: Taryfa za przejazd MZKGG, k. 113–115; *Autobus Gdynia-Gdańsk złotych 60. Przed podwyżką taryfy MZK*, DB 19.02.1947, s. 3.

Od 1 kwietnia 1947 r. 50-procentowe zniżki na bilety autobusowe dla osób pracujących przysługiwały po okazaniu legitymacji Związków Zawodowych i ważnego biletu miesięcznego zniżkowego lub ulgowego abonamentowego na tramwaj i trolejbus w dni robocze. W dni świąteczne wystarczyła legitymacja związkowa²⁹.

²⁹ *Zniżki autobusowe dla członków związków zawodowych*, DB 11.04.1947, s. 3.



Na skutek podwyżki cen biletów w pojazdach komunikacji miejskiej nastąpił wzrost liczby pasażerów w podmiejskim ruchu kolejowym na trasie Gdańsk-Gdynia. Obliczono, że liczba biletów kolejowych sprzedanych przez pierwsze 10 dni marca tego roku w porównaniu z analogicznymi dniami lutego wzrosła w Gdańsku o 25%, w Oliwie o 50%, a we Wrzeszczu nawet o 100%³⁰.

Ważnym głosem w ustaleniach zmian w taryfach biletowych były sugestie mieszkańców Gdańska. Proponowali oni wprowadzenie miesięcznych biletów ulgowych dla pracowników, które umożliwiały nieograniczoną liczbę przejazdów w ciągu dnia. Dotychczasowy bilet abonamentowy miesięczny umożliwiał tylko przejazd z domu do pracy i z powrotem przez 25 dni w miesiącu. Utrudniało to, a wręcz nawet uniemożliwiało robotnikom rozwijanie jakichś zainteresowań, uczestniczenie w imprezach kulturalnych czy choćby zwiedzanie miasta, ponieważ bilety komunikacyjne były za drogie, biorąc pod uwagę przeciętne zarobki pracowników³¹. Jeśli wyprawa taka odbywała się z całą rodziną, to mogła kosztować nawet tzw. dniówkę.

Ceny biletów miały być tak nisko skalkulowane, żeby były dostępne dla robotników o średnich dochodach i możliwe do wykorzystania w nieograniczonej ilości przejazdów, także w niedziele i święta³². Przychylając się do tej prośby, MZKGG z dniem 1 października 1947 r. wprowadziły, w miejsce dotychczasowo używanych abonamentowych biletów 50-przejazdowych, bilety miesięczne z nieograniczoną ilością przejazdów pojazdami trakcji elektrycznej (tramwaje i trolejbusy). Pierwsze takie bilety mieli otrzymać pracownicy instytucji państwowych i samorządowych, których miesięczne zarobki nie przekraczały brutto 12 tys. zł, a także ich niepracujące żony³³.

³⁰ *Kolej sukcesorem MZKGG*, DB 20.03.1947, s. 4.

³¹ *Abonamenty czy bilety miesięczne*, DB 9.08.1947, s. 4.

³² *Bilety miesięczne dla świata pracy*, DB 11.09.1947, s. 4.

³³ *Ulgowe bilety miesięczne dla pracowników państwowych i samorządowych oraz ich żon*, DB 27.09.1947, s. 3.



Według propozycji MZKGG bilety ulgowe miesięczne na 1 strefę kosztowały 300 zł, na 2 strefy – 450 zł, na 3 strefy – 600 zł, na 4 strefy – 700 zł z nieograniczoną liczbą przejazdów. Drugi bilet, np. dla żony, miał być w tej samej cenie. Zachowano bilety abonamentowe 50-przejazdowe dla szczególnych przypadków i 50-przejazdowe uczniowskie³⁴.

Mimo że podwyżki cen biletów wprowadzono od lutego 1947 r., nową taryfę biletów uczniowskich i nauczycielskich zastosowano dopiero od 1 lipca 1947 r. Dotychczasowe 50-przejazdowe bilety kosztowały 50 zł, nowa cena wynosiła 150 zł, a bilet jednoprzejazdowy podróżował o 2 zł (z 1 zł do 3 zł)³⁵.

Z dniem 1 stycznia 1948 r. wprowadzono dla młodzieży uczącej się i studentów bilety 10-przejazdowe w cenie 50 zł, bilety miesięczne na jedną strefę za 200 zł i na dwie strefy – za 300 zł³⁶.

W okresie powojennym (w latach 1945–1948), dla ułatwienia zaspokajania potrzeb kulturalnych robotników Wybrzeża, MZKGG wprowadziły specjalne przejazdy ulgowe. Mieszkańcy Trójmiasta mogli uczestniczyć w np. imprezach kulturalnych Teatru Kameralnego, Teatru „Wybrzeże” w Gdyni czy oglądać występy baletu Parnella. Po ostemplowaniu biletów autobusowych w kasie teatru mogli korzystać z bezpłatnych przejazdów powrotnych z teatru do domu za okazaniem tych biletów kontrolerom MZKGG, w ciągu godziny od zakończenia przedstawienia³⁷. W związku z uroczystościami na m/s „Walter” przydzielono bezpłatne tramwaje nr 3 i 5 do Nowego Portu dla pocztów sztandarowych i zespołów wyjeżdżających na uroczystość. Tramwaje były specjalnie oznakowane tablicami z napisem: „bezpłatny przejazd dla

³⁴ *Nowy system zniżek przy przejazdach autobusami i trolejbusami*, DB 1.10.1947, s. 4.

³⁵ *Nowa taryfa uczniowska*, DB 9.09.1947, s. 4.

³⁶ APG, UW w Gdańsku, 1164/753, Odpis z protokołu z 29 grudnia 1947 r., 24.01.1950 r., k. 153.

³⁷ *Ulgowe przejazdy autobusami MZKGG do Teatru Kameralnego we Wrzeszczu*, DB 6.01.1948, s. 4; *Zniżkowe przejazdy autobusowe do Teatru „Wybrzeże” w Gdyni*, DB 9.11.1947, s. 2 oraz DB 23.11.1947, s. 5; *Dojazd autobusem MZK na występy baletu Parnella*, DB 26.09.1946, s. 3.



delegatów”³⁸. Natomiast od 5 września 1948 r. w wyniku porozumienia między dyrekcją MZKGG a Gdańską Wojewódzką Radą Kultury i Sztuki doprowadzono do zniesienia wszystkich bezpłatnych przejazdów powrotnych transportem MZKGG, które dotychczas były realizowane na podstawie biletów osteplowanych w kasach teatralnych czy kinowych³⁹.

4.3. Konduktorzy i motorniczy

Jak już zauważono wcześniej, zaraz po wojnie, kiedy w czerwcu 1945 r. uruchomiono pierwsze tramwaje, brakowało wykwalifikowanego personelu. Do pracy byli przyjmowani wszyscy chętni. Na początku motorniczymi przeważnie byli niemieccy gdańszczanie, którzy uczyli innych obsługi pojazdów. Konduktorami byli tylko Polacy, ale często bez doświadczenia w swoim zawodzie⁴⁰. Praca motorniczego czy konduktora była ciężka, wymagająca i niedoceniana. Motorniczy w czasie jazdy musiał stać, siedzieć na stołeczku mógł tylko wtedy, gdy tramwaj przejeżdżał przez al. Zwycięstwa. Nie wolno mu było w czasie jazdy rozmawiać z pasażerami ani palić papierosów⁴¹. Tak mój rozmówca wspominał jazdę tramwajem pod koniec lat 40. XX w.: „Wagony były z drewnianymi ławkami. Motorniczy zawsze stał. Za sobą miał czarną płachtę, żeby odbijała światło z tramwaju i trzymał taką wajchę, która przy kręceniu co chwilę zgrzytała. Przy awaryjnym hamowaniu piasek

³⁸ *Bezpłatne przejazdy na uroczystość na m/s „Walter”*, DB 5.06.1948, s. 3.

³⁹ *Skasowanie bezpłatnych biletów MZKGG przy powrocie z teatrów*, DB 2.09.1948, s. 4.

⁴⁰ *Tramwajem gdańskim*, DB 4.07.1945, s. 3; *Od Monte Cassino do autobusu MZK*, DB 24.09.1946, s. 1.

⁴¹ D. Karaś, S. Figlarowicz, *Po wojnie mało kto jeździł na gapę*, „Gazeta Wyborcza Trójmiasto”, 24.10.2008, s. 11.



wysypywał na tory przed tramwajem. Zmniejszało to ryzyko poślizgu i zwiększało bezpieczeństwo pasażerów⁴²”.

W każdym wagonie tramwajowym znajdował(a) się konduktor(ka). Mieli oni swoje stanowisko przy tylnych drzwiach, którymi wsiadało się do pojazdu, natomiast wysiadało się przednimi drzwiami⁴³. Dawał on sygnał dzwonkiem dla motorniczego do odjazdu albo alarmował, gdy np. tramwaj jechał po ulicy zamiast po torach lub pasażer nie zdążył wsiąść lub wysiąść z pojazdu⁴⁴. „W tramwaju zawsze siedziała konduktorka i sprzedawała bilety i ciągle dawała sygnał dzwonkiem. Ogłaszała nazwy przystanków, na których tramwaj się zatrzymywał, gdyż tabliczek z polskimi nazwami jeszcze nie było, a niemieckich już nie było⁴⁵”. Pierwsze przystanki to były słupki z tarczą, na której namalowana była duża litera „A” lub „T”, bez tabliczek z rozkładem jazdy, gdyż te były ciągle kradzione⁴⁶. Obowiązkiem konduktora było także pilnowanie porządku w wagonie oraz niewpuszczanie osób brudnych, pijanych lub agresywnych.

Ludzie przyjmowani na stanowisko konduktora byli na ogół słabo wykształceni. Najczęściej ukończyli szkołę powszechną, niekiedy szkołę zawodową techniczną oraz kursy doszkalające⁴⁷. Przedsiębiorstwo tramwajowe posiadało nieliczną, wyszkoloną kadrę zawodową, która pochodziła z innych miast (Poznań, Warszawa, Kraków, Łódź, Lwów). Zajmowała się ona odbudową komunikacji w Gdańsku oraz szkoleniem wszystkich chętnych do pracy, choć – jak już wskazano – początkowym wynagrodzeniem były żywność i odzież⁴⁸. W 1946 r. wprowadzono w MZKGG obowiązkowe kursy przyuczające do konkretnego zawodu,

⁴² Wywiad Doroty Jaroszewskiej z Jerzym Dzióbkiem przeprowadzony 20 października 2019 r., w archiwum własnym.

⁴³ Tamże; T. Głuszko, *Powrót tramwaju*, „30 dni” 2016, nr 1–2, s. 36.

⁴⁴ J. Sawicki, *Ten tramwaj jest naprawdę mój...*, dz. cyt.

⁴⁵ Wywiad D. Jaroszewskiej z Jerzym Dzióbkiem..., dz. cyt.

⁴⁶ M. Kosycarz, D. Łazarski, *Gdańsk w tramwajach...*, dz. cyt., s. 46.

⁴⁷ W. Borzestowski, *Byli kiedyś konduktorzy*, „30 dni” 2018, nr 4–5, s. 22.

⁴⁸ K. Koproński, *Gdańskie tramwaje...*, dz. cyt.



zakończone egzaminem państwowym⁴⁹. Również Niemcy, na co zwrócono już uwagę, którzy byli wcześniej motorniczymi w Gdańsku, uczyli zainteresowanych obsługi tramwajów⁵⁰ – w rezultacie ochotnicy zostali przeszkoleni w krótkim czasie i mogli sami zasiąść za pulpitem sterowniczym tramwaju. Natomiast konduktorami od początku byli wyłącznie Polacy⁵¹. Warunki pracy były ciężkie. Pracowano na dwie zmiany: od 6 do 12 lub od 12 do 18. Jako wynagrodzenie otrzymywano 50 zł za dzień i jeden posiłek, obiad lub kolację, w zależności od czasu pracy⁵².

Dwa lata później, w 1947 r., konduktorzy dalej skarżyli się na zbyt niskie zarobki. Ich wynagrodzenie kształtowało się na poziomie ok. 4 tys. zł na miesiąc, kontrolerzy zaś otrzymywali ok. 7 tys. zł, ale praca była bardzo męcząca (wymagała przebywania 8–10 godzin dziennie w tramwajach w pozycji stojącej). Z kolei w autobusach personel miał swoje stanowisko siedzące przy tylnych drzwiach, dlatego tylko tymi drzwiami wpuszczano pasażerów do pojazdu, a wypuszczano ich drzwiami przednimi. Skarżono się także na brak mundurów. Zakupienie uniformu z prywatnych środków nie było możliwe, ponieważ koszt takiego pełnego stroju na wolnym rynku generował wydatek ponad 2200 zł⁵³. Z powodu wskazanych wyżej niewygód i marnych zarobków ludzie niezbyt chętnie chcieli pracować w tym zawodzie. W 1947 r. zatrudnionych było 235 konduktorów, z czego ok. 80 stanowiły kobiety⁵⁴.

Z czasem zaczęło brakować konduktorów do obsadzania wszystkich wagonów w składzie tramwajowym i wtedy musiał on co kilka przystanków przechodzić z pierwszego wagonu do następnych, żeby

⁴⁹ W. Borzestowski, *Byli kiedyś konduktorzy...*, dz. cyt., s. 23.

⁵⁰ *Tramwajem gdańskim*, DB 4.07.1945, s. 3.

⁵¹ Wywiad Doroty Jaroszewskiej z Mariuszem Uziębło przeprowadzony 13 listopada 2019 r., w archiwum własnym.

⁵² *Tramwajem gdańskim*, DB 4.07.1945, s. 3.

⁵³ *Konduktorki łatwo wychodzą za mąż*, DB 4.02.1947, s. 4.

⁵⁴ Tamże.



sprawdzić, czy wszyscy pasażerowie posiadali bilety. Ograniczono wtedy liczbę konduktorów do jednego na cały skład⁵⁵.

Chyba najbardziej znanym konduktorem, wspomnianym przez licznych gdańszczan, był Antoni Turzyński, zwany także „Wesołym Konduktorem”, który pracował na tym stanowisku od 1948 r. Zapamiętano go jako człowieka pogodnego, wesołego, a jego wielkie poczucie humoru potrafiło rozładować napięcia i awantury w tramwaju. O każdym przystanku potrafił powiedzieć jakiś żartobliwy wierszyk. Po latach został doceniony przez dyrekcję MZK w Gdańsku poprzez wręczenie mu dyplomu uznania za „kulturę w obsłudze pasażerów⁵⁶”. Podobno w latach 70. XX w., według wspomnień jego syna, Turzyńskiemu została nawet poświęcona jedna audycja w „Radio Wolna Europa⁵⁷”. Natomiast inny gdańszczanin, mimo że minęło już ponad 50 lat, wciąż miał w pamięci tramwaje z dzieciństwa i konduktora Turzyńskiego: „Pamiętam wąskie stopnie wejściowe do wagonu, siedzenia z drewnianych listewek, skórzane uchwyty wysoko przy suficie, nieosiągalne dla mnie. Konduktor był zawsze wesoły, grzeczny, pomagał mi przy wejściu do tramwaju. Bardzo często wyrzucał kogoś z miejsca siedzącego dla mnie, mimo że byłem dzieckiem, ale nie widziałem, a on mi współczuł. Ale kojarzę hałas, taki charakterystyczny zgrzyt tramwaju na zakręcie. Bardzo długo mieszkaliśmy na ul. Wróbla, blisko zajezdni. Jako dziecko sam nie wychodziłem z domu. Bardzo często siedziałem w oknie, potem wyjechałem do szkoły do Lasek koło Warszawy. A one hałasowały, często nawet o piątej rano jeździły. [...] Jak była pogoda, często jeździliśmy z rodzicami na Stogi – na plażę. Później rodzice się tam przenieśli na stałe wraz z moim starszym rodzeństwem, a ja na ponad 15 lat zostałem w Warszawie. Pamiętam konduktora, jak wesoło zapowiadał ostatni przystanek,

⁵⁵ Wywiad Doroty Jaroszewskiej z Mariuszem Uziębło przeprowadzony 28 października 2019 r., w archiwum własnym.

⁵⁶ M. Adamkowicz, *Uśmiech pana konduktora*, „Polska Dziennik Bałtycki Trójmiasto”, 8.03.2013, s. 20.

⁵⁷ D. Karaś, S. Figlarowicz, *Gdański konduktor w Radiu Wolna Europa*, „Gazeta Wyborcza Trójmiasto”, 24.10.2008, s. 10.



coś jak: «Słońce, plaża wysiadamy, a gdy powracamy, o dzieciach pamiętamy». Jakoś tak. Lubilem go. Brakowało mi tych jego powiezonek w stolicy. Tam nie było tak wesoło w tramwajach⁵⁸. Dla wielu gdańszczyzan, w ich wspomnieniach, Turzyński był wspaniałym, wesołym i chętnym do pomocy każdemu człowiekiem.

4.4. Wypadki i incydenty w pojazdach

Roztargnieni pasażerowie z nerwów, w pośpiechu albo z zamyślenia często gubili swoje rzeczy w pojazdach. Po ich odbiór można było się zgłosić do biura rzeczy znalezionych. Przepelnione środki komunikacji miejskiej, wspomniane roztargnienie czy zdenerwowanie pasażerów sprzyjały różnym drobnym przestępstwom. Wykorzystując ścisk i trzęsienie pojazdów na nierównościach dróg, okradano podróżnych, najczęściej z portfeli⁵⁹, niekiedy nawet z dokumentami⁶⁰, także z torebek czy walizek. Niestety, nie ma dokładnych danych na ten temat, ale był to stosunkowo częsty proceder, nie zawsze zgłaszany milicji. Opóźnienia przyjazdu pojazdów transportu miejskiego, przepychanki na przystankach, niekiedy niekulturalne zachowanie konduktorów, a przede wszystkim ścisk i brak komfortu podróży sprawiały, że pasażerowie często byli zdenerwowani i aroganccy wobec innych osób. Zdarzało się, że blokowali drzwi wejściowe, utrudniając ich zamknięcie, przez co nie można było jechać dalej. Nieraz też padały obraźliwe słowa i groźby pod adresem obsługi⁶¹. Czasem podróżny w trolejbusie wywoływał awanturę, której nie mógł opanować konduktor, i potrzebna była interwencja milicji⁶². Zdarzył się też niebezpieczny incydent z użyciem broni

⁵⁸ Wywiad Doroty Jaroszewskiej z Piotrem Włochem przeprowadzony 19 listopada 2020 r., w archiwum własnym.

⁵⁹ *Kradzieże i włamania*, DB 31.10.1946, s. 4.

⁶⁰ *Pod adresem MZK*, DB 12.09.1945, s. 4.

⁶¹ *Awantura w tramwaju*, DB 5.09.1948, s. 3.

⁶² *Awantura w tramwaju*, DB 20.04.1948, s. 4.



palnej. Autobus we Wrzeszczu został ostrzelany, ponieważ kierowca nie chciał się zatrzymać w miejscu żądanym przez pijanego oficera wojskowego. Ranny został wtedy kierowca i jedna pasażerka⁶³. Niekiedy miały miejsce też inne przykre sytuacje, kiedy to następował z nieustalonych przyczyn niespodziewany zgon jednego z pasażerów⁶⁴.

W prasie wielokrotnie przypominano o przepisach ruchu drogowego, apelowano o rozważę, prowadzono akcje uświadamiające przez milicję. Kładziono szczególny nacisk na przestrzeganie obowiązującej prędkości pojazdów, która powinna być dostosowana do warunków na drodze, zwłaszcza w okresie zimowym⁶⁵, z zachowaniem bezpiecznej odległości między pojazdami⁶⁶. Ostrzegano, głównie młodych kierowców, przed lekkomyślnością i zbyt wielką pewnością siebie oraz wiarą w swoje umiejętności, bowiem często gubił ich brak doświadczenia⁶⁷ np. w trudnych, zimowych warunkach. Mimo to często dochodziło do wypadków drogowych, także z udziałem pieszych.

W 1946 r. w terenie zabudowanym Gdańska i Gdyni obowiązywało ograniczenie prędkości dla pojazdów ciężarowych – 20 km/h, osobowych – 30 km/h⁶⁸, z kolei na terenie Sopotu można było jeździć z prędkością 25 km/h, natomiast na całej szosie gdańskiej obowiązywało ograniczenie prędkości do 40 km/h⁶⁹.

Liczne kontrole wydziału drogowego milicji w 1945 r. wykazały, że żaden ze skontrolowanych użytkowników drogi (kierowcy pojazdów, rowerzyści, woźnicy furmanek) nie przestrzegał obowiązujących przepisów w ruchu drogowym, za co groziła kara pozbawienia prawa

⁶³ *Przebieg ostatniego posiedzenia gdynskiej Miejskiej Rady Narodowej*, DB 31.12.1945, s. 5.

⁶⁴ *Nagły zgon w tramwaju*, DB 4.01.1948, s. 4.

⁶⁵ *Katastrofa samochodowa na szosie Gdańsk-Gdynia*, DB 15.01.1947, s. 3.

⁶⁶ *Przepisy dla automobilistów w okresie zimowym*, DB 19.11.1947, s. 4.

⁶⁷ *W sprawie bezpieczeństwa na szosie gdańskiej*, DB 28.09.1946, s. 1.

⁶⁸ *Ku zniesieniu anarchii w ruchu kołowym*, DB 12.07.1946, s. 5.

⁶⁹ *W sprawie bezpieczeństwa na szosie gdańskiej*, DB 28.09.1946, s. 1.



jazdy od 3 miesięcy do 1 roku i mandat karny⁷⁰. Milicjantom brakowało bloczków mandatowych, ołówków, często nawet nie umieli pisać i czytać. Nie wystawiano więc mandatów, dlatego kierowcy czuli się bezkarni⁷¹. Niektórzy do tego stopnia byli niezdyscyplinowani, że potrafili kilkukrotnie spowodować wypadki, jeżdżąc pod wpływem alkoholu, nie zważając na konsekwencje. W jednym przypadku nietrzeźwy kierowca spowodował wypadek, gdyż – jadąc z nadmierną szybkością – stracił panowanie nad samochodem i spadł z mostu, raniąc poważnie kilka osób. W krótkim odstępie czasowym spowodował kolejny wypadek, będąc w dalszym ciągu pod wpływem alkoholu, ciężko raniąc jedną osobę, a kilka lżej⁷².

Jazda z nadmierną prędkością, brawura i lekkomyślność nieraz doprowadzały do tragedii na drodze⁷³. Plagą byli nietrzeźwi kierowcy⁷⁴, którzy często jeździli za szybko i bardzo niebezpiecznie⁷⁵. Niektórzy jeździli nawet lewą stroną jezdni⁷⁶ lub torowiskiem⁷⁷, stwarzając bardzo duże zagrożenie na drodze. W 1947 r. ogólna liczba zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów MZKGG wyniosła 142 (tramwaje – 68, autobusy – 64, trolejbusy i statki w żegludze – po 5). Rannych osób zostało 71, z czego ciężko – 47, a ofiar śmiertelnych było 24⁷⁸.

Nie tylko kierowcy uczestniczyli w wypadkach, niekiedy piesi też brali udział w incydentach drogowych. Przyczyną najczęściej była ich nieuwaga czy roztargnienie⁷⁹. Pośpiech, a także zdenerwowanie

⁷⁰ *Do wiadomości kierowców*, DB 11.08.1945, s. 3.

⁷¹ *Tygodniowo 10 osób ginie na Wybrzeżu wskutek wypadków samochodowych*, DB 16.06.1946, s. 2.

⁷² *Plaga harców samochodowych*, DB 7.06.1946, s. 6.

⁷³ *Wstrząsający wypadek na przystanku trolejbusowym*, DB 14.01.1947, s. 4; *Plaga harców samochodowych*, DB 7.06.1946, s. 6.

⁷⁴ *Pełnym gazem pod gazem – śmiertelny wypadek samochodowy*, DB 13.06.1947, s. 3.

⁷⁵ *Wódka zaprowadziła pod koła samochodu*, DB 31.01.1948, s. 4.

⁷⁶ *Jechać prawą stroną*, DB 14.01.1948, s. 4.

⁷⁷ *Tramwaj rozbił furmankę*, DB 30.05.1948, s. 4.

⁷⁸ *Sprawozdanie roczne 1.04.1946–1.04.1947*, s. 28.

⁷⁹ *Śmierć pod taksówką*, DB 11.09.1947, s. 4; *Tramwaj najechał...*, DB 12.12.1947, s. 4;



przyczyniały się do bezpośredniego udziału w wypadkach, w których dochodziło do kontaktu pędzącego samochodu z przechodniem⁸⁰. W wielu wypadkach przyczyną było upojenie alkoholowe kierowców, ale też stan nietrzeźwości innych osób – głównie tzw. pijaków⁸¹, którzy nierzadko byli zdolni do wtargnięcia na jezdnię, prosto pod koła nadjeżdżającego pojazdu⁸². Bardzo nieuważne, niestety, były dzieci⁸³, które nie miały świadomości zagrożenia i także często znieacka wbiegały na jezdnię. Niekiedy też to z ich przyczyny dochodziło do kolizji drogowych z udziałem pieszych i/lub innych pojazdów, gdy jezdnie traktowały jako plac zabaw i np. w zimie zjeżdżały na sankach wprost pod koła samochodu⁸⁴. Wtedy kierowca, żeby uniknąć potrącenia dziecka, ratował się, wjeżdżając w słup trakcyjny albo w inny pojazd.

Nie zawsze do wypadków dochodziło z winy kierowców czy pieszych. Także stan techniczny pojazdów, zwłaszcza tych montowanych ze starych wraków, z wątpliwej jakości częściami zamiennymi, mógł doprowadzić do katastrofy. Przeciążenie i przeładowanie autobusów przeszkadzało w prawidłowym hamowaniu na śliskiej jezdni⁸⁵. Wtedy również mogło dochodzić do np. najechania pojazdów na siebie⁸⁶, a zwłaszcza, gdy poruszający się pojazd nie był w ogóle oświetlony⁸⁷. Przeładowane autobusy lub tramwaje powodowały, że pasażerowie

Wypadek samochodowy, DB 7.11.1948, s. 3.

⁸⁰ *Pod tramwajem*, DB 11.10.1947, s. 4.

⁸¹ *Pijak pod kołami tramwaju*, DB 7.11.1948, s. 3; *Wódka zaprowadziła pod koła samochodu*, DB 31.01.1948, s. 4; *Trafił pod tramwaj*, DB 21.01.1948, s. 4.

⁸² *Pod kołami autobusu*, DB 12.09.1946, s. 4; *Śmierć pod kołami tramwaju*, DB 2.11.1948, s. 4.

⁸³ *Dziecko pod autobusem*, DB 13.09.1947, s. 3; *Uczennica pod kołami autobusu*, DB 12.09.1946, s. 4.

⁸⁴ *Dziecko przejechało samochód!* DB 22.12.1947, s. 6.

⁸⁵ *W sprawie bezpieczeństwa na drodze gdańskiej*, DB 28.09.1946, s. 1.

⁸⁶ *Zderzenie tramwaju z samochodem*, DB 23.03.1948, s. 4; *Samochód ciężarowy najechał na wóz konny*, DB 21.09.1947, s. 6.

⁸⁷ *Samochód najechał na furmankę*, DB 4.09.1947, s. 4; *Wpadł na furmankę*, DB 29.09.1947, s. 3.



często jechali na tzw. doczepkę, stojąc na progu pojazdu. „Jak wracaliśmy z meczu Lechii, do ostatniej chwili czekaliśmy, żeby wsiąść do tramwaju. Wkładało się wtedy nogę na próg i rękę za poręcz i wisiało się jak winogrona. Konduktorki zawsze były. Walczyły z naszą metodą jazdy, starały się nas, dzieci, wciągnąć do środka, ale nam się zawsze udawało tak do Wrzeszcza dojechać⁸⁸”. Takie niestabilne trzymanie się poręczy tramwaju czy autobusu powodowało, że podczas gwałtownego hamowania pojazdu przez prowadzącego albo przez nierówności na drodze pasażer wypadał z pojazdu. Czasami z ciężkimi obrażeniami trafiał do szpitala albo nawet ponosił śmierć na miejscu⁸⁹. Niekiedy takie wypadki zachodziły z winy konduktora, który nie czekając, aż pasażerowie wysiądą z pojazdu, dawał sygnał do ruszania z przystanku, przez co część z nich wyskakiwała z pojazdu w biegu⁹⁰. Podobnie się działo przy próbach wskakiwania do pędzącego pojazdu⁹¹. W miarę jak poprawiał się stan techniczny pojazdów oraz infrastruktury drogowej oraz zwiększała się liczba wozów w taborze komunikacji miejskiej, wypadków było coraz mniej.

4.5. Pasażerowie w pojazdach komunikacji miejskiej

Źródło wiedzy o życiu społecznym toczącym się w środkach gdańskiej komunikacji miejskiej stanowi m.in. obfita korespondencja, napływająca do „Dziennika Bałtyckiego” i innych gazet. Powody pisania listów do gazet były różne, np. bieda, nuda, chęć udzielenia dobrej rady i zwrócenia uwagi na ważne – zdaniem autora listu – kwestie, a także nadzieja

⁸⁸ Wywiad Doroty Jaroszewskiej z Jerzym Dzióbkiem..., dz. cyt.

⁸⁹ *Tragiczne skutki czepiania się autobusów*, DB 26.07.1946, s. 4; *Znów wypadek tramwajowy*, DB 20.07.1946, s. 4.

⁹⁰ *Godne potępienia*, DB 11.02.1948, s. 6; *Uwaga konduktorzy MZKGG*, DB 3.11.1948, s. 6.

⁹¹ *Upadek z tramwaju*, DB 11.10.1947, s. 4; *Do przejeżdżającego tramwaju...*, DB 20.11.1947, s. 6.



na rozwiązanie różnych piętrzących się problemów czy poprawę bytu. Jednak zawsze znalazł się ktoś, kto był niezadowolony... dla zasady. Mieszkańcy pisali donosy, skargi ze względu na prostotę ich składania. Były one bardzo popularnym środkiem do rzucania oskarżeń wobec motorniczych, konduktorów, współpasażerów czy nawet sposobu organizacji całej komunikacji miejskiej.

Skarżono się np. na kursowanie autobusów na trasie do Gdyni, które jeździły po 3–4 na raz, jeden za drugim, nie według rozkładu, tylko rzadziej, a podróż trwała bardzo długo. Co więcej, przez pewien czas w godzinach porannego szczytu jeździł autobus prawie pusty z tablicą „wóz zamówiony”, a w tym samym czasie tłumy pasażerów oczekiwały na jakikolwiek środek transportu do Gdyni⁹². Autobusy marki Leyland, które obsługiwały tę linię, dysponowały tylko 10 miejscami stojącymi. Konduktor na pl. Kaszubskim nie wpuszczał więcej pasażerów niż dopuszczalny limit dla miejsc stojących, tak samo na dalszych przystankach, często nawet się na nich nie zatrzymując. Groziło to jednak obrzuceniem autobusu kijami lub kamieniami przez rozgoryczonych i zdenerwowanych podróżnych⁹³. Pracownicy noszący na głowie czapki MZKGG wsiadali bez problemu, zwłaszcza na przystanku przy warsztatach zakładowych, gdzie do środka transportu wchodził tłum konduktorów, kierowców, mechaników i urzędników zatrudnionych w przedsiębiorstwie⁹⁴. Często się zdarzało, że kierowca ciężarówki czy autobusu podczas porannych kursów wychodził z szoferki na przystanku i informował, że miejsc wolnych nie ma. Wtedy tłum grzecznie stał i czekał. Jednak w czasie, gdy wsiadał on do szoferki, do autobusu zdołało wtargnąć nawet 15 osób. Żaden kierowca nie był w stanie tych osób wyprosić z pojazdu⁹⁵. Ponadto autobusy często nie zatrzymywały się

⁹² „Autobus na zamówienie”, DB 22.10.1947, s. 4.

⁹³ *Kierowca czy kozioł ofiarny*, DB 28.01.1948, s. 6.

⁹⁴ *Leyland i czapka*, DB 29.09.1948, s. 8.

⁹⁵ *Kierowca czy kozioł ofiarny*, DB 28.01.1948, s. 6.



na przystanku przy drodze do Małego Kacka, co stanowiło duże utrudnienie dla jego mieszkańców⁹⁶.

Problem stanowił np. fakt, że odjazd autobusu z przystanku przy kinie „Światowid” miał miejsce 5 minut po zakończeniu seansu wieczornego. Tylko kilka osób było w stanie dobiec do odjeżdżającego autobusu, bo konduktor przestraszył się wychodzącego tłumu z kina i zarządził odjazd pojazdu, nie czekając na pasażerów⁹⁷. Podróżni w pojazdach MZKGG również nie zawsze zachowywali się poprawnie. Mimo wywieszonych tabliczek „zakaz palenia” obowiązującego ograniczenia nie przestrzegali ani pasażerowie, ani konduktorzy. Nie zwracali oni uwagi osobom palącym, ponieważ sami palili papierosy, zwłaszcza na przystankach końcowych w Oliwie czy Sopocie⁹⁸.

Podróżni bywali zdenerwowani i zaniepokojeni plagą młodych dziewcząt i chłopców, którzy w tramwajach, zwłaszcza na trasie Sopot-Oliwa, sprzedawali różne gazety, papierosy albo słodczyce, zamiast uczęszczać w tym czasie do szkoły⁹⁹. Młodociany grajek na trasie autobusu z Gdańska do Gdyni, nie płacąc za bilet, grał na akordeonie, bardzo fałszując, tylko dwie melodie, które znał, czyli „Czerwone maki na Monte Cassino” i „Moja Warszawo”, co też irytowało pasażerów¹⁰⁰.

Podróżnym przeszkadzało, że nie można było wysiąść spokojnie na końcowym przystanku autobusowym w Gdyni, bo już napierał tłum próbujący za wszelką cenę, każdym możliwym dozwolonym i niedozwolonym sposobem, „dopaść” wolne miejsca w wozie. Było na tyle ciasno, że konduktor nie był w stanie nawet rozłożyć drabinki ułatwiającej zejście z ciężarówki. Potem nadmiar pasażerów, uczepony poręczy, wiszący na progach pojazdu niczym „winogrona”, niszczył pojazd, wyrwijając

⁹⁶ *Od stycznia lepsza komunikacja miejska*, DB 2.11.1948, s. 4.

⁹⁷ *Stumetrówka do... autobusu*, DB 5.09.1948, s. 6.

⁹⁸ *Jak to jest w tramwaju*, DB 29.04.1947, s. 4.

⁹⁹ Tamże.

¹⁰⁰ *Pieśniarz w autobusie*, DB 18.03.1947, s. 3. Najprawdopodobniej autor artykułu miał na myśli piosenkę pt. „Warszawo, moja Warszawo” z 1933 r. (muzyka: Szymon Kataszek, Zygmunt Karasiński; słowa: Andrzej Włast).



barierki i tłukąc szyby w oknach¹⁰¹. Podobnie ludzie starali się wejść do tramwajów, mimo że nie było w nich już wolnych miejsc. Zwykle kilka osób stało uczepionych na progach, stopniach i buforach. Wskutek przeciążania pojazdów pękały np. osie, resory czy podwozia, co wymuszało remonty i wycofanie pojazdów na kilka dni z użytku. Wozów było za mało, większość stanowiły odremontowane stare wraki, szumnie nazywane tramwajami, które łatwo ulegały uszkodzeniu¹⁰². Przewożonych pasażerów przybywało z każdym rokiem, w efekcie problem niedoboru taboru narastał.

Większość pojazdów w taborze MZKGG stanowił z reguły stary zużyty sprzęt, więc często psuła się w nich wentylacja, co było odczuwalne zwłaszcza w sezonie letnim. W autobusach marki Leyland bardzo narzekano na duszne, parne powietrze. Chłodzenie w tych pojazdach polegało na przewiewie zrobionym przez otwarte okna z przodu i tyłu pojazdu. Jednak nie było to rozwiązanie skuteczne. Dopiero w wyniku licznych skarg podróżnych mechanicy przedsiębiorstwa zamontowali rozsuwane okna na ścianach bocznych wozów, dzięki czemu po ich otwarciu poprawiła się cyrkulacja powietrza wewnątrz pojazdów, co zwiększyło komfort jazdy¹⁰³. Odnotowano również przypadki przerwanej izolacji kabli elektrycznych w trolejbusach, co powodowało, że prąd przepływał między metalowymi poręczami wozów. Przez to następowało porażenie prądem elektrycznym osób, które jechały uwieszona na stopniach przeładowanego pojazdu, trzymając się tych poręczy, w efekcie czego ulegały one wypadkom¹⁰⁴.

Zwracano uwagę na nieprawidłowo oznakowane tramwaje, na których tablica z przebiegiem trasy i numerem wisiała tylko z przodu. Było to ważne na przystankach, gdzie podjeżdżały pojazdy oznakowane różnymi liniami tramwajowymi. Gdy podróżni podchodzili do wozu od jego

¹⁰¹ *Milicja i autobusy*, DB 23.11.1945, s. 5.

¹⁰² *Nie przeciążajmy wagonów tramwajowych*, „wóz rusza, miejsc nie ma”, GW 5.04.1951, s. 5.

¹⁰³ *Nie będzie „rzymskiej łaźni” w autobusach*, DB 27.06.1948, s. 6.

¹⁰⁴ „*Krzęsta elektryczne*” w trolejbusie, DB 17.02.1947, s. 4.



tyłu lub boku, to jego numeracja nie była dla nich widoczna. Dopiero w środku pojazdu, od konduktora lub innych pasażerów, istniała możliwość uzyskania informacji na temat numeru przypisanego do danego wozu. Wtedy wyskakiwano z niego, nieraz już w trakcie jazdy, co niekiedy kończyło się różnymi kontuzjami¹⁰⁵.

Skarżono się również na ceny biletów. Protestowano przeciwko biletom miesięcznym dla zarabiających poniżej 12 tys. zł brutto, wykazując niesprawiedliwość takiego systemu, który był krzywdzący dla rodzin wielodzietnych. Zdarzało się, że pracownik pobierał niską pensję, np. 8 tys. zł brutto miesięcznie, jego żona nie pracowała, a na małe dzieci oraz żonę otrzymywał zasiłek rodzinny, co powodowało, że pensja brutto przekraczała 12 tys. zł. W takiej sytuacji, ponieważ łącznie wypłacano mu kwotę przekraczającą ustalony umowny limit, bilet ulgowy miesięczny mu nie przysługiwał¹⁰⁶. Inna osoba, która nie miała żony i dzieci na utrzymaniu oraz zarabiała poniżej 12 tys. zł brutto, według niektórych „była nagradzana” biletami zniżkowym.

Studenci, którzy kupowali bilety miesięczne po przerwie świątecznej skarżyli się, że sprzedawano im bilety na jedną strefę w starej cenie 300 zł, zamiast w nowej, obniżonej do 200 zł. Biletów raz zakupionych nie można było ani zwrócić, ani odzyskać nadpłaconej kwoty¹⁰⁷. Ponadto protestowano przeciwko innemu przepisowi, który nakazywał zakup biletów w konkretnym dniu, np. 25. dnia każdego miesiąca. Zdarzało się, że termin ten często kolidował z wykładami albo był dniem wolnym od zajęć. Konkretnie rzecz dotyczyła zakupu biletów na październik w dniu 25 września, kiedy większość studentów jeszcze nie zjechała do Gdańska. Co więcej, wydanie nowego biletu miesięcznego, po oddaniu starego, ale jeszcze ważnego przez kilka ostatnich dni miesiąca, trwało ok. sześciu dni. Zmuszało to studentów do kupowania biletów jedno-przejazdowych, przez co narażali swój skromny budżet na dodatkowe

¹⁰⁵ *Jazda w nieznanie i bojkot przyszłości narodu*, DB 3.07.1948, s. 6.

¹⁰⁶ *Premia dla kawalerów*, DB 8.10.1947, s. 4.

¹⁰⁷ *Te same bilety w różnej cenie*, DB 17.01.1947, s. 6.



koszty. Podobnie było przy zakupie biletu na miesiąc listopad. Czekaając jeden lub dwa dni na nowy bilet, musieli dodatkowo płacić za przejazdy, mimo że był on ważny od pierwszego do trzydziestego pierwszego dnia danego miesiąca. Proponowano, żeby MZKGG wyznały dwa terminy na początku miesiąca i kilka punktów sprzedaży otwartych w godzinach dostosowanych do harmonogramu zajęć studentów, tak aby nie kolidowały one z wykładami. Dotychczas funkcjonował tylko jeden punkt sprzedaży, przypisany do danej uczelni. W pierwszym terminie studenci mieli informować w danym punkcie kasowym o swoim zapotrzebowaniu na bilet, a w drugim terminie zgłaszać się z ważnym starym biletem do kasy, aby odebrać wystawiony na nowy miesiąc bilet, co powinno zajmować do dwóch godzin¹⁰⁸. Młodzież akademicka zwracała też uwagę na fakt, że została pozbawiona zniżek w tramwajach i trolejbusach w okresie letnim. W autobusach studenci w ogóle nie mogli korzystać ze zniżek na zakup biletu. W czasie wakacji szkoły były zamykane, zlikwidowano więc bilety miesięczne ulgowe uczniowskie, zapominając, że na wyższych uczelniach egzaminy odbywały się w lipcu. Ponadto biblioteki i pracownie uczelniane były miejscem przygotowywania się do sesji jesiennych. Jazda komunikacją miejską do tych instytucji wymuszała zakup biletów po normalnej cenie, a to narażało studentów na spore wydatki¹⁰⁹.

Nie wszyscy studenci się skarżyli. Niektórzy potrafili wykorzystać np. sławę swojej uczelni, żeby tylko nie zapłacić za bilet. Jak opowiadał jeden gdynianin: „Będąc studentem Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, gdzie dostałem się po maturze, jeździliśmy po Trójmieście w mundurach szkolnych (podobnych do marynarskich). A szkoła była tak doceniana w Gdyni, że konduktorzy w trolejbusach i autobusach, jak byliśmy całą grupą, nie wiem, tak 5–10 osób, nie podchodzili i nie sprawdzali, czy mamy bilety. Oczywiście nie mieliśmy”¹¹⁰.

¹⁰⁸ *Czy MZKGG mają dobre chęci*, DB 23.10.1948, s. 6.

¹⁰⁹ *Krzywdzące posunięcie*, DB 2.07.1948, s. 6.

¹¹⁰ Wywiad Doroty Jaroszewskiej z Jerzym Dołży przeprowadzony 26 marca 2020 r.,



Często odnotowywano skargi podróżnych na konduktorów w pojazdach, ale i konduktorów na pasażerów. Konduktorzy mieli pretensje, że niechętnie wykupywano bilety. Dopiero po kilkukrotnym upomnieniu pasażerowie wyciągali pieniądze do zapłaty. Najwięcej osób „na gapę” jeździło z Oruni, stanowili oni nawet 30% wszystkich przyłapanych na jeździe bez biletu¹¹¹. Bardzo często unikano płacenia, wchodząc do pojazdu przednimi drzwiami, co było zabronione. Z kolei pasażerowie skarżyli się na konduktorów, że byli nieuprzejmi. Za wcześniej dawali sygnał kierowcom do odjazdu – w efekcie autobus czy tramwaj ruszał z przystanku, zanim wszyscy podróżni zdążyli do niego wsiąść. Powodowało to niekiedy różne wypadki, przytrzaśnięcie drzwiami albo nawet wypadnięcie z pojazdu¹¹². Skarżono się na kierowców, że nie zatrzymywali pojazdu na przystanku, na którym wsiąść zamierzali pasażerowie i zachowywali się przy tym arogancko¹¹³. Uważano, że konduktorzy byli złośliwi, ponieważ wypraszaali pasażerów z autobusu, do którego dopiero co wsiadli na początkowym przystanku i mieli prawo w nim przebywać. Niekiedy wzywali do pomocy milicję, pod pretekstem, że podróżni się awanturują i demolują pojazd¹¹⁴.

Osoby niepełnosprawne nierzadko ubolewały, że mimo widocznych ograniczeń fizycznych, jak brak nogi czy ręki, nie wpuszczano ich do przepelnionych pojazdów¹¹⁵. Sygnalizowały, że konduktorzy np. nakazywali im stać w otwartych drzwiach w czasie jazdy autobusu. Na miejscu przeznaczonym dla osoby niepełnosprawnej i oznaczonym informacją „miejsce dla inwalidy” wpuszczano innego pełnosprawnego pasażera, który nie ustępował takiej osobie miejsca, a konduktor nie potrafił albo nie chciał wyegzekwować prawa przynależnego

w archiwum własnym.

¹¹¹ *Konduktorki łatwo wychodzą za mąż*, DB 4.02.1947, s. 4.

¹¹² *Sygnał musi być w porę*, DB 16.11.1948, s. 6.

¹¹³ *Nadaje się do konkursu*, DB 6.04.1948, s. 6.

¹¹⁴ *Wszecławładny konduktor*, DB 19.10.1948, s. 6.

¹¹⁵ *Ustępujemy miejsca inwalidom*, DB 11.03.1948, s. 6.



niepełnosprawnym¹¹⁶. Pretensje do konduktora miały osoby, według których nie przestrzegał on stosowania ulgi na bilety wynikającej z posiadania legitymacji Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku¹¹⁷.

Jak wypowiadał się jeden z konduktorów, Piotr Niedziałek, osoby sprawdzające bilety obarczano winą za niewpuszczanie przednim postem osób do tego nieuprawnionych. Ich winą była także odmowa sprzedaży biletów ulgowych pasażerowi, któremu brakowało jednego z jakichkolwiek dokumentów, które dawały prawo do zniżek. Niedopuszczalne, a wręcz naganne – wg podróżnych – były sytuacje, gdy obsługa tramwaju czy autobusu usuwała osoby stojące na stopniach lub w otwartych drzwiach wozu, co groziło upadkiem z poruszającego się pojazdu¹¹⁸. Podróżni byli zdolni wówczas do ubliżania konduktorowi, a nawet pobicia go¹¹⁹. Przy próbie sprzedaży biletu pasażerom często zdarzały się różne – podobne do wyżej opisanych sytuacji – nieprzyjemne incydenty. Radni MRN w Gdańsku proponowali, by przy ponadprzeciętnym natężeniu ruchu zatrudniać dwóch konduktorów w jednym wagonie¹²⁰. Jednak MZKGG, na skutek dużych trudności kadrowych związanych z permanentnym brakiem chętnych do pracy na stanowisku konduktora, odrzuciły ten pomysł.

Składano także skargi, w których podnoszono, że konduktorzy nie wywoływali nazw ulic na przystankach, na których zatrzymywał się tramwaj. Było to istotne, ponieważ na ulicach często brakowało włączonego oświetlenia i pasażerowie wieczorami nie orientowali się, do jakiego przystanku zbliżał się pojazd¹²¹. Nie informowali oni na przykład o awarii pojazdu i konieczności przesiadki do następnego nadjeżdżającego wozu¹²² albo o wykonywaniu planowych robót re-

¹¹⁶ *Miejsce dla inwalidy*, DB 24.03.1948, s. 4.

¹¹⁷ *Komu przystępują zniżki?* DB 24.01.1947, s. 4.

¹¹⁸ *Głos konduktora*, DB 21.02.1948, s. 6.

¹¹⁹ *Awantura w tramwaju*, DB 5.09.1948, s. 3.

¹²⁰ Wyciąg z protokołu, k. 166.

¹²¹ *Jak to jest w tramwaju*, DB 29.04.1947, s. 4.

¹²² *Jedzie czy nie jedzie*, DB 30.11.1947, s. 4.



montowych w Oliwie i związanym z tym wstrzymaniem kursowania tramwajów nr 2 i 7¹²³. Mimo że większość pasażerów posiadała drobne pieniądze przygotowane na zakup biletu, zdarzało się, że konduktor nie był w stanie wydać reszty¹²⁴. Aby zapobiec możliwości oskarżania ich o przywłaszczanie pieniędzy podróżnych, poprzez niewydawanie reszty za zakupiony bilet, MZKGG wprowadziły nadzór nad konduktorami. Poddawano ich codziennie rewizji po zejściu z wozu po skończonej służbie¹²⁵. Także dobrą, choć bardzo stresującą metodą kontrolowania konduktorów były tzw. lotne kontrole, po których spisywano raporty. Pojawiały się w nich często zarzuty np. sprzedawania tego samego biletu kilka razy. Konduktor niekiedy brał pieniądze za bilet od dwóch czy trzech pasażerów, ale biletu im nie wydawał. Co więcej, nierzadko wykazywano błędne kasowanie na blankiecie danej strefy, zawyżając wartość biletu, wydawano też w sposób nieprawidłowy bilet na określoną trasę lub za bagaż. Konsekwencją dla konduktorów było upomnienie, zawieszenie w stosunkach służbowych, obcięcie premii lub nawet dyscyplinarne zwolnienie z pracy¹²⁶.

Zdarzało się, że konduktorzy byli chwaleni za uprzejmość, uczciwość (np. jeden z nich oddał zgubiony portfel z dokumentami i pieniędzmi¹²⁷) czy za bezinteresowność (jeden z konduktorów zapłacił z własnych środków za bilet zapominalskiej pasażerce, nie pytając się o termin zwrotu gotówki¹²⁸).

Poważne braki w taborze, które wymuszały przepelnienie kursujących pojazdów MZKGG, niewłaściwy stosunek pasażerów do przepisów porządkowych, lekceważenie przez nich poleceń załogi pojazdów czy arogancja, obrażanie, niewykupywanie biletów samorzutnie przez podróżnych, wszystkie te sytuacje wywoływały pewną nerwowość

¹²³ „Czekającemu pasażerowi” w odpowiedzi, DB 9.05.1948, s. 6.

¹²⁴ Nie wolno krzywdzić konduktorów, DB 16.01.1948, s. 6.

¹²⁵ Tamże.

¹²⁶ W. Borzestowski, *Byli kiedyś konduktorzy...*, dz. cyt., s. 25.

¹²⁷ Uczciwy konduktor, DB 1.04.1948, s. 6.

¹²⁸ Uprzejmy i wyrozumiały konduktor, DB 3.06.1948, s. 6.



wśród konduktorów. Wtedy łatwo dochodziło do konfliktów między pasażerami a pracownikami przedsiębiorstwa, a do tego należy dodać jeszcze skargi pasażerów – wszystko to w sumie dawało fatalny obraz personelu i zakładów komunikacyjnych, co zniechęcało do korzystania z usług tej firmy. Aby wyczulić konduktorów na potrzeby podróży, zwiększyć poziom kultury i wydajność ich pracy oraz odbudować nadszarpnięty wizerunek komunikacji miejskiej w Gdańsku, dyrekcja MZKGG razem z gazetami trójmiejskimi, jak „Głos Wybrzeża”, „Kurier Morski” i „Dziennik Bałtycki”, postanowiła w ramach współzawodnictwa pracy ogłosić konkurs uprzejmości konduktorów zatrudnionych w przedsiębiorstwie. Miał on trwać od 25 marca do 25 kwietnia 1948 r. Ostatecznie wydłużono go do 13 maja 1948 r. oraz wyznaczono sześć nagród pieniężnych po 4 tys. zł dla każdego zwycięzcy. Ustalono kilka różnych kategorii konkursowych:

- Redakcja „Dziennika Bałtyckiego” wyznaczyła nagrodę dla najbardziej uprzejmego konduktora trolejbusu,
- „Głos Wybrzeża” miał przyznać nagrodę dla najbardziej taktownego konduktora tramwaju,
- „Kurier Morski” miał decydować o nagrodzie dla najbardziej kulturalnego konduktora autobusu,
- Komisarz MZKGG miał przyznać nagrodę dla najbardziej życzliwej konduktorki trolejbusowej,
- Dyrekcja MZKGG miała wręczyć nagrodę najbardziej uprzejmej konduktorce tramwajowej,
- Związek Zawodowy oraz Rada Zakładowa miały przyznać nagrodę dla drugiego z kolei najbardziej uprzejmego konduktora autobusowego.



Oprócz nagród pieniężnych zwycięzcy poszczególnych kategorii zostali sfilmowani, a film wyświetlano w kronice tygodniowej wszystkich krajowych kin¹²⁹. O konkursie przypominały tablice w pojazdach¹³⁰.

Ocena grzeczności konduktorów odbyła się na podstawie opinii pasażerów poszczególnych środków transportu, którzy licznymi uwagami podzielili się z dyrekcją MZKGG i prasą. W efekcie przyznano siedem nagród pieniężnych po 4 tys. zł:

- Nagrodę dla najuprzejmiejszej konduktorki tramwajowej otrzymała Weronika Mroczek, która została także doceniona przez swoich przełożonych i awansowała na kontrolerkę jako jedyna kobieta w zakładach komunikacyjnych w kraju.
- Za najuprzejmiejszego konduktora tramwajowego uznano Władysława Brzezińskiego.
- Najgrzeczniejszymi konduktorami trolejbusowymi obwołano Zygmunta Kołakowskiego i Romana Wojciechowskiego.
- Konduktorem autobusowym numer jeden został Eugeniusz Księżopolski.
- Nagrodę „Kuriera Morskiego” – 3 tys. zł dla najbardziej opanowanego wobec impertynencji pasażerów konduktora otrzymał Józef Fronczak.

Dzięki przeprowadzonemu konkursowi zwiększyła się kultura pasażerska oraz polepszyła komunikacja. Poprawiła się też jakość pracy konduktorów¹³¹.

Pasażerowie wymyślali też różne rozwiązania do wprowadzenia w celu usprawnienia komunikacji. Wysunięto propozycję powiększenia liczby taboru. W odpowiedzi MZKGG do 1949 r. zaplanowały

¹²⁹ *Atrakcja Wybrzeża. Konkurs uprzejmości konduktorów MZKGG*, DB 24.03.1948, s. 4.

¹³⁰ *Uprzejmość obowiązuje wszystkich*, DB 23.04.1948, s. 6.

¹³¹ *Zakończenie konkursu uprzejmości konduktorów*, DB 5.06.1948, s. 6.



zwiększenia taboru ze 130 do 155 tramwajów i z 62 do 65 autobusów¹³². Do innych propozycji należało:

- Zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów na trasie Gdańsk-Gdynia.
- W okresie jesienno-zimowym wycofanie z obiegu odkrytych ciężarówek.
- Zorganizowanie nocnego połączenia autobusowego do Gdyni, z częstotliwością chociażby co godziną¹³³.

Najważniejszym postulatem było ustalenie nowych godzin rozpoczęcia pracy i zajęć szkolnych. Przesunięcie ich na różne godziny (np. późniejsze dla szkoły) zmniejszało natężenie ruchu w godzinach rannych i popołudniowych, co miało rozładować ścisk panujący w pojazdach¹³⁴.

W związku z tymi propozycjami MZK zbadały statystycznie nasilenie ruchu pasażerskiego na wszystkich liniach tramwajowych i autobusowych. Wykazano, że natężenie zależało od pory roku, rozpoczęcia zajęć szkolnych czy okresu sezonowego, ale także od warunków atmosferycznych, dni przedświątecznych i targowych czy też ruchu statków pasażerskich w portach Trójmiasta¹³⁵. Pierwsze badania przeprowadzono 7 września 1948 r. na linii tramwajowej Gdańsk-Oliwa, gdzie każdy przy wejściu do pojazdu otrzymywał specjalną kartkę, którą przy wysiadaniu wrzucał do puszek, pilnowanych przez kontrolerów na każdym przystanku. Stwierdzono największe natężenie ruchu w godzinach 6.30–8.30 i 15–17¹³⁶. Przy okazji okazało się, że bardzo dużo osób spóźniało się do pracy, która zwykle rozpoczynała się o ósmej rano.

Mieszkańcy Gdańska prosili też o zmianę przebiegu istniejących tras autobusowych i tramwajowych. Na przykład sugerowano, aby

¹³² *Więcej należy rozbudowywać Gdańsk niż Sopot*, DB 12.10.1948, s. 4.

¹³³ *Postulaty komunikacyjne*, DB 14.09.1947, s. 4.

¹³⁴ *Więcej należy rozbudowywać Gdańsk niż Sopot...*, dz. cyt., . 4.

¹³⁵ *Badanie natężenia ruchu pasażerów w tramwajach MZKGG*, DB 9.09.1948, s. 4.

¹³⁶ *MZKGG bada wahania ruchu*, DB 1.09.1948, s. 4.



trasa autobusu łączącego ul. Łąkową z dworcem kolejowym prowadziła ul. Toruńską oraz obok urzędu wojewódzkiego¹³⁷. Innym pomysłem było połączenie dwóch odległych od siebie dzielnic, Przeróbki z Siedlcami, linią tramwajową nr 9. Tłumaczono to brakiem bezpośredniego połączenia między nimi, mimo że wielu robotników pracujących w zakładach przemysłowych na Przeróbce mieszkało na Siedlcach¹³⁸. Proszono o zorganizowanie połączenia z Cygańską Górą, która była terenem górzystym, nie prowadził do niej żaden chodnik, droga dojazdowa była nieutwardzona i pełna wykrotów, a odległość od centrum Gdańska wynosiła ponad 3 km¹³⁹. Prośby dotyczyły też doprowadzenia tramwaju na Dolne Miasto, na ul. Łąkową i Elbląską, przy których mieszkało lub pracowało bardzo dużo osób, a najbliższy przystanek tramwajowy znajdował się na Targu Siennym, tj. nawet 2–3 km od miejsca pracy¹⁴⁰. Niestety, realizacja tego postulatu była możliwa dopiero po odbudowaniu mostów na Motławie oraz po odciążeniu linii autobusowej do Gdyni poprzez połączenie trakcją elektryczną kolei na tej trasie. Pozwalało to na przeniesienie wolnych pojazdów z tej trasy na obsługę ulic dzielnicy Dolnego Miasta¹⁴¹.

Także mieszkańcom przeszkadzał brak bezpośredniego połączenia Górek Zachodnich z centrum Gdańska. Górki posiadały połączenie tylko tramwajem wodnym ze Śródmieściem. Proszono o dowolną inną komunikację, np. autobusową, która pozwoliłaby dojechać bezpośrednio przynajmniej na Stogi, gdzie możliwa byłaby przesiadka do tramwaju nr 9, jadącego do Gdańska¹⁴².

Jeszcze inną sugestią było bezpośrednio połączenie Nowego Portu z Wisłoujściem, nawet drogą wodną, czyli promem przez kanał

¹³⁷ *Projekt dla MZK*, DB 8.01.1947, s. 4.

¹³⁸ *Prośba do MZKGG*, DB 10.01.1948, s. 6.

¹³⁹ *Cygańska Góra zabiega o komunikację*, DB 29.07.1947, s. 4.

¹⁴⁰ *Do MZKGG*, DB 26.09.1946, s. 3.

¹⁴¹ *W sprawie tramwajów do „Dolnego Miasta”*, DB 28.09.1946, s. 3.

¹⁴² *Dlaczego pominięto potrzeby komunikacyjne Wrzeszcza Północnego, Górek Zachodnich i Wisłoujścia*, GW 8.03.1951, s. 5.



na Martwej Wiśle. Dla wielu pracujących w Nowym Porcie bardzo uciążliwe i czasochłonne było jeżdżenie autobusem na trasie Wisłoujście-Dworzec Główny, a następnie tramwajem nr 3 do Nowego Portu¹⁴³. Przy okazji takie rozwiązanie mogło zapewnić mieszkańcom Nowego Portu ewentualny transport zastępczy w razie awarii tramwaju, co zdarzało się dosyć często¹⁴⁴.

Protestowano przeciwko likwidowaniu różnych tras autobusowych, np. okrężnej linii autobusowej „S” w Sopocie, zamkniętej zaledwie osiem dni po jej uruchomieniu pod koniec lipca 1947 r.¹⁴⁵ W październiku zamknięto linię autobusową z ul. Łąkowej do dworca i mieszkańcy musieli iść piechotą do Bramy Wyzynnej, co zajmowało im ponad godzinę¹⁴⁶. Zamknięto także linię z Przeróbki do dworca. Zamiast autobusu udostępniono dwa nowe połączenia tramwajowe: ul. Łąkowa-Stara Motława i Przeróbka-Stara Motława¹⁴⁷ oraz uruchomiono linię „F”, czyli wewnętrzną linię we Wrzeszczu¹⁴⁸. Zamknięto ją tydzień później z powodu braku frekwencji¹⁴⁹. W tym przypadku proponowano zmianę trasy tej linii. Zamiast jazdy autobusu ul. Hallera na odcinku między ul. Kliniczną a ul. Mickiewicza zasugerowano, aby autobusy skręcały w równoległą ul. Kochanowskiego, gdzie mogły powstać nawet trzy przystanki dla mieszkańców¹⁵⁰.

Sugestią pasażerów jeżdżących do Sopotu była zmiana rozkładu jazdy trolejbusu odchodzącego z pętli w Sopocie przy ul. Reja do Gdyni albo tramwaju do Gdańska. Problem stanowił jednoczesny odjazd obydwu pojazdów z przystanków w tym samym czasie. W efekcie nikt nie był w stanie zdążyć z przesiadką do drugiego środka lokomocji. Trzeba

¹⁴³ Tamże.

¹⁴⁴ *Apel do Dyrekcji MZKGG*, DB 23.04.1948, s. 6.

¹⁴⁵ *Skasowano autobus*, DB 8.08.1947, s. 2.

¹⁴⁶ *Ciężka dola mieszkańców Łąkowej*, DB 7.11.1947, s. 5.

¹⁴⁷ *Zmiany w komunikacji Gdańsk-Gdynia*, DB 2.10.1947, s. 4.

¹⁴⁸ Tamże.

¹⁴⁹ *Likwidacja linii „F” we Wrzeszczu*, DB 7.10.1947, s. 6.

¹⁵⁰ *Prośba do MZKGG*, DB 8.10.1947, s. 4.



było czekać 12 minut na kolejne połączenie bez możliwości schowania się przed ewentualnym deszczem, gdyż oba przystanki nie posiadały zadaszenia. Proponowano przesunięcie o sześć minut odjazdu jednego z nich¹⁵¹. Przy okazji przeniesienia starej pętli tramwajowej z pl. Inwalidów na nową przy ul. Grunwaldzkiej utworzono granicę strefy, która zwiększała dwukrotnie koszt biletu. Dla pasażerów jadących z Sopotu tramwajem nr 7, którzy dotychczas dojeżdżali jeden przystanek za pętlą przy ul. Grunwaldzkiej, proszono o pozostawienie w cenie biletu dojazdu do tego miejsca. Alternatywą było albo wykupienie biletu na dwie strefy dla przejechania jednego przystanku, albo daleki spacer po niewyremontowanej i dziurawej drodze w kierunku rynku oliwskiego¹⁵².

Proponowano też utworzenie nowego, dodatkowego przystanku tramwajowego na ul. Grunwaldzkiej. Mieszkańcy osiedla domków przy ul. Syrokomli, które położone było między ul. Słowackiego i ul. Wojska Polskiego, mieli do przystanku ponad 600 m w każdą stronę, co stanowiło uciążliwą dla pokonania odległość¹⁵³. Nowy przystanek byłby ułatwieniem dla kilkudziesięciu rodzin zamieszkałych na osiedlu.

Z podobnym problemem zmagali się mieszkańcy ul. Elbląskiej w pobliżu ul. Skotnickiej. Tam zgadzano się nawet na wybudowanie przystanku na żądanie, co byłoby satysfakcjonującym rozwiązaniem dla wszystkich zainteresowanych¹⁵⁴. Na skrzyżowaniu ul. Elbląskiej i ul. Łąkowej zamierzano połączyć dwa przystanki w jeden¹⁵⁵. Osoby, które potrzebowały przemieścić się tramwajem w kierunku dworca, na tym skrzyżowaniu miały do wyboru dwa przystanki, położone w odległości ok. 20 metrów od siebie. Były obsługiwane przez tramwaje nr 8 i 9. Jednak jeździły one nieregularnie w stosunku do planowego rozkładu jazdy. Często zdarzało się, że podróżni czekali na przystanku np. dla tramwaju nr 9, a w tym czasie podjeżdżał tramwaj nr 8. Wtedy przebiegano

¹⁵¹ *Nieprzyjemnie jest czekać na deszczu*, DB 19.08.1948, s. 6.

¹⁵² *Czy pętla tramwajowa nie okaże się pętlą dla kieszeni*, DB 8.08.1948, s. 6.

¹⁵³ *156 obywateli prosi o przystanek tramwajowy*, DB 18.01.1948, s. 6.

¹⁵⁴ *Prośba do MZKGG*, DB 10.01.1948, s. 6.

¹⁵⁵ *Połączyć dwa przystanki w jeden*, DB 27.08.1948, s. 6.



do niego przez jezdnię, co groziło potrąceniem przez przejeżdżający samochód. Połączenie obu przystanków w jeden miało zmniejszyć ryzyko wypadków i ułatwić przemieszczanie się pasażerów środkami komunikacji miejskiej.

Na wszystkich przystankach MZK wisiały tabliczki z rozkładem jazdy, na których wydrukowano nawet ważniejsze połączenia kolejowe, ale tabliczki szybko znikaly ze słupów¹⁵⁶. W efekcie na przystanku przy dworcu głównym w Sopocie notorycznie brakowało rozkładu jazdy komunikacji albo dostępny był rozkład jazdy dla autobusów w kierunku Gdyni, a nie w kierunku Gdańska. Na przystanku w Orłowie wisiał rozkład jazdy trolejbusów, ale nie udostępniono rozkładu jazdy dla autobusów. W Gdańsku i Gdyni nie wywieszano żadnego rozkładu jazdy¹⁵⁷. Z powyższego wynika, że jedni pasażerowie kradli rozkłady jazdy, a inni oskarżali MZKGG o to, że nie dbały o ich potrzeby.

Czasami wyrażano słowa uznania i pochwały względem MZKGG za np. zorganizowanie transportu na masową skalę na trasie do Gdyni oraz trasach dojazdowych do Jelitkowa i na Stogi w gorące niedziele w czasie wakacyjnych miesięcy. W zajezdniach nie zostawiano ani jednego wolnego wozu. Przewożono kilkanaście tysięcy pasażerów co tydzień za miasto, na plaże miejskie i dworce kolejowe, udowadniając, że można postarać się o zadowolenie pasażerów¹⁵⁸, którzy doceniali i dziękowali za kulturalną obsługę konduktorską, pisząc listy pochwalne do np. „Dziennika Bałtyckiego”.

¹⁵⁶ *Tabliczki MZKGG*, DB 21.08.1947, s. 3.

¹⁵⁷ *I znowu MZK*, DB 8.08.1947, s. 4.

¹⁵⁸ *MZKGG zdały egzamin*, DB 30.07.1948, s. 4.

ZAKOŃCZENIE

W XIX w. rozwijający się przemysł w Gdańsku i związany z tym napływ robotników zmusił władarzy miasta do zainteresowania się nową, szybką i wydajną formą przewozu zbiorowego – tramwajami. Zainwestowano w nie, co po kilkunastu latach okazało się bardzo opłacalnym rozwiązaniem. Początkowo tramwaj konny kursował na dwóch głównych liniach między Oliwą i Orunią, łącząc Śródmieście z przedmieściami Gdańska. Stopniowo, pokonując niechęć, obawy i opór konserwatywnych mieszkańców, powstawały kolejne linie do Nowego Portu, a po I wojnie światowej na Stogi i Siedlce. Wtedy też zaczęła rozwijać się komunikacja autobusowa, która pomagała w dowozie pasażerów do miejsc, gdzie nie położono torów tramwajowych, oraz zapewniła połączenie komunikacyjne Gdańska z innymi okolicznymi miejscowościami. Dalszy rozwój transportu miejskiego przerwał wybuch II wojny światowej.

W latach 1945–1948 doprowadzono do odbudowy zniszczonej przez wojnę infrastruktury drogowej. Bardzo duży wkład w tę pracę mieli ochotnicy – nowi mieszkańcy miasta, którzy przybyli z terenów całej Polski. Dzięki ich ogromnemu wysiłkowi, poświęceniu swojego wolnego czasu, udało się doprowadzić do całkowitej użyteczności przedwojenne torowiska oraz pojazdy transportu miejskiego.

Zgromadzone dokumenty znajdujące się w Archiwum Państwowym w Gdańsku, oficjalne pisma, sprawozdania, raporty, opinie i wnioski urzędników oraz bardzo liczne artykuły prasowe z czasów pierwszych lat po wojnie, pozwalają na ocenę warunków, w jakich żyli mieszkańcy Gdańska oraz ich zachowań w transporcie miejskim. Przede wszystkim była to wdzięczność, docenianie trudu włożonego przez innych



w odbudowę komunikacji służącej wszystkim obywatelom miasta oraz personel starający się poprzez rygorystyczne przestrzeganie przepisów zapanować nad tłumem chętnych do korzystania z przejazdów. Były też osoby niezadowolone, które uważały, że jako przedstawicielom klasy robotniczej należały się im np. bezpłatne przejazdy komunikacją miejską. Skarżono się m.in. na rzadkie rozmieszczenie przystanków, jak i źle zaplanowane trasy autobusów. Dla wygody kilkudziesięciu osób żądano zmiany przejazdu autobusu, który zamiast ul. Mickiewicza miał jeździć sąsiednią ul. Kochanowskiego. Odległość między tymi ulicami wynosi ok. 60–80 m. Unikano wnoszenia opłaty za bilety w przepelnionych pojazdach, lekceważono przepisy bezpieczeństwa, przez co dochodziło do różnego rodzaju potrażeń przez pędzące samochody czy upadków z wozów, co generowało ryzyko utraty życia lub zdrowia. W wyniku nieprawidłowego korzystania z pojazdów (np. stanie na stopniach, trzymanie się za zewnętrzne poręcze i ich przeciążanie nadmierną liczbą osób przewożonych na raz w tramwaju lub autobusie) niszczone – i tak już wysłużony – tabor.

Celem niniejszej książki było omówienie historii komunikacji tramwajowej i autobusowej w Gdańsku od drugiej połowy XIX w. do 1948 r., zwłaszcza po zniszczeniach wojennych, kiedy to był potrzebny wysiłek setek robotników, by dźwignąć zrujnowane miasto, odtworzyć komunikację w stopniu umożliwiającym jej służyć mieszkańcom. Wiele zrobiono w obszarze komunikacji miejskiej w stosunkowo krótkim czasie dla całego społeczeństwa. Także liczne skargi, sugestie i propozycje zmian od pasażerów udowadniają, że była to konieczna inwestycja w miście, bez której o wiele dłużej trwałoby po wojnie powracanie do normalnego życia. Gdańsk dla większości przybyszów z Polski był miastem obcym, bo niemieckim. Jednak byli w stanie zmobilizować się i poświęcić swój czas i energię na odbudowę Gdańska i komunikacji, tak żeby następne pokolenia mogły spokojnie żyć i pracować w miście nad Motławą. Prasa z lat 1945–1948 prezentuje interesujący materiał do badania historii społecznej, do poznania rzeczywistości życia społecznego



zrujnowanego miasta w tym okresie, ciekawy obraz mieszkańców Gdańska, którzy jednak nie zawsze doceniali powstanie na nowo transportu miejskiego. Za mało było w nich radości i zadowolenia, a za dużo pretensji, roszczeń, ale i lekceważenia swojego zdrowia i życia. Opinie wyrażane w korespondencji, szczególnie obfitej w 1948 r., mogą dowodzić już pewnego przystosowania do życia w zrujnowanym mieście.

W listach, które napływały do redakcji „Dziennika Bałtyckiego” zwracano uwagę na niegospodarność zakładu MZK, piętnowano też jeżdżących bez biletów. Uwagi takie świadczą o trosce o przyszłość komunikacji w mieście, które wybrano do zamieszkania. Analiza listów, które wykorzystano w tej książce, ukazała tylko niektóre problemy trapiące pasażerów tramwajów i autobusów w Gdańsku oraz zwykłych mieszkańców sporadycznie z nich korzystających, w tym trudnym okresie w dziejach Gdańska.

Podjęta problematyka nie została wyczerpana i stanowi temat otwarty. Dostępny materiał archiwalny stwarza możliwość pogłębienia rozpoczętej w tej książce analizy o nowe i interesujące problemy badawcze.

BIBLIOGRAFIA

I. Źródła

1. Materiały archiwalne

Archiwum Państwowe w Gdańsku

- Komitet Miejski Polskiej Partii Robotniczej w Gdańsku
- Miejska Rada Narodowa i Zarząd Miejski w Gdańsku
- Urząd Wojewódzki Gdański

2. Źródła drukowane

Gdański Dziennik Wojewódzki, nr 3, 1945.

Gdański Dziennik Wojewódzki, nr 4, 1946.

Danziger Statistische Mitteilungen, 25.11.1922, Verlag Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig.

Danziger Statistisches Taschenbuch 1930, Verlag Statistisches Landesamt der Freien Stadt Danzig.

Rocznik statystyczny 1948, Główny Urząd Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 1949.

Rocznik statystyczny m. Gdańska 1946–1965, Miejski Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk 1965.

3. Źródła opisowe drukowane

Ilustrowany przewodnik po Gdańsku, Wydawnictwo Agencji Wschodniej, Gdańsk 1927.

Orłowicz M., *Przewodnik po Gdańsku, Oliwie i Sopotach*, Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, Warszawa 1921.



Pomorze Gdańskie, Zarząd Wojewódzki Towarzystwa Rozwoju Ziemi Zachodnich, Gdańsk 1960.

Przewodniki Pomiana: Gdynia, Wolne Miasto Gdańsk i Wybrzeże, Instytut Wydawniczy Biblioteka Polska, Warszawa 1939.

Przewodnik po Gdańsku, Gdańska Macierz Szkolna 1929.

4. Źródła opisowe niedrukowane – wywiady

Borzyszkowska Danuta z 20.03.2020 r., w archiwum własnym.

Buczyńska Mirosława z 22.01.2020 r., w archiwum własnym.

Dolhy Jerzy z 26.03.2020 r., w archiwum własnym.

Dzióbek Jerzy z 20.10.2019 r., w archiwum własnym.

Uziębło Mariusz z 28.10.2019 r., 13.11.2019 r. w archiwum własnym.

Włoch Piotr z 19.11.2019 r., w archiwum własnym.

5. Prasa

„Dziennik Bałtycki” Gdynia–Gdańsk, 1945, 1946, 1947, 1948, 2002.

„Gazeta Wyborcza Trójmiasto” Gdańsk, 2003, 2006, 2008, 2013.

„Głos Wybrzeża” Gdańsk, 1951.

„Polska Dziennik Bałtycki Trójmiasto” Gdańsk, 2013.

II. Opracowania

Borzestowski W., *Proszę o przyjęcie mnie do pracy w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych w charakterze motorowego*, „30 dni” 2018, nr 3, s. 32–37.

Borzestowski W., *Byli kiedyś konduktorzy*, „30 dni” 2018, nr 4–5, s. 22–27.

Cieślak E., Biernat C., *Dzieje Gdańska*, Fundacja Rewaloryzacji Zabytków Gdańska, Gdańsk 1994.

Encyklopedia Gdańska, red. B. Śliwiński [i inni], Fundacja Gdańska, Gdańsk 2012.

Fortuna G., Tusk D., *Wydarzyło się w Gdańsku 1901–2000*, „Millennium Media”, Gdańsk 1999.



- Gliński M., Kukliński J., *Kronika Gdańska*, t. 1, Muzeum Gdańska, Gdańsk 2019.
- Gliński M., Kukliński J., *Kronika Gdańska*, t. 2, Urząd Miejski Wydział Promocji Miasta, Gdańsk 2006.
- Głuszko T., *Był kiedyś tramwaj na Orunię*, „30 dni” 2018, nr 1–2, s. 24–29.
- Głuszko T., *Były tramwaje na Głównym Mieście*, „30 dni” 2013, nr 3, s. 28–33.
- Głuszko T., *Do i z Oliwy, czyli tramwajem do parku*, „30 dni” 2019, nr 3, s. 30–37.
- Głuszko T., *Już sto dwadzieścia lat na prąd*, „30 dni” 2016, nr 4–5, s. 18–23.
- Głuszko T., *Kiedyś jeździły tędy tramwaje*, „30 dni” 2019, nr 6, s. 24–30.
- Głuszko T., *Pierwsze tramwaje po wojnie*, „30 dni” 2016, nr 3, s. 42–47.
- Głuszko T., *Powrót tramwaju*, „30 dni” 2016, nr 1–2, s. 34–39.
- Głuszko T., *Tramwaj do Sopotu*, „30 dni” 2013, nr 1, s. 40–43.
- Głuszko T., *Tramwaj Oliwa-Jelitkowo w 1908 r.*, „30 dni” 2015, nr 6, s. 22–27.
- Głuszko T., *Tramwaj z przeszłości*, „30 dni” 2004, nr 4, s. 52–55.
- Głuszko T., *Tramwaje z konnym zaprzęgiem*, „30 dni” 2013, nr 1–2, s. 17–25.
- Głuszko T., *Zajezdnia na Wiosennej*, „30 dni” 2014, nr 1–2, s. 22–27.
- Gruszkowski W., *Zniszczenie Śródmieścia Gdańska i początki odbudowy* [w:] *Gdańsk 1945*, red. M. Mroczko, Marpress, Gdańsk 1996, s. 19–26.
- Jankowski T., *Miasto na furmankach*, „30 dni” 2001, nr 6, s. 28–35.
- Jeziński A., Leszczyńska C., *Historia gospodarcza Polski*, Key Text, Warszawa 2003.
- Kiesewetter M., *Dawno temu w Nowym Porcie*, Oficyna Pomuchel, Malbork 2015.
- Kosycarz M., Łazarski D., *140 lat gdańskich tramwajów*, Kosycarz Foto Press KFP, Gdańsk 2013.



- Kosycarz M., Łazarski D., *Gdańsk w tramwajach i autobusach. Opowieść o powojennej komunikacji miejskiej*, Kosycarz Foto Press KFP, Gdańsk 2015.
- Kukliński J., *Gdańskie tramwaje w latach 1873–1945*, „Jantarowe Szlaki” 1995, nr 1, s. 35–37.
- Lesiński M., *Monopol na forum*, „30 dni” 1998, nr 1, s. 10–18.
- Okoniewska B., *Refleksje nad rokiem 1945* [w:] *Gdańsk 1945*, red. M. Mroczo, Marpress, Gdańsk 1996, s. 7–17.
- Perkowski P., *Gdańsk – miasto od nowa: kształtowanie społeczeństwa i warunki bytowe w latach 1945–1970*, Słowo/Obraz Terytoria, Gdańsk 2013.
- Perz A., *Zajezdnia tramwajowa na Dolnym Mieście w Gdańsku – historia obiektu i jego współczesne losy*, „Rocznik Gdański” 2016, t. LXXIII–LXXIV, s. 205–220.
- Radowska-Potylicka J., *Były sobie Stogi*, „30 dni” 2000, nr 4, s. 8–15.
- Romanow A., *Warunki życia ludności Gdańska* [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. IV, cz. 1, Lex, Sopot 1998, s. 434–456.
- Sawicki J., *Gdańskie tramwaje 1945*, „Pismo PG” 1999, nr 7, s. 15–20.
- Schenk D., *Gdańsk 1930–1945. Koniec pewnego Wolnego Miasta*, Wydawnictwo Oskar, Gdańsk 2014.
- Schütz P., *Rodaku, gdy przybywasz do Gdańska*, „30 dni” 2016, nr 1–2, s. 40–45.
- Stanielewicz J., *Stagnacja w handlu i żegludze* [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. IV, cz. 1, Lex, Sopot 1998, s. 82–145.
- Stegner T., *„Na owsianym napędzie”. Z dziejów tramwajów konnych na ziemiach polskich w XIX w.* [w:] *Jaki koń jest, nie każdy widzi*, red. A. Łysiak-Łątkowska, M. Lisiewicz, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2017, s. 40–51.
- Stryczyński M., *Gdańsk w latach 1945–1948. Odbudowa organizmu miejskiego*, Wydawnictwo Zakładu Narodowego im. Ossolińskich, Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Gdańsk 1981.



- Stryczyński M., *Zniszczenia urządzeń portowych, przemysłu oraz infrastruktury komunalnej miasta* [w:] *Gdańsk 1945*, red. M. Mroczo, Marpress, Gdańsk 1996, s. 71–86.
- Szermser B., *Pierwszy rok w Gdańsku*, „30 dni” 2002, nr 3, s. 52–60.
- Wąs M., *Gdańsk wojenny i powojenny*, Bellona, Warszawa 2016.
- Włodarczyk E., *Miejsce Gdańska w państwie pruskim* [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. IV, cz. 1, Lex, Sopot 1998, s. 23–49.
- Włodarczyk E., *Kultura materialna i warunki życia ludności* [w:] *Historia Gdańska*, red. E. Cieślak, t. IV, cz. 1, Lex, Sopot 1998, s. 170–184.
- Zomkowski S., *Tramwajem przez Gdańsk*, Wydawnictwo Sebastian Zomkowski, Gdańsk 2015.

III. Źródła internetowe

- Bartnik Ł., Czapnik M., *Historia komunikacji tramwajowej w Gdańsku 1862–2012*, http://tramwaje.gdanskie.info/data/historia/hist_tram.pdf (dostęp: 1.03.2023).
- Gliński M., [hasło:] *Gdańskie autobusy i tramwaje*, https://gdansk.gedanopedia.pl/gdansk/?title=GDA%C5%83SKIE_AUTOBUSY_I_TRAMWAJE (dostęp: 1.03.2023).
- Gondek B., *Już sto lat temu do Pruszcza jeździły busy spod dworca*, <http://polnocna.tv/news/10188-juz-100-lat-temu-do-pruszcza-gdanskiego-jezdzyly-busy-spod-dworca> (dostęp: 1.03.2023).
- Januszajtis A., [hasło:] *Omnibusy*, <https://gdansk.gedanopedia.pl/gdansk/?title=OMNIBUSY> (dostęp: 1.03.2023).
- Józefowicz M., Wyszomirski O., *75 lat gdyńskiej komunikacji miejskiej – rozwój gdyńskiej komunikacji miejskiej w latach 1929–2004*, <https://transinfo.pl/infobus/75-lat-gdynskiej-komunikacji-miejskiej-rozwoj-gdynskiej-komunikacji-miejskiej-w-latach-1929-2004/> (dostęp: 1.03.2023).



- Koprowski K., *Gdańskie tramwaje: od wojny do nowoczesności*, <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Gdanske-tramwaje-od-wojny-do-nowoczesnosci-n98926.html> (dostęp: 1.03.2023).
- Koprowski K., *Historia Gdańska tramwajami pisana*, <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Historia-Gdanska-tramwajami-pisana-n57669.html> (dostęp: 1.03.2023).
- Kot T., *Sopot 1939–1945*, projekt i opracowanie Jan Czuchaj, http://www.dawnysopot.pl/Kuryer_Sopocki_Sopot_1939_1945.pdf (dostęp: 1.03.2023).

SPIS TABEL

Tab. 1. Przejazdy autobusowe w 1921 r. w Gdańsku	20
Tab. 2. Przykładowe firmy zajmujące się zorganizowanym transportem podmiejskim w Wolnym Mieście Gdańsku	21
Tab. 3. Oznakowania linii tramwajowych do 1914 r. w Gdańsku	27
Tab. 4. Ruch tramwajowy w Gdańsku w latach 1912–1939	28
Tab. 5. Linie tramwajowe w Wolnym Mieście Gdańsku w 1930 r.	30
Tab. 6. Linie autobusowe otwarte w latach 1945–1948 w Gdańsku	38
Tab. 7. Linie tramwajowe otwarte w 1945 r. w Gdańsku	42
Tab. 8. Linie tramwajowe otwarte w 1946 r. w Gdańsku	43
Tab. 9. Linie tramwajowe otwarte w 1947 r. w Gdańsku	45
Tab. 10. Odremontowana komunikacja miejska w Gdańsku w latach 1945–1948	68
Tab. 11. Długość torów tramwajowych na dzień 1 stycznia 1948 r. w Gdańsku	68
Tab. 12. Tramwaje – liczba kursów, przejechanych wozokm i przewiezionych pasażerów w 1945 r. w Gdańsku	69
Tab. 13. Tramwaje – liczba kursów, przejechanych wozokm i przewiezionych pasażerów w 1946 r. w Gdańsku	70
Tab. 14. Tramwaje – liczba kursów, przejechanych wozokm i przewiezionych pasażerów tramwajami w 1947 i 1948 r. w Gdańsku	70
Tab. 15. Liczba kursów i przewiezionych pasażerów autobusami w wybranych 3 miesiącach 1947 i 1948 r. w Gdańsku	72
Tab. 16. Porównanie stanu taboru komunikacji miejskiej i przewiezionych pasażerów w Gdańsku w 1946 i 1950 r.	72
Tab. 17. Taryfa opłat za bilety tramwajowe w 1945 r. w Gdańsku	74
Tab. 18. Taryfa opłat za bilety tramwajowe w 1946 r. w Gdańsku [w zł]	75
Tab. 19. Tymczasowa taryfa opłat za bilety autobusowe w 1946 r. w Gdańsku	76
Tab. 20. Linie tramwajowe w Gdańsku z podziałem na sekcje w 1947 r.	80
Tab. 21. Tramwajowa taryfa biletowa w Gdańsku w marcu 1947 r. [w zł]	81
Tab. 22. Podział na sekcje linii autobusowych w Gdańsku i cennik biletów w 1947 r. [w zł]	82

STRESZCZENIE

Publikacja opisuje historię komunikacji tramwajowej i autobusowej w Gdańsku od drugiej połowy XIX w. do 1948 r. Rozwój miasta (jego uprzemysłowienie) spowodował napływ nowych mieszkańców osiedlających się głównie na przedmieściach Gdańska. Wymusiło to zorganizowanie zbiorowego transportu miejskiego, który miał łączyć nowe osiedla mieszkaniowe położone na skraju miasta z zakładami pracy. Rozwinęła się przede wszystkim komunikacja tramwajowa, na początku funkcjonująca jeszcze jako konne zaprzęgi na szynach. Pod koniec XIX w. przeprowadzono elektryfikację linii, wybudowano nowe trasy, zwiększyła się liczba pasażerów i skrócił czas przejazdu. Do wybuchu II wojny światowej tramwaje odgrywały najważniejszą rolę w przewozach pasażerskich. Rola autobusów ograniczona została do pełnienia funkcji zastępczego transportu pasażerów do miejsc, gdzie nie dojeżdżał tramwaj. Na skutek działań wojennych zniszczeniu niemal całkowicie uległa infrastruktura drogowa i tabor komunikacyjny. Ważny udział w jego odbudowaniu, a następnie przewozie pasażerskim, miały Miejskie Zakłady Komunikacyjne i ich załoga, której stopień wykwalfikowania był różny, ale brak kompetencji nadrabiano entuzjazmem i pracowitością. Było to szczególnie widoczne na etapie odbudowy Gdańska i naprawy wozów tramwajowych oraz autobusów – w różnych współzawodnictwach pracy i czynach społecznych. Niekiedy zdarzały się nieprzyjemne zdarzenia, kradzieże czy nadużycia, ale w każdym wypadku sytuacje tego rodzaju miały miejsce w przedsiębiorstwach, które dopiero zaczynały działalność i nie miały jeszcze całkowitej kontroli nad swoją załogą. Konduktorzy i motorniczy tworzyli grupę zawodową mającą bezpośredni kontakt z przewożonymi pasażerami, którzy z kolei mieli swoje, bardzo różne opinie o transporcie gdańskim, jego obsłudze, a sami swoim zachowaniem wywoływali rozmaite zdarzenia i nieprzyjemne incydenty. Publikacja opisuje pierwsze trudne lata po wojnie, kiedy potrzebne były olbrzymi wysiłek i zaangażowanie mieszkańców



Gdańska, żeby doprowadzić miasto do przedwojennej świetności, a tabor komunikacyjny do względnej używalności, zapewniającej przyzwoite warunki pracy i jazdy w mieście bardzo dotkniętym przez działania wojenne. W książce ponadto rozważono różne problemy pasażerów w powojennej rzeczywistości, ich sugestie, skargi, refleksje, które świadczyły o pewnej trosce o przyszłość komunikacji w mieście, w którym zamieszkali po II wojnie światowej.

Słowa kluczowe: tramwaje, komunikacja miejska, transport zbiorowy, autobusy, zajezdnie, pasażerowie, bilety komunikacji miejskiej, Gdańsk, konduktorzy, wypadki.

SUMMARY

Tram and bus communication in Gdansk from its establishment in the second half of the 19th century to 1948

The work describes the history of tram and bus communication in Gdańsk from the second half of the 19th century to 1948. The development of the city and its industrialization caused the influx of new inhabitants, who settled mainly in the suburbs of Gdańsk. This forced public transport to connect the new housing estates in the suburbs with the workplaces. Tram traffic developed in particular, initially as horse-drawn carriages on rails. Towards the end of the 19th century, the lines were electrified, new lines were built, the number of passengers increased, and travel times shortened, all of which made the project profitable. Until the outbreak of the Second World War, trams played an important role in passenger transport, and the role of buses was limited to serving as a substitute for transporting passengers to places where no trams arrived. After the war, the road infrastructure and the vehicle fleet were almost completely destroyed. An important role in the restoration



and, subsequently, providing passenger transport services was played by the Municipal Transport Company and its staff, whose qualifications varied, but this was compensated for with enthusiasm and diligence. This attitude was reflected in the reconstruction of Gdańsk and the repair of tramcars and buses, various work competitions and social activities. Sometimes there were unpleasant incidents, thefts, abuse or affairs, but this always occurred in companies that had just started to operate and did not yet have full control over their workforce. Conductors and drivers were a professional group that had direct contact with the passengers on board, who had very different opinions about the Gdańsk traffic and how it was operated, and whose behaviour caused various events and unpleasant incidents. The work describes the first difficult years after the war, during which enormous efforts and commitment of the inhabitants of Gdańsk were needed to bring it to its pre-war glory and the fleet to a relative usability that ensured decent working and driving conditions in a city that was severely affected by the war. The work examines different problems of passengers in the post-war reality, their suggestions, complaints, and reflections, which indicated their concern for the future of transport in the city where they lived after the war.

Keywords: trams, public transport, buses, depots, passengers, public transport tickets, Gdańsk, conductors, accidents.

*Tytuł i streszczenie w języku angielskim
w tłumaczeniu Małgorzaty Kamińskiej.*

Exante Wydawnictwo Naukowe

WWW: exante.com.pl

ISBN 978-83-66187-93-1 (PDF)

ISBN 978-83-66187-92-4 (oprawa miękka)