

Anna Krüger
Uniwersytet Gdański

Wypadki komunikacyjne w Gdańsku w dwudziestoleciu międzywojennym. Przyczynek do życia codziennego w Wolnym Mieście Gdańsku

Dzieje komunikacji cieszą się w ostatnich latach wzrastającym zainteresowaniem historyków. Na temat środków transportu powstały liczne opracowania. Badacze wiele uwagi poświęcają tramwajom i ich historii w poszczególnych miastach¹. Podobnie jest w przypadku publikacji o gdańskiej komunikacji w XIX i XX stuleciu, głównie o charakterze popularnonaukowym i albumowym, dotyczących zwłaszcza gdańskich tramwajów, zarówno u schyłku XIX w., w dwudziestoleciu międzywojennym, jak i po II wojnie światowej. Wśród ważniejszych tekstów przedstawiających to zagadnienie można wymienić monografię Sebastiana Zomkowskiego² czy albumy pod redakcją Macieja Kosycarza i Dariusza Łazarskiego³. Cenne informacje na ten temat można znaleźć także w szeregu artykułów zamieszczonych w czasopiśmie „30 Dni”, m.in. w tekście Waldemara Borzestowskiego⁴.

W literaturze przedmiotu ukazane zostały takie kwestie, jak: historia i rozwój linii tramwajowych i autobusowych czy wygląd i konstrukcja pojazdów⁵. Pozostają jednak aspekty komunikacji dotychczas mało znane, należą do nich niewątpliwie wypadki komunikacyjne. Dlatego właśnie wypadki komunikacyjne w transporcie lądowym na terenie Gdańska w dwudziestoleciu międzywojennego (czyli w latach 1920–1939) będą przedmiotem refleksji w niniejszym artykule. Okres dwudziestolecia międzywojennego w Wolnym Mieście Gdańsku był czasem rozwoju gdańskiej komunikacji i infrastruktury komunikacyjnej. Budowano nowe linie tramwajowe, poszerzano i modernizowano ulice. Najważniejsze inwestycje w dziedzinie transportu publicznego przypadały na lata

¹ Zob. m.in. *Warszawskie tramwaje elektryczne 1908–1998*, t. 1–2, red. B. Bator *et al.*, Warszawa 1998; *Warszawskie tramwaje elektryczne 1908–2008*, t. 3–4, red. A. Bojanowski *et al.*, Warszawa 2008; T. Haładyj, *Opowieść o częstochowskich tramwajach*, Częstochowa 2009; M. Szymajda, *Ślęskie tramwaje*, Łódź 2010; M. Klasa, *Grudziądzkie tramwaje i autobusy*, Łódź 2010; *idem*, *Szczecińskie tramwaje*, Łódź 2018; T. Sielicki, *Przez wrocławskich ulic sto... Historia tramwajów we Wrocławiu*, Wrocław 2012; *idem*, *Przez Sępólno, Zalesie i Krzyki... Historia tramwajów we Wrocławiu*, Wrocław 2017; *idem*, *Wrocławskie tramwaje konne*, Łódź 2017; *Tramwaje w Polsce*, red. J. Żurawicz, Łódź 2013; J. Szajner, M. Rechlówicz, *Tramwaje lwowskie 1880–1944*, Łódź 2020.

² S. Zomkowski, *Tramwajem przez Gdańsk*, Gdańsk 2015.

³ *140 lat gdańskich tramwajów*, red. M. Kosycarz, D. Łazarski, Gdańsk 2013; *Gdańsk w tramwajach i autobusach. Opowieść o powojennej komunikacji miejskiej*, red. *idem*, Gdańsk 2015.

⁴ W. Borzestowski, *Proszę o przyjęcie mnie do pracy w MZK...*, „30 Dni” 2018, nr 3, s. 32–37.

⁵ S. Zomkowski, *Tramwajem przez Gdańsk...*, s. 8–151.

dwudzieste – czas świetności gdańskich tramwajów. Zyskiwały również na znaczeniu takie środki komunikacji, jak autobusy czy coraz liczniejsze samochody osobowe⁶. Wiązał się z tym większy ruch uliczny, a więc wzrastała również liczba wypadków. Do dziś zachowały się różnorodne źródła dostarczające informacji o tego rodzaju zdarzeniach. Podstawę źródłową niniejszego opracowania stanowią materiały statystyczne pozyskane m.in. z „Danziger Statistische Mitteilungen”⁷ oraz relacje prasowe zamieszczone na łamach „Danziger Neueste Nachrichten” („Najnowsze Wiadomości Gdańskie”)⁸ i „Gazety Gdańskiej”⁹. Ukazane zostaną tu wypadki związane z różnymi środkami komunikacji, takimi jak samochody, tramwaje, rowery, pojazdy konne czy pojazdy towarowe. Przedstawiono również statystykę wypadków, miejsca, w których najczęściej się one zdarzały, ich przyczyny i okoliczności oraz informacje o ofiarach. Niemniej jednak omawiane zagadnienie może być analizowane także w szerszym zakresie, dlatego niniejszy tekst jest zaledwie przyczynkiem do głębszych rozważań na temat powyższych kwestii.

Najbardziej znaczącą rolę w komunikacji publicznej w Gdańsku odgrywały tramwaje, które przewoziły rocznie od 20 536 osób w 1920 r. do 28 231 osób w 1937 r. Początki gdańskich tramwajów sięgają 1873 r., kiedy to otwarto pierwszą linię tramwajową od Targu Siennego do Oliwy. Od 1896 r. rozpoczęła się elektryfikacja linii tramwajowych. Dalszy ich rozwój nastąpił w dwudziestoleciu międzywojennym. W latach 1923–1924 zmodernizowano torowiska i sieć trakcyjną. Powstały nowe pętle, np. w Nowym Porcie, oraz kolejne trasy, np. w 1927 r. linia Targ Kaszubski–Stogi, a w 1929 r. przedłużono trasę łączącą Wrzeszcz i Brzeźno aż do Nowego Portu. W sumie w okresie dwudziestolecia funkcjonowało 10 linii tramwajowych.

Kolejnym środkiem gdańskiego transportu publicznego były autobusy. Chociaż pierwszy autoomnibus kursował na trasie Gdańsk–Stogi już w 1912 r., ten rodzaj komunikacji rozpowszechnił się dopiero po 1920 r. Autobusy odgrywały jednak mniej znaczącą rolę niż tramwaje. Mieściło się w nich od 16 do 42 pasażerów. Linie autobusowe łączyły przede wszystkim centrum miasta z odległymi dzielnicami, takimi jak Stogi i Krakowiec. Większe znaczenie miały linie podmiejskie łączące Gdańsk z okolicznymi miejscowościami, przede wszystkim z Sopotem, ale także z Pruszczem Gdańskim, Sztutowem czy Przejazdowem. Ich głównym węzłem komunikacyjnym był Targ Sienny¹⁰. Jednak ważną rolę w transporcie odgrywały również inne środki komunikacji – samochody osobowe, samochody ciężarowe, pojazdy konne (np. dorozki), motocykle i rowery. Według danych

⁶ A. Tarkowska, *Gdańsk między wojnami. Opowieść o życiu miasta*, Łódź 2010, s. 57–59.

⁷ Czasopismo zawierające dane statystyczne z różnych dziedzin życia społecznego i gospodarczego wydawane w okresie Wolnego Miasta Gdańska.

⁸ Dziennik ukazujący się w latach 1894–1944, największa i najbardziej znacząca gazeta codzienna w Gdańsku w tym okresie. M. Andrzejewski, „Danziger Neueste Nachrichten” [hasło w:] *Gedanopedia*, https://www.gedanopedia.pl/gdansk/?title=DANZIGER_NEUESTE_NACHRICHTEN [dostęp: 30.04.2021].

⁹ Gazeta codzienna wydawana w latach 1891–1939 w języku polskim, odgrywająca znaczącą rolę w życiu Polonii gdańskiej. M. Andrzejewski, „Gazeta Gdańska” [hasło w:], *Gedanopedia*, [https://www.gedanopedia.pl/gdansk/?title=GAZETA_GDA%C5%83SKA_\(I\)](https://www.gedanopedia.pl/gdansk/?title=GAZETA_GDA%C5%83SKA_(I)) [dostęp: 30.04.2021].

¹⁰ M. Gliński, *Autobusy miejskie* [hasło w:] *Encyklopedia Gdańska*, red. B. Śliwiński *et al.*, Gdańsk 2012, s. 52; K. Rozmarynowska, *Zwycięstwa aleja* [hasło w:] *Encyklopedia Gdańska...*, s. 1148–1149.

z 1925 r. na terenie gminy miejskiej Gdańsk zarejestrowano 672 samochody osobowe¹¹. Mieszkańcy Wolnego Miasta mogli nabyć auta różnych firm, np. Citroëna, Fiata, Chevroleta, marki Mercedes-Benz, Hanza czy szczególnie popularnego Opla oraz montowane w Gdańsku samochody amerykańskiego koncernu Hudson¹². Ponadto w wyżej wymienionym roku odnotowano 126 pojazdów konnych, 245 samochodów ciężarowych (zazwyczaj należących do prywatnych firm) i 329 motocykli¹³.

Liczba wypadków w dwudziestoleciu wynosiła kilkaset rocznie. Przykładowo w 1925 r. wydarzyło się 351 wypadków, w 1926 r. – 427, w 1927 r. – 746, w 1928 r. – 920. Ich znaczący wzrost wiązał się z rozwojem miejskiej komunikacji i rosnącą liczbą pojazdów oraz ujmowaniem w miejskich statystykach kolejnych dzielnic włączanych do gminy miejskiej, np. Oliwy (1926 r.). W latach 1925–1928 pierwsze miejsce w liczbie pojazdów uczestniczących w wypadkach miały samochody osobowe łącznie z autobusami (od 268 wypadków w 1925 r. do 499 w 1928 r.)¹⁴. I tak np. 17 września 1928 r., jak podawano w „Danziger Neueste Nachrichten”: „gdański kupiec wraz z żoną miał pojechać taksówką z dworca głównego do domu. Jednakże gdy podczas jazdy odkładał walizkę, spadła ona na stopy kierowcy i taksówkarz zjechał na bok. Następnie auto wjechało na chodnik, pośliznęło się na papierowej torbie i zderżyło się z filarem reklamowym przy dworcu głównym. Kierowca odniósł lekkie obrażenia klatki piersiowej, pasażerowie tylko lekkie rany, a samochód musiał zostać odholowany”¹⁵. Drugie miejsce zajmowały wypadki z udziałem pojazdów konnych w latach 1925–1928 (od 101 w 1925 r. do 259 w 1928 r.)¹⁶. Jeden z nich wydarzył się 10 stycznia 1930 r. Jak relacjonowano w dzienniku „Danziger Neueste Nachrichten”, dzień wcześniej „po godzinie 9.00 na Wielkiej Alei na wysokości Sporthalle doszło do zderzenia dwóch pojazdów – jednokonki [powóz zaprzężony w jednego konia – A.K.] i jadącego od strony Wrzeszcza samochodu dostawczego z transportem mleka. Kierowca drugiego pojazdu chciał przejechać przez tory, jednak zauważając jadący tramwaj, cofnął się, nie dostrzegając oczekującego również na przejazd wozu. W wyniku zderzenia został rozbity lewy dyszel wozu, a samochód lekko uszkodzony. Po koniecznych naprawach oba pojazdy mogły kontynuować jazdę”¹⁷. Czwarte, a niekiedy piąte miejsce zajmowały wypadki ciężarówek i samochodów dostawczych¹⁸. Jak podawano 30 września 1928 r. również w dzienniku „Danziger Neueste Nachrichten”: „na ulicy Stare Szkoty wzdłuż skarpy na nabrzeżu Raduni jechał kierowca samochodu dostawczego sopockiej firmy z dużym ładunkiem. Jednakże najechał na kamień, stracił panowanie nad kierownicą i wywrócił się. Według prasowej relacji obyło się bez ciężkich

¹¹ *Staatshandbuch der Freien Stadt Danzig*, Danzig 1926, s. 237.

¹² B. Chruściński, *Motoryzacja na gdańskich ulicach przed II wojną światową*, <http://www.polnocna.tv/news/11446-motoryzacja-na-gdanskich-ulicach-przed-ii-wojna-swiatowa> [dostęp: 23.04.2021].

¹³ *Staatshandbuch...*, s. 237.

¹⁴ „Danziger Statistische Mitteilungen” (dalej: DSM), 1.08.1925, Nr. 15/16, s. 94–95; DSM, 20.12.1929, Nr. 9/10, s. 114–117.

¹⁵ „Danziger Neueste Nachrichten” (dalej: DNN), 17.09.1928, Nr. 219, s. 7.

¹⁶ DSM, 20.12.1929, Nr. 9/10, s. 114–117.

¹⁷ DNN, 10.01.1930, Nr. 8, s. 7.

¹⁸ DSM, 20.12.1929, Nr. 9/10, s. 114–117.

obrażeń, jedynie towarzysz kierującego stracił dwa zęby. Natomiast samochód nie doznał większych uszkodzeń i mógł kontynuować jazdę¹⁹. Zauważalny wzrost liczby wypadków z udziałem ciężarówek i samochodów dostawczych wiązał się z wzrastającym wykorzystaniem tego środka transportu, który coraz częściej zastępował pojazdy konne.

Dużą popularnością wśród mieszkańców miasta cieszyły się rowery, a ich stosunkowo niska cena pozwalała na ich nabywanie przez dzieci i młodzież – najmłodsze grupy użytkowników bywały jednak bardziej skłonne do ryzykownej jazdy. Skutkiem tego były liczne wypadki²⁰. Przykładowo 3 października 1928 r. „na ulicę Kaschubische Weg równoległej do Wielkiej Alei wjechało na rowerach dwóch dziewięcioletnich chłopców, zderzając się z samochodem zakładu miejskiego oczyszczania ulic. Na chwilę zatrzymano ruch na szosie i potrącone, poważnie ranne dzieci zostały przez wspomniany pojazd zawiezione do szpitala²¹”.

Przedostatnie miejsce zajmowały wypadki z udziałem motocykli, tego rodzaju zdarzeń było przeważnie nieco ponad 100 w ciągu roku²². Na przykład 10 czerwca 1930 r. „na rogu ulic Faulgraben i Schuesseldamm [Gnilnej i Łągiwniki – A.K.] motocykl zderzył się z samochodem osobowym. Motocyklista złamał kostkę i musiał zostać zabrany do szpitala miejskiego. Z kolei w tym samym miesiącu w drugi dzień Zielonych Świąt na ulicy Schichaugasse [Jana z Kolna – A.K.] motocykl utknął przednim kołem w przerwie między szynami tramwajowymi. Pojazd przewrócił się, a kierujący nim wskutek upadku złamał obojczyk i został zabrany do szpitala miejskiego²³”.

W statystykach ujmowano także wypadki kolejowe, których było zazwyczaj najwyżej kilka rocznie, co stanowiło ułamek procenta. Warto wspomnieć, że w Gdańsku dostępne były zarówno połączenia podmiejskie – do Wrzeszcza czy Oliwy, jak i dalekobieżne – do Warszawy, Królewca i dalej, aż do Szczecina i Berlina²⁴. Jako przykłady można wymienić dwa zdarzenia: katastrofę kolejową na Przeróbce w 1922 r., kiedy to lokomotywa stoczyła się do Wisły, a maszynista zginął na miejscu²⁵, oraz wykolejenie pociągu pośpiesznego linii Warszawa–Hel w pobliżu budynku byłej Dyrekcji Kolei 18 maja 1939 r. – ranni zostali wówczas maszynista, palacz i trzech konduktorów²⁶.

Interesującym zagadnieniem są miejsca, w których najczęściej zdarzały się wypadki. Jak wynika ze statystyk, dochodziło do nich przede wszystkim na głównych arteriach komunikacyjnych miasta. Przykładowo w 1926 r. na ważniejszych ulicach Gdańska miało miejsce 46% ogółu wypadków. Wśród ulic pierwsze miejsce zajmowała Hauptstrasse (dzisiejsza ul. Grunwaldzka), co wynikało z dużego natężenia ruchu. Od 1926 r. znaczny udział w liczbie wypadków miały też autobusy (wówczas uruchomiono nową linię kur-

¹⁹ DNN, 30.09.1928, Nr. 238, s. 6.

²⁰ DSM, 31.08.1927, Nr. 8, s. 104–105.

²¹ DNN, 3.10.1928, Nr. 234, s. 6.

²² DSM, 31.08.1927, Nr. 8, s. 104–105.

²³ DNN, 10.06.1930, Nr. 133, s. 7.

²⁴ DSM, 31.08.1927, Nr. 8, s. 104–105; A. Tarkowska, *Gdańsk między wojnami...*, s. 61.

²⁵ *Wydarzyło się w Gdańsku 1901–2000. Jeden wiek w jednym mieście*, red. G. Fortuna, D. Tusk, Gdańsk 1999, s. 77.

²⁶ *Ibidem*, s. 40.

sującą na trasie Gdańsk–Malbork). Kolejnym ważnym traktem komunikacyjnym z dużą liczbą wypadków była Grosse Allee, czyli Wielka Aleja, późniejsza (od 1934 r.) Hindenburgallee (obecnie al. Zwycięstwa). Również tutaj występowało duże natężenie ruchu (w tym także tramwajów). Wśród przyczyn wypadków wymieniano oblodzenie jezdni czy ogólnie złe warunki pogodowe. Często dochodziło tam do zderzenia tramwaju z innymi pojazdami przejeżdżającymi przez tory²⁷. Przykładem może być sytuacja z 30 października 1929 r.: „Tego dnia woźnica kierujący wozem z ciężkim ładunkiem kapusty próbował przejechać przez tory, pomimo że od strony Wrzeszcza nadjeżdżał już tramwaj. Motorniczy musiał szybko zahamować i rozsypał piasek, żeby zwiększyć hamowanie. Dostał jednak do zderzenia, wskutek którego koń ciągnący wóz został lekko ranny. Tymczasem woźnica zatrzymał motorniczego, czyniąc mu wyrzuty. Sprawa zakończyła się w sądzie, który uznał winę woźnicy i skazał go na grzywnę w wysokości 30 guldenów”²⁸. Jak można zauważyć na podstawie materiałów źródłowych, liczba wypadków była tu najwyższa w okresie największego natężenia ruchu w miesiącach od kwietnia do września. Stopniowemu zmniejszeniu uległa po przebudowie tego traktu komunikacyjnego w 1926 r. (zbudowano dwie dwukierunkowe jezdnie asfaltowe oraz torowisko tramwajowe pomiędzy nimi)²⁹.

Liczne wypadki odnotowywano także na ul. Stadtgraben, czyli obecnym Podwalu Przedmiejskim – np. 50 w 1928 r., 47 w 1930 r., 36 w 1932 r.³⁰ Przykładowo w czerwcu 1930 r. „około godziny 7.45 niedaleko budynku Generalkommando motocykl zderzył się z samochodem dostawczym. Następnie motocykl przewrócił się, a prowadzący pojazd i pasażerka zostali ranni. Motocyklista, niejaki Paul, doznał skomplikowanego złamania podudzia, pasażerka Grete miała rany nogi i twarzy. Oboje zostali zabrani do Szpitala Diakonii”³¹. W licznych wypadkach na tej ulicy (np. w połowie z zaistniałych w 1928 r.) uczestniczyli piesi, którzy niejednokrotnie zostawali ranni. Wiele podobnych sytuacji zdarzyło się na ul. Langgasse (Długiej) oraz będącej jej przedłużeniem Langer Markt (Długi Targ). Na przykład po 38 wypadków na obu wyżej wymienionych ulicach miało miejsce w 1930 r. W tym rejonie występował zarówno ruch samochodowy, tramwajowy, jak i pieszy. Jako przyczynę znacznej części tego rodzaju zdarzeń wskazywano nieostrożność pieszych³². Z tego powodu dnia 7 września 1928 r. zginęła 6-letnia Gerda, córka cieśli. „Dziewczynka chciała zdążyć przejść przez ulicę przed pojazdem jadącym od strony Langer Markt na wysokości sklepu obuwniczego. Nie zauważyła jednak, że od strony Langgasser Tor [Bramy Długoulicznej, obecnie Złota Brama – A.K.] nadjeżdżał drugi samochód. Jak zapewniano w prasowej relacji, kierowca nie mógł zahamować, bo w ciągu kilku sekund dziecko weszło pod pojazd. Dziewczynka zderzyła się z samochodem, dostała się pomiędzy dwa przednie koła, a wskutek zderzenia z przednią osią doznała

²⁷ DSM, 31.08.1927, Nr. 8, s. 104–108.

²⁸ DNN, 30.10.1929, Nr. 231, s. 7.

²⁹ DSM, 30.12.1926, Nr. 12, s. 186–187; DSM, 6.11.1926, Nr. 10, s. 161–162; DSM, 31.08.1927, Nr. 8, s. 104–108.

³⁰ DSM, 7.07.1932, Nr. 2, s. 66–67.

³¹ DNN, 10.06.1930, Nr. 133, s. 6.

³² DSM, 7.07.1932, Nr. 2, s. 66–67.

ciężkiego uszkodzenia czaszki. Pomimo że samochód ten zabrał poszkodowane dziecko do Szpitala Diakonis, dziewczynka zmarła w szpitalu³³. Innym czarnym punktem na mapie gdańskiego ruchu był Holzmarkt (Targ Drzewny) z około 20 wypadkami rocznie (np. 20 takich zdarzeń zarówno w 1928, jak i w 1930 r.) oraz Kohlenmarkt (Targ Węglowy) z kilkunastoma w ciągu roku. Ponadto pewna liczba wypadków (od kilkunastu do ponad 20 rocznie) miała miejsce na takich ulicach, jak: Altstädtischegraben (Podwale Staromiejskie), Milchkannergasse (Stągiewna), Danziger Schaussee w Oliwie (obecnie fragment al. Grunwaldzkiej), Broschkische Weg (Wiślana), Stadtgebiet (Oruńskie Przedmieście), Karthäuserstrasse (Kartuska), Altschottland (Stare Szkoty), Breitgasse (Szeroka)³⁴.

W odniesieniu do wielu wypadków można było ustalić ich przyczynę: najczęściej chodziło o złamanie różnych przepisów ruchu drogowego, czego dopuszczali się zazwyczaj kierujący pojazdami – zwłaszcza samochodami osobowymi. Wśród tych naruszeń wymieniano głównie zbyt szybką jazdę, nieprawidłowe skręcanie oraz wyprzedzanie; powodem wielu wypadków była też nietrzeźwość uczestników ruchu drogowego (częściej pieszych niż kierowców). Ponadto wypadki powodowały spłoszone konie³⁵. Niekiedy mogło to mieć nawet tragiczne skutki – np. w „Gazecie Gdańskiej” opisano zdarzenie z soboty 26 marca 1926 r., kiedy to około godziny 11 przed południem „wóz, którego konie były spłoszone, przejechał małą dziewczynkę, córkę malarza. Wskutek czego dziecko odniosło tak ciężkie obrażenia, że wkrótce po wypadku zmarło”³⁶. Czasami wypadki mogły być też związane z niezauważonym wcześniej uszkodzeniem pojazdu.

Niejednokrotnie po ustaleniu, kto jest odpowiedzialny za doprowadzenie do wypadku, zwłaszcza o poważniejszych konsekwencjach, karano winowajców – najczęściej grzywną. Przykładowo w 1926 r. za winnych uznano: 38 kierowców samochodów osobowych, 27 prowadzących pojazd konny, 17 rowerzystów, 12 szoferów ciężarówek, 10 prowadzących autobusy, 8 motorniczych, 7 motocyklistów, 1 dróżnika na kolei i 2 kierowców wózków ręcznych³⁷.

Na podstawie danych statystycznych możliwe jest również zbadanie kwestii ofiar wypadków. Ogólna liczba rannych i zabitych w tego rodzaju zdarzeniach wynosiła: w 1924 r. 69 osób, w 1925 r. – 166, w 1926 r. – 230, w 1927 r. – 325, w 1928 r. – 410. Około jednej czwartej do jednej trzeciej poszkodowanych stanowili piesi. W wyżej wymienionych latach można zauważyć tendencję rosnącą dotyczącą pieszych jako ofiar wypadków – od 41 w 1924 r. do 241 w 1928 r. Najczęściej jako winnych wskazywano nieostrożnych pieszych, na drugim miejscu znalazła się zbyt szybka jazda kierowców lub nietrzeźwość prowadzących pojazdy oraz pieszych. W wyniku wypadków ginęło rocznie przeciętnie od kilkunastu do ponad 20 osób. Można także przeanalizować ogólną liczbę biorących udział w wypadkach według płci i wieku. Dane z lat dwudziestych wskazują, że najlicz-

³³ DNN, 7.09.1928, Nr. 211, s. 6.

³⁴ DSM, 20.12.1929, Nr. 9/10, s. 114–115; DSM, 7.07.1932, Nr. 2, s. 66–67.

³⁵ DSM, 31.08.1927, Nr. 8, s. 104–108.

³⁶ „Gazeta Gdańska”, 26.03.1926, nr 70, s. 4.

³⁷ DSM, 6.11.1926, Nr. 10, s. 161–162.

niejszą grupą uczestników wypadków były dzieci w wieku od 6 do 13 lat, częściej chłopcy niż dziewczynki. W 1923 r. wśród rannych i zabitych pieszych stanowiły 31%. W 1927 r. potrąconych lub przejechanych przez pojazd zostało 66 dzieci, 49 z nich zostało rannych, a 7 zabitych. Najczęściej ginęły dzieci kilkuletnie, np. w 1927 r. przeważnie w wieku od 4 do 8 lat oraz jedno 12-letnie. Zazwyczaj winę za wypadek ponosiły same dzieci z powodu swojej nieostrożności i brawury, np. w wyniku zabaw na jezdni. W latach trzydziestych nastąpił dalszy wzrost liczby dzieci poszkodowanych w wypadkach³⁸. Jedną z ofiar była 5-letnia Erika Paap, która zginęła 19 czerwca 1930 r. na Wielkiej Alei na wysokości tzw. Małego Placu Ćwiczeń (rejon obecnej Opery Bałtyckiej). „Dziewczynka bawiła się na promenadzie małą piłką. Kiedy piłka poturlała się na jezdnię, dziecko wybiegło za nią, wpadając prosto pod samochód i zderzając się z reflektorem. Skutkiem było złamanie kręgosłupa szyjnych i śmierć dziewczynki na miejscu”³⁹. Natomiast w 1932 r. aż 104 dzieci zostały potrącone lub przejechane przez pojazd. W wyżej wymienionym roku w wypadkach ucierpiało 64 chłopców wieku 3–13 lat oraz 40 dziewczynek w tym samym wieku. Zauważono ponadto, że chłopcy częściej niż dziewczynki traktowali jezdnię jako miejsce zabaw. Kolejną liczną grupą poszkodowanych byli młodzi dorośli w wieku 20–29 lat. Mężczyźni stawali się ofiarami wypadków najczęściej z powodu nietrzeźwości (nie odnotowano takich zdarzeń wśród kobiet) czy częstego poruszania się po mieście związanego z aktywnością zawodową; niekiedy wiązało się to ściśle z charakterem ich pracy (chodzi o takie zawody, jak np. policjant, woźnica, dróżnik). Nierzadko ofiarami wypadków – zazwyczaj jako osoby piesze – były młode kobiety uczące się lub pracujące. Jako przyczynę wypadków z ich udziałem podawano w ówczesnych statystykach nieostrożność. W kolejnej grupie wiekowej – 30 i więcej lat – wśród rannych przeważali mężczyźni. Liczba poszkodowanych wzrastała następnie wśród osób po 60 roku życia. Przypisywano to problemom związanym z wiekiem – słabości ciała, wolniejszemu refleksowi, mniejszej szybkości reagowania na zagrożenia⁴⁰.

* * *

Wypadki komunikacyjne były w dwudziestoleciu międzywojennym zauważalnym problemem społecznym opisywanym obszernie w miejskich materiałach statystycznych oraz będącym obiektem zainteresowania prasy codziennej. W kolejnych latach stale rosła ich liczba – takich zdarzeń notowano od kilkudziesięciu do ponad 400 rocznie. Wynikało to ze wzrastającej liczby pojazdów i rozwoju miejskiej komunikacji, jednak nie wiązała się z tym większa świadomość społeczna na temat nasilających się zagrożeń w ruchu drogowym. Wielu dorosłych i coraz więcej dzieci odnosiło obrażenia, a niekiedy także ponosiło śmierć w wyniku wypadków komunikacyjnych. Gdańskie dzienniki relacjonowały nierzadko kilka tego typu zdarzeń dziennie, nie szczędząc czytelnikom szczegółów i drastycznych opisów. Jednakże wypadki i te dość kuriozalne, i te tragiczne w skutkach stale

³⁸ DSM, 31.08.1927, Nr. 8, s. 104–108; DSM, 7.07.1932, Nr. 8, s. 116.

³⁹ DNN, 19.06.1930, Nr. 133, s. 6.

⁴⁰ DSM, 7.07.1932, Nr. 2, s. 66–67.

się powtarzały. Postulowano zatem edukację społeczności miejskiej oraz podejmowano się stopniowej przebudowy traktów komunikacyjnych, aby zwiększyć bezpieczeństwo. Zagadnienia te wymagają jednak dokładniejszych badań.

Summary

Traffic Accidents in Gdańsk in the Interwar Period. A Contribution to Everyday Life in the Free City of Gdańsk

In the interwar period there were many traffic accidents on the streets of Gdansk. The subject of reflection in this article will be the events in Gdańsk between 1920 and 1939. The sources are statistical materials and press reports presented mainly in "Danziger Neueste Nachrichten" and "Gazeta Gdańska".

Keywords: traffic accidents, "Danziger Neueste Nachrichten", "Gazeta Gdańska"

Słowa kluczowe: wypadki komunikacyjne, „Danziger Neueste Nachrichten”, „Gazeta Gdańska”