

1939



1945

KOMUNIKACJA MIEJSKA  
W CZASIE II WOJNY ŚWIATOWEJ  
1939 - 1945



Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź  
90-133 Łódź, ul. Wierzbowa 51  
[www.muzeum.mpk.lodz.pl](http://www.muzeum.mpk.lodz.pl)

# 1938

## Reklama Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, krańcówka na Bałuckim Rynku, 1938 r.

*W przededniu wybuchu wojny trwały zbrojenia, w które włączyli się łódzcy tramwajarze. Podczas uroczystości w dniu 11 listopada 1938 r. przed łódzką katedrą dokonano uroczystego przekazania 28. pułkowi Strzelców Kaniowskich dwóch ciężkich karabinów maszynowych oraz dwóch granatników zakupionych ze składek pracowników ŁWEKD i funduszy celowych Spółki. Z końcem grudnia 1938 r. składki pracowników KEŁ i datek Spółki na zakup ścigacza morskiego im. inż. E. Kwiatkowskiego wpłacono na konto Łódzkiego Komitetu Przemysłowego Funduszu Obrony Narodowej.*



Fot. Włodzimierz Pfeiffer, ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi

# 1939

## Drużyna LOPP przy ŁWEKD, zajezdnia Helenówek, prawdopodobnie 1939 r.

*Zarządzeniem Naczelnika Ruchu KEŁ z dnia 16 stycznia 1939 r. wprowadzono dla motorniczych i konduktorów instrukcję o postępowaniu podczas OPL (obrona przeciwlotnicza), natomiast z dniem 4 kwietnia 1939 r. ogłoszono nabór ochotników do służb OPL przy KEŁ (odkazywanie, ratownictwo sanitarne, obrona przeciwpożarowa). Podobne formacje utworzono w zajezdniach należących do ŁWEKD. Z końcem sierpnia rozpoczęto kopanie miejskich rowów przeciwlotniczych.*

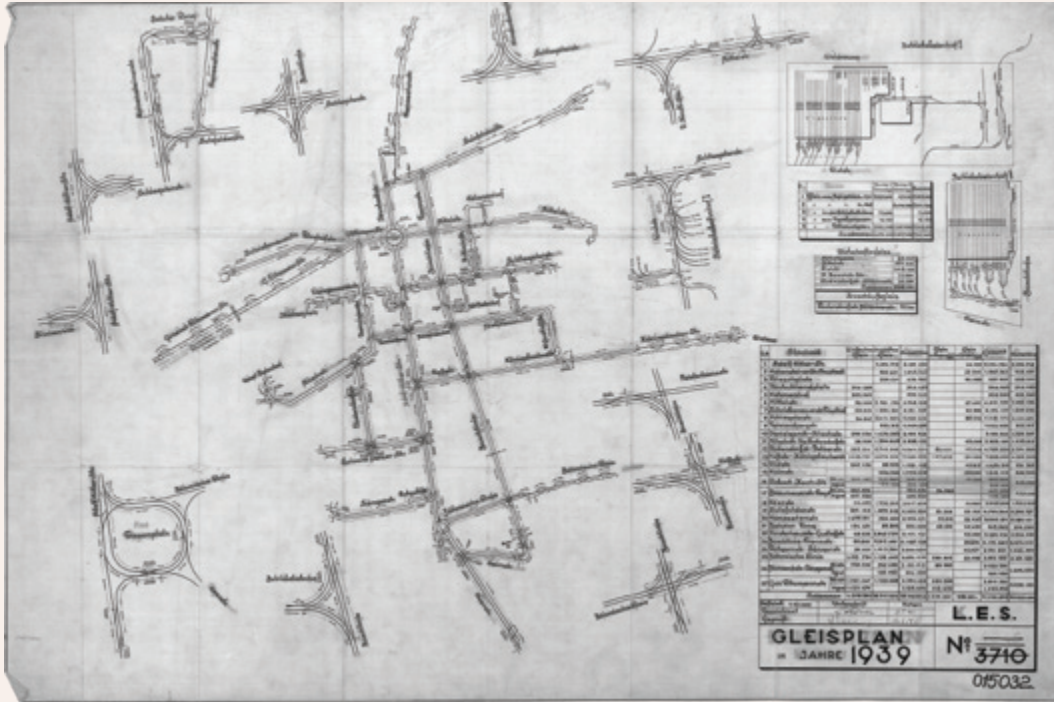


Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

# 1939

## Plan długości torów – stan na 31 grudnia 1939 r.

W ramach przygotowań wojennych w połowie 1939 r. oddano do użytku bocznicę tramwajową do Okręgowego Szpitala Wojskowego przy ul. Żeromskiego. Wybuch wojny nie był zaskoczeniem, natomiast tempo działań wojennych – tak. Od 1 września 1939 r. każdy wagon tramwajowy musiał być wyposażony w odpowiednią ilość papieru do zaciemniania okien. Następnego dnia rozpoczęły się naloty Luftwaffe, które przybrały na sile 3 września. W przypadku alarmu jazdę kontynuowano, lecz pasażerowie podróżowali na własne ryzyko.



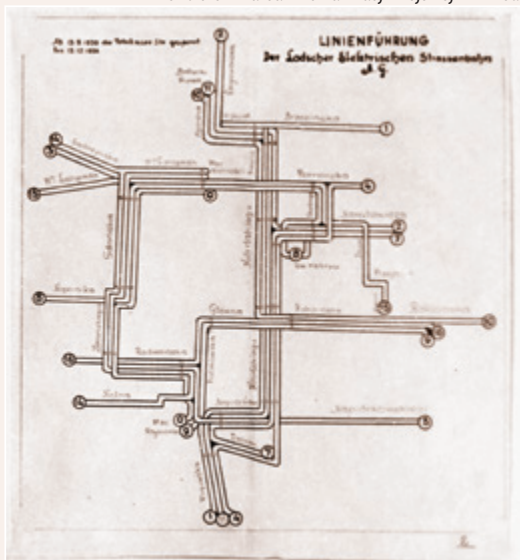
Ze zbiorów archiwum Zakładu Torów i Sieci MPK-Łódź

Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

# 1939

## Układ linii tramwajowych na czas przemarszu wojsk niemieckich. [z lewej] 13.09-13.12.1939

## Niemiecki pułk piechoty wkracza do centrum miasta, ul. 11 Listopada, dziś Legionów. [z prawej] 9.09.1939



Wieczorem 8 września 1939 r. na ulicach Łodzi pojawił się pierwszy patrol niemiecki. Tryumfalne wkroczenie jednostek 8. Armii Wehrmachtu nastąpiło 9 września – od zachodu ul. 11 Listopada

(dziś Legionów) i od południowego wschodu ul. Rzgowską, a następnie ul. Piotrkowską. Przemarsze jednostek wojskowych wymusiły zupełne zawieszenie ruchu tramwajowego, który



Ze zbiorów Łukasza Jakiela

wznawiano stopniowo do 12 września. Następnego dnia wstrzymano ruch tramwajów na odcinku ul. Piotrkowskiej od pl. Wolności do Głównej, tramwaje wróciły tam dopiero z dniem 14 grudnia.

# 1939

**Jan Ring (z lewej)  
i Aleksy Rzewski  
(z prawej) – jedne  
z pierwszych ofiar  
terroru nazistowskiego**

*Łódź została włączona do obszaru tzw. „Kraju Warty” (Warthegau) z dniem 9 listopada 1939 r. i miała się stać modelowym niemieckim miastem. Wtedy też rozpoczęły się masowe aresztowania łódzkich działaczy społeczno-politycznych i gospodarczych, a niedługo później – ich egzekucje.*

*21 listopada 1939 r. w lasach lućmierskich został rozstrzelany Jan Ring – od 1932 r. dyrektor KEŁ, a mniej więcej miesiąc później w lesie łągiewnickim zginął Aleksy Rzewski, pierwszy prezydent Łodzi w II RP.*



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Ze zbiorów Narodowego Archiwum Cyfrowego

# 1940

**Przystanek tramwajowy  
na pl. Reymonta,  
czerwiec 1943 r.**

*W połowie stycznia 1940 r. w tramwajach pojawiły się tabliczki „Nur für Deutsche” („Tylko dla Niemców”). W przypadku pociągu z doczepami, dla ludności niemieckiej zarezerwowany był wóz silnikowy; jeśli kursował pojedynczy wagon, Niemcy mieli do wyłącznej dyspozycji przednią część pojazdu, przegrodzonego w połowie łańcuchem. Skutkowało to olbrzymim tłokiem w wozach doczepnych. Szybko powstał wierszyk-zagadka, będący odpowiedzią na ową segregację (ramka). W połowie lutego 1940 r. ludności żydowskiej zabroniono korzystania z tramwajów w ogóle.*



fot. Walter Genewein, ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

# 1940

**Tramwaj typu Herbrand GE58 (po modernizacji) przed budynkiem dworca kaliskiego, po 1940 r.**

Okupant znacznie zwiększył powierzchnię Łodzi, włączając z dniem 1 kwietnia 1940 r. w jej granice administracyjne Rudę Pabianicką, Brus, Chojny, Radogoszcz i Wiskitno. Zniemczoną nazwę powiększonego niemal dwukrotnie miasta – „Lodsch” – z dniem 11 kwietnia 1940 r. zmieniono oficjalnie na „Litzmannstadt”, dla uczczenia generała Karla von Litzmanna, niemieckiego bohatera pierwszej wojny światowej. Przed komunikacją miejską stało nowe wyzwanie.



Pocztówka obiegowa, ze zbiorów Łukasza Jakiela

# 1940

**Bilet dla żołnierza obowiązujący od września 1939 r. do 30 kwietnia 1940 r. (z lewej)**

**Schemat sieci tramwajowej w Łodzi obowiązujący od 1 maja 1940 r. (z prawej)**

Z powodu utworzenia getta w Łodzi z dniem 30 kwietnia 1940 r. zawieszono kursowanie tramwajów na ul. Łagiewnickiej oraz na ul. Franciszkańskiej i Brzezińskiej (dziś ul. Wojska Polskiego) – znaczne fragmenty torowisk na tych ulicach znalazły się w żydowskiej dzielnicy zamkniętej. Tym samym od 1 maja 1940 r. obowiązywać zaczął nowy układ linii tramwajów miejskich, zgodnie z którym część tras skrócono lub zmieniono ich przebieg.



Ze zbiorów Jacka Biernata



Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi

# 1940

## Wóz silnikowy typu Lilpop I z doczepami Herbrand na linii B, ul. Nowomiejska, II poł. 1940 r.

*Dla polepszenia komunikacji w rejonie Bałut z dniem 1 maja 1940 r. uruchomiono dwie wahadłowe linie tramwajowe rozpoczynające swój bieg na pl. Wolności (wówczas Deutschland Platz). Linia „B” przebiegała ulicami Nowomiejską, Zgierską i Aleksandrowską (dziś ul. Limanowskiego), a kończyła się w okolicy skrzyżowania z ul. Hipoteczną (w okolicy fabryki Karola Buhle). Linia „J” natomiast biegła prosto na północ – na Julianów, gdzie kończyła kursy na wysokości ul. Książewicza.*



Pocztówka obiegowa, ze zbiorów Łukasza Stefańczyka

# 1940

## Przejazd tramwaju ul. Zgierską przez getto, po II poł. 1940 r.

*Teren łódzkiego getta przecinały swoiste „korytarze eksterytorialne” – na ul. Nowomiejskiej, Zgierskiej i Aleksandrowskiej (dziś ul. Limanowskiego) dozwolony był jedynie ruch kołowy, w tym tramwajowy. Te same ulice dzieliły obszar getta, wobec czego wybudowano trzy drewniane kładki, umożliwiające ruch pieszy w obrębie dzielnicy zamkniętej. Tramwaje kursujące tymi ulicami przejeżdżały przez getto bez zatrzymywania, a pasażerowie i konduktorzy nie mogli otwierać okien ani wychodzić na pomosty wagonu.*



Ze zbiorów Dariusza Walczaka

# 1940

**Wóz silnikowy typu GE58 z doczepką typu U104, plac Wolności, połowa 1940 r.**

*W obrębie getta znalazła się również ogromna krańcówka tramwajów podmiejskich na Bałuckim Rynku, oddana do użytku w roku 1930. Władze okupacyjne zrezygnowały z eksploatacji tego węzła przesiadkowego i z dniem 12 czerwca 1940 r. linię aleksandrowską oraz zgiersko-ozorkowską przedłużono do pl. Wolności (Deutschland Platz), gdzie zwracały. Nieco wcześniej, bo 30 kwietnia 1940 r. skierowano tam linię konstantynowsko-lutomierską [wcześniej kończyła się na Zdrowiu]. Poczekalnię na Bałuckim Rynku rozebrano w latach 1940-1942.*



*Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź*

# 1940

**Wagon silnikowy linii pabianickiej lub tuszyńskiej typu U104 manewrujący na ul. Piotrkowskiej, I poł. 1940 r.**

*Zmiany objęły również łódzką krańcówkę linii pabianickiej i tuszyńskiej – 12 czerwca 1940 r. tramwaje zaczęły objeżdżać pl. Reymonta, tym samym ruch na tym węźle znacznie się zwiększył. Do tej pory manewrowały one na ul. Piotrkowskiej, na odcinku między pl. Reymonta i pl. Niepodległości. Linię B przedłużono do Żabiańca. W tym czasie prowadzono intensywne badania potoków pasażerskich na liniach miejskich i podmiejskich.*



*Litzmannstadt, Haltestelle: Erzhäuser und Pabianice*

18

*Pocztówka obiegowa, wyd. Mix Paul, ze zbiorów Wojciecha Dębskiego*

# 1940

**Dyrektor tramwajów miejskich  
inż. Bodo Scheidt,  
ok. 1943 r. (z lewej)**

**Raport roczny LES,  
1940 r. (z prawej)**

W maju 1940 r. posadę dyrektora tramwajów miejskich (d. KEŁ/LES) objął inż. Bodo Scheidt, wcześniej dyrektor tramwajów podmiejskich w Dreźnie. Zmarł w lipcu 1943 r., a z dniem 1 listopada 1943 r. jego stanowisko objął Hipolit Alertz. Natomiast dyrektorem tramwajów podmiejskich został obywatel polski niemieckiego pochodzenia – inż. Aleksander Stenzel (pozostał na tym stanowisku do końca okupacji). 19 sierpnia 1940 r. zmieniono nazwę przedsiębiorstwa tramwajów miejskich z „Lodzer Elektrische Strassenbahnen” na „Litzmannstadter Elektrische Strassenbahnen”.



fot. Walter Genewein, ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



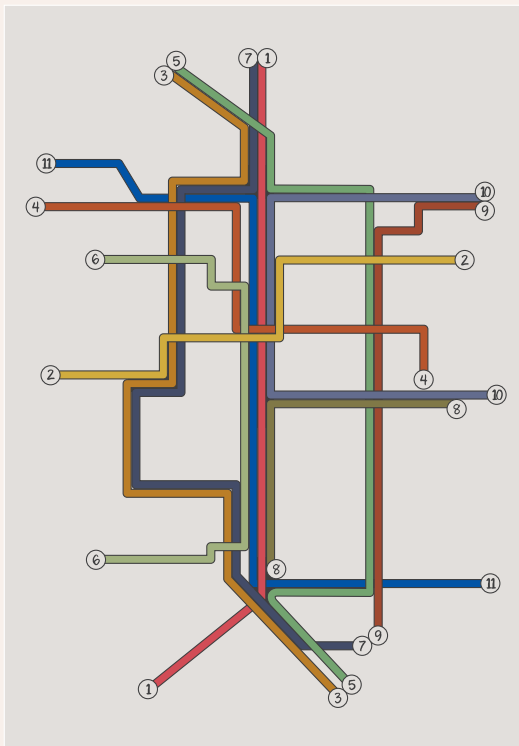
Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

# 1940

**Schemat linii tramwajowych  
od 1.11.1940 (z lewej)**

**Bilet 2-4 strefowy  
normalny wprowadzony  
1.11.1940 (z prawej)**

Z dniem 1 listopada 1940 r. komunikacja tramwajowa w Łodzi została całkowicie zreformowana na „wzór niemiecki”. Uporządkowano numerację linii miejskich, a ich liczbę zmniejszono do 11. Linie wybiegające na wschód lub zachód otrzymały numery parzyste, a na północ lub południe – nieparzyste. W mieście wprowadzono podział na strefy oraz nową, korzystną taryfę. Linie podmiejskie oznakowano dodatkowo numerami: 40 – Ozorków, 41 – Zgierz, 50 – Aleksandrów, 60 – Konstantynów, Lutomiernsk, 70 – Pabianice i 80 – Ruda Pabianicka, Tuszyń.



rys. Zbigniew Zieliński



Ze zbiorów Jacka Biernata



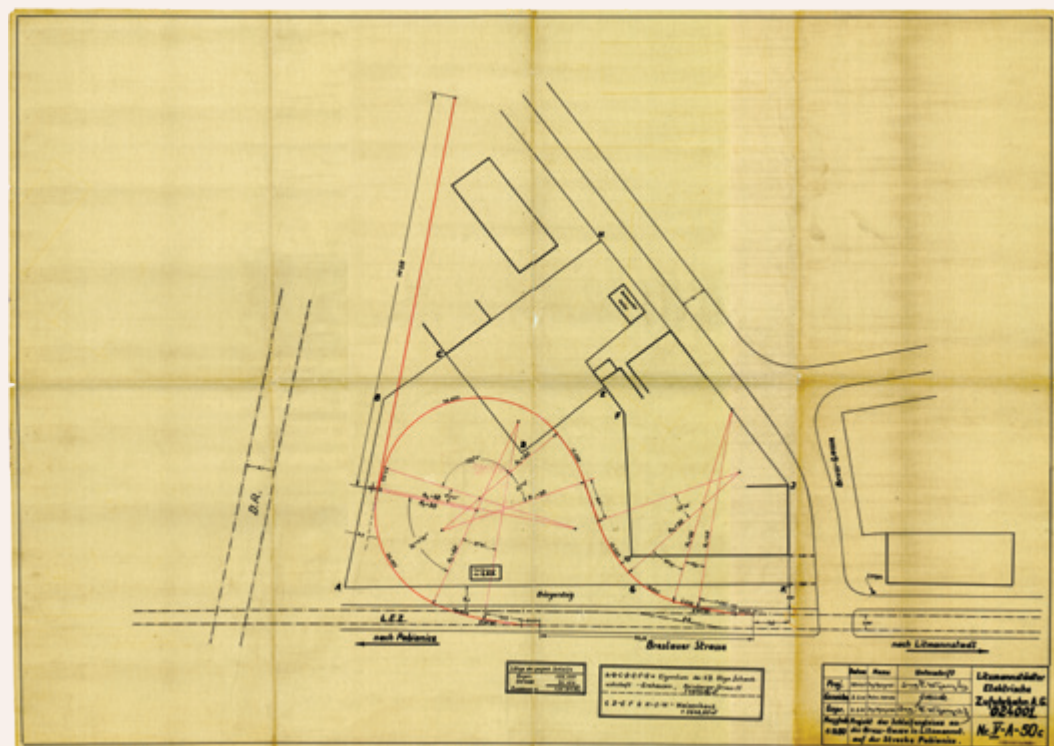


# 1941

**Autobusy Graf und Stift (z lewej) oraz Bussing (z prawej), zajezdnia przy ul. Tramwajowej, marzec 1942 r.**

24 marca 1941 r. LES (tramwaje miejskie) uruchomiły linię autobusową oznaczoną literą „A” na trasie: Pomorska/Wierzbowa - Sporna - Brzezińska (cmentarz na Dołach), a 15 grudnia drugą linię autobusową „B”, na trasie: Kopcińskiego/ Zagajnikowa (szpital) - Pomorska, Giewont - Stoki. Obie były przeznaczone tylko dla Niemców, a dla ich obsługi zakupiono po dwa autobusy marki „Bussing” i „Gräf und Stift”, jeden „Saurer” oraz – prawdopodobnie – cztery doczepki autobusowe marki „Lindner”.

Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



# 1941

**Projekt pętli na ul. Pabianickiej przy kolei obwodowej, 1941 r.**

Okupant zaczął wprowadzać niemieckie rozwiązania, czyli pętle (niem. „Schleife”), które eliminowały manewrowanie na krańcówkach w formie tzw. „weksli”. Choć pierwszą krańcówkę w formie pętli otwarto w 1929 r. na Rudzie przy torze wyścigów konnych, to za początek ery tego rozwiązania uważa się czasy II wojny światowej. W drugim kwartale 1941 r. oddano do użytku pętlę na ul. Pabianickiej przy kolei obwodowej, następnie na Chojnach (pod koniec tegoż roku) oraz 8 listopada 1942 r. na Julianowie (Zgierska/Teresy). Żadna z nich nie dotrwała do dzisiejszych czasów.

Ze zbiorów archiwum Zakładu Torów i Sieci MPK-Łódź

# 1941

## Wagon silnikowy typu Lilpop II z reklamą na burcie, linia tuszyńska - mijanka w Modlicy, 1943 r.

W 1941 r. na burcie wagonu typu Lilpop II (63) pojawiła się reklama firmy Gütermann, produkującej nici i akcesoria do szycia. Była to prawdopodobnie pierwsza reklama na wagonach w historii łódzkiej komunikacji miejskiej. Co ciekawe, przedsiębiorstwo funkcjonuje do dziś (!), po połączeniu w 2014 roku z firmą American and Efird jako A&E Gütermann.



fol. Walter Genewein, ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

# 1941

## Wagon typu Lilpop II, zajezdnia przy ul. Tramwajowej, 1943 r.

Zarządzeniem nadburmistrza Łodzi – Wenera Ventzkiego – z dnia 2 lipca 1941 r. Litzmannstadt otrzymało nowy herb – złotą swastykę z podwójnymi ramionami (wzorowana na znaku z urny odkrytej w 1936 r. przez polskich archeologów we wsi Biała k. Zgierza) na granatowym tle (barwy rodu Litzmannów). Nowe herby pojawiły się niezwłocznie na burtach łódzkich tramwajów, które okupant rozkazał przemalowywać na kolor niebieski.



fol. Walter Genewein, ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

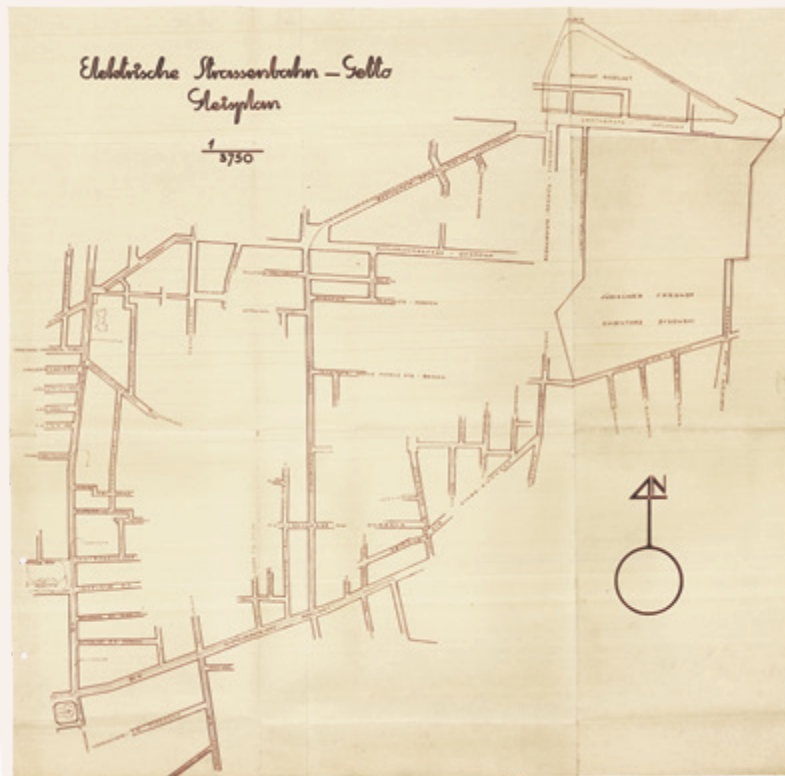


# 1941

**Doczepne wagony  
sprowadzone z Kassel  
w zajezdni przy  
ul. Tramwajowej,  
marzec 1943 r.**

*Władze okupacyjne dostrzegaly lawinowy wzrost liczby przewożonych pasażerów (od ok. 5,5 mln. miesięcznie latem 1940 r. do ok. 12 mln. miesięcznie jesienią 1942 r.). Sprowadzono jednak niewielką liczbę wozów silnikowych: w 1941 r. na stan wpisano jedynie 3 szt. z Karlsruhe, 3 szt. z Moguncji; a w następnym roku – 3 wozy z Baden-Baden i jeden z Westfalii. W praktyce wykorzystywano je głównie do celów gospodarczych. Od 1941 r. sprowadzono również ok. 60 doczep z różnych miast III Rzeszy, w większości przestarzałych. W razie potrzeby wózki dostosowywano do rozstawu 1000 mm.*

*Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź*



# 1942

**Plan torów  
tramwajowych  
w Litzmannstadt Getto,  
ok. 1942 r.**

*Ewenementem w okupowanej Europie było uruchomienie odrębnego przedsiębiorstwa tramwajowego w gettcie – Elektrische Strassenbahn – Getto. Wtedy też do pracy „na tramwajach” po raz pierwszy przyjęto Żydów, nie zatrudnianych wcześniej z powodów religijnych (szabas, święta). W połowie września 1941 r. rozpoczęła się budowa linii na Marysin i bocznic przy ul. Łągiewnickiej i ul. Jakuba, wykorzystywanych do transportu wewnętrznego w obrębie getta.*

*Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi*

# 1943

**Automat do sprzedaży biletów na przejazd przez getto, ul. Nowomiejska, 1943 r. (z lewej)**

**Bilety na przejazd przez getto. (z prawej)**

Zasadniczo jedynym sposobem na podróżowanie ulicami przebiegającymi przez teren getta – Zgierską i Aleksandrowską – był tramwaj. Dlatego też ustanowiono specjalną, bardzo niską opłatę za przejazd przez getto – 5 fenigów. Bilety te można było od listopada 1941 r. kupić albo u konduktora, albo w specjalnych automatach ustawionych na ostatnich przystankach przed wjazdem w tę strefę. Widoczny na zdjęciu przystanek podwójny to innowacja wprowadzona przez władze okupacyjne, z powodzeniem stosowana również po wojnie.



Fot. Walter Genewein, ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

# 1942

**Przejazd przez getto ulicami Franciszkańską i Brzezińską, ilustracje malowane, 1944 r.**

15 listopada 1942 roku wznowiono kursowanie linii tramwajowej na Doły. W odróżnieniu od przejazdów „eksterytorialnymi korytarzami” ul. Zgierską i Aleksandrowską (dziś Limanowskiego), w tym przypadku tramwaj dosłownie wjeżdżał do getta, co wiązało się z zaostrzoną kontrolą i zwiększonym nadzorem. Na ul. Franciszkańskiej tramwaj linii 12 poruszał się wschodnim torem (od ul. Smugowej), a na ul. Brzezińskiej (dziś Wojska Polskiego) do dzisiejszej ul. Głowackiego – południowym. Przy bramach i na węźle znajdowały się posterunki Służby Porządkowej Rewiru I getta.



Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi

# 1942

## Brygada obsługująca tramwaj podmiejski, okolice pl. Reymonta, ok. 1943 r.

W 1942 r. zaczęto zatrudniać pierwsze kobiety w Służbie Ruchu jako konduktorki. W grudniu 1943 r. w Wydziale Ruchu pracowało już ogółem 520 kobiet, a powód tej tendencji było oczywiste – pobór do wojska zatrudnionych „na tramwajach” Niemców. Większość kobiet została przymusowo skierowana do tej pracy przez Arbeitsamt, w późniejszym okresie była to dobra obrona przed wywiezieniem na roboty przymusowe.

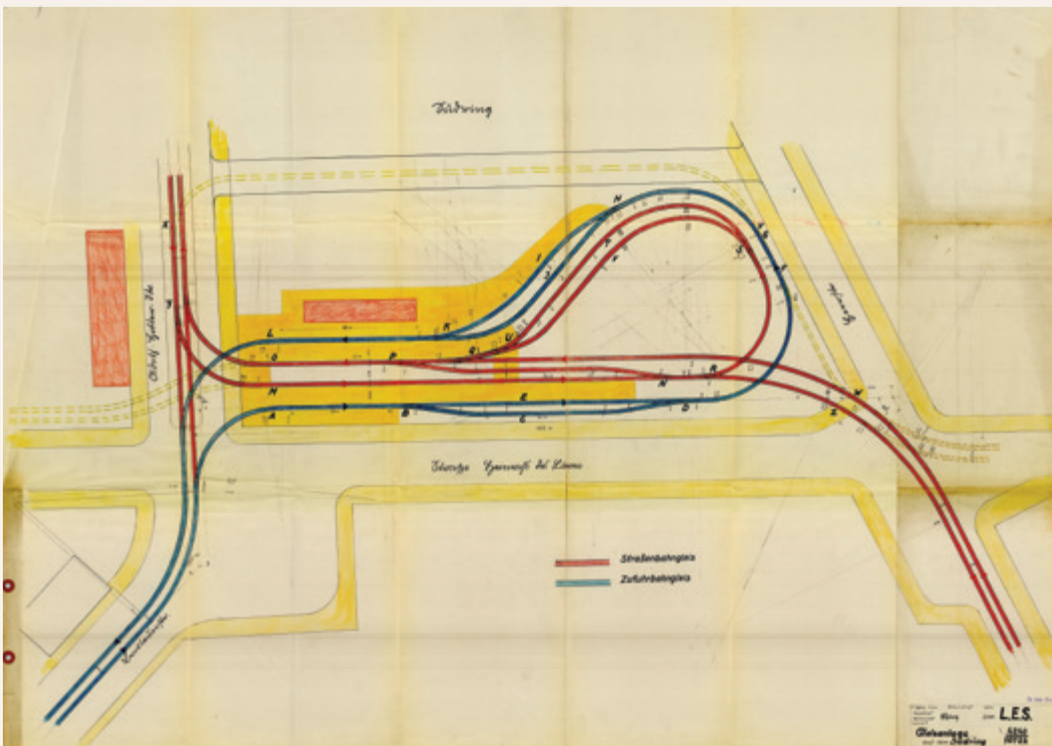


Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

# 1943

## Wstępny projekt węzła „Sued Ring” z zaznaczeniem ruchu tramwajów miejskich i podmiejskich, 1941 r.

19 czerwca 1943 r. oficjalnie otwarto nowy węzeł na placu Niepodległości, co niemiecka propaganda przedstawiała jako wielki sukces władz okupacyjnych. Nowy układ komunikacyjny porządkował ruch tramwajów miejskich i podmiejskich. Pamiętać należy jednak, iż Niemcy zrealizowali jedynie przedwojenny polski pomysł, lecz w nieco innej lokalizacji (oryginalnie krańcówka miała być rozciągnięta wzdłuż ul. Piotrkowskiej).



Ze zbiorów archiwum Zakładu Torów i Sieci MPK-Łódź

# 1944

## Wagon doczepny „wiedeński” nr 561 typ „v” przerobiony na sanitarny. 1944 r.

W 1944 roku cztery doczepki zakupione w Wiedniu oraz dwa wozy silnikowe „Lilpop III” przebudowano na wagony sanitarne. Z ich wnętrza usunięto ławki, a zainstalowano na dwóch poziomach stelaże na nosze. Te specjalistyczne składy kursowały pomiędzy łódzkimi dworcami a m.in. szpitalem przy Ludendorffstrasse (dziś im. WAM), gdzie w 1939 r. wybudowano bocznice na dziedziniec. Widoczny na zdjęciu wóz 561 był jednocześnie najstarszym tramwajem kursującym po łódzkich torach – powstał w latach 1868-1872 jeszcze dla wiedeńskich tramwajów konnych.



Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź

# 1944

## Skład wagonów letnich z Koblencji na Marysinie w czasie deportacji mieszkańców getta, kwiecień 1944 r.

Na przełomie 1941 i 1942 r. w Łodzi pojawiło się 5 wagonów tzw. „letnich” sprowadzonych z Koblencji. Dwa z nich wykorzystywano przede wszystkim do transportu towarowego w obrębie getta (z użyciem ok. 20 wagonów towarowych), a od 2 czerwca do 15 lipca 1942 r. również w całodziennym ruchu pasażerskim na trasie prowadzącej z Bałuckiego Rynku na Marysin. Z początkiem sierpnia wznowiono ruch osobowy w ograniczonym zakresie (do 7.30 rano i wieczorem).



Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Łodzi

# 1945



**Widok na spaloną halę przy ul. Tramwajowej i wraki autobusów, 5 stycznia 1945 r.**

5 stycznia 1945 r. o godzinie 3:30 wybuchł pożar w hali postojowej autobusów przy ul. Tramwajowej. Spłonął prawie cały ówczesny tabor autobusowy, z wyjątkiem jednego autobusu marki „Linder”. Tym samym zamknął się pierwszy rozdział historii komunikacji autobusowej (lecz jeszcze nie masowej) w Łodzi. Ocalony autobus przywrócono do eksploatacji w 1950 r.

Ze zbiorów Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź



Fot. Bartosz Stępień



Fot. Bartosz Stępień

# 1945

**Tablica upamiętniająca łódzkich tramwajarzy zamordowanych w czasie II wojny światowej. (z lewej)**

**Pomnik „Pamięci Tramwajarzy Łódzkich 1939-1945”, zajezdnia Chocianowice. (z prawej)**

O godzinie 10.00 w dniu 19 stycznia 1945 r. na teren zajezdni przy ul. Tramwajowej wjechał radziecki czołg, którego dowódca polecił – w celach sygnalizacyjnych – podrzucić węgiel do kotłów zakładowej kotłowni. Był to prawdopodobnie pierwszy dymiący komin w Łodzi. Okupacja hitlerowska zakończyła się.

65 zamordowanych łódzkich tramwajarzy upamiętniono tablicą, która dziś znajduje się we wnętrzu budynku przy ul. Tramwajowej 6. Natomiast 15 grudnia 1973 r. w zajezdni Chocianowice odsłonięto pomnik „Pamięci Tramwajarzy Łódzkich 1939-1945”.

partner wystawy:



ARCHIWUM PAŃSTWOWE  
W ŁÓDZI

[www.mpk.lodz.pl](http://www.mpk.lodz.pl)



MPK-Łódź