

Waldemar Borzestowski
Uniwersytet Gdański

Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Gdańsku, 1945–1946. Bilans otwarcia

W połowie marca 1945 r. wojska II Frontu Białoruskiego ruszyły do natarcia. Jednym z kluczowych celów operacji było opanowanie umocnionego rejonu, w tym miast leżących przy Zatoce Gdańskiej. Rozpoczął się ostrzał i zmasowane naloty na Gdańsk, objęły one nie tylko duże zakłady produkcyjne, ale również Stare Miasto. Armia Czerwona zajmowała kolejne wioski i punkty oporu, zmierzając w kierunku morza. W nocy z 22 na 23 marca¹ zdobyto Sopot, rozbijając tym samym okrążone wojska wroga na dwie części, następnie zajmowano po kolei Oliwę, Wrzeszcz, Siedlce². Zanim natarcie ruszyło w stronę centrum, z samolotów rozrzucono ulotki, ultimatum dla obrońców. Zachęcano ich do poddania się. Kiedy 28 marca polscy żołnierze zatknęli biało-czerwony sztandar na szczycie Dworu Artusa, wokół słychać było jeszcze strzały³. Dopiero 30 marca⁴ oddziały niemieckie wyparto na dobre z płonącego miasta⁵. W ciągu kolejnych kilku dni zabytkowa struktura Gdańska uległa zniszczeniu w 90%⁶. Wszystko, co działo się z cywilną ludnością niemiecką w tym czasie, opisano w wielu relacjach⁷. Artykuł ten skupia się na ukazaniu działań jednego z kluczowych dla odradzającej się miejskiej struktury przedsiębiorstwa, Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Gdańsku. Przedstawiłem w nim dokonania zakładu, obejmujące przygotowanie sieci podstawowych połączeń umożliwiających przemieszczanie się ludności odradzającego się miasta. Uczyniłem to w szerokim

¹ Z tą datą wychodzi ostatni numer dziennika „Der Danziger Vorposten”. J. Daniluk, *Kalendarium 14 marca–6 kwietnia 1945*, „30 Dni” 2020, nr 1/2(147/148), s. 12–15.

² Oliwa zostaje zajęta w nocy z 24 na 25 marca, Wrzeszcz i Siedlce – 27 marca. *Ibidem*.

³ Żołnierze I Brygady Pancerniej im. Bohaterów Westerplatte: podporucznik Bronisław Wilczewski i chorąży Zbigniew Michel. S. Matysik, *Dzieje Gdańska* [w:] T. Bieniecki et al., *Gdańsk, jego dzieje i kultura*, Warszawa 1969, s. 114–115.

⁴ Wielki Piątek. *Ibidem*.

⁵ Oficjalny dzień wyzwolenia Gdańska. S. Bykowska, *Rok 1945* [hasło w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. B. Śliwiński et al., Gdańsk 2012, s. 885–887; J. Daniluk, *Koniec Miasta*, „30 Dni” 2020, nr 1/2(147/148), s. 10–11.

⁶ Dokładne omówienie sytuacji Gdańska w 1945 r. w trakcie działań wojennych oraz bezpośrednio po jego zdobyciu znajdziemy w: T. Glinecki, *Atak na Gdańsk od strony Żuław w świetle dziennika działań bojowych 2. Armii Uderzeniowej za marzec 1945 roku* [w:] *Żuławy w 1945 roku. Niedomknięte księgi*, red. idem, M. Owsiniński, Sztutowo 2018, s. 29–47; G. Baziur, *Armia Czerwona na Pomorzu Gdańskim 1945–1947*, Warszawa 2003; *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.

⁷ *Gdańsk 1945. Wspomnienia 50 lat później*, red. P.O. Loew, E. Rusak, Gdańsk 1997.

kontekście społecznym, dużą wagę przywiązując do spraw kadrowych i zaprezentowania życia codziennego pracowników firmy.

Grupy operacyjne

Już w nocy z 27 na 28 marca 1945 r. do Gdańska przybyła powołana przez Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego (PKWN) Morska Grupa Operacyjna (MGO)⁸. W tym samym czasie również inne grupy fachowców, podlegające Ministerstwu Administracji Publicznej i Ministerstwu Przemysłu, podjęły działania na zajmowanych sukcesywnie obszarach Pomorza Wschodniego. Zadaniem MGO było przejęcie infrastruktury związanej ze sprawnym funkcjonowaniem miasta: elektrowni, gazowni, urządzeń wodno-kanalizacyjnych, komunikacji, a także obiektów przemysłowych, od dużych, jak stocznie, po zakłady rzemieślnicze, magazyny i składy. Zespół specjalistów rejestrował przedsiębiorstwa i zakłady produkcyjne, ustalając stopień ich zniszczenia. Pomagał w tworzeniu pierwszych struktur kierowniczych, zabezpieczał stan posiadania i uruchamiał, co tylko się dało. Działając na rzecz stworzenia warunków do skutecznego funkcjonowania miejscowej, stale w wyniku masowej migracji rosnącej społeczności polskiej, wspierał akcję osiedleńczą, czuwał nad rozdziałem żywności. Pozostających w mieście Niemców kierowano do prac porządkowych. Pierwsza z powstałych grup stanowiła bazę kadrową dla Urzędu Wojewódzkiego⁹, druga, tzw. bydgoska, tworzyła jeszcze w marcu nową administrację na szczeblu powiatowym na obszarze przyszłego województwa gdańskiego¹⁰. W dniu 31 marca 1945 r. prezydentem Gdańska został mianowany Franciszek Kotus-Jankowski¹¹, który przybył do miasta 4 kwietnia na czele trzeciej, 16-osobowej grupy operacyjnej. Niebawem powołano

⁸ W składzie MGO, który ulegał znacznemu rozszerzeniu, znaleźli się inżynierowie, specjaliści w zakresie przemysłu stoczniowego i okrętownictwa. Grupa ta zakończyła swoje działanie 30 kwietnia 1945 r., przekazując uprawnienia odpowiednim instytucjom. J. Mykowski, *Morska Grupa Operacyjna* [hasło w:] *Encyklopedia Gdańska...*, s. 654–655. Inna podawana data dotycząca zakończenia działalności przez MGO to 31 marca 1945 r. Zob. J. Daniluk, *Kalendarium 14 marca–6 kwietnia 1945...*, s. 12–15.

⁹ Po dotarciu do Gdańska przejęła na swoją siedzibę budynek przy ul. Jaśkowa Dolina 3. S. Bykowska, *Grupy operacyjne w Gdańsku w 1945 r.* [hasło w:] *Gedanopedia*, https://www.gedanopedia.pl/gdansk/?title=GRUPY_OPERACYJNE_W_GDAŃSKU_W_1945_ROKU [dostęp: 4.12.2021].

¹⁰ Grupa określana mianem przemysłowej zostaje przekształcona w Kierownictwo Morskiej Grupy Operacyjnej Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów. Województwo gdańskie powstało 30 marca 1945 r., powołane przez Prezydium Krajowej Rady Narodowej. J. Daniluk, *Kalendarium 14 marca–6 kwietnia 1945...*, s. 12–15. W kolejnych latach zmienił się jego obszar. W okresie 1946–1975 obejmowało teren obecnego województwa pomorskiego (części wschodniej) oraz fragment województwa warmińsko-mazurskiego.

¹¹ Franciszek Kotus-Jankowski (1891–1958), działacz polityczny związany z SDKPiL, wielokrotnie aresztowany, m.in. za uczestnictwo w strajku szkolnym 1905 r. oraz udział w pochodach pierwszomajowych. Uczestniczył w rewolucji lutowej 1917 r. w Piotrogradzie. W okresie międzywojennym sprawował funkcje kierownicze, był m.in. dyrektorem Huty Szkła w Rejowie. Podczas wojny był m.in. członkiem II Oddziału Polskiego Czerwonego Krzyża, ukrywał się. Stał się członkiem PPR, a potem PZPR. W początkach 1945 r. kierował jednym z wydziałów Ministerstwa Administracji Publicznej. Decyzją Rządu Tymczasowego RP został 31 marca 1945 r. mianowany prezydentem Gdańska. Pełnił tę funkcję do 28 maja 1946 r., przekazując ją swemu następcy, Bolesławowi Nowickiemu. *Poczet sołtysów, burmistrzów, nadburmistrzów, przewodniczących Miejskiej Rady Narodowej i prezydentów Gdańska od XIII do XXI wieku*, red. B. Możejko, Gdańsk 2015, s. 356–357.

Zarząd Miejski w Gdańsku (ZMG)¹². Starano się odzyskać pozostające pod radziecką kontrolą i traktowane jako swoiste trofeum wojenne mienie portowe i stoczniowe. Nie było to łatwe zadanie. Dopiero prowadzone w Moskwie w maju 1945 r. rozmowy doprowadziły do ustalenia zasad podziału¹³.

Nowa polska administracja nie tylko czuwała nad zinwentaryzowaniem i zabezpieczeniem istniejącej infrastruktury, wszelkich dóbr, które uznawano za użyteczne. Jej zadaniem było również stworzenie warunków do życia dla mieszkających tu ludzi, pozyskanie bazy mieszkaniowej i miejsc pracy dla tych, którzy mieli tu niebawem przybyć. Z danych statystycznych dotyczących 1945 r. wyłania się ponury obraz zniszczonego miasta – na 556 zakładów produkcyjnych zewidencjonowanych w całym województwie jedynie 150 mogło przystąpić do jakiegokolwiek działalności, a niemal połowa budynków była całkowicie zrujnowana¹⁴. Pozostało czynnych tylko 20 mostów i wiaduktów¹⁵. Na podstawie dekretu z 24 maja 1945 r. powołano Gdańską Dyрекcję Odbudowy (GDO), ustalając, że obszarem jej działania będą miasta Gdańsk, Gdynia, Sopot i Elbląg, z wyłączeniem obszarów portowych. W zakresie jej działań leżały zakłady użyteczności publicznej, drogi i urzędzenia komunikacji miejskiej¹⁶. Nowo powstałe przedsiębiorstwa miejskie wykonywały roboty w oparciu o zlecenia GDO¹⁷.

W ostatnich miesiącach wojny miasto Gdańsk uległo znacznemu wyludnieniu. Z danych z 31 lipca 1945 r. wynika, że w mieście przebywało zaledwie 122,8 tys. mieszkańców¹⁸, z czego 107,2 tys. stanowili Niemcy¹⁹. Tak zwanej weryfikacji narodowościowej poddano osoby, które posiadały obywatelstwo Wolnego Miasta Gdańska lub Trzeciej Rzeszy i deklarowały przynależność do narodu polskiego. Zweryfikowani pozytywnie mogli pozostać na miejscu. Niemców należało docelowo, w myśl ustaleń międzynarodowych²⁰, wysiedlić poza granice państwa. Polacy z zaanektowanego przez Rzeszę Pomorza,

¹² Pierwsza siedziba mieściła się w budynku dawnej Szkoły Wojennej przy obecnej ul. 3 Maja.

¹³ Dnia 30 maja 1945 r. komendant okręgu Gdańsk, generał Siemion Mikulski ogłosił, że może przekazać województwie gdańskiemu Mieczysławowi Okęckiemu i delegatowi Ministerstwa Przemysłu Władysławowi Szedrowiczowi urzędzenia portowe i zakłady przemysłowe. Uznano, że 70% urzędzeń przypadnie Związkowi Radzieckiemu, a 30% Polsce. M. Stryczyński, *Gdańsk w latach 1945–1948. Odbudowa organizmu miejskiego*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1981, s. 193.

¹⁴ K. Podoski, *Województwo gdańskie w latach 1945–1959*, Gdańsk 1958, s. 5–6.

¹⁵ *Przegląd statystyczny miasta Gdańska 1945–1950, z uzupełnieniami za rok 1951*, s. 5. Stan na dzień 31.12.1945 r. W tym: 12 mostów żelaznych, 7 żelbetonowych i 1 drewniany.

¹⁶ Rozporządzenie Ministra Odbudowy z dnia 12 stycznia 1946 r. o utworzeniu dyrekcji odbudowy w Gdańsku, Poznaniu i Wrocławiu (Dz. U. Nr 5, poz. 48). Szerzej na temat działalności GDO zob. M. Stryczyński, *Zniszczenia urzędzeń portowych, przemysłu oraz infrastruktury komunalnej miasta* [w:] *Gdańsk 1945. Materiały z sesji naukowej odbytej w dniu 30 marca 1995 r.*, red. M. Mroczko, Gdańsk 1995, s. 79.

¹⁷ Więcej na ten temat: *ibidem*, s. 81.

¹⁸ Przed wojną, w 1939 r. – ok. 250 tys.

¹⁹ M. Stryczyński, *Gdańsk w latach 1945–1948...*, s. 154.

²⁰ Chodzi o ustalenia zawarte na konferencji w Poczdamie w dniach 17 lipca–2 sierpnia 1945 r. Plan deportacyjny miała przygotować Sojusznicza Rada Kontroli. Władze w Warszawie nie zamierzały jednak czekać. Choć brakowało prawnych rozstrzygnięć, przystąpiono do „odniemczania” pozyskanych ziem, obowiązywał jedynie dekret z dnia 2 marca 1945 r. o uchyleniu niemieckiej własności osób fizycznych i ustawa z dnia 6 maja 1945 r. o majątkach porzuconych. Okólnik Ministerstwa Administracji Publicznej z dnia 20 sierpnia

których nazwiska znalazły się na volkslistach²¹, składali podania o rehabilitację; stawali przed komisjami, przekonując, że zostali przymuszeni do wpisu i podczas okupacji nie działali na szkodę narodu polskiego²². Przed organami administracji składali deklarację wierności, a za ich tożsamość ręczyli świadkowie. Nie wszyscy przechodzili tę próbę zwyczajsko – w 1945 r. z grupy niemal 9,5 tys. osób, które poddały się tej procedurze weryfikacji i rehabilitacji, odrzucono 1090 wniosków, czyli ponad 10%²³. Na obszarach włączonych do Polski, tzw. ziemiach postulowanych²⁴, długo brakowało rąk do pracy. Wkrótce ruszyła fala osadników z Polski Centralnej, Polaków przesiedlonych z Kresów Wschodnich i zesłańców z głębi ZSRR, powracali robotnicy przymusowi, pojawiali się reemigranci²⁵. Jeszcze w 1946 r. ludność zamieszkująca województwo gdańskie stanowiła 65% populacji z roku 1939 i pomimo licznych wysiłków, służących „doludnianiu” (tak określano proces zasiedlania w oficjalnych dokumentach), liczbę tę przekroczone dopiero w 1958 r.²⁶

Pionierzy

Stanisław Bukowski, wywieziony z Warszawy na roboty do Niemiec, przejeżdżał przez Gdańsk w lutym 1945 r., co tak zapamiętał: „Jeszcze wtedy miasto nie wykazywało najmniejszego śladu wojny”. Kiedy wiosną zobaczył je po raz kolejny, wyglądało już zupełnie inaczej. W trakcie działań wojennych zniszczeniu uległa komunikacyjna in-

1945 r. ustalał kolejność wysiedlenia ludności niemieckiej, różnicując ją wedle możliwości „gospodarczego wykorzystania”. Ustalenie dekretem z dnia 13 listopada 1945 r. polskiego ustawodawstwa na Ziemiach Zachodnich nie zmieniło statusu przebywających tam Niemców, którzy byli traktowani jak cudzoziemcy czasowo przebywający na terytorium Polski i podlegający przesiedleniu na mocy ustaleń międzynarodowych do stref okupacyjnych na Zachodzie. Na mocy dekretu z dnia 15 listopada 1945 r. uznano, że majątek ponemiecki zostaje przymusowo zajęty. Całość zagadnień została przedstawiona w: P. Kasprzak, *Polityka władz polskich wobec ludności niemieckiej w okresie funkcjonowania Ministerstwa Ziem Odzyskanych*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 2012, t. 62, z. 2, s. 215–235 oraz A. Kłafkowski, *Podstawy prawne bezpieczeństwa Polski*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 1964, R. 26, z. 4, s. 17–34.

²¹ Niemiecka Lista Narodowościowa (NLN).

²² Szerzej zob. S. Bykowska, *Rehabilitacja i weryfikacja narodowościowa ludności polskiej w województwie gdańskim po II wojnie światowej*, Gdańsk 2012.

²³ Dokładnie w 1945 r. poddano procedurze weryfikacyjnej 8023 osoby, a rehabilitacyjnej – 1407. W następnym roku było to: 3927 do 506 (odmownie: 516), w kolejnym: 1254 do 203 (odmownie: 203), w 1948 r. już tylko 61 zweryfikowanych (odmownie 6). W tym czasie łącznie na terenie Gdańska zweryfikowano 13 265 osób, a zrehabilitowano 2533 (odmownie: 1815). *Przegląd statystyczny miasta Gdańska 1945–1950...*, s. 15.

²⁴ Były to dawne wschodnie prowincje Rzeszy przyznane Polsce w ramach rekompensaty za utracone tereny na wschodzie. „Znaczny przyrost terytorialny na północy i zachodzie”, bez wyraźnego podania jego rozmiaru został przyobiecany Polsce już podczas konferencji w Jałcie. Na mocy tajnej uchwały Państwowego Komitetu Obrony ZSRR (GOKO) z dnia 20 lutego 1945 r. ustalono, że za zachodnią granicę Polski „uważać należy linię Odry (z pozostawieniem Szczecina po stronie polskiej) i Nysy”. P. Kasprzak, *Polityka władz polskich...*, s. 216–217.

²⁵ W wymienionych grupach było to odpowiednio: 2,9 mln, 1,8 mln, 400 tys. i ok. 240 tys. Zob. G. Strauchold, *„Ze świata czterech stron”* [w:] *Wrastanie. Ziemie Zachodnie i Północne. Początek*, red. K. Bock-Matuszyk, W. Kucharski, Wrocław 2017, s. 22.

²⁶ K. Podoski, *Województwo gdańskie w latach 1945–1959...*, s. 12.

frastruktura, co Bukowski skomentował: „Sieć trakcyjna nie istniała²⁷, tory pozrywane w wielu miejscach, nie było ani jednego wozu w stanie nadającym się do użycia”²⁸. Inny pracownik, Stefan Kowalczyk, uzupełniał tę wizję: „Wozy tramwajowe rozsiane były po całej trasie, oczywiście jako wraki. Doliczyliśmy się 230. Przeciętne uszkodzenia wynosiły 35–40 proc.”²⁹.

Uruchomienie komunikacji stanowiło priorytetowe wyzwanie. Normalność przeciętnej człowiek rozumiał m.in. jako możliwość sprawnego przemieszczania się z miejsca na miejsce, przede wszystkim z domu do pracy i z powrotem. Komunikacja miejska w krótkim czasie musiała scalić wszystkie elementy zniszczonej struktury łączącej trzy duże miasta oraz ich dzielnice. Jej odbudowa była planowana w oparciu o stworzone wcześniej – m.in. podczas wojny – rozwiązania; w znacznym stopniu polegała na ich stopniowym odtwarzaniu, uwzględniała również trudności związane z linearnym położeniem aglomeracji³⁰. Stosunkowo mało zniszczony Wrzeszcz przejął funkcję centrum administracyjnego i na jego terenie osiedlało się najwięcej nowych mieszkańców³¹. Tutaj też znajdował się kompleks największej w mieście zajezdni tramwajowej³². Ukończona w 1937 r. zajezdnia była najmłodszą i najnowocześniejszą placówką tego typu w Gdańsku. Choć warsztaty i zabudowania zajezdni we Wrzeszczu wymagały zabezpieczeń, a znajdujący się obok budynek administracyjny³³ w części uległ pożarowi, miejsce to doskonale nadawało się na pierwszą bazę remontową ze względu na potencjał remontowy i centralne położenie.

W kwietniu 1945 r. decyzją Zarządu Miejskiego powołano Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Gdańsku³⁴, a w warsztatach we Wrzeszczu pojawili się pierwsi pracow-

²⁷ Na ogół podaje się dane: sieć trakcyjna – 80%, torowiska i pojazdy – 50%. *Gdańsk w tramwajach i autobusach. Opowieść o powojennej komunikacji miejskiej*, red. i oprac. M. Kosycarz, D. Łazarski, Gdańsk 2015, s. 7.

²⁸ A. Preyss, *Tramwajarskie wspomnienia*, „Głos Wyrzeża”, 25.03.1963.

²⁹ (js), *W warsztatach tramwajowych we Wrzeszczu odbudowano dotychczas 65 wozów pasażerskich*, „Dziennik Bałtycki”, 12–13.09.1946. Stan z września 1939 r.: 104 wagony silnikowe, 110 doczepnych, 25 specjalnych, dołączono do nich 10 wagonów doczepnych, wyprodukowanych w Gdańskiej Fabryce Wagonów na zamówienie Tramwajów miasta stołecznego Warszawy. Ostatnim nabytkiem był tabor zakupiony w 1944 r. w ramach tzw. programu wojennego, było to 10 wagonów przyczepnych i 5 silnikowych typu KSW. W roku 1944 na terenie Gdańska funkcjonowało 10 linii tramwajowych, obsługiwanych przez ponad 200 wagonów silnikowych i doczepnych. To niewiarygodne, ale kursowały one po ulicach miasta aż do 25 marca 1945 r., wtedy to brak prądu przerwał ten ruch. Część z wagonów wmontowano w barykady. M. Gwiazda, *Komunikacja miejska Wyrzeża Gdańskiego. Powstanie i rozwój w latach 1873–1945*, Gdańsk 1987, s. 13, 14 i 17.

³⁰ Idea „Trójmiasta” jako połączonej na rozmaite sposoby struktury trzech miast pojawiła się po raz pierwszy jesienią 1939 r., gdy znalazły się one w granicach jednego państwa, tj. III Rzeszy. Jednym z kluczowych problemów po 1945 r. było funkcjonalne połączenie Gdyni z Gdańskiem. Rozwiązaniem w stopniu zadowalającym okazało się dopiero otwarcie w lipcu 1953 r. Szybkiej Kolei Miejskiej na tej trasie. Początkowo kolejki jeździły po jednym torze, a od maja 1954 r. dwutorowo. J. Stankiewicz, B. Szermer, *Gdańsk. Rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk–Sopot–Gdynia*, Warszawa 1959, s. 281.

³¹ Szybko zaludniał się również Sopot, po wojnie mieszkał tu co piąty mieszkaniec Trójmiasta. P. Perkowski, *Gdańsk – miasto od nowa...*, s. 42.

³² Po 1945 r. przy alei Sprzymierzonych, obecnie ul. Wita Stwosza.

³³ Budynek dyrekcji znajdował się w innym miejscu, przy ul. Jaśkowa Dolina 2 (dawna numeracja 48).

³⁴ S. Zomkowski, *Tramwajem przez Gdańsk*, Gdańsk 2015, s. 152. Z inicjatywy Zarządu Miejskiego Gdańska. *Komunikacja miejska w aglomeracji gdańskiej. Rys historyczny. Stan obecny. Prognoza rozwoju*, Gdańsk

nicy³⁵. Na położonym bezpośrednio przy zajezdni składowisku gromadzono ściągnięte z miasta pojazdy komunikacji miejskiej i wszelkie części, które uznano za przydatne. Tutaj dokonywano wstępnej inwentaryzacji. Zatrudnieni w zajezdni pracowali wtedy po kilkanaście godzin. Każdy, kto pracował, mógł liczyć na miskę zupy³⁶. Problemów było wiele – brak fachowców, materiałów, urządzeń, ale przede wszystkim brak energii elektrycznej. Sukcesywnie uruchamiano elektrownie wodne na Raduni. Do końca maja 1945 r. władze polskie przejęły od władz radzieckich elektrownię na Ołowiance³⁷. Na szczęście znajdująca się na terenie zajezdni we Wrzeszczu stacja prostownikowa, wyposażona w sześć prostowników o mocy 1080 kW, dała się uruchomić stosunkowo szybko³⁸. Dzięki temu można było myśleć o pierwszym przejeździe. „Z personelem niewykwalifikowanych, *ad hoc* dobranych ludzi, wzięliśmy się ostro do pracy. Pierwsze 4 wozy ruszyły na Święto Morza³⁹ – wspominał Kowalczyk. W samym mieście do końca lipca 1945 r. dokonano przeglądu i napraw 76 podstacji transformatorowych⁴⁰. Jeszcze w 1945 r. prąd dostarczano zaledwie 11 122 abonentom, rok później 31 756, a dwa lata później było ich już 37 672⁴¹. Przystąpiono też do porządkowania ulic, rozbierania barykad i groźących zawaleniem budynków, usuwania przeszkód, pierwszych robót drogowych i mostowych, na ulicach pojawiły się drogowaskazy. Zaczęto uruchamiać sieć wodociągową i kanalizacyjną⁴².

Kiedy przez ulice Gdańska miał ruszyć pierwszy tramwaj, „Dziennik Bałtycki” niewiele miejsca poświęcił temu wydarzeniu. Być może stało się tak dlatego, że redakcja gazety mieściła się wówczas w Gdyni⁴³. Informacja dotycząca przejazdu ukazała się 28 czerwca 1945 r., wpleciona w tekst dotyczący sieci wodociągowej, uporządkowania parków i ogrodów, a także wymiany szyldów ulicznych z niemieckich na polskie: „Meldujemy jako dar dla kraju, w dniu »Święta Morza« Gdańsk uruchamia pierwszy tramwaj. Dokonano już próbnej jazdy na linii Wrzeszcz–Gdańsk Dworzec Główny, oprócz tego urucho-

1976, s. 13. MZK podlegał bezpośrednio Zarządowi Miejskiemu w Gdańsku. Kierował nimi w tym czasie wyznaczony przez Zarząd dyrektor.

³⁵ Podano datę 23 kwietnia 1945 r. (js), *W warsztatach tramwajowych we Wrzeszczu...* W artykule tym została zamieszczona również informacja dotycząca poziomu zniszczeń.

³⁶ Wspomina o tym Marian Rymarowicz, w latach 1975–1979 dyrektor oddziału autobusowego Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego (WPK). *Gdańsk w tramwajach i autobusach...*, s. 7.

³⁷ Jej moc rozkładała się na cztery turbozespoły, dwa po 4000 kW i dwa po 10 000 kW. M. Stryczyński, *Zniszczenia urządzeń portowych...*, s. 80. Uruchomienie wszystkich turbozespołów miało miejsce już pod koniec lutego. *Idem, Gdańsk w latach 1945–1948...*, s. 174.

³⁸ A. Panasiuk, *Miasto i ludzie. Wspomnienia z lat powojennych*, Gdańsk 2000, s. 28.

³⁹ (js), *W warsztatach tramwajowych we Wrzeszczu...*

⁴⁰ M. Stryczyński, *Zniszczenia urządzeń portowych...*, s. 81.

⁴¹ *Ibidem*, s. 175.

⁴² Szerzej na ten temat zob. M. Stryczyński, *Gdańsk w latach 1945–1948...*, s. 173–185.

⁴³ Lokalna prasa od samego początku pilnie śledziła postępy w odbudowie miast wybrzeża. Pierwszy numer „Dziennika Bałtyckiego” ukazał się 19 maja 1945 r. W tym czasie ośrodkiem prasowym dla całej aglomeracji trzech miast była Gdynia. Drukarnia miała siedzibę przy ul. Mściwoja 7, a redakcja przy ul. 10 Lutego 27. Początkowo „Dziennik Bałtycki” ukazywał się w 2 tys., potem ponad 4 tys. egzemplarzy, aby jeszcze pod koniec 1945 r. osiągnąć nakład ponad 20 tys. *Prasa gdańska na przestrzeni wieków*, red. M. Andrzejewski, oprac. *idem*, M. Chojnacka, A. Dudzińska, P.O. Loew, A. Romanow, M. Szteler, Gdańsk 1999, s. 119–120.

miono 3 autobusy⁴⁴. Wspomniane uroczystości odbywały się w dniach 28 i 29 czerwca (czwartek–piątek). Miejscem, w którym miano zmanifestować powrót Gdańska do macierzy, był plac Wolności, dość obszerny teren obok kanału Raduni, nieopodal Bramy Wyzynnej⁴⁵. Główny bohater historycznego wydarzenia, warszawski tramwajarz Teodor Meus⁴⁶, który poprowadził pierwszy skład i pozostawił informacje na ten temat, wskazał również datę wspomnianej jazdy próbnej – 24 czerwca, a także trasę, którą przemierzył tramwaj podczas pierwszego przejazdu. Nie była tak długa, jak podała prasa. Tramwaj nr 1 zwany „jedynką”⁴⁷ kursował tego dnia od zajezdni we Wrzeszczu do skrzyżowania z ul. Jaškowa Dolina⁴⁸, obok którego znajdował się budynek dyrekcji firmy. Przejazd na tej trasie odbywał się po jednym torze w obu kierunkach, czyli wahadłowo. Jednak czy wielka inauguracja w istocie nastąpiła 28 czerwca, jak podaje większość opracowań i jeden z bohaterów, wspomniany Meus? Równie prawdopodobna jest data 29 czerwca⁴⁹.

Ten dzień – uruchomienie pierwszej linii

Dzień 28 czerwca 1945 r. (pozostajemy przy tej dacie) był słoneczny i ciepły. Skład, w różnych relacjach dwu- lub trzywagonowy⁵⁰, przygotowano do wyjazdu z zajezdni we Wrzeszczu. Wozy zdobiły girlandy kwietne⁵¹, chorągiewki i wykonane własnym sump-tem godło. Czekało na prezydenta Gdańska, Franciszka Kotusa-Jankowskiego, który pojawił się punktualnie o godzinie 10. Była przemowa, którą wygłosił dyrektor MZK inż. Michał Bogusławski, przecięto wstęgę, a zakładowa orkiestra zagrała pod batutą Jana

⁴⁴ *Nasz meldunek w dniu „Święta morza”. Konferencja prasowa u wicewojewody gdańskiego*, „Dziennik Bałtycki”, 28.06.1945, nr 35, s. 2.

⁴⁵ Wkrótce nadano mu nazwę placu 1 Maja, która przyłgnęła doń na dłużej.

⁴⁶ Teodor Meus (ur. 1912), tramwajarz warszawski, związany z MZK Warszawa od 1937 r., dotarł do Gdańska 20 kwietnia 1945 r., zatrudniony w MZK w Gdańsku od 6 czerwca 1945 r., kierownik Wydziału Ruchu MZK GG, a potem sekcji inwestycji. Odszedł na emeryturę w 1976 r. *Gdańsk w tramwajach i autobusach...*, s. 11.

⁴⁷ Nazwa pierwszej linii.

⁴⁸ Wywiady radiowe Franciszka Jefremczuka i Teodora Meusa z 1965 r. Zbiory prywatne S. Turzyńskiego. Wedle innej wersji tramwaj dojeżdżał aż do Bramy Oliwskiej. M. Walicka, *Próba wspomnień: Gdańsk 1945–1946*, Gdańsk 1968, s. 29 i 284; A. Panasiuk, *Miasto i ludzie...*, s. 29.

⁴⁹ Pojawia się ona w innych relacjach z tego dnia, m.in. Franciszka Jefremczuka i Mirosławy Walickiej (był o tym przekonany, jak można sądzić, również znany historyk, zajmujący się odbudową Gdańska – zob. M. Stryczyński, *Zniszczenia urzędzeń portowych...*, s. 81), oraz w krótkim artykule z „Dziennika Bałtyckiego” *Gdańskie tramwaje* z 26 września 1945 r. (nr 122): „O trudnościach, związanych z odbudową linii tramwajowych opowiada dyr. Miejskich Zakładów Komunikacyjnych inż. Bogusławski: »Przy naprawie sieci i torów pracujemy od maja [w innym wywiadzie podał dokładną datę: »prace rozpoczęto około 20 maja» – M.M., *Tramwajem gdańskim*, „Dziennik Bałtycki”, 4.07.1945, nr 40, s. 3]. Puszczanie pierwszego tramwaju w dn. 29 sierpnia jest zasługą wysiłków małej grupy ludzi, którzy pracowali bez wytchnienia, dosłownie dniem i nocą i w ciągu ostatnich sześciu dni spaliśmy godzinę, dwie na dobę». Z kontekstu wyraźnie wynika, że uruchomienie pierwszej linii tramwajowej odbyło się 29 czerwca, a dziennikarz omyłkowo wpisał sierpień.

⁵⁰ O numerach 143, 148 i 251. M. Gwiazda, *Komunikacja miejska miasta Gdańska...*, s. 3. Teoretycznie powinno być zatem dwóch lub trzech konduktorów, tymczasem wymieniony został jeden.

⁵¹ Podobno tylko dwa pierwsze A. Panasiuk, *Miasto i ludzie...*, s. 28.

Sylwestrzaka *Mazurka Dąbrowskiego*⁵². Po uroczystości udekorowany tramwaj ruszył z miejsca. Obok Teodora Meusa na wozie był jeszcze konduktor, Franciszek Jefremczuk, który wcześniej przepracował 20 lat w komunikacji warszawskiej⁵³. Obaj byli bez mundurów, z niemieckimi biletami w rękach. Kontroler, Stanisław Bukowski, wspominał w wywiadzie prasowym z 1963 r., że poszukując biletów, udał się do budynku dyrekcji, „dawnej siedziby okupacyjnego przedsiębiorstwa komunikacyjnego”: „Trafiłem dobrze, bo znalazłem tam całe stopy różnokolorowych bloczków z biletami. Wybrałem zielone i czerwone. Pierwsze były po 1 zł – ulgowe, drugie czerwone – normalne po 2 zł według wartości ówczesnego pieniądza”⁵⁴. Bilety ulgowe przeznaczone były dla wojska i dla pracujących w godzinach udawania się do pracy i z powrotem⁵⁵. Wspominano też tamten dzień i okoliczności przejazdu. „Prowadziłem wagon wolno, aby dać możliwość nielicznym wówczas Polakom, mieszkańcom Wrzeszcza i Gdańska, cieszenia się na równi z nami z tego historycznego momentu”⁵⁶ – powiedział po latach w wywiadzie radiowym pierwszy motorowy. Miał rację, kiedy bowiem wspomnianego dnia pierwszy tramwaj wyruszył na ulice miasta w kierunku Wrzeszcza, znakomitą większość obserwatorów stanowili Niemcy⁵⁷. Niemcy, jak można przypuszczać, byli pracownicy Verkehrsbetriebe Danzig-Gotenhafen AG (VDG)⁵⁸, również przyczynili się w istotnym zakresie do przywrócenia komunikacji w mieście⁵⁹. Mirosława Walicka⁶⁰, autorka *Próby wspomnień. Gdańsk 1945–1946* napisała otwarcie, opatrując informację datą 29 czerwca 1945 r.: „Rusza pierwszy tramwaj. Trasa jednostronna od Jaśkowej Doliny do Bramy Oliwskiej”⁶¹. Pierw-

⁵² T. Głuszko, *Pierwsze tramwaje po wojnie*, „30 Dni” 2016, nr 3(125), s. 42–47.

⁵³ Franciszek Jefremczuk urodził się w Baku w 1900 r. Pracował w komunikacji warszawskiej od lutego 1925 r. do wybuchu powstania (1 sierpnia 1944 r.). W czerwcu 1945 r. został pracownikiem MZK, potem MZK GG. Był konduktorem w pierwszym składzie tramwajowym nr 1, który 28 czerwca 1945 r. wyruszył na ulice miasta. Następnie pracował jako starszy kontroler Wydziału Ruchu.

⁵⁴ A. Preyss, *Tramwajarskie wspomnienia...*

⁵⁵ M.M., *Tramwajem gdańskim...*, s. 3. Nową taryfę wprowadzono już w lutym 1946 r. Podniesiono cenę biletu normalnego do 5 zł – kwoty, która obowiązywała w Warszawie i Łodzi. Cena biletu ulgowego pozostała bez zmian, jednak uprawnieni do korzystania z ulgi byli zobowiązani do zakupu biletów tygodniowych lub miesięcznych. „Dziennik Bałtycki”, 25.02.1946, nr 55, s. 5.

⁵⁶ Wywiad radiowy z 1965 r. Zbiory prywatne S. Turzyńskiego.

⁵⁷ Opuśczała Gdańsk sukcesywnie od czerwca do grudnia 1945 r., aż do przełomu października i listopada 1945 r. było ich w Gdańsku więcej niż Polaków. Liczba ta wynika z porównania danych: M. Stryczyński, *Gdańsk w latach 1945–1948...*, s. 159 i 162. Jeszcze w sierpniu 1946 r. pozostawało ich tutaj w dalszym ciągu 24 tys. *Ibidem*, tabela 37, s. 159.

⁵⁸ W strukturze tego przedsiębiorstwa w 1942 r. znalazło się Danziger Elektrische Straßenbahn AG.

⁵⁹ Wspomina się o tym w rozmaitych opracowaniach, ale bez podania konkretnych. Z powodu braków kadrowych, na podstawie tzw. reklamacji udzielanej przez Urząd Bezpieczeństwa Publicznego, mogli pozostać w mieście. J. Mykowski, *Morska Grupa Operacyjna* [hasło w:] *Encyklopedia Gdańska...*, s. 654–655. Więcej na temat zatrudnionych w przedsiębiorstwie Niemców zob. W. Borzestowski, *Niemcy wśród pracowników Miejskich Zakładów Komunikacyjnych miasta Gdańsk (MZK) i Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk Gdynia (MZK GG) w latach 1945–1949. Wnioski z analizy akt osobowych*, „Rocznik Gdański” 2019, t. 79.

⁶⁰ Mirosława Walicka (1917–2006), dziennikarka, autorka książek, należała do pierwszego zespołu redakcyjnego „Dziennika Bałtyckiego”.

⁶¹ Według informacji prasowej tramwaj dojechał do przystanku przy Bramie Oliwskiej, gdzie bierze początek al. Zwycięstwa (wtedy Marszałka Rokossowskiego) dopiero 4 lipca 1945 r.

szym konduktorem jest Franciszek Jefremczuk, przedwojenny tramwajarz warszawski. Przejazd tramwaju staje się wielkim świętem. Na trasie przejazdu jadącym zgotowano owacje. Na wozach brak napisów. Brak także tablic na przystankach. Wozy prowadzą na razie niemieccy motorniczowie. Szkolenie polskiej obsługi idzie pełną parą⁶².

Dopiero na początku lipca pojawiła się w prasie obszerniejsza relacja dotycząca pierwszych tramwajów w Gdańsku. Zaznaczono w niej nie bez dumy, że „Warszawa niedawno chlubiła się E.K.D.⁶³ Gdańsk może poszczycić się tramwajem⁶⁴. Wyślanik „Dziennika Bałtyckiego” przejechał całą trasę „jedyński”:

W Gdańsku, u wylotu pięknej alei marsz. Rokossowskiego [obecnie al. Zwycięstwa – W.B.] w pobliżu mostu przystaje tramwaj. Jest to końcowy przystanek uruchomionej od kilku dni komunikacji tramwajowej na odcinku Gdańsk–Wrzeszcz. [...] Wchodzimy do wozu, który zaraz rusza w powrotną drogę, tzn. do ul. Morskiej [dziś Do Studzienki – W.B.], gdzie chcąc jechać dalej, trzeba się przesiąść do innego wozu kursującego od ul. Morskiej do zajezdni tramwajowej, tzn. do granicy Oliwy. Ponieważ ruch jest na razie jednotorowy, wahadłowy, na tramwaj czeka się 15–20 minut [...]. Gdańskie wagony tramwajowe są dość duże, mogą pomieścić 100–110 osób. Na razie jest w nich przestronno, można odpocząć po ścisisku autobusowym [...]. Na dalszym odcinku linii tramwajowe mkną Aleją Sprzymierzonych [obecnie Wita Stwosza – W.B.] do Oliwy. Przed zniszczonym budynkiem warsztatów zajezdni głównej tramwaj zatrzymuje się. Zwalony na linie most kolejowy ze spiętrzonymi wagonami i lokomotywą barykaduje przejazd⁶⁵.

Podczas jazdy dziennikarz przeprowadził krótką rozmowę z obsługą pojazdów⁶⁶. Konduktorka z pierwszego wozu powiedziała:

„Prawie wszyscy dopiero od kilku dni pracujemy w tym zawodzie”, konduktor, także nowicjus z Warszawy, przytoczył kilka istotnych faktów: „Pracujemy na dwie zmiany, od 6 do 12 i od 12 do 18. Zarabiamy 50 zł dziennie, otrzymujemy obiad albo kolację w zależności od czasu pracy. Wozy prowadzą na razie Niemcy [pisownia oryg., w tamtym czasie powszechna – W.B.]. Kandydaci na motorowych praktykują i wkrótce będą mogli objąć służbę⁶⁷”.

⁶² M. Walicka, *Próba wspomnień...*, s. 284.

⁶³ Warszawska Elektryczna Kolej Dojazdowa. Funkcjonowała od 1927 r. jako pierwsza normalnotorowa kolej elektryczna w Polsce. W dniu 19 maja 1945 r. przywrócono regularny ruch z wykorzystaniem trakcji elektrycznej. Był to pierwszy po wojnie środek transportu publicznego w Warszawie.

⁶⁴ M.M., *Tramwajem gdańskim...*, s. 3.

⁶⁵ *Ibidem*. Wiadukt wysadzono w ostatniej fazie walk, 26 marca, wprowadzając nań dwa parowozy, ta przeszkoda skutecznie rozdzielała długą trasę na linii Gdańsk–Oliwa. Pasażerowie dojeżdżali do wiaduktu, przechodzili na drugą stronę i nowym składem kontynuowali podróż. Barykadę usunięto dopiero późną jesienią 1945 r. przy pomocy czołgów. A. Panasiuk, *Miasto i ludzie...*, s. 29.

⁶⁶ Na każdy wóz powinien przypadać jeden konduktor, w praktyce bywało z tym różnie.

⁶⁷ M.M., *Tramwajem gdańskim...*, s. 3. Dane z akt osobowych podają, że na przełomie 1945/1946 r. było to 10 zł/h, a w maju 1948 r. od 15 zł/h do 17,54 zł/h. *Dane statystyczne wyprowadzone z analizy akt osobowych pracowników Przedsiębiorstwa MZK i MZK GG*, wynik badań prowadzonych przez autora tekstu.

Szczególnie cenni byli ludzie z doświadczeniem zawodowym, w tym byli pracownicy VDG, ich obecność jest zauważalna w wydziałach eksploatacyjnych⁶⁸. Osób tych w tamtym czasie nikt nie byłby w stanie zastąpić. Nie wszyscy jednak byli ewidencjonowani, wzmiankowani w korespondencji wewnętrznej przedsiębiorstwa, nie posiadając swych kart w aktach osobowych. O wyzwaniach, jakie stawały przed załogą, mówił 4 lipca 1945 r. dyrektor MZK Michał Bogusławski:

Zarówno budynki, jak tabor i instalacje są poważnie zniszczone. Tak np. 5 procent wagonów posiada uszkodzenia, które dadzą się szybko naprawić, ale już około 60 procent wymaga poważnego remontu, a reszta nie nadaje się w ogóle do użytku. Obecnie kursują 3 zespoły wozów, 3 motorowe i jeden z przyczepką. Budynki i warsztaty remontujemy częściowo, zabezpieczając przed większym zniszczeniem. Największą bolączką jest brak materiałów instalacyjnych, które musimy sprowadzić. Nie pozwala nam to na uruchomienie dalszych odcinków. Brakujące części do sieci, jak łączniki, izolatory, dorabiamy w miarę możliwości w naszych warsztatach i zakładach. Kabel montujemy z kawałków⁶⁹.

Proces odbudowy hamowały braki materiałowe, przede wszystkim brak drutu miedzianego na górną sieć. Pięciokilometrowy odcinek tworzyło się z kawałków zdjętych z innych nieużywanych linii, przy czym niektóre z nich miały długość zaledwie do 100 m. Utrudnieniem dla pracy był brak odpowiedniego transportu. Dyrektor Bogusławski wspominał, że „przy budowie pierwszej linii pracowaliśmy ręcznymi wózkami”⁷⁰. W sprawozdaniu dla władz miasta Gdańska MZK poinformowało, że do dnia 22 lipca 1945 r. odremontowano i uruchomiono trasę z Gdańska do Oliwy, podając, że przemierza ją obecnie 10 wagonów⁷¹. Do końca roku długość obsługiwanych linii wzrosła z 10,5 do 36 km⁷².

Pierwsze kadry

Przechowywana w archiwum zakładowym przedsiębiorstwa Gdańskie Autobusy i Tramwaje ewidencja pracowników zatrudnionych w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych, a następnie Międzykomunalnych Zakładach Komunikacyjnych Gdańsk Gdynia to unikalny zespół kilku tysięcy teczek ilustrujących przebieg pracy zatrudnionych w tym przedsiębiorstwie osób w latach 1945–1951⁷³. Na podstawie zawartych tam danych można stworzyć wyrazisty obraz załogi wspomnianych przedsiębiorstw w ważnym momencie historycznym. Mozaika złożona z tak wielu informacji pozwala przeprowadzić dokładne analizy, które mogą stanowić istotny element refleksji nad dziejami Gdańska

⁶⁸ Wśród gdańszczan aż 20% znalazło pracę w Wydziale Ruchu, a 68% gdynian trafiło do Wydziałów Ruchu, autobusowego i trolejbusowego. *Dane statystyczne wyprowadzone...*

⁶⁹ M.M., *Tramwajem gdańskim...*, s. 3.

⁷⁰ *Gdańskie tramwaje*, „Dziennik Bałtycki”, 26.09.1945, nr 122, s. 3.

⁷¹ Archiwum Państwowe w Gdańsku (dalej: APG), Sprawozdanie dotyczące tramwajów miejskich w Gdańsku, 1180/15.

⁷² APG, Sprawozdanie za rok 1945, 1165/360, s. 684.

⁷³ Obejmuje również kolejne lata, po dziś.

i gdańszczan po 1945 r. Na podstawie odnalezionych dokumentów można stwierdzić, że pierwszym dyrektorem Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Gdańsku w trudnym czasie, od kwietnia do lipca 1945 r., był George Vigoreck, nie zaś, jak podawała do niedawna znaczna część publikacji, Michał Bogusławski⁷⁴. Vigoreck, występujący w polskich aktach pod zmienionym nazwiskiem jako Jerzy Wieczorek, to postać bardzo tajemnicza. Poświadczający jego działalność dokument pochodzi z początku 1950 r. i jego treść warto tu zacytować:

Biuro Personalne M.Z.K.G.G. uprzejmie komunikuje, że ob. Wieczorek Jerzy (Vigerga Georges), w naszych Zakładach figurujący jako Vigoreck George, był Dyrektorem Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Gdańsku w czasie kwiecień–lipiec 1945. Dokładnych danych nie możemy podać na skutek braku akt, gdyż w powyższym okresie [...] MZK Gdańsk należały administracyjnie do Inspektoratu Przedsiębiorstw Użyteczności Publicznej przy Zarządzie Miejskim w Gdańsku⁷⁵.

Wydane zaświadczenie stanowi odpowiedź na zapytanie wystosowane przez szefa Działu Personalnego Przedsiębiorstwa Państwowego Wyodrębnionego – Szczecińskich Zakładów Ceramiki Czerwonej, które chciało potwierdzić tożsamość nowo zatrudnionego pracownika, powołując się przy tym na informacje, które prawdopodobnie umieścił on w swoim podaniu: „Dla orientacji podajemy, że ob. Wieczorek uruchomił tramwaje w Gdańsku w 1945 roku”⁷⁶. Tych kilka zdań to w zasadzie jedyny ślad po człowieku, który wniósł, jak można sądzić, znaczący wkład w odbudowę gdańskiej komunikacji. Nie znajdziemy jego nazwiska w obszernym wykazie 42 przedstawicieli kadry kierowniczej MZK, MZK GG, przechowywanym w Archiwum Państwowym w Gdańsku⁷⁷. Wspomina o nim zdawkowo Maciej Gwiazda⁷⁸, tłumacząc, że Jerzy Wieczorek był

⁷⁴ Inżynier Michał Bogusławski był dyrektorem MZK w Gdańsku już od 25 maja 1945 r. do momentu przekształcenia przedsiębiorstwa w MZK GG, w kwietniu 1946 r. Stanowisko dyrektorskie objął wtedy Marian Madeyski. A. Panasiuk, *Miasto i ludzie...*, s. 28.

⁷⁵ 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), 1946/269. 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.

⁷⁶ *Ibidem*.

⁷⁷ APG, Dokumenty Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku. Kwalifikacje pracowników MZK GG 1945–1947, 1164/1333.

⁷⁸ 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. w MZK GG, wieloletni dyrektor techniczny Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk–Gdynia (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.

prawdopodobnie z pochodzenia Francuzem i we wspomnianym czasie kierował jedynie pracami zabezpieczającymi⁷⁹. Można mieć nadzieję, że w przyszłości uda się odnaleźć nowe dokumenty dotyczące tej postaci i rozstrzygnąć jednoznacznie, jaką rolę odegrała ona w przedstawianym procesie. Wśród pierwszych pracowników MZK można wyróżnić również „długoletniego pracownika Tramwaji Gdańskich”, urodzonego w 1878 r. Mariana Dittmara⁸⁰. W swoim życiorysie napisał o sobie: „Gdańszczanin i Polak, byłem jako kontroler tramwaju w Gdańsku od roku 1907–1939 zatrudniony, 1 maja 1939 byłem jako Polak z urzędu wydalony”. Pracował „przy tramwajach” przez 32 lata i wrócił do przedsiębiorstwa jako dozorca zaraz na początku kwietnia 1945 r. Mieszkał w pobliżu budynku dyrekcji, przy tej samej ulicy, pod numerem 41. Miał na utrzymaniu żonę Elżbietę i nieuleczalnie chorego, 28-letniego syna. W podaniu napisał, że podczas wojny spalił się cały jego dobytek. To on prawdopodobnie w pierwszym okresie zawiadywał budynkiem dyrekcji, wskazując przybyłym, gdzie i co się mieści. Wskutek schorzenia nerek zmarł w szpitalu 28 sierpnia 1945 r. W styczniu następnego roku wdowa wystąpiła do przedsiębiorstwa o pomoc. MZK GG wystawiło wówczas zaświadczenie potwierdzające, że Elżbieta Dittmar znalazła się w „przykrych warunkach materialnych wraz z ułomnym synem Alfonsem, zasługuje na poparcie z naszej strony jako Polka z czasów okupacyjnych i obecnych. Prosimy przeto o łaskawe wydanie w/w kart żywnościowych, jak również dla jej syna II kategorii, tym samym by umożliwić im warunki życiowe”. Wysłano też pismo do Zarządu Miejskiego Wydziału Opieki Społecznej, w którym dozorcę przedstawiono w bardzo korzystnym świetle:

Ze względu na to, że Dittmar przy ponownym przyjęciu do MZK przedstawił papiery osobiste i opinię władz, z których wynikało, że uchodził tak przed wojną, jak i w czasie okupacji za gorliwego Polaka, przeto zasługuje pozostała wdowa i syn dorosły sparaliżowany na udzielenie jak najdalej idącej pomocy. Ponieważ MZK znajduje się w trudnej sytuacji finansowej, przeto przyjęcie z pomocą doraźną ze strony przedsiębiorstwa jest nie możliwe [pisownia oryg. – W.B.]⁸¹.

Jaki był dalszy los wdowy i jej syna, prawdopodobnie nigdy się nie dowiemy.

Jednym z kierujących pierwszymi tramwajami w Gdańsku, być może również przeprowadzającym szkolenia polskich motorowych, był 66-letni⁸², doświadczony tramwajarz, ewangelik Robert Rosin⁸³. Mężczyzna przepracował w Danziger Elektrische Straßenbahn wiele lat: „Od roku 1920–1944 byłem zatrudniony jako motorowy tramwajowy i do roku 1945 instruktor przy tramwajach w Gdańsku” – pisał. Ojciec pięciorga dzieci, w tym dwóch synów, z których jeden zginął na froncie, mieszkał wraz z żoną we Wrzeszczu przy Jaśkowej Dolinie. Nie zdecydował się wyjechać, jak jego najstarsza córka, do Niemiec. Pracował w MZK od 14 maja 1945 r. w Wydziale Ruchu, potem został

⁷⁹ M. Gwiazda, *Komunikacja miejska Wybrzeża Gdańskiego...*, s. 3.

⁸⁰ AO-MZKGG, 1945/39.

⁸¹ *Ibidem*.

⁸² Urodzony w 1879 r.

⁸³ AO-MZKGG, 1948/720.

przeniesiony do Warsztatów Głównych, wreszcie jako dróżnik trafił do wydziału zajmującego się torami. W jego dokumentach znaleźć można tymczasowe, ważne na 3 miesiące od daty wystawienia zaświadczenie weryfikacyjne z maja 1946 r. Dotyczyło ono nie tylko Roberta Rosina, ale również jego żony Karoliny. W wystawionym przez prezydenta miasta Gdańska certyfikacie zapisano:

Na podstawie instrukcji Ministra Administracji Publicznej Departament Polityczny z dnia 20.06.1945 r. oraz zarządzenia Wojewody Gdańskiego w sprawie tymczasowych zaświadczeń dla obywateli Rzeszy niemieckiej (WMGdańsk) narodowości polskiej na nowo odzyskanych ziemiach polskich zaświadcza się, że obywatel Robert Rosin złożył deklarację wierności Narodowi Polskiemu i Demokratycznemu Państwu Polskiemu [pisownia oryg. – W.B.].

Robert Rosin zmarł 18 kwietnia 1946 r., akt zgonu przyniosła do działu personalnego jego żona.

Innym gdańskim tramwajarzem z pierwszego okresu był urodzony w Miechucinie koło Kartuz „Gdański obywatel” Leon Hinc⁸⁴. Miał 56 lat, gdy w sierpniu 1945 r. zatrudnił się w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych. Był jednym z najbardziej doświadczonych pracowników nowego przedsiębiorstwa, wspominał bowiem: „pracowałem [...] wciąż przy tramwaju jako konduktor i motorowy. Ogółem 30 lat”. W maju 1946 r. opuścił Polskę, zdaniem prowadzącego dokumentację, „uciekł do Niemiec” pod „naciskiem”, przy czym to słowo podkreślono.

Jeden z pracowników MZK po latach wspominał Niemców w załodze: „Nie wszyscy wyjechali stąd od razu po zakończeniu wojny. Pracowali pod nadzorem Polaków. Jeszcze przez kilka lat u nas byli”⁸⁵. W lipcu 1945 r. prasa poinformowała: „Mamy fachowców z poznańskiej dyrekcji tramwajowej, którzy szkolą nowicjuszy”⁸⁶. W dokumentach i wspomnieniach pojawiają się nazwiska osób z tej grupy specjalnej⁸⁷: organizatora administracyjnego Leona Masłowskiego, mistrza do sieci napowietrznej Maksymiliana Błaszka, mistrza do wagonów tramwajowych Gracjana Siudzińskiego i jego pomocników – Władysława Abramowicza i Teodora Wichniarka. Kierował nią Michał Perz, doświadczony pracownik Poznańskiej Kolei Elektrycznej, późniejszy naczelnik wydziału sieci w MZK⁸⁸. W kartotekach udało się odszukać biogramy pierwszych motorowych z Warszawy, Stefana Morysia⁸⁹, Stanisława Białaczka⁹⁰, Antoniego Kaszaka⁹¹. Jeden z nich, Czesław Krysiak⁹², w swoim podaniu napisał: „Prośbę swoją motywuję tem, że od 1927 do 01.08.1944 r. pracowałem w tramwajach warszawskich w charakterze motoro-

⁸⁴ AO-MZKGG, 1946/320.

⁸⁵ *Gdańsk w tramwajach i autobusach...*, s. 11.

⁸⁶ M.M., *Tramwajem gdańskim...*, s. 3.

⁸⁷ A. Panasiuk, *Miasto i ludzie...*, s. 27. M. Gwiazda wymienia Michała Perza, Maksymiliana Błaszka i Gracjana Siudzińskiego.

⁸⁸ AO-MZKGG, 1946/863.

⁸⁹ AO-MZKGG, 1945/129.

⁹⁰ AO-MZKGG, 1945/11.

⁹¹ AO-MZKGG, 1946/456.

⁹² AO-MZKGG, 1946/421.

wego”. Instruktorem motorowych od początku kwietnia 1946 r. był Marian Grabowski⁹³ ze Lwowa. Urodzony w 1914 r. pracował w tramwajach miejskich w tym mieście do wybuchu II wojny światowej, zmobilizowany trafił do niemieckiej niewoli. Wrócił z niej do Lwowa i do zawodu motorowego Miejskiej Kolei Elektrycznej w 1940 r. Zatrudniony był tam aż do momentu wyjazdu do Gdańska. Jego kartę osobową opatrzono uwagą: „Repatriant”.

Załoga MZK w Gdańsku w tym pierwszym okresie była naprawdę niewielka – na początku lipca 1945 r. tworzyło ją ogółem 75 osób. Grupa ta obejmowała pracowników wszelkich specjalności: konduktorów, motorowych i zatrudnionych w warsztatach⁹⁴. W sprawozdaniu z działalności przedsiębiorstw użyteczności publicznej miasta Gdańska z 13 sierpnia 1945 r. podano, że w sekcji tramwajowej „aktualny stan zatrudnienia to 625 osób, z czego 45 umysłowych i 325 fizycznych Polaków oraz 255 fizycznych Niemców”⁹⁵, a w sekcji autobusowej „22 osoby, z czego 2 umysłowe i 16 fizycznych Polaków oraz 4 fizycznych Niemców”⁹⁶. Większość z przyjętych w tym czasie do MZK pracowników to ludzie młodzi⁹⁷, ponad 40% z nich było stanu wolnego: panny i kawalerowie⁹⁸. Nie ma w tym nic dziwnego, w 1946 r. ponad 2/3 mieszkańców Gdańska to osoby przed 40 rokiem życia⁹⁹. Byli słabo wykształceni¹⁰⁰ i na ogół niezbyt dobrze przygotowani do wykonywanego zawodu. Dużą grupę stanowili zdemobilizowani żołnierze¹⁰¹ i osoby powracające z robót w Niemczech¹⁰². Ci ostatni podawali zazwyczaj ostatnie miejsce zatrudnienia, numer oflagu czy nazwę obozu koncentracyjnego. Swoje podania o pracę zanosili do siedziby Dyrekcji MZK i MZK GG w Gdańsku-Wrzeszczu. Niekiedy przesyłali je pocztą. Stosowne skierowanie mógł wystawić referent pracy z Inspektoratu Osadnictwa Miejskiego, zgłaszając ten fakt Państwowemu Urzędowi Repatriacyjnemu. Najwięcej pracowników zatrudnionych było w Wydziale Ruchu¹⁰³, przy czym większość

⁹³ AO-MZKGG, 1946/240.

⁹⁴ M.M., *Tramwajem gdańskim...*, s. 3.

⁹⁵ APG, Okólniki i sprawozdania, 1165/1, s. 407. To liczba znaczna, procent istotny. Można przypuszczać, że w tej grupie znajdowali się motorowi, o których wspomina warszawski konduktor. Niestety, nie trafili do akt osobowych. Nie znamy ich nazwisk i losów.

⁹⁶ *Ibidem*, s. 408. Uzupełnieniem dla tej informacji jest wewnętrzna notatka z listopada 1945 r., dotycząca zatrudnienia do ważnego wydziału Sieć i Tory, napisano tam: „Ze względu na zmniejszenie się stanu pracowników ze 180 w dniu 05.09. br. na 159 w dniu 05.11.1945 r. proszę o przyjęcie petenta”. AO-MZKGG, 1945/269.

⁹⁷ Od 20 do 35 lat – ok. 60% ogółu. *Dane statystyczne wyprowadzone...* Dotyczyło to całej społeczności Gdańska. Wspominał o tym ówczesny jego prezydent F. Kotus-Jankowski: „Są to przeważnie mężczyźni młodzi, energiczni, rzutcy i przedsiębiorczy. Większość z nich wabi Gdańsk – port”, za: P. Perkowski, *Gdańsk – miasto od nowa...*, s. 40.

⁹⁸ 42%. *Dane statystyczne wyprowadzone...*

⁹⁹ Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, Wydział Statystyki w Gdańsku, *Rocznik statystyczny 1946*, s. 23.

¹⁰⁰ Prawie 65% pracowników posiadało pełne lub niepełne wykształcenie powszechne, a tylko ponad 2% pełne lub niepełne wykształcenie wyższe. *Dane statystyczne wyprowadzone...*

¹⁰¹ Ponad 10%. *Ibidem*.

¹⁰² Ponad 10%. *Ibidem*.

¹⁰³ 21,22%. *Ibidem*.

z nich stanowili konduktorzy. Na drugim miejscu plasował się w tej klasyfikacji Wydział Autobusowy¹⁰⁴, potem Sieć i Tory¹⁰⁵ oraz Warsztaty¹⁰⁶. Stosunkowo dużo osób znalazło swoje miejsce w administracji¹⁰⁷. Samych motorowych było niezwykle mało, stanowili prawdziwą elitę – 3,2% wszystkich pracujących w przedsiębiorstwie. W pierwszym okresie byli to w zasadzie sami mężczyźni. Pochodzili – w kolejności, na którą wskazuje liczba przybyłych – głównie z Pomorza¹⁰⁸, Warszawy, ze Lwowa i z Poznania. W kwestionariuszu, który wypełniano przed wizytą u lekarza zakładowego, trzeba było odpowiedzieć na pytanie: „Czy badany pracował kiedykolwiek w Tramwajach, Trolleybusach, Autobusach, Żegludze, Marynarce Wojennej, Handlowej, w E.K.D. lub P.K.P.?”¹⁰⁹. Należało również podać miejsce, czas pracy i przyczynę zwolnienia. Doświadczenie w zawodzie było niezwykle przydatne, pisano więc, że posiada się umiejętności prowadzenia „małej kolejki” kursującej w okolicach Brodnicy lub w odległym francuskim Romans-sur-Isère¹¹⁰, a nawet pojazdów kopalnianych. Aspirujący do zawodu dochodzili do słusznego wniosku, że skoro potrafili uruchomić jedno, poradzą sobie i z drugim. Ówczesny tabor w Gdańsku był niejednorodny, silniki tramwajowe zróżnicowane, jeszcze bardzo długo po ulicach miasta kursowały tramwaje doczepne z końca XIX i silnikowe z początku XX w.¹¹¹ W jednym z raportów możemy znaleźć stwierdzenie, że pewien „motorowy, który był na dyżurze [...], zapewnił ekspedytora, że posiada prawo jazdy na torpedę”¹¹². Oczywiście chodzi o słynne Kriegsstraßenbahnwagen, niezwykle udaną wojenną konstrukcję, słynącą z szybkości. Dostawy wzorowanych na niej wagonów typu N z Chorzowa miały ruszyć dopiero na początku lat pięćdziesiątych.

Trwała powszechna wielka migracja ludzi, wśród motorowych w Gdańsku pojawił się Jugosłowianin, Józef Drgan¹¹³, który wcześniej prowadził w latach 1939–1940 tramwaje w dalekiej Lublanie. Do pierwszej załogi należał też urodzony w Dunkierce w 1909 r. Paul Renauld¹¹⁴, zapewne Francuz, który posiadał 15-letnie doświadczenie w zawodzie i prowadził gdańskie tramwaje od czerwca 1945 r. do początku sierpnia 1946 r. Przedsiębiorstwo zapewniało swoim pracownikom umundurowanie i w biednych powojennych latach zakład pracy odziewał ich dosłownie od stóp do głów. Nie zawsze jednak były to

¹⁰⁴ 18,08%. *Ibidem*.

¹⁰⁵ 11,97%. *Ibidem*.

¹⁰⁶ 11,64%. *Ibidem*.

¹⁰⁷ 7,93%. *Ibidem*.

¹⁰⁸ Pomorzanie, w tym byli obywatele Wolnego Miasta Gdańska, stanowili dość liczną grupę pracowników MZK i MZK GG – ok. 20%. W grupie objętej kwerendą i obejmującą 2367 pracowników było ich 490. Prawie połowa z nich (46%) była zatrudniona w Wydziałach Ruchu, autobusowym i trolejbusowym. Jednak samych gdańszczan znajdowało się wśród nich stosunkowo niewiele – 91 osób, czyli 18% w grupie Pomorzan i 3,8% całości; gdynian było odpowiednio: 133 osoby, 27% w grupie Pomorzan i 5,5% całości. *Ibidem*.

¹⁰⁹ AO-MZKGG, 1948/398.

¹¹⁰ AO-MZKGG, 1946/1229.

¹¹¹ M. Czapnik, *Charakterystyka sieci tramwajowej w Gdańsku* [w:] *Tramwaje w Polsce*, red. K. Lipnik, J. Porczyk, Łódź 2013.

¹¹² AO-MZKGG, 1946/979.

¹¹³ AO-MZKGG, 1946/312.

¹¹⁴ AO-MZKGG, 1946/957.

rzeczy nowe, częściej z odzysku. Motorowy mógł jednak liczyć nie tylko na granatowy mundur, krawat, koszulę, ale również na bieliznę, w tym kalesony, oraz filcowe buty, niekiedy na drewnianej podeszwie. Jeśli nie posiadał własnego zegarka, wypożyczano mu firmowy. Gdy po rozstaniu ze służbą nie zdano mundurowego sortu i sprzętu motorniczego, do mieszkania wyruszał oddelegowany z zakładu wartownik¹¹⁵.

Być może pierwszą kobietą, która tramwajem wyjechała na ulice Gdańska, była Karolina Rogalska, urodzona we Lwowie w 1922 r., tam ukończyła gimnazjum i od 1939 r. do końca wojny pracowała w Miejskiej Komunikacji Elektrycznej we Lwowie, najpierw jako konduktorka. W swoim życiorysie napisała: „Następnie zostałam przeznaczona na motorową, w którym to fachu pracowałam aż do przyjazdu na zachód”. Na podaniu z 21 lipca 1946 r. znaleźć możemy adnotację: „przedłożono papiery konduktorskie i jako motorowej”¹¹⁶. Ponieważ trakcja tramwajowa przypisana była do Wydziału Ruchu, gdzie zatrudniano zarówno motorowych, jak i znakomitą większość konduktorów, nie wiemy, do jakich zadań przeznaczono nową pracownicę. Jedno jest pewne – prowadzić tramwaje potrafiła.

Rekrutacja

Do pracy w zawodzie motorowego musiał dopuścić lekarz i nie wystarczały dobre chęci i zapewnienia, że ma się w tym fachu doświadczenie. Bywało, że kandydat zostawał odrzucony już na wstępie. Dyskwalifikował go np. zły stan zdrowia, daltonizm, ale również „brak obycia”. Najczęściej nie rezygnowano jednak z kandydata i proponowano mu inną pracę, zazwyczaj na stanowisku konduktora¹¹⁷. Aspirujący do bycia motorowym przechodził kurs, a potem stawał przed komisją egzaminacyjną i jeśli miał dobre wyniki, otrzymywał upoważnienie do odbycia praktyk¹¹⁸. Po każdym dniu w specjalnym formularzu „Opinja” pojawiała się opatrzona podpisem instruktora ocena: „orientuje się dobrze” lub „opinja dobra”. Samo zakończenie praktyk mogło mieć rozmaity przebieg:

O godz. 13.00 zostałem skierowany do obywatela J. celem przeegzaminowania mnie na motorowego. Po przejechaniu jednego kursu na linii 7. ob. J. orzekł, iż egzamin wypadł dobrze, jednocześnie dając mi do zrozumienia, o jednym głębszym, to zn. alkohol. Mając ostatnie zł 500, udałem się z ob. Janiakiem do sklepiku na wprost pętli w Sopotach. Kupiłem ½ litra wódki wraz z zakąską i raczyłem ob. J., gdyż starałem się pozyskać względy Jego [...]. Mając żonę i trójkę dzieci, bardzo mi zależy na pracy, a moim marzeniem jest być motorowym¹¹⁹.

Również zbyt duża radość ze zdanego egzaminu mogła doprowadzić do zakwestionowania jego wyniku: 7 listopada 1945 r. o godzinie 13.30 na terenie Zajezdni Wrzeszcz do-

¹¹⁵ AO-MZKGG, 1948/277.

¹¹⁶ AO-MZKGG, 1946/959.

¹¹⁷ Więcej na temat procedur przyjęcia i samej załogi MZK i MZK GG w pierwszych powojennych latach zob. W. Borzestowski, „Proszę o przyjęcie mnie do pracy w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych w charakterze motorowego”, „30 Dni” 2018, nr 1/2(135/136), s. 32–37.

¹¹⁸ AO-MZKGG, 1948/471. Niekiedy aż 16-dniowych.

¹¹⁹ AO-MZKGG, 1946/388.

szło do awantury, której sprawcą był „motorowy Kowalski, który w dniu wczorajszym zdał egzamin na motorowego. Nie mając służby, nie miał prawa wstępu na teren pracy i przeszkadzania pracownikom w wykonywaniu ich czynności”. Mężczyzna „ledwo stał na nogach”, składający doniesienie do Naczelnika Wydziału Ruchu napisał: „Ze względu na to, że motorowy Kowalski dopiero od wczoraj jest motorowym i już zdołał się upić – chociaż poza służbą, stawiam dużo wątpliwości co do pracy jako motorowy”¹²⁰. Te słowa były prorocze, a pracownik, który udzielał się też w zakładowym teatrze, miał wyraźną skłonność do agresywnego zachowania. Upominany, karany, w końcu po prostu nie pojawił się w pracy.

Podczas pisemnego egzaminu na konduktora osoby ubiegające się o pracę musiały wykazać się umiejętnością liczenia w słupkach – do zadań konduktorskich należało bowiem wypełnianie ceduły¹²¹, sprawna sprzedaż biletów oraz jej rozliczenie na koniec każdego dnia w „Placówce Inkasów”¹²². Wspomina o tym Franciszek Jefremczuk w wywiadzie radiowym: „Motorowi mieli lepiej, bo po skończonym dniu pracy oddawali wóz i szli do domu. Konduktorzy musieli jeszcze dotrzeć do siedziby na Jaśkowej Dolinie i tam zdać pieniądze¹²³. A potem szło się do domu w Oliwie, bo nie było żadnej komunikacji”¹²⁴. Starający się o posadę konduktora musieli również napisać tekst na zadany, dość ogólny temat, dotyczący komunikacji lub Gdańska. Wystarczyło jedno zdanie, aby zyskać zaliczenie: „Gdańsk jest miastem portowym, przez który odbywa się handel zagraniczny ze wszystkimi państwami” – jak pisał np. jeden z kandydatów¹²⁵. Zdarzało się jednak, że egzaminowani rozbudowywali swoją wypowiedź w wypracowanie, i tak zrobiła np. Stefania K. z Łomży¹²⁶: „Gdańsk jest miastem portowym, Gdańsk jest oknem na świat, prócz dostępu do morza mamy możliwość handlować z zagranicą, przeto musimy za wszelką cenę utrzymać się na granicach tak upragnionego miasta i portu i nigdy nie damy żadnej sile odepchnąć się od naszego miasta Gdańska”¹²⁷.

Efektom złego szkolenia, zarówno konduktorów, jak i motorowych, mogły być straty. Czytając jeden z raportów, możemy się o tym przekonać: „Melduję, że w dniu 27 lipca 1945 r. konduktorka¹²⁸ wydała bilet ulgowy. Twierdzi, że jest niedziela. Wina jest konduktorki. Z poważaniem”¹²⁹. Czasami konduktorzy mieli wyraźny problem z ustaleniem, jaką kwotę powinni brać za określoną trasę lub duży bagaż. Wśród formułowanych wobec nich zarzutów znaleźć można również i takie: „Konduktor mało interesuje się służbą

¹²⁰ AO-MZKGG, 1948/471.

¹²¹ Wykaz sprzedanych biletów, zazwyczaj według numeracji, rozprowadzanych w bloczkach. Cedułę należało wypełniać na bieżąco, chodziło o liczbę sprzedanych biletów i kolejność w numeracji.

¹²² W tym czasie chodzi prawdopodobnie o budynek dyrekcji mieszczący się przy ul. Jaśkowa Dolina 2 w Gdańsku-Wrzeszczu (dawna numeracja 48).

¹²³ Konduktorzy stanowili bardzo liczną grupę pracowników MZK i MZK GG. Więcej na temat tej grupy zawodowej w: W. Borzestowski, *Byli kiedyś konduktorzy*, „30 Dni” 2018, nr 4/5(138/139), s. 22–27.

¹²⁴ Wywiadu udzielił na antenie Radia Gdańsk w 1965 r. Zbiory prywatne S. Turzyńskiego.

¹²⁵ AO-MZKGG, 1946/558.

¹²⁶ AO-MZKGG, 1946/468. Dokument z 6 marca 1946 r.

¹²⁷ *Ibidem*.

¹²⁸ Podano nr 21, wagon 154, godz. 7.18.

¹²⁹ AO-MZKGG, 1946/523.

i jest leniwy”¹³⁰. Jeden z motorowych postawiony został do raportu z powodu uszkodzeń, jakich dokonał podczas jazdy. Okazało się wówczas, że już wcześniej obchodził się z powierzonym mu sprzętem w wysoce nieumiejętny sposób:

Wagon silnikowy nr 233 kursujący na linii Gdańsk–Oliwa prowadzony przez motorowego 3041 zjechał do Zajezdni o godz. 14.25 uszkodzony, spalono 2 cewki mała i duża. Motorowy, którego obserwuje, jest bezmiłosierny niszczytel wozów [...]. Motorowy ten spowodował ostatni wypadek na linii Nr 7, mogąc jednak go uniknąć. Dziwi mnie fakt, że wyżej wymieniony motorowy pełni jeszcze swą funkcję i w dalszym ciągu niszczy wozy [pisownia oryg. – W.B.]¹³¹.

Oskarżony usprawiedliwiał się w szczególny sposób – twierdził, że wóz był zbyt powolny, w związku z czym musiał przez cały czas „dawać na jazdę”. Tym razem postanowiono zareagować i pracownik został czasowo przesunięty do zajezdni. Tam, pozostając w bliskim kontakcie z robotnikami z warsztatów, miał szansę, aby osobiście przekonać się, co sądzą oni na jego temat. Nowo przyjęci byli zazwyczaj ludźmi niedoświadczonymi. Jeden z nich, Seweryn Górski, w późniejszych latach dyrektor WPK, tak wspominał swoją jazdę długą trasą do Sopotu:

Przepis mówił: Jedź powoli – pięć kilometrów na godzinę. Człowiek był młody, chciał więcej i szybciej. No i uszkodziłem pantograf. Gorsze jednak było to, że zerwałem sieć. Z odsieczką przybyli koledzy z zajezdni Wrzeszcz, sieć naprawili i cała sprawa była między nami¹³².

Wypadki i zwolnienia

Wśród związanych z wykonywaniem zawodu motorniczego wypadków najczęściej pojawiały się „wypadnięcia z szyn”, czyli wykolejenia, zerwania sieci, uszkodzenia pantografu¹³³, o czym wspomiano w raportach. Zajmował się tym Referat Wypadków. Przy cięższych zdarzeniach drogowych, gdy doszło do poważnych strat, zranień lub śmierci, sporządzano dokładny raport, przesłuchiowano świadków, tworzone plan sytuacyjny¹³⁴. Przybywała policja z wydziału ruchu drogowego Komendy MO w Gdańsku i przedstawiciele lokalnej prasy. Tworzono zakładową komisję, która była zobligowana poinformować Prezydium Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej o wyniku śledztwa. Zagrożeń było wiele – przerwy prądu, awarie sprzętu i tłok. W godzinach porannych i popołudniowych, w tramwajach latem kursujących ku plaży w Brzeźnie i na Stogach jazda pasażerów na tzw. winogrona, czyli stojących na stopniach pojazdu, była zwyczajnym zjawiskiem. Ze względu na zbyt małą liczbę wozów były one przepełnione i zdarzały się przypadki wypadnięcia z nich podczas jazdy, szczególnie gdy motorowy nie dostosował prędkości do fragmentu trasy i wszedł w zakręt zbyt ostro. Dochodziło również do

¹³⁰ AO-MZKGG, 1948/343.

¹³¹ AO-MZKGG, 1946/312.

¹³² *Gdańsk w tramwajach i autobusach...*, s. 20.

¹³³ AO-MZKGG, 1949/1024.

¹³⁴ AO-MZKGG, 1948/420.

kolizji z wciąż nielicznymi samochodami. Czasem były to drobne zdarzenia, gdy przejeżdżający obok samochód ciężarowy o zamazanych numerach na tablicy „zawadził tyłem o rączki i oberwał je”, wybijając boczną szybę¹³⁵, innym razem dużo poważniejsze. Jeśli wina leżała po stronie pracownika, obciążano go całością albo częścią wydatków związanych z przywróceniem pojazdu do pełnej sprawności. Zazwyczaj rozkładano dług na raty i potrącano z zarobków. Prace remontowe, wprawienie szyby, prostowanie i naprawę blachy przeliczano na zużyty materiał i roboczogodziny. Jednocześnie, dla pracowników, którzy podczas awarii potrafili samodzielnie wyjść z opresji, były pochwały, informacja na tablicach urzędowych MZK GG oraz pieniądze. Tysiąc złotych otrzymał motorowy Waław Cz., który zauważył na wysokości Bramy Oliwskiej, że pantograf jego wozu uległ uszkodzeniu: „pochylił się lekko wstecz, nie dotykając sieci”. Motorowy postanowił działać: „Wszedłem na dach wozu i linkę od pantografu przymocowałem odpowiednio, tak że o własnych siłach zjechałem do zajezdni, nie zatrzymując ruchu”¹³⁶. Czy było to jednak działanie roztropne, pozostawić należy opinii specjalistów.

Zdarzeń, do jakich mogło dojść z udziałem motorniczego, było wiele. W tej różnorodności jedno wyróżniało się szczególnie: „Jadąc z Brzeźna w kierunku Wrzeszcza o godzinie 18 m. 50, wóz od przystanku został w odległości 20 m ponownie zatrzymany. Dowiedzieliśmy się, iż motorowy uległ wypadkowi, uderzając głową o słup tramwajowy, ponieważ wychylając się, chciał sprawdzić nawalania kolektora. Wóz poprowadził instruktor Zawadzki, który był wówczas obecnym”¹³⁷. Poturbowany Jan B. został zaprowadzony przez konduktorkę do szpitala na opatrunek. Rana cięta na czole wymagała szycia. Do przykrych epizodów należały kradzieże. Jeden z motorniczych zapisał, że w godzinach popołudniowych: „podczas pełnienia służby na linii 5 w wozie 241 skradziono mi żarówkę z reflektora”¹³⁸. Motorowy Stanisław R., którego okradziono już drugi raz, pisał do przełożonych: „Reflektory nie są dobrze zabezpieczone”¹³⁹. Strata żarówki powodowała, że wóz był źle oznakowany i stanowił zagrożenie dla innych.

Niskie zarobki¹⁴⁰ podawano często jako przyczynę prośby o zwolnienie: „Proszę o zwolnienie mnie z pracy [...] spowodu niskie wynagrodzenie [pisownia oryg. – W.B.]. Ja mam wielką rodzinę i nie wystarczy mi na życie i na ubranie i na mieszkanie i na opał”¹⁴¹. Czasami zdarzało się coś w rodzaju wypalenia zawodowego. Jedna z konduktorek narzekała na złe warunki w pracy: „Uprzejmie proszę o zwolnienie mnie z pracy. Po zwolnieniu lekarskim przepracowałam dwa dni i nie mogąc dalej pracować w tłoku na wozie, proszę o zwolnienie”¹⁴². Doświadczali tego również motorowi, Bolesław K.

¹³⁵ AO-MZKGG, 1946/ 979.

¹³⁶ AO-MZKGG, 1949/1024.

¹³⁷ AO-MZKGG, 1946/107.

¹³⁸ AO-MZKGG, 1946/620. Tego rodzaju straty również potrącano z kieszeni pracowników.

¹³⁹ AO-MZKGG, 1948/688.

¹⁴⁰ W tym czasie 9–10 zł/h.

¹⁴¹ AO-MZKGG, 1946/1316. W prasie można znaleźć taką oto wypowiedź ówczesnego dyrektora Bogusławskiego: „Co do płac, to jak na trudne miejscowe warunki aprowizacyjne są niewielkie. Robotnik otrzymuje 40 zł, wykwalifikowany 50 zł”. M.M., *Tramwajem gdańskim...*, s. 3.

¹⁴² AO-MZKGG, 1946/570. Dokument z 28 lipca 1946 r.

napiął: „Jestem bardzo wyczerpany nerwowo i jestem chory, dłużej pracować [...] nie mogę, gdyż stan służby jest bardzo ciężki”¹⁴³. Kłopoty ze zdrowiem mogły w istocie uniemożliwić dalszą służbę. Tramwajarz Stanisław R. w ten sposób uzasadnił swoje odejście: „Praca w ruchu jako motorowego jest dla mnie nieodpowiednia, ponieważ jestem chory na drgawki w nogach i mam krutki wzrok” [pisownia oryg. – W.B.]¹⁴⁴. Lekarz zakładowy niebawem potwierdził ten stan w całej rozciągłości. Niewątpliwą uciążliwością pracy było dojmujące zimno, jakiego doświadczano podczas stania całymi dniami na pomoście.

Wozy psuły się, a pasażerowie bywali uciążliwi. Rotacja pracowników była w związku z tym ogromna, w latach 1945–1946 prawie 60% wszystkich pracowników MZK Gdańsk rozstało się ze swoim stanowiskiem pracy przed upływem pół roku¹⁴⁵, mniej niż 20% nie przekraczało roku stażu¹⁴⁶, a tylko nieco ponad 2%¹⁴⁷ utrzymywało się w pracy dłużej niż dwa lata. Potwierdzają to wspomnienia pracowników: „W firmie zawsze była duża fluktuacja kadr. Dotyczyło to głównie pionu eksploatacji”¹⁴⁸. Ludzie odchodzili „na własne życzenie”¹⁴⁹, częściej jednak byli zwalniani z powodu „nieobecności nieusprawiedliwionej” i dyscyplinarnie za „zaniedbywanie obowiązków służbowych”, „malwersacje biletowe”, wreszcie za „opilstwo”¹⁵⁰.

Zakończenie

Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Gdańsku przekształcono dość szybko, bo już 1 kwietnia 1946 r., w łączące nadmorskie miasta przedsiębiorstwo o nazwie Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk Gdynia¹⁵¹. Zjednoczenie lokalnych przedsiębiorstw miało wpłynąć znacząco na poprawę sytuacji w aglomeracji¹⁵². Pisała o tym prasa:

Jedną z największych plag pracującego na Wybrzeżu człowieka jest zła komunikacja między miejscem zamieszkania a warsztatem pracy. Tylko nieliczni szczęśliwcy mają swoje biuro czy fabrykę pod bokiem. Przytłaczająca większość skazana jest na codzienne długie wyczekiwanie na przystankach autobusowych i tramwajowych lub, co gorsze, na kilkukilometrowe męczące spacer. Zarządy miast Gdyni, Sopotu i Gdańska zrozumiały rychło, że na własną rękę nie-

¹⁴³ AO-MZKGG, 1948/491.

¹⁴⁴ AO-MZKGG, 1946/688.

¹⁴⁵ 57,97%. *Dane statystyczne wyprowadzone...*

¹⁴⁶ 18,83%. *Ibidem*.

¹⁴⁷ 2,31%. *Ibidem*.

¹⁴⁸ Chodzi o Wydział Ruchu. *Gdańsk w tramwajach i autobusach...*, s. 104.

¹⁴⁹ 19,90%. *Dane statystyczne wyprowadzone...*

¹⁵⁰ Łącznie 35,34%. *Ibidem*.

¹⁵¹ S. Zomkowski, *Tramwajem przez Gdańsk...*, s. 159. Rozwiązanie to nawiązywało do stworzonej w 1942 r. Verkehrsbetriebe Danzig-Gothenhafen AG, wspólnego dla całej aglomeracji przedsiębiorstwa transportowego.

¹⁵² *Ibidem*. Połączono MZK Gdańsk, MZK Gdynia i Miejską Komunikację Autobusową w Sopocie. *Komunikacja miejska w aglomeracji gdańskiej...*, s. 13.

wiele działają. Na skutek porozumienia trzech miast powstał Międzykomunalny Związek Komunikacyjny¹⁵³.

W prasie na samym początku kwietnia starano się podsumować osiągnięcia MZK w Gdańsku, wymieniając: „prace w zakresie odbudowy komunikacji miejskiej: jedno-torową linię tramwajową częściowo na Jelitkowo (10,5 km), jednotorową linię na Orunię (4,5 km)”¹⁵⁴.

W tym miejscu warto stworzyć przejrzysty obraz tego, co na przestrzeni niepełnego roku udało się Miejskim Zakładom Komunikacyjnym w zakresie odbudowy połączeń tramwajowych osiągnąć¹⁵⁵. Tak więc, do momentu przekształcenia przedsiębiorstwa w większą strukturę, na terenie miasta oddano do użytku cztery połączenia: wspomnianą linię nr 1, łączącą w pełnej wersji Targ Drzewny z zajezdnią we Wrzeszczu¹⁵⁶, oddaną do użytku 21 lipca 1945 r. linię nr 2, kursującą na trasie między zajezdnią a Oliwą¹⁵⁷, od 15 września 1945 r. linię nr 3 na trasie Targ Węglowy–Nowy Port¹⁵⁸ oraz uruchomioną 23 października 1945 r. linię nr 6 z Targu Siennego na Orunię¹⁵⁹. W grudniu 1945 r. Wydział Trakcji Tramwajowej MZK w Gdańsku zatrudnił 935 pracowników, posiadał 15 wagonów tramwajowych¹⁶⁰, rok później¹⁶¹ MZK GG wykazywał łącznie 48 wagonów obsługujących 7 linii o długości 55,7 km¹⁶². Duże, zatrudniające na przełomie 1946 i 1947 r. 2252 pracowników¹⁶³ przedsiębiorstwo powstało w momencie, gdy pomysł stworzenia jednej metropolii na Wybrzeżu przybrał formę gotowej propozycji. W lutym 1946 r. Urząd Wojewódzki w Gdańsku wystąpił z ofertą powołania Związku Międzykomunalnego miast Gdańska, Gdyni i Sopotu – Wspólnoty Miast Wybrzeża. W prasie pojawiały się dotyczące tego rozwiązania artykuły i wydawało się, że jest ono powszechnie akceptowane jako jeden z ważnych elementów planu rozwojowego nadmorskiego regionu. A jednak pod koniec 1946 r. Miejska Rada Narodowa z Gdyni od-

¹⁵³ *Ku usprawnieniu komunikacji na Wybrzeżu*, „Dziennik Bałtycki”, 1.04.1946, nr 90, s. 4.

¹⁵⁴ *Ibidem*.

¹⁵⁵ Jednocześnie zrezygnowano z szeregu tras w samym Głównym i Starym Mieście, pozostawiono jedynie ciąg torów na odcinku Długa–Długi Targ, przez dłuższy czas było to jedyne połączenie tramwajowe z Dolnym Miastem i Stogami. S. Zomkowski, *Tramwajem przez Gdańsk...*, s. 156.

¹⁵⁶ Pierwotna trasa wyglądała następująco: Zajezdnia–Jaśkowa Dolina, wkrótce potem do Opery Bałtyckiej, na początku lipca do Bramy Oliwskiej. Całą trasę podzielono na trzy strefy, odpłatność za przejazd każdej z nich wynosiła 2 zł. *Ibidem*, s. 155.

¹⁵⁷ W niektórych opracowaniach Targ Węglowy–Oliwa. W tej relacji po jednym torze kursował wahadłowo jeden trzywagonowy skład. *Ibidem*.

¹⁵⁸ Najpierw swój początek miała przy Wałach Piastowskich, potem poprzez Podwale Grodzkie docierała do Targu Węglowego. *Ibidem*, s. 156.

¹⁵⁹ Była to ważna trasa, na Oruni mieszkało bowiem wielu pracowników m.in. stoczni i portu. *Ibidem*.

¹⁶⁰ Wśród nich 13 silnikowych i 2 doczepne.

¹⁶¹ Stan na dzień 31 grudnia 1946 r.

¹⁶² *Rocznik statystyczny miasta Gdańska 1946–1965*, Gdańsk 1965, s. 145–146. Tymczasem w „Dzienniku Bałtyckim” z września 1946 r. możemy znaleźć informację: „Odbudowaliśmy dotychczas 65 wozów pasażerskich oraz 7 gospodarczych (dla przewozu). Obecnie wypuszczamy 7–8 wozów miesięcznie”. (js), *W warsztatach tramwajowych we Wrzeszczu...*

¹⁶³ *Komunikacja miejska w aglomeracji gdańskiej...*, s. 16.

rzuciła ten pomysł jako przedwczesny¹⁶⁴. Fiasko wielkiego zamierzenia nie przekreśliło przyszłości powołanej już do życia międzykomunalnej, zajmującej się transportem struktury – MZK GG. Nowe przedsiębiorstwo składało się z oddziałów: tramwajowego, autobusowego z podziałem na Gdańsk i Gdynię, trolejbusowego oraz sieci trakcji wodnej „Żegluga Gdańska”¹⁶⁵. W oddziale tramwajowym przygotowywano plany kolejnych ambitnych przedsięwzięć, m.in. budowy nowej linii łączącej Oliwę z Sopotem, a także Gdańsk z Siankami¹⁶⁶. Pierwsza z nich, wznoszona od podstaw, została oddana do użytku 10 listopada 1946 r.¹⁶⁷ Wcześniej tramwaje z numerem 4 pomknęły z Oliwy do Jelitkowa¹⁶⁸. Uruchomienie połączenia w kierunku Stogów poprzez Sianki było znacznie trudniejsze i można je było przeprowadzić dopiero po odbudowie mostu Siennickiego w 1948 r.¹⁶⁹ Zaslugą MZK w Gdańsku i tworzących go ludzi było zabezpieczenie pozostałości z przedwojennej infrastruktury komunikacyjnej, odremontowanie i uruchomienie urządzeń służących przemieszczaniu się po terenie miasta, odtworzenie, gdzie tylko to było możliwe i w kierunkach kluczowych, struktury połączeń, wykreowanie – na ile pozwalały warunki – solidnej bazy dla przyszłego rozwoju. Dotyczyło to również przygotowania odpowiednich kadr, które byłyby w stanie sprostać przyszłym zamierzeniom. Ich trzon wywodził się z doświadczonych pracowników. W ścisłej współpracy z Zarządem Miasta i korzystając z funduszy przyznanych przez Gdańską Dyрекcję Odbudowy, dyrekcja MZK w Gdańsku przeprowadziła pierwsze roboty naprawcze i dokonała istotnych inwestycji. Jednak dopiero włączenie jej w struktury MZK GG sprawiło, że przystąpiono do rozwiązania problemów systemowo. Niewątpliwie wiązało się to z faktem, że były one kluczowe dla wszystkich miast: Gdańska, Sopotu i Gdyni. Dysponujące większymi środkami przedsiębiorstwo mogło sobie na to pozwolić. W sferze idei MZK GG pozostało elementem pielęgnującym przekonanie, że trzy duże, a jednocześnie tak bardzo zróżnicowane miasta, może łączyć coś więcej niż tylko nadmorskie położenie, również wspólne dla całej aglomeracji rozwiązanie.

¹⁶⁴ J. Daniluk, *Kiedy powstało Trójmiasto?*, <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Kiedy-powstalo-Trojmiasto-n128260.html> [dostęp: 15.10.2018]. O swoistej rywalizacji Gdańska i Gdyni oraz jej genezie zob. P. Perkowski, *Miasto od nowa...*, s. 45–46.

¹⁶⁵ Nazywana była również „Żegluga Miejska”, stanowiła część MZK GG od 1946 do 1949 r. Wtedy, na mocy decyzji władz centralnych, stała się częścią większej struktury państwowej – „Żeglugi Przybrzeżnej”. M. Gwiazda, *Komunikacja miejska Wybrzeża Gdańskiego...*, s. 22. Więcej na ten temat zob. W. Borzestowski, *Pod miejską banderą*, „30 Dni” 2019, nr 4(144), s. 33–37; *idem*, „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, Gdańsk 2019.

¹⁶⁶ W prasie używano niekiedy nieprawidłowej, bo dotyczącej Stogów, niemieckiej nazwy Heubude (zapis Hojbude) lub Troyl.

¹⁶⁷ Do prac przystąpiono w czerwcu 1946 r. Powstała dwutorowa trasa eksploatowana do 1961 r. S. Zomkowski, *Tramwajem przez Gdańsk...*, s. 158. Istniały plany dalszej rozbudowy trasy i połączenia tramwajowego między Gdańskiem a Gdynią.

¹⁶⁸ Od 2 czerwca 1946 r. Dane podstawowe, dotyczące połączeń tramwajowych uruchomionych w pierwszym okresie funkcjonowania transportu miejskiego w Gdańsku po 1945 na podstawie: *Gdańsk w tramwajach i autobusach...*, s. 18–23 oraz M. Czapnik, *Charakterystyka sieci tramwajowej w Gdańsku...*, s. 57.

¹⁶⁹ *Gdańsk w tramwajach i autobusach...*, s. 18.

Summary

Municipality Transport Company in Gdańsk, 1945–1946. Starting Point

In April, clearing up of the streets in Gdańsk, barricade and derelict buildings dismantling, first road and bridge works were initiated; signposts erected. At the same time the first transport company – Miejskie Zakłady Komunikacyjne [Municipality Transport Company], operating in Gdańsk area, was established (a year later transformed into the bigger organization covering Gdynia and Sopot – Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk Gdynia [Gdańsk Gdynia Inter-municipality Transport Company] and the first employees appeared in the Wrzeszcz workshops. Thanks to them, the first tram went to the city streets on 28th June 1945. The article presents the results of the Municipality Transport Company activities. During the turbulent years, at the turn of 1945 and 1946, transportation city space was organized and directions of changes, which were implemented in the subsequent years, were defined.

Keywords: Municipality transport after 1945, Miejskie Zakłady Komunikacyjne in Gdańsku (MZK in Gdańsk) [Municipality Transport Company in Gdańsk], trams, Michał Bogusławski, transport company employees

Słowa kluczowe: komunikacja miejska po 1945 r., Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Gdańsku (MZK w Gdańsku), tramwaje, Michał Bogusławski, pracownicy komunikacji