

Druga wojna światowa przyniosła Warszawie ogrom zniszczeń. Zniszczeniu uległa niemal cała infrastruktura komunikacyjna, tabor oraz zaplecze remontowe. Z około 255 kilometrów sieci trakcyjnej nie pozostało praktycznie nic. Torowiska zostały uszkodzone przez leje i wyrwy po bombach, w innych miejscach przykryte zostały gruzem. Z 398 wagonów silnikowych pozostało zaledwie 89 wagonów w tragicznym stanie, nadających się jedynie do odbudowy, podobnie z 324 wagonów doczepnych pozostały 93 sztuki. Ze 135 autobusów pozostały zaledwie szczątki kilku pojazdów. Tuż po zakończeniu działań wojennych, na początku 1945 roku, sytuacja była więc tragiczna. Do zniszczonego miasta zaczęła jednak szybko napływać ludność. Wpłynęło to na powstanie dużych potrzeb komunikacyjnych. 20 czerwca 1945 roku ruszyły pierwsze po wojnie tramwaje po prawej stronie Wisły, dopiero zaś 15 września - po jej lewej stronie.

Przez 4 lata od zakończenia wojny sytuacja uległa tylko niewielkiemu unormowaniu. Pasażerowie zmuszeni byli korzystać z komunikacji zbiorowej w warunkach nieludzkich. Codziennie było podróżowanie w gęstym ścisiku, na stopniach wagonów bądź pomiędzy wagonami. Istniejące środki transportowe, czyli niewielka ilość wagonów tramwajowych, nieliczne autobusy oraz tak zwane plandekowce - ciężarówki przewożące ludzi - zaspokajały potrzeby przewozowe tylko w niewielkim stopniu. Mieszkańcy stolicy nie posiadali żadnej alternatywy do podróży przeciążoną komunikacją tramwajową lub autobusową, gdyż motoryzacja indywidualna praktycznie nie istniała po wojnie, zaś odległości były zbyt duże, by pokonywać je pieszo.

Stopień niezaspokojenia potrzeb transportowych nie wynikał z samego zniszczenia taboru i infrastruktury, choć czynniki te miały znaczący udział. Poza elementami transportu miejskiego, wojny w nienaruszonym stanie nie przetrwały też elektryczne koleje podmiejskie i kolejki wąskotorowe. Nowoczesne, zelektryfikowane krótko przed wojną koleje podmiejskie miały duży udział w dojazdach do stolicy z pobliskich miejscowości - wykonywały 62% przewozów. Koleje wąskotorowe, pomimo, iż były przestarzałe, stanowiły dla niektórych ośrodków jedyną komunikację.

Na wzrost zapotrzebowania na komunikację wpłynęło szczególnie niekorzystne rozmieszczenie ludności po wojnie. Dzielnice lewobrzeżnej Warszawy zostały niemal zrównane z ziemią, co uniemożliwiło lokowanie się mieszkańców w dogodnych miejscach. Większość z nich zmuszona była do dojazdów do budynków pracy, odbudowywanych w centralnej części stolicy, zarówno z odległych obszarów na lewym brzegu, jak i z mniej zniszczonych w czasie wojny dzielnic prawobrzeżnych (Grochowa, Targówka). Komunikacja między dwoma brzegami Wisły była zaś utrudniona z tego względu, iż funkcjonował pomiędzy nimi tylko jeden most. Dopiero 24 czerwca 1949 r. uruchomiony został Most Średnicowy. Znaczna część ludności z racji niedoboru lokali w obrębie miasta zamieszkała z konieczności w miejscowościach podwarszawskich.

W 1938 roku ludność Warszawy wyniosła 1 290 000 mieszkańców, zaś w 1949 r. - 605 000. Zaskakujące jest zestawienie ruchliwości mieszkańców z tych dwóch lat. Przed wojną wyniosła ona 205 przejazdów rocznie na mieszkańca, zaś po wojnie - 650 przejazdów, bez wliczania

ruchu podmiejskiego (jako ciekawostkę można podać iż wskaźnik ten wynosił wówczas w Paryżu około 400 przejazdów z wliczeniem ruchu podmiejskiego). Odbiło się to na zmianie stopnia zapelnienia wozów, z 5,6 pasażera na wozokilometr na 13,33 pasażera na wozokilometr. Warto tu zauważyć, że już przed wojną uważano warunki podróżowania w godzinach szczytu za urągające godności ludzkiej.

Jak już wspomniano, jedną z głównych przyczyn zwiększonego zapotrzebowania na komunikację było przymusowe niekorzystne rozmieszczenie ludności. Jednakże, był jeszcze drugi czynnik decydujący o zwiększonej ruchliwości mieszkańców. W okresie przedwojennym koszt zakupu biletu na jedną linię wynosił ok. 15 zł wobec 200 zł średnich zarobków, co stanowiło 8% dochodów przeciętnego mieszkańca. Po wojnie zaś bilet na trzy linie kosztował wprawdzie 300 zł, ale zarobki wynosiły już około 15 000 zł, co stanowiło 2,3% dochodów. Cena przestała więc grać rolę przy decyzji o korzystaniu z komunikacji miejskiej.

W pierwszym kwartale 1949 r. udział poszczególnych środków transportu w przewozach był następujący: tramwaje: 72,8%, autobusy: 21,5%, trolejbusy: 5,7%, komunikacja podmiejska (WKD, PKP, PKS): 13,2%. Największy udział w komunikacji miały więc tramwaje. Ich ilostan wynosił wówczas 333 sztuki, z czego 289 było w ruchu. Było to więc 47% taboru przedwojennego, przy czym wagony te były w większości zniszczone przez anormalną eksploatację w trakcie wojny. Problemy eksploatacyjne potęgował brak zaplecza technicznego. W początkowym okresie naprawy odbywały się pod gołym niebem, z wykorzystaniem tylko podstawowych narzędzi. Tabor był więc zawodny i niemożliwe było utrzymanie niezawodności kursowania. Dodatkowo, dopiero w 1949 roku sprowadzono pierwsze powojenne wagony tramwajowe z fabryki w Chorzowie. Tramwaje eksploatowano na 149 kilometrach torów wobec 255 przed wojną. Nieco lepiej przedstawiał się stan taboru autobusowego, gdyż stolicy udało się pozyskać zza granicy nowoczesny tabor w postaci francuskich Chaussonów, zapewniających niezawodną komunikację. Przeciętna dzienna ilość wozów w ruchu wynosiła 75 pojazdów. Mniej ważną rolę odgrywała komunikacja trolejbusowa z 24 wozami dziennie w ruchu. Tabor jej stanowiły francuskie Vetry VBR oraz wyeksploatowane radzieckie trolejbusy JaTB, które choć otrzymano już w marcu 1945 roku, to do eksploatacji skierowano dopiero w styczniu 1946 roku, po przezwyciężeniu trudności związanych z wprowadzeniem nowego środka transportu i udrożnieniem ulic.

Sytuacja stołecznej komunikacji była więc zła przez dosyć długi czas po wojnie. Zniszczenia wojenne odcisnęły na Warszawie silne piętno i uniemożliwiły sprawny powrót do normalnego funkcjonowania. Na przełomie lat 50-tych dla rozwiązania problemów komunikacyjnych planowano poza racjonalnym wykorzystaniem istniejących środków, usunięciem zniszczeń wojennych i tworzeniem nowych linii również budowę Szybkiej Kolei Miejskiej, przecinającej centralne dzielnice miasta pod ziemią. Jak się później okazało, rozwiązanie wielu problemów oraz realizacja planów zabrało dużo więcej czasu, niż można się było spodziewać. Produkcja autobusów miejskich z prawdziwego zdarzenia oraz tramwajów szybkieżnych ruszyła dopiero pod koniec lat 50-tych, zaś podziemną szybką kolej miejską uruchomiono dopiero 50 lat po wojnie. Pierwszy okres powojenny był więc tylko wstępem do nadchodzącego okresu wieloletniej prowizorki.

Rok 1949 - Przeciążona stołeczna komunikacja

Wpisany przez Jacek Pudło
niedziela, 07 stycznia 2018 20:53 -

Literatura:

1. T. Baniewicz, "Zagadnienie komunikacji w Warszawie i rejonie stołecznym", Przegląd Komunikacyjny 9 (51), wrzesień 1949 r.
2. J. Fudakowski, "Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie", Przegląd Komunikacyjny 10 (52), październik 1949 r.