

Waldemar Borzestowski
Uniwersytet Gdański

Wydział Trolejbusów, lata 1946–1951

Wojenne początki

Przed wojną podstawowym środkiem transportu w komunikacji miejskiej Gdyni były autobusy. Na początku lat trzydziestych rozważano wprowadzenie trolejbusów, zrezygnowano jednak z tego rozwiązania, biorąc podobno pod uwagę zbyt wysokie koszty¹. W przedwojennej Gdyni działało 14 linii autobusowych². Kiedy w 1942 r. dyrekcja nowo powstałego przedsiębiorstwa komunikacyjnego Verkehrsbetriebe Danzig-Gotenhafen AG (VDG), łączącego Gdańsk, Sopot i Gdynię, uznała, że należy przystąpić do optymalizacji rozwiązań komunikacyjnych, zdecydowano się wprowadzić na terenie części aglomeracji połączenia trolejbusowe. Pomysł ten uznano za najlepsze rozwiązanie ze względu na konieczność wprowadzania oszczędności w zużyciu deficytowych paliw płynnych. W dniu 18 września 1943 r. otwarto podstawową linię, biegnącą od Urzędu Miejskiego do dworca kolejowego w Chyloni, trasę tę rozciągnięto niebawem do Orłowa³. Wykorzystywano na niej z modyfikowanymi, wyposażone w elektryczny napęd autobusy Henschel⁴. Niebawem na ulice Gdyni trafiły również pojazdy z rejonów Europy zajętych przez wojska niemieckie; w części stanowiły one tzw. zdobycz wojenną. Włoskie trolejbusy Alfa Romeo⁵, Fiat Breda, Tällero⁶ i radzieckie JaTB-2⁷ zostały porzu-

¹ Zainteresowanie trolejbusami w Polsce pojawiło się po Powszechnej Wystawie Krajowej w Poznaniu (1928). To właśnie w tym mieście w 1930 r. na ulice wyjechały pierwsze trolejbusy w Polsce. D. Nalazek, *Echa dawnej Warszawy. Z dziejów komunikacji*, Warszawa 2016, s. 13.

² Obsługiwały je 33 autobusy. J. Pudło, *Trolejbusy w Polsce*, Łódź 2011, s. 35.

³ M. Połom, B. Turżański, *70 lat trolejbusów w Gdyni: 1943–2013*, Rybnik 2013, s. 6. Trolejbusy kursowały co 7,5 minuty. J. Pudło, *Trolejbusy w Polsce...*, s. 36. Trasę do Orłowa o długości 6 km uruchomiono 27 kwietnia 1946 r. *Komunikacja miejska w aglomeracji gdańskiej. Rys historyczny. Stan obecny. Prognoza rozwoju*, Gdańsk 1976, s. 20.

⁴ M. Połom, B. Turżański, *70 lat trolejbusów w Gdyni...*, s. 6. W tym czasie sprowadzono do Gdyni 10 nowych trolejbusów Henschel z przyczepami. W zamyśle miały być wykorzystane w Gdańsku, zastępując na wybranych trasach komunikację tramwajową. J. Pudło, *Trolejbusy w Polsce...*, s. 35. Wyposażone były w aparaturę elektryczną Siemens. M. Gwiazda, *Powstanie i rozwój komunikacji miejskiej Wybrzeża Gdańskiego, część I – do roku 1945*, Gdańsk 1973, s. 17.

⁵ Z Rzymu. Było to 5 wozów 3-osiowych o pojemności 100 pasażerów. M. Gwiazda, *Powstanie i rozwój komunikacji miejskiej...*, s. 17.

⁶ Z Mediolanu. M. Połom, B. Turżański, *70 lat trolejbusów w Gdyni...*, s. 10. Do końca wojny nie zdołano ich uruchomić. M. Gwiazda, *Powstanie i rozwój komunikacji miejskiej...*, s. 17.

⁷ Z Kijowa. Zostały one skierowane w 1944 r. do Gdańska, aby zastąpić tramwaje na linii w kierunku

cone w marcu 1945 r. podczas działań wojennych na ulicach miasta. Stanowiły idealny element wznoszonych barykad – były duże, a dzięki kołom można je było przesuwac w dowolne miejsce. Po wyparciu wojsk niemieckich z miasta, chwalone jako nowoczesne i ciche, Oberleitungsbusy niczym bezużyteczne zabawki oczekiwały na decyzję o swym dalszym losie. W stosunkowo mało zniszczonej Gdyni dość długo czekano na uruchomienie pierwszej linii trolejbusowej. Brakowało sieci, ponieważ podczas walk w mieście uległa ona szczególnie dotkliwemu zniszczeniu. Delikatna pajęcza nić, łącząca dzielnice miasta, musiała zostać odtworzona z porwanych elementów. To była żmudna praca, wymagała nadzwyczajnej cierpliwości. Mimo to zdecydowano się do niej przystąpić. Dziś trudno sobie wyobrazić ulice Gdyni bez trajlus⁸, jak nazywano te pojazdy w 1946 r.

Po wyzwoleniu

Jeszcze w kwietniu 1945 r. na ulicach Gdyni można było ujrzeć działa z lufami skierowanymi w kierunku Oksywi⁹. Tam wciąż walczyli Niemcy. W „Dzienniku Bałtyckim” opisano sytuację niezwykle obrazowo: „Od huku tynk odpada z sufitu, lecą przedwcześnie wstawione szyby. Błysk wystrzałów rozświetla mieszkania ostrym światłem. Kogoś rozerwała mina. Nad brzegiem morza bzykają kule. Kamienna Góra najeżona lufami dział strzeże Gdyni i grozi broniącym się na Helu Niemcom. A na wodach zatoki, jak złowrogie wspomnienie tkwi jeszcze resztką niemieckiej floty skupionej koło Helu”. Warkot lejących w kierunku niemieckich pozycji samolotów, odgłos walk na półwyspie – to były dźwięki codzienności. Coraz częściej jednak dawało się słyszeć stukanie młotka: „Puste oczodoły okien zamykają łaty z tektury i dykty, wyrwane drzwi w rozgrabionych sklepach zastępują deski. Brygady Niemek uprzątają zasłane papierami i śmieciem ulice” – informował dziennik. Redaktor napisał: „Nie ma światła, nie ma gazu, nie ma wody i niewiele jest do jedzenia”¹⁰.

Siedlec. M. Gwiazda, *Odbudowa komunikacji trolejbusowej na terenie miast Gdyni i Sopotu w latach 1946–1953*, Gdańsk 1976, s. 2. Kolejne JaTB-2 pozyskano z Warszawy w 1950 r. Po przywiezieniu wymagały gruntownego remontu. M. Połom, B. Turżański, *70 lat trolejbusów w Gdyni...*, s. 14. Do Warszawy dotarły one w 1946 r. jako „dar” Związku Radzieckiego. Były to pojazdy już wówczas w złym stanie technicznym. D. Nalazek, *Echa dawnej Warszawy...*, s. 13.

⁸ Używano również nazwy trojlusie – „tramwaje bez szyn, na oponach”. M. Połom, B. Turżański, *70 lat trolejbusów w Gdyni...*, s. 6.

⁹ Proces zdobycia miasta i okolic przebiegał powoli. Atakującymi wojskami dowodził marszałek Konstanty Rokossowski. W dniu 19 marca ruszył atak w kierunku Gdyni, w ciągu czterech kolejnych dni zajęto Kolibki i Orłowo, 25 marca zdobyto Redłowo i Witomino, a 28 marca całe śródmieście zostało oswobodzone od nieprzyjaciela. Niemcy wycofali się na Oksywie, gdzie bronili się do 5 kwietnia 1945 r. Szerzej zob. Z. Flisowski, *Pomorze. Reportaż z pola walki*, Warszawa 1979; *Półwysep Helski. Historia orężem pisana*, red. A. Drzewiecki, M. Kardas, Toruń 2009; R. Kieser, *Zatoka Gdańska 1945. Dokumentacja dramatu*, Gdańsk 2002; P. Perkowski, *Gdańsk – miasto od nowa. Kształtowanie społeczeństwa i warunki bytowe w latach 1945–1970*, Gdańsk 2013, s. 48–54.

¹⁰ *Gdynia u progu 1946 roku. Wywiad z prezydentem miasta Gdyni H. Zakrzewskim* (fragm.), „Dziennik Bałtycki”, 3.01.1946, nr 2.

W stołówce PCK, obok Zarządu Miejskiego, zbierał się tłum, każdy mógł tu otrzymać gorący posiłek. Zupy dla najuboższych z opieki społecznej wydawano również w kawiarni przy ul. Starowiejskiej. Przy ul. 10 Lutego otwarto pierwszą restaurację, w której za 60 zł serwowano dwudaniowy obiad, zupę i gulasz. W maju nastąpiła kapitulacja Niemiec. W mieście tysiące ludzi z II i III grupy volkslisty złożyło podania o rehabilitację i czekało na ich rozpatrzenie. Uruchomiono wodociągi i rzeźnie, zaczęły działać szkoły, w których prowadzono akcje dożywiania uczniów¹¹. Przystąpiono też do działań mających odtworzyć na terenie miasta komunikację, początkowo jednak postawiono na autobusy. Część należała do firm prywatnych, m.in. Braci Welz¹². Ten czas wspominał wieloletni pracownik Wydziału Trolejbusów, Marian Rymarowicz: „Jeśli chodzi o tabor autobusowy – to opierano się głównie na starym wyeksploatowanym taborze z odzysku po okupancie, który pozostał zniszczony w mieście oraz [był – W.B.] ściągany w niezwykle trudnych warunkach z terenu zaminowanego [...], z Bązaku”¹³. Pojazdy i zespoły transportowano z okolic Sobieszewa, Stegny i Sztutowa, gdzie porzucił je wycofujący się w te rejony Wehrmacht¹⁴. Duże skupisko pojazdów, w części zdewastowanych i bez paliwa, niekiedy pozbawionych ogumienia, stanowiło miejsce, do którego udawali się pracownicy z okolicznych zakładów komunikacyjnych. Wybierano wozy najmniej uszkodzone, pozostałe demontowano, pozyskując z nich części zamienne.

Holzgas

Autobusy, a także samochody ciężarowe remontowali bardzo często ci, którzy mieli wkrótce potem zasiąść za ich kierownicą. Jeden z pracowników wspomina: „Należy dodać, że wszystkie te autobusy kursowały na gaz generatorowy, a więc prócz pasażerów woziły po kilka worków drewna, którym pomocnik kierowcy uzupełniał na trasie ubytek w kotle. To było jedyne paliwo, którego zapas odkryliśmy na stacji kolejowej w Wejherowie, i jedyne dostępne dla nas bez ograniczeń. Benzyny nie było wcale, a jedynie dla celów wojskowych”¹⁵. Punktem zbiorczym dla grup remontowych była „Autobaza nr 3” przy ul. Batorego 23¹⁶. Podejmowano wysiłki, aby odzyskać przejęte przez osoby prywatne, a także rozmaite instytucje elementy wyposażenia pojazdów, części i narzędzia, również budynki, należące uprzednio do transportu miejskiego. Już wkrótce Zarząd Miejski

¹¹ *Ibidem*.

¹² Dom Ekspedycyjno-Transportowy Bracia Welz. Firma Józefa Welza prowadziła w latach 1927–1939 Dom Spedycyjny i dysponowała w tamtym czasie własnymi warsztatami oraz 11 samochodami. Następnie przeszła pod zarządek państwowy. Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej: APG), Oddział w Gdyni, Sprawa linii autobusowej w Gdyni i umowa Orbis w Sopocie 1945–1946, 38/144.

¹³ M. Rymarowicz, *Wspomnienia (Koniec roku 1947 przeszedłem z dyrekcji...)* [w:] *Pamiętniki pracowników WPK, Wewnętrzne Archiwum Przedsiębiorstwa Gdańskie Autobusy i Tramwaje*.

¹⁴ M. Gwiazda, *Wtedy wszystko było pierwsze* [w:] A. Panasiuk, *Miasto i ludzie. Wspomnienia z lat powojennych*, Gdańsk 2000, s. 26 i 31.

¹⁵ *Wspomnienia anonimowego pracownika* [w:] *Pamiętniki pracowników WPK...*

¹⁶ M. Gwiazda, *Komunikacja miejska Wybrzeża Gdańskiego. Odbudowa i rozwój w latach 1955–1980*, Gdańsk 1992, s. 6.

przejął wszystko to, co udało się zebrać na terenie „Autobazy”, dotyczyło to też nieruchomości. W lipcu 1945 r. powstały Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Gdyni¹⁷.

Tymczasowe zabudowania, brak odpowiednich warsztatów i obszernej hali sprawiały, że praca była utrudniona. Wspominał o tym w jednym z wywiadów dyrektor nowego przedsiębiorstwa, inż. Franciszek Taczanowski¹⁸: „Nasze zakłady przed wojną mieściły się przy ul. Gdańskiej. Duża hala, warsztaty, obszerny teren składały się na dogodną bazę. Zajęły ją obecnie PZS [Państwowe Zakłady Samochodowe – W.B.] z tym, że będą remontować nam wozy¹⁹. Dotąd nie widzieliśmy stamtąd ani jednej śrubki. Wszystko musimy wykonywać własnymi siłami, mimo nieodpowiednich warunków pracy. Przenosimy się na Waszyngtona, gdzie remontujemy trolleybusy, ale tam są komplikacje z MIR-em [Morskim Instytutem Rybackim – W.B.], obecnym gospodarzem terenu”²⁰. Pierwotna baza Wydziału Trolejbusowego przy ul. Derdowskiego dopiero jesienią 1947 r. została przeniesiona do nowej zajezdni przy alei Zwycięstwa²¹.

Warunki pracy i deficytowe linie

Niezwykle odpowiedzialne stanowisko kierownika technicznego przedsiębiorstwa objął Czech, Ottokar Ammer, z zawodu konstruktor. Ten absolwent Wyższej Szkoły Budowy Maszyn i Konstrukcji w Brnie przybył do Gdyni prosto z Pragi²². W lutym 1946 r. firma MZK Gdynia zatrudniła 226 pracowników. Zarobki robotników wahały się od 300 zł dla ucznia do 800 dla robotnika i 1500 zł dla majstra²³. Konduktorom, czy też motokonduktorom, przysługiwało 2% od sprzedanych biletów. Wkrótce zintensyfikowano działania, uruchamiając połączenia autobusowe do Chyloni, Oksywia i Wito-

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ Archiwum Przedsiębiorstwa Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o., Akta osobowe pracowników Miejskich Zakładów Komunikacyjnych i Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk Gdynia (dalej: AO-MZKGG), 1946/1210, Franciszek Taczanowski. Akta osobowe pracowników stanowią zespół kilku tysięcy teczek (obecnie przebadanych zostało 2367), ułożonych alfabetycznie, a także chronologicznie (z podziałem na lata), zawierających dokumenty dotyczące zatrudnienia pracowników firm MZK Gdańsk i MZK GG. Materiały te są zróżnicowane, lecz wykazują również stałe elementy (karta osobowa, życiorys, podanie), umożliwiające stworzenie zestawień statystycznych, a także wykorzystanie zawartych w nich elementów narracji (korespondencja wewnętrzna, raporty konduktorskie, opisy wypadków, dokumenty komisji), nie posiadają żadnej paginacji. Ich numeracja przypisana jest do poszczególnych lat i wynika z kolejności alfabetycznej, nie zawsze jednak w sposób skrupulatny przestrzeganej. Zob. też M. Gwiazda, *Komunikacja miejska Wybrzeża Gdańskiego...*, s. 6.

¹⁹ Jednymi z pierwszych odremontowanych były autobusy zasilane tzw. holzgasem (gazem drzewnym). Zapas odpowiednich klocków drzewnych znaleziono w Wejherowie. *Ibidem*, s. 7. W gdyńskich warsztatach podejmowano się również przygotowania całych nadwozi, które dopasowywano do pozyskanych w 1947 r. podwozi firmy Leyland. *Gdańsk w tramwajach i autobusach. Opowieść o powojennej komunikacji miejskiej*, red. M. Kosycarz, D. Łazarski, Gdańsk 2015, s. 54.

²⁰ *Autobusy i trolleybusy Gdyni. Jak pracuje Miejska Komunikacja Samochodowa?*, „Dziennik Bałtycki”, 12.02.1946, nr 42.

²¹ J. Pudło, *Trolleybusy w Polsce...*, s. 37.

²² AO-MZKGG, 1946/12, Ottokar Ammer.

²³ *Autobusy i trolleybusy Gdyni...*

mina. W dniu 10 lipca 1945 r. otwarto mającą istotne znaczenie linię z Gdańskiem²⁴. W wywiadzie z lutego 1946 r. dyrektor Taczanowski podsumował pierwszy etap budowy gdyńskiej komunikacji: „Gdy przejmowaliśmy te zakłady w sierpniu, chodziły tylko 4 wozy [...]. Teraz rozporządzamy 20 wozami. Kursuje wprawdzie tylko 13. Na trasie Gdynia–Gdańsk 8, do Chyloni 3 i na Oksywie 2”. Podkreślał również straty finansowe, wynikające z obsługi niektórych kursów: „Linia oksywska jest deficytowa, ponieważ 70 proc. pasażerów stanowi wojsko, które albo nic nie płaci, albo cenę ulgową od 10-złotowego biletu, który skalkulowaliśmy poniżej przewidzianej taryfy (2 zł za km), licząc się z tym, że mieszkańcy Oksywia to wyłącznie ludzie pracy”²⁵. Linię oksywską wspominał jako niezwykle niebezpieczną jeden z pracowników MZK: „Do Oksywia jest szczególnie przykra droga. Zerwane wiadukty kolejowe powodują, że musimy [je – W.B.] objeżdżać po wąskich kładkach przez torowiska. W czasie mijania się wozów na takiej kładce zostają zgarnięci i zgniecieni uczeplieni na zewnątrz skrzyni ładunkowej pasażerowie, są zabici i ranni”²⁶. W tamtym czasie warunki pracy, szczególnie zimą, były niezwykle ciężkie: „Na każdy kursujący wóz przydzielano dwóch kierowców, którzy zmieniali się co kurs. W tym czasie drugi kierowca »odmrażał się« przy piecu w ekspedycji”²⁷.

Rozmowa na szczycie

Na początku 1946 r. częstotliwość, z jaką na przystankach pojawiały się autobusy, wynosiła 30–40 minut. Jako priorytetowe traktowano linie na Chylonię, gdzie czas oczekiwania wynosił 20 minut (zamierzano dodać jeden wóz), i na Gdańsk – kursy co 15 minut (planowano dodać dwa wozy). Wzbudzało to protesty i było powodem do narzekania, w prasie ukazywały się artykuły, atakujące autobusowe linie komunikacyjne i określające komunikację bolączką Wybrzeża. Doprowadziło to do rozmów na szczycie. W gabinecie wojewody gdańskiego, inż. Stanisława Zrałka²⁸, 12 lutego 1946 r. spotkali się naczelnik Wydziału Ogólnego Urzędu Wojewódzkiego – dr Podhorski²⁹ oraz przedstawiciele instytucji reprezentujących komunikację, tj. MZK w Gdańsku i Gdyni, Orbisu i PKS-u: „Wojewoda w mocnych słowach zaakcentował, że obecna sytuacja jest skandaliczna i musi ulec natychmiastowej poprawie [...]. Nie może mieć miejsca tego rodzaju

²⁴ M. Gwiazda, *Komunikacja miejska Wybrzeża Gdańskiego...*, s. 6.

²⁵ *Autobusy i trolleybusy Gdyni...*

²⁶ *Wspomnienia anonimowego pracownika [w:] Pamiętniki pracowników WPK...*

²⁷ *Autobusy i trolleybusy Gdyni...*

²⁸ Inż. Stanisław Zrałek (1907–1954), działacz polityczny i gospodarczy, absolwent Politechniki Warszawskiej. Od 1945 r. w PPR, potem w PZPR. Wicewojewoda warszawski w 1945 r. Od lutego 1946 do maja 1950 r. wojewoda gdański. P. Brzeziński, *Zrałek Stanisław* [hasło w:] *Gedanopedia*, https://www.gedanopedia.pl/gdansk/?title=ZRA%C5%81EK_STANIS%C5%81AW [dostęp: 10.12.2021].

²⁹ Bohdan Podhorski-Piotrowski (1909–1976), naczelnik Wydziału Ogólnego w Urzędzie Wojewódzkim w Gdańsku. Przybył do miasta z grupą operacyjną Ministerstwa Administracji Publicznej. W maju 1946 r. został wicewojewodą odpowiedzialnym za sprawy gospodarcze, piastował ten urząd do 1950 r. A. Kozłowska, *Jacek Podhorski-Piotrowski* [w:] *Encyklopedia sopocian*, <http://sopocianie.muzeumsopotu.pl/relacja/jacek-podhorski-piotrowski-relacja> [dostęp: 10.02.2021].

samowola, że autobusy ze swoich baz wyjeżdżają o godzinie 10 czy 12 w południe. Winny one wyjeżdżać między godziną 6–7 rano, ażeby móc dowieźć liczne rzesze pracujących przed godziną 8 na miejsce przeznaczenia³⁰. Obecni zobowiązali się, że autobusy na trasie między Gdańskiem a Gdynią będą kursowały zgodnie z rozkładem, rano co 10 minut, wedle jednolitej taryfy. Całkowitą odpowiedzialność za uzdrowienie połączenia Gdańsk–Gdynia przyjął na siebie dyrektor Taczanowski. On sam kilka dni później wypowiedział się na ten temat na łamach prasy: „Wiemy doskonale, iż normalna komunikacja musi odpowiadać następującym warunkom: sprawność, uregulowana dokładnie częstotliwość ruchu, wygoda, możliwie najbardziej niskie ceny biletów³¹. Przyznawał jednak, że obecnie tworzona sieć połączeń „jest tylko czasowym środkiem zastępczym, jest komunikacją *ad hoc*”³².

O lepszą jakość

W tym czasie stopniowo eliminowano z rynku prywatnych przedsiębiorców przewozowych, współpracujących z MZK Gdańsk i MZK Gdynia, zarzucając im, że „dbając jedynie o kasową stronę przedsiębiorstwa³³, nie stosują się do przepisów i rezygnują z obsługiwanie mało rentownych połączeń „do pracy i z pracy”. Dyrekcji zależało na wprowadzeniu wyższych standardów, m.in. poprzez nadanie należącemu do przedsiębiorstwa taborowi jednolitej barwy i tzw. „przedwojennego wyglądu”³⁴. Stworzono „pogotowie transportowe” – działające w jego ramach dwa wozy włączały się do ruchu na określonej trasie w razie uszkodzeń czy wypadku. Przyznawano szczerze, że problemem jest utrzymanie wozów w czystości: „O myciu wozu przy mrozie nie może być mowy, wobec braku ogrzewanej zajezdni. Brak ten dotkliwy przy obecnych warunkach atmosferycznych wpływa też na psucie się wozów [...]. Piękne, nowe trolleybusy na 130 osób ostatnio przez Niemców sprowadzone (z Włoch), niszczą się, stojąc na deszczu i śniegu (przy ul. Waszyngtona)”³⁵.

W wyniku zawieranych porozumień dyrekcja MZK w Gdyni starała się pozyskiwać od MIR-u kolejne boksy. Sytuacja uległa jednak znaczącej poprawie dopiero wtedy, gdy udało się odzyskać część przedwojennej zajezdni autobusowej przy alei Zwycięstwa (dawna ul. Gdańska). Podczas wojny mieściły się tam warsztaty, przystosowane do napraw samolotów, a bezpośrednio po wojnie znalazły tu swoją siedzibę Państwowe Zakłady Samochodowe. Wśród taboru wyróżniały się autobusy piętrowe z berlińską rejestracją oraz ogromne naczepy autobusowe, określane mianem „gondoli” – sławne: „Bajadera”,

³⁰ *Komunikacja autobusowa na Wybrzeżu pod znakiem poprawy*, „Dziennik Bałtycki”, 20.02.1946, nr 50, s. 2.

³¹ *O sprawność komunikacji na Wybrzeżu. Trolleybusy rozwiążą trudności*, „Dziennik Bałtycki”, 17.02.1946, nr 47.

³² *Ibidem*.

³³ *Autobusy i trolleybusy Gdyni...*

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ *Ibidem*.

„Syrena” i „Columbina”, każda na ponad 130 podróży³⁶. Połączone z ciągnikami siodłowymi typu Hanomag i Mercedes tworzyły niezwykle praktyczne środki lokomocyjne na długich trasach³⁷. W lipcu 1945 r. ruszyło połączenie z Gdańskiem, ciągnik Lanz Bulldog prowadził kierowca Antoni Górnowicz³⁸.

Najlepsze rozwiązanie – trolleybusy

Dalszy rozwój komunikacji autobusowej w mieście ograniczał dostęp do paliwa. Przydziały, jakimi dysponowało MZK, pokrywały zapotrzebowanie w wysokości 25–30%. Resztę nabywano na tzw. wolnym rynku, gdzie koszt benzyny wynosił ok. 55 zł za litr, a ropy 20 zł³⁹. Dyrektor Taczanowski mówił: „Ceny biletów nie wytrzymują kalkulacji [...]”⁴⁰. Tłumaczono: „Problem cen rozwiązać należy albo przez osiągnięcie przydziału odpowiedniej ilości wozów i paliwa, albo przez wprowadzenie innego środka lokomocji, łączącego w sobie wspomniane wyżej wartości i niezależnego od przydziału materiałów pędnych”⁴¹. Bardzo szybko zdano sobie sprawę z potencjału, jaki tkwi w rozwiązaniu zastosowanym przez Niemców: „Taki środek lokomocji na terenie Gdyni istniał. Środkiem tym są trolleybusy”⁴². Trolleybusy nie potrzebowały drogiego paliwa, w związku z tym uznano, że tylko one są w stanie rozwiązać problemy komunikacyjne. Mimo że działania wojenne zniszczyły całkowicie sieć, a same wozy zaledwie w 50% nadawały się do naprawy, Miejskie Zakłady Komunikacyjne – po dokładnym zbadaniu wszelkich możliwości – postanowiły odtworzyć komunikację trolleybusową w mieście. Gdańska Dyrekcja Odbudowy udzieliła MZK wysokich, milionowych kredytów⁴³. Przystąpiono do renowacji wcześniej zabezpieczonych przed kradzieżą i dewastacją stacji prostownikowych w Redłowie, na dworcu kolejowym i Grabówku⁴⁴. Wobec braku odpowiednich warszta-

³⁶ Pierwszym oddanym do użytku autobusem piętrowym był „Franek”, nazwany tak na cześć majstra kierującego jego odbudową, Franciszka Czerwińskiego. Dwupokładowe pojazdy funkcjonowały na ulicach miasta do końca lat pięćdziesiątych. *Gdańsk w tramwajach i autobusach...*, s. 60.

³⁷ *Autobusy i trolleybusy Gdyni...* W „Bajaderze” zastosowano ciągnik z silnikiem morskim Grey, w „Syrenie” z silnikiem z czołgu Sherman, w „Columbinie” („Colombina”) z silnikiem Daimler-Benz. M. Gwiazda, *Komunikacja miejska Wybrzeża Gdańskiego...*, s. 17. „Bajadera” mierząca 23 m mogła zabrać do 300 pasażerów, a sama ważyła 12 ton. J. Pajewski, *Wspomnienia (Na apel rządu zasiedlenie...)* [w:] *Pamiętniki pracowników WPK...* Do eksploatacji wprowadzano samochody marki Dodge z dostaw UNRRA. M. Gwiazda, *Wtedy wszystko było pierwsze...*, s. 31.

³⁸ AO-MZKGG, 1946/284; M. Gwiazda, *Wtedy wszystko było pierwsze...*, s. 31.

³⁹ W innym miejscu dyrektor Taczanowski powiedział: „Trolleybusy do tej chwili nie mogłyby ruszyć, gdybyśmy nie kupili opon na wolnym rynku. Żadna fabryka państwowa nie produkuje opon o tym wymiarze ani nie otrzymujemy ich w ramach pomocy UNRRA”. Biblioteka Gdańska PAN (dalej: BG PAN), Materiały: Biuro zjazdowe kierowników Przedsiębiorstw Komunikacyjnych, Zbiory Mariana Madeyskiego, Sprawozdanie z konferencji kierowników w Gdańsku, dn. 26 i 27 lipca 1946 r., Al. III/226/ załącznik, s. 19.

⁴⁰ *Autobusy i trolleybusy Gdyni...*

⁴¹ *O sprawność komunikacji na Wybrzeżu...*

⁴² *Ibidem.*

⁴³ *Ibidem; Komunikacja miejska w aglomeracji gdańskiej...*, s. 19.

⁴⁴ *O sprawność komunikacji na Wybrzeżu...* „Zdobyte” transformatory naprawiano w Zakładach Energetycznych na Grabówku – tam, obok rozdzielni wysokiego napięcia, mieściło się pomieszczenie odpowiednio

tów ocalałe trolejbusy tarasowały odcinki ul. 3 Maja i Batorego w pobliżu siedziby firmy, w styczniu 1946 r. było ich 32, z czego 24 nadawały się do remontu: „Na obszernym placu, zawalonym różnorodnym sprzętem samochodowym, istnym cmentarzysku osobowych i ciężarowych maszyn, odbywa się pod mroźnym niebem remont nadających się do naprawy aut. Przy ogniu rozpalonym w ustawionej pionowo rurze – prowizorycznym piecu, odbywa się naprawa 18-tonowego ciągnika Hansmana”⁴⁵.

Na warsztacie. Brygada specjalna

Do 18 lutego 1946 r. załoga remontowała pierwszą partię wozów, 5 było gotowych, aby ruszyć na ulice⁴⁶. W drewnianym baraczkach, który przywieziono z Babich Dołów, mieściło się biuro, własna, dostarczająca prądu do małego warsztatu z tokarnią elektrownia i magazyn. Nieznany dziennikarz starał się możliwie dokładnie oddać atmosferę wyężonej pracy: „Wchodzimy do boksów-warsztatów, gdzie remontuje się wozy. W wąskiej hali u wejścia ogłusza nas huk młota. To kowal wali co sił w rozpalony kawał żelaza, aż skry idą. Pomocnik miechem dmucha w czerwony żar ognia. Przy długich stołach młodzi praktykanci pod okiem majstrów rozkręcają skomplikowane mechanizmy i oczyszczają z rdzy najdrobniejsze części. Nieco dalej oślepia jaskrawy błysk acetyleny, białym światłem rozświetlając mrok warsztatu. Pod wozem w wykopie pracują robotnicy, małymi lampkami oświetlają swój wąski i ciasny teren pracy, opukując młotkami pudło wozu, który podziurawiony do niedawna kulami jak rzeszoto jest już cały. Tylko szare plamy metalu znaczą ślady po zasklepionych otworach”⁴⁷. Licząca 46 osób brygada, która przystąpiła do odbudowy komunikacji trolejbusowej, pracowała w nieogrzewanym warsztacie, robiąc wszystko, aby w jak najszybszym czasie doprowadzić wozy do stanu używalności. Dyrektor Maciej Gwiazda⁴⁸, późniejszy dyrektor Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk–Gdynia (WPK GG), z zamiłowania historyk komunikacji, starał się wymienić nazwiska osób z tej grupy: Jan Frankowski, Franciszek Woś, Juliusz Omensetter, Antoni Miszewski, Franciszek Prętki, Edmund Meszyński, Marian Borysiewicz, Jan Kulawczyk, Antoni Todek, Waław Reptowski, monterzy sieci: Bronisław Zaremba i Marian Kończak, kowal Waław Czech, kierowcy wozów pogotowia technicznego: Antoni Moksyński i Klemes Siuda, instruktorzy techniczni: Zenon Siuda, Franciszek Karczewski i Zygmunt Nierzwicki. W tym gronie znalazło się kilku doświadczonych

przystosowane do napraw dużych urządzeń tego typu. S. Kowalczyk, *Niektóre fragmenty z historii odbudowy komunikacji miejskiej w Gdańsku–Gdyni* [w:] *Pamiętniki pracowników WPK...*, s. 2.

⁴⁵ *Autobusy i trolejbusy Gdyni...*

⁴⁶ *O sprawność komunikacji na Wybrzeżu...*

⁴⁷ *Autobusy i trolejbusy Gdyni...*

⁴⁸ Maciej Gwiazda (1919–2008), działacz organizacji Szare Szeregi w Gdyni, podharc mistrz. Aresztowany przez gestapo w 1943 r. został osadzony w obozie Stutthof, od 1946 r. pracował w MZK GG, wieloletni dyrektor techniczny WPK GG. Absolwent Politechniki Gdańskiej, autor kilku opracowań dotyczących historii komunikacji. Od 2011 r. patron jednego z gdańskich tramwajów typu Pesa Swing 120NaG (nr 1045). Szerzej zob. A. Gąsiorowski, *Szare Szeregi na Pomorzu 1939–1945*, Toruń 1998; APG, Dokumenty Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku. Kwalifikacje pracowników MZK GG 1945–1947, 1164/1333, s. 275–276.

w prowadzeniu trolejbusów kierowców, m.in. Alojzy Miękicki i Jan Nowak⁴⁹. Pierwszym naczelnikiem Wydziału Trolejbusów został urodzony w Odessie Bolesław Obrączkiewicz (początkowo szefował warsztatom), który kierował wydziałem do września 1947 r.⁵⁰

Kłopoty z drutem

W uruchomieniu trolejbusów przeszkodą okazał się brak drutu miedzianego, czekano na niego niczym na mannę z nieba. Prezydent miasta, Henryk Zakrzewski⁵¹, w jednym z wywiadów prasowych powiedział: „Część otrzymaliśmy w darze od Szwecji, część kupiliśmy”⁵². W istocie zamówiono łącznie 180 ton przewodu jezdnego, z czego 20 ton miało zostać przekazanych dla Gdyni jako dar pośredniczącego w zakupie konsula Królestwa Szwecji⁵³. Ogłaszano w prasie: „Pragniemy, by zbliżający się sezon letni zbiegł się z ukończeniem prac i oddaniem do dyspozycji społeczeństwa tak wszechstronnie wygodnego środka komunikacji, jakim są trolleybusy”⁵⁴ i wierzono, że dojdzie do tego jeszcze w lutym 1946 r. Tak się jednak nie stało: „Jak już donosiliśmy, wprowadzenie komunikacji trolleybusowej w Gdyni ulega opóźnieniu, mimo że pracownicy MZK zrobili ze swej strony wszystko, by trolleybusy ruszyły. Wozy są gotowe do użytku, ale brak jest miedzianego kabla”⁵⁵. Szwecja zobowiązała się dostarczyć go w terminie do 1 maja, tymczasem dyrekcja zdołała jeszcze w lutym pozyskać 7 tys. metrów deficytowego materiału z Warszawy. W stolicy pierwszą linię trolejbusową otwarto 5 stycznia 1946 r., obsługującą ją radzieckie wozy potocznie nazywano Stalinami, mówiło się: „Stalinem pojechałem na Mokotów”. Jednak początkowo przejazdy te nie cieszyły się tam dużą popularnością, podchodzono nieufnie do pojazdów na prąd, żartowano w prasie, że: „Kiedy pierwszy trolejbus zaoferował się przewieźć pierwszych pasażerów bezpłatnie (...), zabrakło, o dziwo! chętnych...”⁵⁶. Natomiast w Gdyni trolleybusy to nie była nowość. Uznano, że otrzymana ilość drutu wystarczy do uruchomienia pierwszej linii i natychmiast przystąpiono do pracy. Jeszcze w lutym 1946 r. dyrektor Taczanowski wskazywał kierunki, w jakich ma zamiar rozwijać się przedsiębiorstwo, i trzeba przyznać, że realizował je potem konsekwentnie: „Pierwsza linia trolleybusowa będzie uruchomiona w lutym na przestrzeni pl. Kaszubski–Zarząd Miejski. Dalsze do Orłowa i krańca Sopotu jako całość z kursującymi gdańskimi tramwajami. Następna linia pójdzie do Chyloni. Najtrudniejsza sprawa

⁴⁹ M. Gwiazda, *Odbudowa komunikacji trolejbusowej...*, s. 6–7.

⁵⁰ AO-MZKGG, 1946/811, Bolesław Obrączkiewicz.

⁵¹ Henryk Zakrzewski (1897–?), pierwszy prezydent Gdyni, sprawował ten urząd od kwietnia 1945 do 1950 r. Piastował godność posła w ciągu dwóch kadencji od 1947 do 1952 r. Działacz PPS od 1922 r. *Encyklopedia Gdyni*, red. M. Sokołowska, I. Greczanik-Filipp, W. Kwiatkowska, Gdynia 2006, s. 941.

⁵² *Gdynia u progu 1946 roku...*

⁵³ *O sprawność komunikacji na Wybrzeżu...* W innej wersji dar ze Szwecji to przewód – 40 ton. *Komunikacja miejska w aglomeracji gdańskiej...*, s. 19.

⁵⁴ *O sprawność komunikacji na Wybrzeżu...*

⁵⁵ *Siedem tysięcy metrów kabla dla trolleybusów gdynskich*, „Dziennik Bałtycki”, 22.03.1946, nr 80.

⁵⁶ M. i J. Łoziński, *W powojennej Polsce: 1945–1948*, Warszawa 2015, s. 50.

jest z portem. Zanim nie będzie naprawiony wiadukt, nie może być mowy o komunikacji trolleybusowej”⁵⁷.

Jazda próbna

W dniu 5 marca 1946 r. odbyła się jazda próbna: „Wczoraj o godz. 12 w południe publiczność gdyńska z ciekawością i podziwem patrzyła na pierwszy trolleybus, który zrobił kilka kursów na trasie: zajezdnia – pl. Kaszubski, przez Świętojańską, do al. 10 Lutego”⁵⁸. Dziennikarz relacjonował: „W dużym, odnowionym wozie jedziemy z pracownikami, fachowcami [...]. Jedziemy szybko, gładko i bez wstrząsów, bez zapachu benzyny czy innego paliwa. Instruktor Siuda, który pracował przy zakładaniu trolleybusów w czasie okupacji, będzie teraz szkolił naszych szoferów”⁵⁹. Obowiązywały ich specjalne przepisy dla kierowców trolejbusowych. Ustalały one, że kandydaci na kierowców muszą przejść szkolenie w zatrudniających ich przedsiębiorstwach komunikacyjnych. Po jego zaliczeniu otrzymywali zezwolenie na prowadzenie pojazdów, wydane przez prezydium rad narodowych⁶⁰.

Spektakularny sukces zaowocował wzmożonym zainteresowaniem prasy, następnego dnia w „Dzienniku Bałtyckim” pojawił się artykuł: „W warsztatach wre praca, 6 wozów już jest ukończonych, 4 otrzymują ostatnie pociągnięcia. Musimy mieć 20 – mówi podwoziarz Frankowski, również stary pracownik trolleybusowy. – Czy dzień powszedni, czy niedziela, pracujemy. Zaczęliśmy od zbierania postrzelanych wozów, pojedynczych części i wspólną naszą pracą osiągnęliśmy dzisiejsze rezultaty: nowiutki trolleybus kursujący po mieście. 10 gotowych do użytku w zajezdni”⁶¹. Jak wyglądały przygotowane wozy? Możemy się im przyjrzeć na fotografiach, ważny jest również jednak opis. Jeden z dziennikarzy pisał: „W głębi hali stoi nowiutki, pomalowany kremową i czerwoną farbą trolleybus. Wewnątrz białe drewniane ławki, 28 miejsc siedzących. Duży trolleybus może od biedy pomieścić i 100 osób. Do kompletnego wykończenia brak jeszcze pociągnięcia lakierem, ale w zapyłonej sali, gdzie wykonuje się inne prace, nie da się tego zrobić”⁶². Na początku marca 1946 r. sytuację w wybrzeżowej komunikacji miejskiej oceniano jako ulegającą stałej poprawie. Uznano, że połączenie „na najruchliwszym odcinku Wybrzeża od Gdyni do Gdańska stopniowo się poprawia”⁶³. Zauważono również, że „autobusy zaczynają przypominać solidne, wygodne i estetyczne dawne gdyńskie wozy”⁶⁴. Wszyscy jednak z niecierpliwością oczekiwali w Gdyni na uruchomienie trolleybusów.

⁵⁷ *Autobusy i trolleybusy Gdyni...*

⁵⁸ *Trolleybus na ulicach Gdyni. Próba techniczna sprawności wozu*, „Dziennik Bałtycki”, 6.03.1946, nr 64, s. 5.

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ *Przepisy dla służby ruchu komunalnych przedsiębiorstw komunikacyjnych*, wyd. 2, s. 71.

⁶¹ *Trolleybus na ulicach Gdyni...*

⁶² *Autobusy i trolleybusy Gdyni...*

⁶³ *W Gdyni ruszyły trolleybusy*, „Dziennik Bałtycki”, 26.03.1946, nr 84.

⁶⁴ *Ibidem*.

Reaktywacja

Pierwsza linia trolleybusowa ruszyła 19 marca 1946 r. i była krótka, od ul. Derdowskiego do Zarządu Miejskiego, gdzie zlokalizowano pętlę⁶⁵. Jej otwarcia dokonał prezydent Gdyni Henryk Zakrzewski w obecności wiceprezydenta Tadeusza Modlińskiego, dyrektora inż. Antoniego Stefana Olszewskiego z Gdańskiej Dyrekcji Odbudowy (GDO), dyrekcji oraz pracowników MZK, przedstawiciele wydziałów Zarządu Miejskiego, prasy i gdynian. Uroczystość miała miejsce na stacji prostowniczej nr 1. Prowadzący prace nad odbudową sieci, inż. Henryk Markiewicz, w krótkim przemówieniu „wyraził życzenie, by najnowocześniejszy środek komunikacji, jakim są trolleybusy, uruchomiony w najnowocześniejszym porcie Gdyni, przyczynił się do dalszego rozwoju miasta i Wybrzeża”⁶⁶. Prezydent Zakrzewski podziękował pracownikom MZK za ich ofiarność i przeciął wstęgę. Uruchomiono stację, która otrzymywaną z elektrowni prąd zmienny, dzięki transformatorom i samoczynnie działającym prostownikom, zmieniała na stałą, zasilając sieć. W tym czasie przed zajezdnią przy ul. Waszyngtona stały już udekorowane zieloną farbą wozy i ich załogi. Feta miała charakter niezwykle uroczysty: wiceprezydent Modliński, mówiąc o usilnej pracy robotnika i inteligenta, których wysiłkiem została uruchomiona miejska linia trolleybusowa, życzył pracownikom, by z tą samą radością czynu przystępowali do dalszej pracy nad uruchomieniem linii „Gdynia–Orłowo i Gdynia–Chylonia”⁶⁷. Podziękował tym, którzy wspierali funduszami działania firmy – Delegatowi Rządu dla spraw Wybrzeża inż. Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu oraz dyrekcji GDO⁶⁸. Potem słowa posypały się jak z rękawa. Prezydent Zakrzewski wyraził nadzieję, że uda się uświetnić obchody święta pracy uruchomieniem drugiej linii, prowadzącej do Orłowa. Wyraził również życzenie, aby dyrektor Taczanowski zgłosił najbardziej zasłużonych pracowników do nagród pieniężnych. Następnie głos zabrali przedstawiciele załogi, Kozłowski i Stolarek. Powszechny podziw wzbudził oddany do użytku olbrzymi wóz ciągnikowy, nazwany przez robotników „Bajadera”; zapewniano, że może się w nim zmieścić ok. 200 osób⁶⁹. Uroczystość w MZK zakończył bankiet dla pracowników i gości, podczas którego przemawiali ci, którzy do tej pory nie mieli jeszcze szansy się wypowiedzieć – redaktor naczelny „Dziennika Bałtyckiego” Bolesław Wit-Święcicki, kierownik techniczny MZK Wiesław Śliwowski, mistrz mechanik Emil Mieczysław Padlewski i inni⁷⁰. W jednym z wywiadów wicedyrektor, któremu podlegał dział zaopatrzenia, Stefan Fonder (na stanowisku do listopada 1947 r.)⁷¹ podsumował wspólną pracę: „Jesteśmy z różnych stron

⁶⁵ M. Połom, B. Turzański, *70 lat trolejbusów w Gdyni...*, s. 6. W niektórych opracowaniach pojawia się data 10 marca 1946 r. (trasa plac Kaszubski–Zarząd Miejski, długość linii 1,5 km). *Komunikacja miejska w aglomeracji gdańskiej...* Ta pierwsza trasa wydłużała się: Zarząd Miejski–Świętojańska–10 Lutego–Morska–Chylońska–Chylonia Dworzec Kolejowy. J. Pudło, *Trolleybusy w Polsce...*, s. 36.

⁶⁶ *W Gdyni ruszyły trolleybusy...*

⁶⁷ Ruszyła 2 października 1946 r. Trasa miała długość 8,5 km. *Komunikacja miejska w aglomeracji gdańskiej...*, s. 20.

⁶⁸ *W Gdyni ruszyły trolleybusy...*

⁶⁹ *Ibidem.*

⁷⁰ *Ibidem.*

⁷¹ AO-MZKGG, 1946/230, Stefan Fonder.

Polski, możemy się różnić poglądami politycznymi, może być między nami rozbieżność w zapatrywaniach na szereg spraw, ale będę wyrazicielem ogółu pracowników, gdy powiem, że łączy nas wspólna ambicja i wspólna idea osiągnięcia konkretnych rezultatów naszej pracy dla Gdyni. W tym tworzymy jedną harmonijną całość, wspólną rodzinę Miejskich Zakładów Komunikacyjnych⁷². Pierwszą gdyńską trasę obsługiwały trzy trolejbusy Henschel⁷³, uzupełniane sukcesywnie o kolejne pojazdy (część z nich sprowadzono z Olsztyna i Insterburga)⁷⁴. Nadal rozbudowywano sieć połączeń – „jedenastka” po przedłużeniu dotarła aż do Orłowa⁷⁵.

Powstanie MZK GG

Kiedy w kwietniu 1946 r. powstały Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk Gdynia, łączące w sobie potencjał trzech firm transportowych – MZK Gdańsk, MZK Gdynia i Miejskiej Komunikacji Autobusowej w Sopocie⁷⁶ – dyrektorem naczelnym przedsiębiorstwa został mgr Marian Madeyski, zaś jego zastępcą do spraw administracyjnych inż. Stanisław Taczanowski, poprzednio dyrektor MZK w Gdyni. Na spotkaniu z kierownikami przedsiębiorstw komunikacyjnych z całej Polski, które odbyło się w Gdańsku w dniach 26–27 lipca 1946 r., Madeyski tak podsumował dotychczasowe dokonania w wydziale: „W Gdyni uruchomiony został trolleybus na razie na półtorakilometrowym odcinku. Linia ta obecnie przedłużona jest do Orłowej, a potem przedłużymy ją do Sopotu⁷⁷. Chodziło o uzupełnienie ciągu transportowego między Gdynią a Gdańskiem. Do Sopotu linia tramwajowa dotarła z Oliwy 10 listopada 1946 r.⁷⁸ Nowy dyrektor nie miał jednak złudzeń, że to rozwiązanie optymalne: „Połączenia, które są zadaniem Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk–Gdynia, w żadnym wypadku nie rozwiążą całości zagadnienia i liczymy się z tym, że elektryfikacja wężła kolejowego dopiero w dużej mierze nas odciąży [...]. Należałoby dążyć do tego, aby kolej jak najszybciej przysłała nam z pomocą⁷⁹”.

⁷² *Trolleybus na ulicach Gdyni...*, s. 5.

⁷³ Trolejbusy Henschel z przyczepami tej samej marki stanowiły podstawowy skład powojennego taboru w Gdyni. M. Połom, B. Turżański, *70 lat trolejbusów w Gdyni...*, s. 12.

⁷⁴ Np. pojazdy typu Henschel, Mercedes Benz, Büssing. *Ibidem*, s. 10.

⁷⁵ J. Kaczmarczyk, *Gdyńskie trolejbusy*, „Jantarowe Szlaki” 2002, R. 45, nr 3(265), s. 40.

⁷⁶ S. Zomkowski, *Tramwajem przez Gdańsk*, Gdańsk 2015, s. 159 oraz *Komunikacja miejska w aglomeracji gdańskiej...*, s. 13. Rozwiązanie to nawiązywało do stworzonego w 1942 r. Verkehrsbetriebe Danzig-Gotenhafen AG, wspólnego dla całej aglomeracji przedsiębiorstwa transportowego. J. Daniluk, *Kiedy powstało Trójmiasto?*, <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Kiedy-powstalo-Trojmiasto-n128260.html> [dostęp: 15.10.2018].

⁷⁷ BG PAN, Materiały: Biuro zjazdowe kierowników Przedsiębiorstw Komunikacyjnych, Zbiory Mariana Madeyskiego, Sprawozdanie z konferencji kierowników w Gdańsku..., s. 11.

⁷⁸ Kierownikiem budowy był inż. Emil Latycki. M. Gwiazda, *Komunikacja miejska Wybrzeża Gdańskiego...*, s. 11.

⁷⁹ BG PAN, Materiały: Biuro zjazdowe kierowników Przedsiębiorstw Komunikacyjnych, Zbiory Mariana Madeyskiego, Sprawozdanie z konferencji kierowników w Gdańsku..., s. 19.

Wkrótce działania przedsiębiorstwa nabrały rozmachu. Na początku października 1946 r. ruszyły trolejbusy na trasę między placem Kaszubskim a Chylonią⁸⁰. Oddano również do użytku kolejną stację prostownikową (Gdynia Grabówek)⁸¹. Wydział Trolejbusowy, zwany również Trakcją Pojazdów Ogumionych, pod koniec 1947 r. dysponował 27 pojazdami, w tym 3 naczepami⁸². Zdecydowaną większość jego pracowników stanowili mężczyźni (82%), ludzie młodzi (ponad 54% poniżej 30 roku życia), wolni (51%) i z podstawowym pełnym i niepełnym wykształceniem (72%). Zdecydowanie najliczniejszą grupę tworzyli Pomorzanie (37%) i powracający z Niemiec robotnicy i więźniowie (13%) oraz przybysze z Mazowsza (ok. 9%). Połowa była bezpartyjna, wśród partyjnych przeważali członkowie PPR (78%, PPS – 19%). Załoga dzieliła się na pracujących „w ruchu”, czyli kierowców i konduktorów (21% i 17%), oraz warsztatowców (razem 42%) i administrację⁸³.

Wizyta ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego

Swoistą manifestacją dokonań na polu odbudowy była prezentacja taboru przedsiębiorstwa podczas pochodu pierwszomajowego w 1947 r. Najpierw zgromadzonej publiczności zaprezentowano holowany za ciężarówką wrak, za nim pojawiły się odremontowane w warsztatach trolejbusy⁸⁴. Dzięki stałemu postępowi w remontowaniu wozów i pozyskaniu miedzianego drutu dla sieci można było wkrótce linię z Orłowa przedłużyć do Sopotu – uruchomiono ją 17 stycznia 1947 r.⁸⁵ Na uroczystość zorganizowaną z tej okazji przybyli Delegat Rządu dla spraw Wybrzeża inż. Eugeniusz Kwiatkowski, wicewojewoda Gadowski, wiceprezydent Gdańska inż. Czerny, prezydent Sopotu Leonard Wierzbicki, wiceprezydent Gdyni Modliński, dyrektor GDO inż. Olszewski, dyrektor MZK GG Madeyski. „Po przecięciu przez min. Kwiatkowskiego wstęgi uczestnicy uroczystości udali się pięknie udekorowanym barwami narodowymi i zielenią wozem w kierunku Gdyni”⁸⁶. Powstało trwałe połączenie między obu miastami⁸⁷. Pod koniec

⁸⁰ Linia nr 12, przez Świętojańską i Śląską. J. Kaczmarczyk, *Gdynskie trolejbusy...*, s. 40.

⁸¹ O mocy 720 kW.

⁸² Były to: 14 trolejbusów typu Henschel, 3 trolejbusy typu Fiat Breda, 3 trolejbusy typu Büssing, 3 trolejbusy typu Alfa Romeo, 1 trolejbus typu Mercedes oraz 3 przyczepy. J. Kaczmarczyk, *Gdynskie trolejbusy...*, s. 40. W innym miejscu podaje się, że były to 24 trolejbusy 7 różnych typów. J. Pudło, *Trolejbusy w Polsce...*, s. 36. Dla 1947 r. podawane są również takie dane: 15 wozów w ruchu, 9 czekających na odbudowę. *Komunikacja miejska w aglomeracji gdańskiej...*, s. 19.

⁸³ *Dane statystyczne wyprowadzone z analizy akt osobowych pracowników Przedsiębiorstwa MZK i MZK GG*, wynik badań prowadzonych przez autora tekstu.

⁸⁴ M. Połom, B. Turżański, *70 lat trolejbusów w Gdyni...*, s. 8.

⁸⁵ *Ibidem*. Na trasę tego dnia ruszył trolejbus Fiat Breda sprowadzony do Gdyni przez Niemców z Mediolanu. Pętlę zlokalizowano w Sopocie, przy skrzyżowaniu z ul. Reja. Trasa miała długość 3,5 km. *Komunikacja miejska w aglomeracji gdańskiej...*, s. 20. W związku z tym niebawem zdecydowano się przenieść dwa prostowniki po 360 kW do podstacji Sopot. S. Kowalczyk, *Niektóre fragmenty z historii odbudowy komunikacji miejskiej w Gdańsku–Gdyni* [w:] *Pamiętniki pracowników WPK...*, s. 4.

⁸⁶ „Dziennik Bałtycki”, 19.01.1947, nr 18.

⁸⁷ Od listopada 1946 r. funkcjonowała linia tramwajowa między Oliwą a Sopotem. M. Gwiazda, *Komunikacja miejska Wybrzeża Gdańskiego...*, s. 10.

1948 r. Gdynia dysponowała już 45 trolejbusami⁸⁸. Na tę trasę oraz w kierunku Chyloni skierowano w 1950 r. pozyskanych rok wcześniej i odremontowanych na terenie Gdyni 8 trolejbusów Fiat Tallero przekazanych przez MZK Wrocław, gdzie komunikacji trolejbusowej nie uruchomiono. Pojazdy pochodziły z Wałbrzycha i miały obsługiwać we Wrocławiu trasę na Psie Pole i Zakrzów. Kiedy ostatecznie wycofano się z tych projektów, trafiły do Gdyni⁸⁹. Jeden z pracowników tak opisał to zdarzenie: „Sprowadzono z Wrocławia duże 3-osiowe (12 m) 4-silnikowe trolejbusy Tallero-Milano, produkcji włoskiej. Są to wozy już zdewastowane, choć Niemcy nie zdążyli włączyć ich do eksploatacji z powodu stwierdzonych aktów sabotażu w montażu zespołów. Z wielkim trudem, po całkowitym demontażu i ponownym złożeniu, zostały przez nas uruchomione”⁹⁰. W 1948 r. pracownicy wydziału podjęli się prac remontowo-adaptacyjnych na statku „Panna Wodna”⁹¹. Stał się on wizytówką przedsiębiorstwa MZK GG, w którego składzie do 1949 r. znajdowała się tzw. trakcja wodna, czyli „Żegluga Gdańska”.

Dalszy rozwój

Od 22 sierpnia 1949 r. sieć połączeń trolejbusowych w mieście objęła również Mały Kack⁹². Na tę trasę wypuszczono całkiem nowe wozy, 13 zakupionych we Francji trolejbusów firmy Vetra⁹³. Z kolei 29 października 1949 r. otwarto linię nr 24 w kierunku Oksywia⁹⁴, a nieco ponad rok później połączenie z Chyloni przedłużono aż do Cisowej⁹⁵. Na początku lat pięćdziesiątych⁹⁶ na terenie Gdyni funkcjonowało już 5 linii trolejbusowych.

Charakterystyczna sylwetka sunącego cicho po ulicach miasta pojazdu wpisała się na stałe w jego krajobraz. Kontynuacja rozwiązania zaproponowanego w czasach kryzysu paliwowego okazała się trafna, dziś elektryczny napęd znów staje się rozwiązaniem optymalnym i w najbliższych latach ma szansę stać się wiodącym na ulicach polskich miast. Gdynia to miasto, które nigdy nie odstąpiło od nowoczesności.

⁸⁸ J. Pudło, *Trolejbusy w Polsce...*, s. 37.

⁸⁹ Numery taborowe 230–237. *Ibidem*.

⁹⁰ *Wspomnienia anonimowego pracownika* [w:] *Pamiętniki pracowników WPK...*

⁹¹ Więcej na ten temat zob. W. Borzestowski, „Żegluga Gdańska” w latach 1946–1949. *Rozwój, flota, pracownicy*, [w:] *Gdańsk jest kluczem do wszystkiego. W poszukiwaniu genius loci miasta*, red. A. Siekierska, W. Borzestowski, Kraków 2019, s. 53–54.

⁹² Linia nr 23, została uruchomiona 22 lipca 1949 r. M. Połom, B. Turzański, *70 lat trolejbusów w Gdyni...*, s. 12.

⁹³ Vetra VBRh, numery taborowe 300–312. *Ibidem*.

⁹⁴ Z pętłą przy Dowództwie Marynarki Wojennej.

⁹⁵ Linia nr 25, trasa plac Kaszubski–Cisowa. Dotychczasowe połączenie, prowadzące przez ul. Śląską (jako linia nr 22, dawna linia nr 12), zostało skrócone, kończyło się pętłą na Grabówku. J. Kaczmarczyk, *Gdynskie trolejbusy...*, s. 40.

⁹⁶ Pod koniec 1953 r.

Summary

Department of Trolleybuses, Years 1946–1951

Before World War II, the main means of the municipality transport in Gdynia were buses. When in 1942, the management of the newly-established transport company – Verkehrsbetriebe Danzig-Gotenhafen AG (VDG) which operated in Gdańsk, Sopot and Gdynia accepted that the optimization of transport solutions should be undertaken, in 1943 they made a decision concerning opening of the trolleybus network in the part of the agglomeration. After pushing the German troops out of the city, opening of the first trolleybus line (19th march 1946) in relatively slightly destroyed Gdynia was being awaited for quite a long time. There was a lack of overhead wiring because of its severe damage and it required almost entire reconstruction. The article is devoted to the process of recreation of this modern transport solution in the city.

Keywords: Verkehrsbetriebe Danzig-Gotenhafen AG (VDG), Miejskie Zakłady Komunikacyjne Gdańsk Gdynia (MZK GG) [Gdańsk Gdynia Inter-municipality Transport Company], trolleybuses, municipality transport after 1945, Bolesław Obrączkiewicz

Słowa kluczowe: Verkehrsbetriebe Danzig-Gotenhafen AG (VDG), Miejskie Zakłady Komunikacyjne Gdańsk Gdynia (MZK GG), trolejbusy, komunikacja miejska po 1945 r., Bolesław Obrączkiewicz