



REMIGIUSZ GROCHOWIAK  
Muzeum Komunikacji Miejskiej w Lutomiu  
ORCID 0000-0003-3625-9420

## KOMUNIKACJA MIEJSKA W KALISZU W LATACH OKUPACJI 1942-1945

### WSTĘP

W latach trzydziestych XX wieku położony nad Prosną Kalisz był ważnym ośrodkiem gospodarczym. Dynamicznie rozwijał się zwłaszcza przemysł włókienniczy i garbarski, ważnymi gałęziami pozostawały również przemysł metalowy i muzyczny, związany zwłaszcza z produkcją fortepianów<sup>1</sup>. Nowe fabryki i zakłady przyciągały do miasta nowych mieszkańców, których liczba we wrześniu 1939 r. przekroczyła 81 tys.<sup>2</sup> Dynamiczny rozwój miasta nie szedł w parze z odpowiednim tempem rozbudowy infrastruktury transportowej, obejmującej zarówno sieć drogową i kolejową, jak i ofertę połączeń pasażerskich o zasięgu lokalnym oraz ponadregionalnym<sup>3</sup>. Rozwój połączeń autobusowych zaczął następować dopiero w drugiej połowie dekady. W 1939 roku z miasta realizowanych było już kilkadziesiąt kursów autobusowych, docierających do większości okolicznych miejscowości, jak również zapewniających wewnętrzne połączenie centrum z dworcem kolejowym.

Wraz z wkroczeniem do miasta wojsk niemieckich 4 września 1939 roku, wszystkie połączenia pasażerskie zostały zlikwidowane. Na mocy rozporządzenia Hitlera o nowym podziale administracyjnym okupowanych ziem polskich, Kalisz wraz z całą Wielkopolską został w październiku 1939 roku włączony bezpośrednio do Rzeszy<sup>4</sup>. Na stanowisko Namiestnika Rzeszy (Reichstatthalter) oraz kierownika partyjnego (Gauleiter) nowego okręgu – Wartheland (Kraj Warty) – powołany został Arthur Greiser<sup>5</sup>. Postawił on sobie za cel utworzenie z Kraju Warty wzorcowego, całkowicie niemieckiego okręgu Rzeszy. Tego samego oczekiwał on również od podległych mu władz terenowych, w tym również w Kaliszu. Miasto miało stać się miastem niemieckim. Dla ludności polskiej i żydowskiej

<sup>1</sup> T. Chlebba, J.A. Splitt, *Kalisz między wojnami. Opowieść o życiu miasta*, Łódź 2013, s. 47.

<sup>2</sup> W. Bonusiak, *Rozwój demograficzny*, [w:], *Dzieje Kalisza*, red. W. Rusiński, Poznań 1977, s. 558.

<sup>3</sup> W. Bonusiak, *Handel i komunikacja*, [w:] *Dzieje Kalisza*, red. W. Rusiński, Poznań 1977, s. 573.

<sup>4</sup> C. Łuczak, „Kraj Warty” 1939-1945. *Studium historyczno-gospodarcze okupacji hitlerowskiej*, Poznań 1972, s. 10.

<sup>5</sup> Arthur Greiser (1897-1946) – w latach 1939-1945 Gauleiter (kierownik polityczny) i Reichstatthalter (Namiestnik Rzeszy) w Kraju Warty – okupowanej części Polski, włączonej do III Rzeszy. Odpowiedzialny za zbrodniczy plan germanizacji Wielkopolski, w wyniku którego wywieziono z Wielkopolski ponad 280 tys. mieszkańców, głównie Polaków i Żydów. Skazany w procesie w 1946 roku na śmierć i powieszony w lipcu 1946 r. w publicznej egzekucji w Poznaniu. Także: D. Schenk, W. Kulesza, *Arthur Greiser. Biografia i proces namiestnika III Rzeszy w Kraju Warty*, Łódź 2023.

oznaczało to rozpoczęcie masowych wysiedleń. Łącznie z miasta wysiedlono 25 tys. Polaków<sup>6</sup>. Dla tych, którzy pozostali - okres prześladowań, egzekucji, terroru i głodu. W mieście masowo usuwano wszelkie ślady polskości, na niemieckie zmieniono nazwy ulic i osiedli, w urzędach zakazano używania języka polskiego<sup>7</sup>. Do Kalisza zaczęto sprowadzać Niemców, których osiedlano głównie w Śródmieściu, w mieszkaniach zajmowanych wcześniej przez Polaków<sup>8</sup>. Wzrost ilości Niemców w mieście i powiecie w tym okresie był bardzo widoczny. Podczas, gdy w 1940 roku stanowili oni tylko 8,5% mieszkańców, w kwietniu 1941 roku ich liczba wzrosła do 11,3%, a w końcu 1944 roku ich liczba zbliżyła się do 25%<sup>9</sup>.

Wraz ze wzrostem ilości niemieckich mieszkańców miasta, już w 1942 roku niemieckie władze miejskie stanęły przed koniecznością rozwiązania problemu sprawnej komunikacji wewnątrz miasta, która ułatwiłaby niemieckim mieszkańcom dojazdy do dworca kolejowego i zakładów pracy. Zagadnienie to, pomijane we wcześniejszych pracach dotyczących okresu okupacji niemieckiej w Kaliszu, jest głównym tematem niniejszego opracowania. Przedstawiona w nim została zarówno sytuacja przed wybuchem wojny, wpływ jej rozpoczęcia na istniejące wówczas połączenia autobusowe, jak również jej odtworzenie przez hitlerowskiego okupanta i funkcjonowanie do 1945 roku.

## SYTUACJA POD KONIEC LAT TRZYDZIESTYCH XX WIEKU

Pod koniec lat trzydziestych XX wieku komunikacja miejska w Kaliszu opierała się na jednej linii miejskiej, prowadzącej z dworca kolei państwowej do Głównego Rynku. Od 1936 roku operatorem na linii było przedsiębiorstwo Rozalii Fiszer, która uzyskała od magistratu koncesję na pięć lat<sup>10</sup>. Przejęła ona tym samym obsługę linii od Przedsiębiorstwa Autobusowego, które było od 1925 roku odpowiedzialne za prowadzenie ruchu<sup>11</sup>. Autobusy kursowały na każdy pociąg, a na prowadzącej z dworca linii autobusowej ulokowane były przystanki pośrednie przy Moście Kamiennym i przy rogatce wrocławskiej. Wybrane kursy realizowane były również na trasie do dworca kolejki wąskotorowej Kalisko-Tureckiej Kolei Powiatowej z przystankiem pośrednim przy placu Św. Józefa<sup>12</sup>. Linia obsługiwana była autobusami Polski Fiat, przypuszczalnie modelu PF 621 R. Stosunkowo wysoka opłata za przejazd, wahająca się według różnych źródeł od 40 do 50 groszy za trasę z miasta na dworzec sprawiała, że ten środek transportu pozostawał niedostępny dla większości mieszkańców<sup>13</sup>.

Oprócz linii autobusowej, ważną rolę w transporcie miejskim odgrywały również dorożki, których liczba w 1939 roku wynosiła 94. Mimo tak dużej ilości dorożek i kilku miejsc ich postoju w mieście, często zdarzało się, że znalezienie wolnej „dryndy” było

<sup>6</sup> „*W okupacyjnym Kaliszu*”, [www.kalisz.ap.gov.pl](http://www.kalisz.ap.gov.pl), [dostęp: 12.05.2025 r.]

<sup>7</sup> Tamże.

<sup>8</sup> S. i W. Bonasiukowie, *Kalisz w latach okupacji hitlerowskiej*, [w:] *Dzieje Kalisza*, red. W. Rusiński, Poznań 1977, s. 630.

<sup>9</sup> Tamże, s. 636.

<sup>10</sup> T. Chlebba, J. A. Splitt, *Kalisz...*, s. 41.

<sup>11</sup> R. Grochowiak, *Plany uruchomienia komunikacji tramwajowej w Kaliszu w latach 1900-1914*, „Zeszyty Kaliskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk” 2021, Nr 21, s. 100.

<sup>12</sup> T. Chlebba, J.A. Splitt, *Kalisz...*, s. 41.

<sup>13</sup> W. Bonusiak, *Handel...*, s. 573. Dla porównania, jednorazowy bilet na tramwaj w Poznaniu kosztował w tym okresie 15 gr.

dla mieszkańców trudne<sup>14</sup>. Sytuacji nie poprawiały również taksówki samochodowe – w 1939 roku w mieście zarejestrowanych było 19<sup>15</sup>.

Na głównych drogach łączących Kalisz z sąsiednimi miastami kursowało również szereg autobusów międzymiastowych. Średnio z dworca autobusowego w Kaliszu realizowanych było dziennie 60-70 kursów, z których najwięcej prowadziło do Łodzi (17 kursów), Ostrowa (15 kursów), Konina (9 kursów) oraz Krotoszyna (7 kursów)<sup>16</sup>. Po kilka kursów realizowanych było również do Leszna (3 kursy), Liskowa (2 kursy), Warty (2 kursy) i Chocza (2 kursy). Dwa razy dziennie odjeżdżały również autobusy do Włocławka. Była to najdłuższa linia rozpoczynająca się w Kaliszu, o długości 156 km. Własne autobusy posiadała również kolejka kalisko-turecka, obsługująca połączenia w stronę Zbierska i Turku.

## KOMUNIKACJA PODMIEJSKA W PIERWSZYCH LATACH OKUPACJI

Kres funkcjonowania polskiej miejskiej i podmiejskiej komunikacji autobusowej w Wielkopolsce przypadł na pierwsze dni września 1939 r. Znaczna część dostępnych autobusów została wówczas zarekwirowana przez Wojsko Polskie i użyta do celów militarnych i sanitarnych, zgodnie z przeprowadzonym jeszcze w 1938 r. spisem przedsiębiorstw, posiadających na stanie dziesięć i więcej autobusów<sup>17</sup>. Za utrzymanie wytypowanego pojazdu w 1939 r. w stanie sprawności technicznej i z wyposażeniem zgodnym z oczekiwaniami wojskowymi odpowiedzialny był właściciel, któremu w zamian Ministerstwo Spraw Wojskowych wypłacało premie finansowe<sup>18</sup>. W regionie kaliskim były cztery takie firmy:

Tabela 1. Dowództwo Okręgu Korpusu VII (Poznań) – Wojskowy. Spis przedsiębiorstw przeprowadzony w 1938 r.<sup>19</sup>

Lp.	Nazwa firmy	Lokalizacja	Ilość posiadanych autobusów
1.	Kaliska Spółka Samochodowa Z. Zamecki	Kalisz	5 autobusów typu PF 621R.
2.	Związek Międzykomunikacyjny dla utrzymania eksploatacji kolei wąskotorowej Kalisz-Turek-Opatów	Kalisz	7 autobusów typu PF 621R.
3.	Przedsiębiorstwo Michał Przybylak	Ostrów Wlkp.	13 autobusów trzech marek wytwarzanych w kraju.
4.	Ostrowskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.	Ostrów Wlkp.	11 autobusów, w całości Polski Fiat lub Chevrolet.

<sup>14</sup> M. Halak, *Taksówki na owies*, Kalisz 2022, <https://kulturaupodstaw.pl/taksówki-na-owies/>, [dostęp: 11.02.2025 r.]

<sup>15</sup> T. Chlebba, J.A. Splitt, *Kalisz...*, s. 41.

<sup>16</sup> *Rozkład jazdy autobusów w woj. poznańskim, ważny od 15 maja 1939 r.*, Poznań 1939, tab. 150-165.

<sup>17</sup> J. Korbal, *Autobusy*, „Wielki leksykon uzbrojenia. Wrzesień 1939”, t. 251, Warszawa 2022, s. 11-12, 48-49.

<sup>18</sup> Obwieszczenie Ministra Spraw Wojskowych z dnia 12 września 1938 r. w sprawie wysokości premii w okresie budżetowym 1938/39 dla posiadaczy pojazdów mechanicznych produkcji krajowej, zarejestrowanych po dniu 3 grudnia 1935 r. oraz w sprawie szczegółowych warunków technicznych uzasadniających premiowanie, (Dz. U. RP. z dnia 27 IX 1938 r.)

<sup>19</sup> J. Korbal, *Autobusy...*, s. 11-12.

Nie wiadomo, ile ostatecznie autobusów zarekwirowało Wojsko Polskie we wrześniu 1939 roku i włączyło do 25 Kaliskiej Dywizji Piechoty. Należy pamiętać, że autobusów szukano zapewne głównie w bazach i zajezdniach firm, a nie wszystkie autobusy tam nocowały. Te, które były w trasie lub remoncie, pozostały na terenie kaliskim i umożliwiły wkrótce przywrócenie komunikacji przez niemieckiego okupanta. Przerwa w ruchu autobusów w Kaliszu trwała około trzy tygodnie. 27 września 1939 roku w regionie na wybranych trasach międzymiastowych ponownie kursowały autobusy – już pod szyldem Reichspost (Poczty Rzeszy)<sup>20</sup>.

Warto tu zatrzymać się chwilę na samej organizacji Poczty Rzeszy w Wartheland (Kraju Warty), której podwaliny stanowiły Feldposty (urzędy polowe), powstałe niemal od razu po zajęciu Wielkopolski przez Niemców. Po przyłączeniu 8 października 1939 roku Kraju Warty do Niemiec rozpoczął się proces tworzenia niemieckiej administracji pocztowej, zgodnie z wydanym „Anweisung über die Aufnahme des allgemeinen Postdienstes innerhalb der alten Reichsgrenzen im besetzten Gebiet Polens und dem Olsagebiet” („Zalecenia dotyczące podjęcia ogólnej pracy pocztowej w granicach starej Rzeszy na zajętych terenach polskich i zaolziańskich”)<sup>21</sup>. Kraj Warty podzielony został na trzy okręgi z siedzibami w Posen (Poznań), Kalisch (Kalisz) i Hohensalza (Inowrocław)<sup>22</sup>. Uruchamianie niemieckiej poczty napotykało jednak na szereg problemów, głównie z powodu konieczności stworzenia własnych linii komunikacyjnych między urzędami do przewozu poczty. Problemem były zwłaszcza tereny na wschodzie Kraju Warty. Na terenach zachodnich, które przed 1919 rokiem należały do Prus, starano się odtwarzać trasy głównie w oparciu o istniejące wówczas połączenia pocztowe. Znacznie sprawniej szła na tych terenach również organizacja usług pocztowych – już od 1 listopada 1939 roku możliwym było w większości urzędów nadawanie listów, w tym poleconych, paczek oraz przelewów do kwoty 1000 marek<sup>23</sup>.

Otrzymanie pod koniec 1939 roku przez Poczta Rzeszy nowych autobusów, umożliwiło znaczne usprawnienie przewozu poczty i rozszerzenie pasażerskiej oferty autobusowej w regionie. Od 18 listopada 1939 roku w Kraju Warty funkcjonowała ponownie już większość połączeń, choć ze znacznie ograniczonym w stosunku do przedwojennego zakresie<sup>24</sup>. Większość linii obsługiwana była tylko raz dziennie, a na niektórych trasach autobusy pojawiały się w wybrane dni tygodnia. Nowe linie oraz korekty w istniejącym rozkładzie wprowadzane były w tym okresie co kilka dni. Rozkład ustabilizował się na początku 1940 roku, po dostawie nowych autobusów dla poczty. W 1941 roku regularnie obsługiwane były trasy:

27: Kalisch – Freidersbrunn – Altwerder (Kalisz – Szczypiorno – Grabów nad Prosną)

28: Kalisch – Dobra (Kalisz – Dobra)

29: Kalisch – Pleschen (Kalisz – Pleszew p. Gołuchów)

32: Kalisch – Spatenfelde – Schwarzau (Kalisz – Opatówek – Błaszki)

33: Kalisch – Waldwasser – Schwarzau (Kalisz – Brzeziny – Błaszki)

36: Kalisch – Konin (Kalisz – Konin)

<sup>20</sup> „Posener Tageblatt” 1939, nr 216, s. 7, także Archiwum Państwowe w Poznaniu (dalej: APP), Urząd Powierniczy w Poznaniu, sygn. 1789, s. 237.

<sup>21</sup> F. Richter, *Die Deutsche Reichspost in den neuen Reichsgebieten*, [w:] *Jahrbuch des Postwesens, Jahrgang 1939*, Bad Windsheim 1940, s. 43.

<sup>22</sup> Tamże, s. 44.

<sup>23</sup> Tamże, s. 44.

<sup>24</sup> „Ostdeutscher Beobachter” 1939 r., nr 22, s. 6.

127: Kalisch – Turek (Kalisz – Turek)

144: Kalisch – Pleschen (Kalisz – Pleszew p. Krzywosądów)<sup>25</sup>.

### Bekanntmachung des Postamts Konin.

Die Fahrpläne der Kraftpost-Omnibuslinien Konin — Kalisch, Konin — Kolo und Konin — Skulsk werden wie folgt geändert:

I. KONIN — KALISCH: fährt je einmal hin und zurück am Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag und Sonnabend:

ab Konin Markt . . . . .	8,00 Uhr	ab Kalisch . . . . .	13,00 Uhr
an Kalisch . . . . .	10,30 „	an Konin . . . . .	15,30 „

II. KONIN — KOLO: fährt nur wöchentlich einmal Mittwoch

ab Konin Markt . . . . .	8,00 Uhr	ab Kolo . . . . .	11,30 Uhr
an Kolo . . . . .	9,30 „	an Konin Markt . . . . .	13,00 „

III. KONIN — SKULSK: Fahrtage Dienstag und Donnerstag, 2 Hin- und Zurückfahrten.  
Berichtigung der Fahrzeiten:

1. Fahrt Rückfahrt ab Skulsk 8,15 nicht 8,45 Uhr  
an Konin 9,45 nicht 10,15 Uhr

Konin, den 7. Dezember 1939.

Postamtsvorsteher.

Rys. 1. Informacja o przywróceniu komunikacji autobusowej pomiędzy Kaliszem i Koninem, zamieszczona w „Amtsblatt für den Landkreis Konin”, 1939.12.08 Nr 6.

Zródło: Ze zbiorów Wielkopolskiej Biblioteki Cyfrowej.



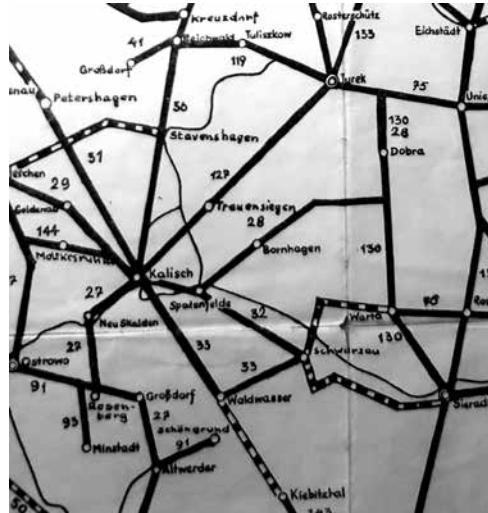
Rys. 2. Autobus pocztowy i dorożki konne przed dworcem w Kaliszu, ok. 1940 r.

Zaznaczyć trzeba, że korzystanie z autobusów międzymiastowych przez Polaków było niemal od samego początku praktycznie niemożliwe<sup>26</sup>. 15 czerwca 1940 roku Namiestnik Rzeszy w Kraju Warty wydał zarządzenie zabraniające osobom, które nie są w stanie wykazać się niemieckim pochodzeniem, korzystania ze środków międzymiastowego publicznego

<sup>25</sup> Archiwum Państwowe w Kaliszu, Spuścizna Tadeusza Martyna z Kalisza, sygn. 1413. Numer przed trasą linii oznaczał jej numer w sieciowym rozkładzie jazdy autobusów.

<sup>26</sup> S. i W. Bonasiukowie, *Kaliszanie w walce z okupantem*, [w:] *Dzieje Kalisza*, red. W. Rusiński, Poznań 1977, s. 643.

transportu bez pisemnej zgody odpowiedniego urzędu policyjnego<sup>27</sup>. Dotyczyło to również autobusów Kraftpost oraz samochodów Landkraftposten. Nieliczne zezwolenia wydawano na jazdę rowerem, o ile właściciel był w stanie udowodnić, że potrzebuje go na dojazdy do pracy. W transporcie wewnątrzmijskim ponownie największą rolę zaczęły odgrywać dorożki konne, które po rejestracji mogły być nadal utrzymywane przez Polaków.



Rys. 3. Fragment schematu linii pocztowych Kraftpost w okolicach Kalisza w 1941 r.  
Źródło: Archiwum Państwowe w Kaliszu, Spuścizna Tadeusza Martyna z Kalisza, sygn. 1413.

## KOMUNIKACJA MIEJSKA OD 1942 ROKU

Wraz z umacnianiem się władzy niemieckiej w Kaliszu i zwiększeniem się niemieckiej ludności w mieście, coraz bardziej dotkliwy stawał się brak komunikacji miejskiej, głównie z położonym daleko od centrum dworcem kolejowym. W związku z tym już 27 lutego 1942 roku Oberbürgermeister (Nadburmistrz) Kalisza zwrócił się z pismem do Regierungspräsident in Litzmannstadt (Prezydenta Rejencji w Łodzi) z prośbą o wyrażenie zgody na uruchomienie w Kaliszu wewnętrznej komunikacji miejskiej<sup>28</sup>. We wniosku argumentował:

Kalisz liczy obecnie 83 tys. mieszkańców [...] do dyspozycji których jest jedynie 70 dorożek konnych. Zapotrzebowanie na nie w mieście jest tak duże, że często po przyjeździe pociągu pod dworcem nie sposób żadnej zastać. Jest to powodem narastającej ilości skarg, zarówno ze strony mieszkańców jak i przyjezdnych, zwłaszcza, że odległość dworca od rynku to 2,7 km, co zwłaszcza mając ze sobą bagaże jest odległością dużą. Dlatego czuję się zobowiązany do podjęcia działań mających na celu uruchomienie w mieście wewnętrznej komunikacji.

Złożony wniosek był pokłosiem sporu, jaki Prezydent Policji w Łodzi toczył od lutego 1942 roku z Reichspost (Poczta Rzeszy), a dotyczącym dublowania się wybranych połączeń pocztowych z trasami tramwajów podmiejskich w Łodzi i okolicach<sup>29</sup>.

<sup>27</sup> K.M. Pospieszalski, *Documenta occupationis V. Nazi occupation „law” in Poland. Part I: The incorporated territories*, Poznań 1952, s. 390.

<sup>28</sup> APP, Namiestnik Rzeszy w Okręgu Kraju Warty – Poznań (dalej: NR), sygn. 3376, k. 395-397.

<sup>29</sup> APP, NR, sygn. 1240, k. 82.

Prezydent zgłosił sprzeciw wobec tras kilkudziesięciu linii autobusowych. W przypadku Kalisza, sprawa dotyczyła faktu, że bez faktycznego zezwolenia, Reichspost eksploatowała linię pocztową nr 5 z dworca kolejowego do dworca autobusowego. Zarzut ten poczta odpierała tłumacząc, że trasa ta nie jest osobną linią, a jedynie częścią różnych tras autobusów podmiejskich, które zaczynają swoją jazdę przy dworcu kolejowym, następnie jadą na dworzec autobusowy, skąd wyruszają dalej. Sprawa otarła się o Reichsverkehrsministerium (Ministerstwo Transportu Rzeszy). Finalnie stwierdzono, że poczta nie ma żadnego pierwszeństwa czy monopolu na obsługę trasy pomiędzy dworcami w Kaliszu<sup>30</sup>. W efekcie rozstrzygnięcia, Reichspost skróciła wszystkie linie do dworca autobusowego (z wyłączeniem linii z Altwerder (Grabów nad Prosną), której trasa naturalnie przebiegała koło dworca). Zajął również jednoznaczne stanowisko, że nie jest zainteresowana utrzymywaniem połączenia autobusowego tylko na trasie pomiędzy dworcami w mieście, w ramach komunikacji miejskiej<sup>31</sup>.

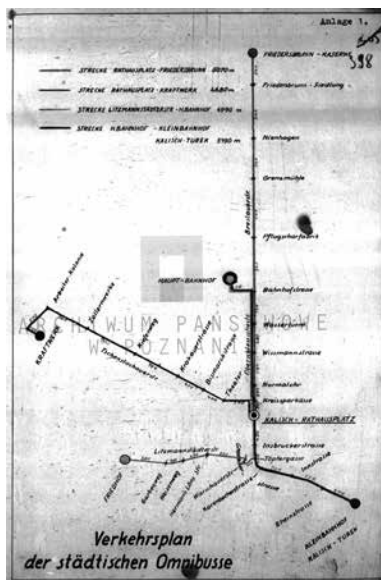
Otworzyło to możliwość wnioskowania przez władze miasta o otwarciu własnego transportu w mieście. Docelowo zaplanowano uruchomienie czterech linii:

1: Rathausplatz – Friedersbrunn Kaserne (Główny Rynek – Szczypiorno koszary), dł. 6070 m;

2: Rathausplatz – Kraftwerk (Główny Rynek – Elektrownia), dł. 4680 m;

3: Litzmannstädterstr. Friedhof – Rathausplatz – Hauptbahnhof (Cmentarz Tyniecki – Główny Rynek – Dworzec Główny), dł. 4990 m;

4: Hauptbahnhof – Rathausplatz – Kleinbahnhof Kalisch - Turek (Dworzec Główny – Główny Rynek – Dworzec Kalisz Wąskotorowy), dł. 5190 m<sup>32</sup>.



Rys. 4. Plan linii autobusowych komunikacji miejskiej, planowany w 1942 roku.  
Źródło: Archiwum Państwowe w Poznaniu, Namiestnik Rzeszy w Okręgu Kraju Warty – Poznań, sygn. 3376, k. 398.

<sup>30</sup> Tamże, k. 96.

<sup>31</sup> Tamże, k. 87.

<sup>32</sup> APP, NR, sygn. 3376, k. 398.

Na całej sieci zaplanowano utworzenie 29 przystanków. Główną trasą miała pozostać linia z Głównego Rynku do Dworca Głównego, na pozostałych trasach autobusy miały pojawiać się znacznie rzadziej. Trasa do Elektrowni oraz koszar w Szczypiornie miała być obsługiwana dwa razy dziennie. Komunikacja miała być prowadzona w oparciu o przepisy z 1938 roku, umożliwiające miastu tworzenie własnych zakładów na potrzeby miejskie. W tym przypadku zaplanowano, że komunikacja miejska zostanie uruchomiona w ramach już istniejącego przedsiębiorstwa komunalnego Stadtwerke Kalisch, zajmującego się w tym czasie głównie zaopatrzeniem miasta w prąd, gaz i wodę<sup>33</sup>.

Zgoda taka została udzielona, dzięki czemu 28 lipca 1942 roku Stadtwerke uruchomiła komunikację miejską na głównej trasie z Hauptbahnhof (dworzec kolejowy) – Rathausplatz (Główny Rynek)<sup>34</sup>. Uruchomienie linii do koszar w Szczypiornie okazało się niemożliwe ze względu na sprzeciw Reichspost, która argumentowała, że koszary leżą już poza granicami miasta, a w dodatku są codziennie obsługiwane trzema kursami linii pocztowej nr 27<sup>35</sup>.

Na potrzeby nowej gałęzi działalności powołano w strukturach Stadtwerke nowy wydział komunikacji – Abteilung Verkehr. Do obsługi połączenia skierowano dwa autobusy Polski Fiat PF 621 R, zarekwirowane z Kreisbahn Kalisch – Turek (Kalisko-Turecka Kolej Powiatowa)<sup>36</sup>. Te siedmiometrowe, małe autobusy zostały wyprodukowane w 1938 roku w Polsce. Posiadały czterosuwowy silnik benzynowy o mocy 50 KM, umożliwiający rozwinięcie maksymalnej prędkości 70 km/h. Zabudowa metalowo-drewnianego nadwozia autobusu wykonywana była głównie przez polskie firmy, w tym m.in. Państwowe Zakłady Inżynierii w Warszawie<sup>37</sup>. Mogły zabrać 21 pasażerów na miejscach siedzących<sup>38</sup>. Ze względu na prostotę konstrukcji, stosunkowo dużą trwałość i zniżki przy jego zakupie, model ten cieszył się dobrą opinią i popularnością wśród użytkowników.



*Rys. 5. Autobus Polski Fiat 621 R był jednym z najpopularniejszych autobusów przedwojennych. Dwa zarekwirowane z kolejki kalisko-tureckiej autobusy posłużyły do uruchomienia komunikacji miejskiej w 1942 roku.*

<sup>33</sup> Tamże, k. 397.

<sup>34</sup> Tamże, k. 393.

<sup>35</sup> APP, NR, sygn. 1240, k. 102-103.

<sup>36</sup> APP, NR, sygn. 3376, k. 393.

<sup>37</sup> R. Cieślak, *Producenci nadwozi samochodowych w II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2021, s. 174.

<sup>38</sup> APP, NR, sygn. 3376, k. 399.

Autobusy te były stosunkowo małe i nie nadawały się do celów komunikacji miejskiej, w związku z czym udzielając zgody na uruchomienie komunikacji, Prezydent Rejencji zapowiedział pomoc przy złożonych wnioskach o przydział i zakup trzech nowych autobusów. Dwoma z nich miały być duże autobusy marki Gräf & Stift, napędzane gazem drzewnym. Trzecim pojazdem miał być mniejszy autobus marki Ford z własnym generatorem gazu. Słowa zostały zamienione w czyny, bowiem już w lipcu 1942 roku zostały złożone niezbędne zamówienia, na które otrzymano przydziały – odpowiednio nr 71 976 dla pierwszych dwóch autobusów i nr 71 950 dla autobusu Ford<sup>39</sup>. Finansowaniem zakupu miał zająć się Urząd Miejski w Kaliszu, który na ten cel planował zaciągnąć pożyczkę w wysokości 120 tys. marek w miejscowej Stadtparkasse (Miejskiej Kasie Oszczędności)<sup>40</sup>.

Zatwierdzona została również taryfa przewozowa. Trasę podzielono na odcinki strefowe – miejski i podmiejski, a granicę strefy wyznaczono na przystanku przy Friedersbrunn (wieża wodna na ulicy Górnośląskiej)<sup>41</sup>. Za przejechanie odcinka w granicach miasta należało zapłacić 0,30 RM, za dalszy odcinek podmiejski 0,20 RM. Przy przejeździe przez różne odcinki taryfowe opłata sumowała się – przykładowo przejazd z Głównego Rynku do dworca należało zapłacić 0,50 RM. Na potrzeby komunikacji zaprojektowano i zamówiono również własne bilety, które sprzedawali konduktorzy w autobusach<sup>42</sup>.



Rys. 6. Propozycja wyglądu biletu jednorazowego kaliskiej komunikacji miejskiej z 1942 roku.  
Zródło: Archiwum Państwowe w Poznaniu, Namiestnik Rzeszy w Okręgu Kraju Warty – Poznań, sygn. 3376, k. 402.

Opracowano i zatwierdzono również regulamin przewozów. Nie różnił się on od innych tego typu dokumentów i zabraniał m.in. wyskakiwania i wskakiwania do pojazdu w czasie jazdy czy rozmowy z kierowcą w czasie, gdy prowadził on pojazd. Sam kierowca miał prawo odmówić przewozu osobom brudnym, nietrzeźwym lub z widocznymi chorobami. W zależności od napełnienia pojazdu decydował również, czy zabrany zostanie większy bagaż lub zwierzęta domowe<sup>43</sup>.

<sup>39</sup> Tamże, k. 393.

<sup>40</sup> Tamże, k. 396.

<sup>41</sup> Tamże, k. 408.

<sup>42</sup> Tamże, k. 402.

<sup>43</sup> Tamże, k. 403.

Do swoistego rodzaju ciekawostek zaliczyć można fakt, że uruchomienie komunikacji miejskiej w Kaliszu odbyło się trochę niezgodnie z przepisami, gdyż Prezydent Rejencji w Łodzi, mimo szerokich swoich kompetencji, nie mógł udzielić zgody na otwarcie komunikacji bez zgody Bevollmächtigten für den Nahverkehr w Poznaniu – urzędu, którego zadaniem była koordynacja transportu na terenie Kraju Warty. Niedopatrzenie to zostało dość szybko naprawione, choć odpowiedni wniosek złożony został *ex post* dopiero we wrześniu 1942 roku<sup>44</sup>. Po rozmowie z władzami Kalisza urząd w Poznaniu wydał zgodę, sankcjonując niejako stan zastany<sup>45</sup>. Aby w jakikolwiek sposób wyjść z twarzą z sytuacji, wydał on pozwolenie jedynie na obsługę głównej trasy z dworca na rynek zaznaczając wyraźnie, że dalszy rozwój sieci uzależniony będzie od wielu czynników, w tym dostaw nowych autobusów, zabezpieczenia paliwa i opon do nich oraz uzyskania zgody od urzędu w Poznaniu na uruchomienie dalszych zaplanowanych linii<sup>46</sup>.

O zgodę taką wystąpiono stosunkowo szybko. Już 30 kwietnia 1943 roku Nadburmistrz Kalisza zwrócił się do Prezydenta Rejencji w Łodzi oraz urzędu komunikacji w Poznaniu z prośbą o zgodę na wydłużenie dotychczasowej linii Hauptbahnhof (dworzec kolejowy) – Rathausplatz (Główny Rynek) do Insbrückerstr. (ul. 3 Maja), z wybranymi kursami przez Gnesenerstr. (ul. Stawiszyńska) do Kleinbahnhof Turek (dworzec kolejki wąskotorowej)<sup>47</sup>. Do obsługi nowego odcinka planowano wykorzystać dotychczasowe autobusy. Potrzebę uruchomienia połączenia argumentowano zaś faktem, że przyjeżdżający na dworzec wąskotorowy podróżni nie mają żadnych możliwości, aby dostać się do miasta czy na dworzec kolei normalnotorowej, gdyż w mieście brakuje dorożek, a innego transportu na tym odcinku nie było<sup>48</sup>. Dzięki dodatkowym przystankom pośrednim przy Töpfergasse (ul. Garncarska) i Innstr. (ul. Żelazna) poprawić się miała komunikacja dla mieszkańców Majkowa. W planach późniejszych było również uruchomienie przystanku przy Rheinstr. (ul. Szeroka).

Warto tu odnotować, że w 1943 roku pasażerski ruch na linii wąskotorowej Kalisz (Kalisz) – Turek nie był wielki. Codziennie kursowała tylko jedna para pociągów osobowych. Odchodzący rano o 5:50 pociąg z Turku docierał do Kalisza o 9:25, aby odjechać po południu o 16:25 z Kalisza i dotrzeć do Turku o 20:00. W niedziele uruchamiany był także pociąg dodatkowy, odchodzący z Vorwalde (Zbiersk) o 18:00 (Kalisz przyj. 19:15) i wracający z Kalisza o 22:40 (przyj. Zbiersk 23:55)<sup>49</sup>. I to właśnie z myślą o tych godzinach zaproponowano rozkład autobusu miejskiego. Z przystanku przed dworcem kolejny autobus miał odjeżdżać o godzinach 9:30 i 16:21, powrotne kursy z Rathausplatz zaplanowano o 9:17 i 16:12<sup>50</sup>.

Równoległe z propozycją wydłużenia linii głównej złożono wnioski o uruchomienie nowej linii z Rathausplatz (Główny Rynek) przez Töpfergasse (ul. Garncarska), Warschauerstr. (ul. Warszawska), Robert-Koch-Str. (ul. Kaszubska) do Krankenhaus (szpital, ob. Wojewódzki Szpital Zespólny)<sup>51</sup>. Potrzebę uruchomienia dwóch kursów

<sup>44</sup> Tamże, k. 389.

<sup>45</sup> Tamże, k. 404.

<sup>46</sup> Tamże, k. 404.

<sup>47</sup> Tamże, k. 406.

<sup>48</sup> Tamże, k. 406.

<sup>49</sup> *Amtlicher Taschenfahrplan der Reichsbahndirektion Posen und Osten in Frankfurt (O). Gültig vom 1 November 1943 an*, Frankfurt (Oder) 1943, s. 95.

<sup>50</sup> APP, NR, sygn 3376, k. 408.

<sup>51</sup> Tamże, k. 409.

w ciągu dnia (o 13:37 i 16:12 z rynku i 13:48 i 16:23 ze szpitala) tłumaczono koniecznością zapewnienia komunikacji mieszkańcom górnego miasta, dla których utworzone miały zostać przystanki pośrednie przy Warschauer Str. (ul. Warszawska) i Robert-Koch-Str. (ul. Kaszubska). Głównym celem miało być jednak ułatwienie rodzinom odwiedzających rannych żołnierzy niemieckich, przebywającym w kaliskim szpitalu<sup>52</sup>.

Nowością miała być również trzecia linia, której trasa miała zaczynać się przy Rathausplatz (Główny Rynek) i prowadzić przez Tschenstochauerstr. (ul. Częstochowska) do zlokalizowanych na południe od miasta zakładów Zollern-Werke (ob. PZL Kalisz) na granicy wsi Biersdorf (Piwonice)<sup>53</sup>. Na trasie planowano ulokować cztery przystanki pośrednie. Łącznie wykonywanych miało być pięć kursów, których rozkład dostosowany miał być głównie do godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy przez Niemców w zakładach Zollern-Werke.

Składając wnioski Stadtwerke w Kaliszu dysponowało już przypuszczalnie nowym taborem, o który wnioskowano rok wcześniej. Wskazuje na to zarówno skala proponowanych zmian, jak również fakt, że złożony jako załącznik do wniosków rozkład jazdy przewidywał ruch trzech pojazdów w ciągu dnia<sup>54</sup>. Dostarczono dwa autobusy Büssing-NAG, które w Kaliszu przebudowano na napęd na gaz świetlny. Aby autobusy mogły one z niego korzystać, koniecznym było zamontowanie na dachu specjalnego zbiornika – balonu, w którym mieściło się 18m<sup>3</sup> gazu. Po pełnym zatankowaniu zbiornika, trwającym około 10-15 minut, autobus mógł pokonać 18 km<sup>55</sup>. W przypadku Kalisza umożliwiło wykonanie dwóch pełnych kursów.

Po kilku tygodniach od złożenia wniosku przez Stadtwerke odniósł się do niego urząd Bevollmächtigter für den Nahverkehr w Poznaniu. W odpowiedzi datowanej na 4 czerwca 1943 roku napisał:

Po dogłębnym sprawdzeniu wydaje mi się, że nowa linia Rathausplatz – Kleinbahnhof nie jest niezbędna do uruchomienia. Prędzej można tu mówić o zgodzie na wydłużenie dotychczasowej linii Hauptbahnhof – Rathausplatz i na to jest moja zgoda. Linia autobusowa do szpitala nie jest niezbędna z punktu widzenia trwającej wojny, zwłaszcza, jeżeli uwzględnimy wydłużenie głównej linii do dworca wąskotorowego. Inaczej ma się sprawa z linią do Zollern-Werke i Biersdorf. W mojej ocenie jest ona niezbędna do poprawnego funkcjonowania zakładów przemysłowych i powinna zostać uruchomiona<sup>56</sup>.

Była to jednak jedyna negatywna opinia. Swoich sprzeciwów nie wniosła ani Reichsbahn (Kolej Rzeszy) ani Reichspost (Poczta Rzeszy), w związku z czym 9 listopada 1943 roku Prezydent Rejencji w Łodzi wydał zgodę na uruchomienie w mieście nowych linii autobusowych<sup>57</sup>. Nowy układ linii wyglądał następująco:

<sup>52</sup> Tamże, k. 409.

<sup>53</sup> Tamże, k. 412.

<sup>54</sup> Tamże, k. 413.

<sup>55</sup> „Ostdeutscher Beobachter“ 1943, nr 48, s. 4, także *Gaswerk Kalisch Situationsplan* 1941 r., Miejska Biblioteka Publiczna im. Adama Asnyka w Kaliszu, Zbiory Kartograficzne, sygn. K000273. Nie udało się odnaleźć informacji o miejscu tankowania autobusów gazem. Na znajdującym się w zbiorach Miejskiej Biblioteki Publicznej w Kaliszu planie gazowni z 1941 roku nie ma naniesionych instalacji do tankowania gazem.

<sup>56</sup> APP, NR, sygn 3376, k. 415-416.

<sup>57</sup> Tamże, k. 421.

Linia 1: Hauptbahnhof – Rathausplatz – Gnesenerstr. (Kleinbahnhof) (Dworzec Główny – Główny Rynek – ul. 3 Maja (Dworzec kolejki wąskotorowej)

Linia 2: Rathausplatz – Krankenhaus (Główny Rynek – Szpital)

Linia 3: Rathausplatz – Zollern-Werke (Główny Rynek – Zakłady PZL).

118  
320

**Stadtwerke Kalisch - Abt. Verkehr.**

**Fahrplan der Stadtlinien.**

**Linie 1. Hauptbahnhof - Rathausplatz - Gnesenerstrasse**  
Fahrzeit 12 Minuten

Abfahrzeiten vom Hauptbahnhof in Richtung Gnesenerstrasse:			Abfahrzeiten von Gnesenerstrasse in Richtung Hauptbahnhof:		
7 <sup>12</sup>	12 <sup>12</sup>	17 <sup>12</sup>	6 <sup>58</sup>	11 <sup>58</sup>	16 <sup>58</sup>
7 <sup>42</sup>	12 <sup>42</sup>	17 <sup>42</sup>	7 <sup>28</sup>	12 <sup>28</sup>	17 <sup>28</sup>
8 <sup>12</sup>	13 <sup>12</sup>	18 <sup>12</sup>	7 <sup>58</sup>	12 <sup>58</sup>	17 <sup>58</sup>
8 <sup>42</sup>	13 <sup>42</sup>	18 <sup>42</sup>	8 <sup>28</sup>	13 <sup>28</sup>	18 <sup>28</sup>
9 <sup>12</sup>	14 <sup>12</sup>	19 <sup>12</sup>	8 <sup>58</sup>	13 <sup>58</sup>	18 <sup>58</sup>
9 <sup>42</sup>	14 <sup>42</sup>	19 <sup>42</sup>	9 <sup>28</sup>	14 <sup>28</sup>	19 <sup>28</sup>
10 <sup>12</sup>	15 <sup>12</sup>	20 <sup>12</sup>	9 <sup>58</sup>	14 <sup>58</sup>	19 <sup>58</sup>
10 <sup>42</sup>	15 <sup>42</sup>	20 <sup>42</sup>	10 <sup>28</sup>	15 <sup>28</sup>	20 <sup>28</sup>
11 <sup>12</sup>	16 <sup>12</sup>	21 <sup>12</sup>	10 <sup>58</sup>	15 <sup>58</sup>	20 <sup>58</sup>
11 <sup>42</sup>	16 <sup>42</sup>	23 <sup>00</sup>	11 <sup>28</sup>	16 <sup>28</sup>	22 <sup>28</sup>

**Linie 2. Rathausplatz - Kleinbahnhof**  
Fahrzeit 10 Minuten

Abfahrzeiten vom Rathausplatz in Richtung Kleinbahnhof:		Abfahrzeiten vom Kleinbahnhof in Richtung Rathausplatz:	
9 <sup>12</sup>	15 <sup>12</sup>	9 <sup>30</sup>	16 <sup>00</sup>

*bis Hauptbahnhof*

**Linie 3. Rathausplatz - Biersdorf**  
Fahrzeit 12 Minuten

Abfahrzeiten vom Rathausplatz in Richtung Biersdorf:			Abfahrzeiten von Biersdorf in Richtung Rathausplatz:		
W	Sa.	Mo-Fr.	W	Sa.	Mo-Fr.
6 <sup>25</sup>	11 <sup>30</sup>	16 <sup>30</sup>	6 <sup>38</sup>	11 <sup>43</sup>	16 <sup>43</sup>
6 <sup>55</sup>	12 <sup>25</sup>	18 <sup>25</sup>	7 <sup>15</sup>	12 <sup>30</sup>	18 <sup>30</sup>

*Gewähr für planmässige Durchführung kann nicht übernommen werden.*

Kalisch, den 12. 7. 43.

Rys. 7. Rozkład jazdy autobusów miejskich z 1943 roku. Zwraca uwagę data, wcześniejsza od wydanej zgody, mogąca sugerować, że mamy tu do czynienia ze wzorem przedstawionym do zatwierdzenia bądź też, że uruchomienie nowych linii planowane było wcześniej.

Źródło: Archiwum Państwowe w Poznaniu, Namieśnik Rzeszy w Okręgu Kraju Warty – Poznań, sygn. 3376, k. 418.

Na wszystkich nowych liniach ustanowiono taryfę strefową. Ceny biletów nie uległy zmianie i wynosiły jak dotychczas 30 pfg za przejazd w strefie miejskiej i 20 pfg za dalszy przejazd w strefie podmiejskiej. Za przejazd z Głównego Rynku do Zollern-Werke trzeba było zapłacić 50 fenigów<sup>58</sup>. Najwięcej kursów nadal wykonywanych było na głównym odcinku z dworca na rynek (30 kursów w obie strony). Na dworzec kolejki autobusy docierały dwa razy dziennie, podobnie do szpitala oraz zakładów Zollernwerke, przy czym w przypadku tej ostatniej linii rozkład w dni powszednie różnił się od rozkładu sobotniego. W niedziele autobusy na tej trasie nie kursowały. Zgodnie z zarządzeniem Prezydenta Rejencji, nowe rozkłady zostały wywieszane na przystankach, a w pojazdach i lokalnej prasie zamieszczono ogłoszenie o nowych trasach i cenach biletów<sup>59</sup>.

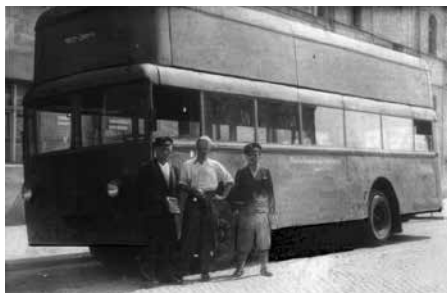
<sup>58</sup> Tamże, k. 402.

<sup>59</sup> Tamże, k. 422.

Komunikacja miejska w Kaliszu funkcjonowała do stycznia 1945 roku, choć zapewne już od jesieni 1944 roku odbywała się z ograniczeniami. Wynikały one zarówno z braków gazu do napędu autobusów, części zamiennych (w tym głównie opon) oraz z faktu powoływania coraz większej ilości pracowników na front. Ostatnim dniem kursowania autobusów był 20 stycznia 1945 roku, kiedy władze niemieckie wydały rozkaz ewakuacji miasta, a autobusy kursowały na dworzec odwożąc uciekających Niemców do ostatnich pociągów na zachód<sup>60</sup>.

## PODSUMOWANIE

Wyzwolenie Kalisza spod okupacji niemieckiej nastąpiło 23 stycznia 1945 roku. W mieście pozostały obydwaj autobusy Büssing, których Niemcy nie byli w stanie przebudować na zasilanie silnikiem na paliwa płynne, aby móc użyć je do ucieczki. Umożliwiło to kaliskim pionierom komunikacji ich szybką odbudowę i przywrócenie 29 maja 1945 roku kursowania pierwszej miejskiej linii autobusowej z Placu Kilińskiego do dworca kolejowego<sup>61</sup>. W ciągu siedmiu miesięcy kursowania w 1945 roku autobusy Miejskiej Komunikacji Autobusowej przewiozły 44,7 tys. pasażerów, rozpoczynając ponownie nową, piękną kartę polskiej komunikacji miejskiej w Kaliszu<sup>62</sup>.



Rys. 8. Dostarczony w 1943 roku autobus Büssing z charakterystycznym zbiornikiem na gaz na dachu umożliwił po wojnie przywrócenie komunikacji miejskiej w Kaliszu.

Zródło: Z archiwum Kaliskich Linii Autobusowych.

Celem niniejszego opracowania było omówienie historii komunikacji miejskiej w okupowanym Kaliszu w latach 1942-1945. Jej losy są nierozdzielnie związane ze wzrostem ilości w mieście Niemców w tym okresie i konieczności zapewnienia im możliwości sprawnego przemieszczania się. Liczne skargi kierowane przez nich do władz miejskich zmusiły je do podjęcia działań w tym temacie, uzyskania niezbędnych zgód i uruchomienia wewnętrznego transportu. Zarekwirowane w początkowym okresie do tego zadania dwa autobusy z Kalisko-Tureckiej Kolei Powiatowej zostały szybko zastąpione nowymi, niemieckimi pojazdami Büssing. Ze względu na ograniczenia w dostępie do paliw płynnych, zostały one przebudowane na gaz świetlny, którego charakterystyczne, duże zbiorniki zamontowano na dachach pojazdów.

Komunikacja czasu okupacji nie odegrała jednak ważniejszej roli w życiu samego miasta w tym okresie. Służąc głównie Niemcom, została podporządkowana potrzebom

<sup>60</sup> J. Zawadzki, *Kształtowanie się i umacnianie władzy ludowej w Kaliszu w latach 1945-1975*, [w:] *Dzieje Kalisza*, red. W. Rusiński, Poznań 1977, s. 651.

<sup>61</sup> H. Kowalewska, *Gospodarka komunalna Kalisza w okresie Polski Ludowej*, [w:] *Dzieje Kalisza*, red. W. Rusiński, Poznań 1977, s. 775.

<sup>62</sup> *60 lat komunikacji miejskiej w Kaliszu 1945-2005*, Kalisz 2005, s. 3.

wojennym III Rzeszy, zapewniając dojazdy do fabryk i dworca kolejowego. Zgodnie z zarządzeniami okupacyjnymi, komunikacja autobusowa była niedostępna dla większości polskich mieszkańców. Brak danych dotyczących eksploatacji autobusów komunalnego przedsiębiorstwa Stadtwerke uniemożliwia w chwili obecnej poznanie ilości przewiezionych rocznie pasażerów, jak również całkowitej rentowności przedsięwzięcia. Z dużym prawdopodobieństwem można jednak przyjąć, że przewozy były na umiarkowanym poziomie, gdyż nie rozważano uruchomienia na trasie wewnątrzmiejskiej linii trolejbusowej, co miało wówczas miejsce w wielu miastach podobnej wielkości<sup>63</sup>. Jednak już sam fakt jego istnienia świadczy o wielkości, randze i znaczeniu gospodarczym Kalisza jako ośrodka miejskiego w okresie okupacji<sup>64</sup>. Ważnym faktem było również pozostawienie przez okupanta autobusów gazowych w mieście w styczniu 1945 roku. Umożliwiło to bowiem szybkie przywrócenie komunikacji miejskiej po wyzwoleniu, co nastąpiło 29 maja 1945 roku.

Skąpa ilość zachowanego materiału nie pozwala w pełni zapoznać się z zachodzącymi zmianami w miejskiej komunikacji autobusowej w latach 1942-1945, czego jako Autor mam pełną świadomość. Pozostaje mieć nadzieję, że powyższe opracowanie stanie się swoistego rodzaju początkiem dalszych poszukiwań, które umożliwią zapełnienie wszystkich białych plam w dziejach miejskiej komunikacji autobusowej w Kaliszu.

#### KOMUNIKACJA MIEJSKA W KALISZU W LATACH OKUPACJI 1942-1945

**Słowa kluczowe:** komunikacja miejska, autobus, Kalisz, okupacja hitlerowska, *Bevollmächtiger für den Nahverkehr*, *Stadtwerke Kalisch*

Dzieje komunikacji miejskiej w Kaliszu przed 1945 rokiem wciąż należą do stosunkowo mało zbadanych. Dotyczy to zarówno okresu międzywojennego, jak i również okresu okupacji. Po likwidacji przedwojennej linii miejskiej w 1939 roku, dopiero w 1942 roku niemieckie władze podjęły starania o ponowne uruchomienie wewnętrznego transportu. Dzięki wsparciu władz Kraju Warty udało się uzyskać niezbędne zgody i uruchomić z dniem 28 lipca 1942 roku pierwszą linię autobusową z dworca na Główny Rynek. Dzięki zakupionym w 1943 roku nowym autobusom Büssing możliwe stało się rozszerzenie oferty przewozowej i skierowanie autobusów na nowe trasy, w tym do dworca kolejki wąskotorowej, szpitala oraz zakładów Zollern-Werke. Utrzymywana wysoka częstotliwość kursów, dostosowana głównie do godzin przyjazdu i odjazdu pociągów, jak również zmian w zakładach pracy, decydowała o dużej popularności miejskich autobusów. Same pojazdy przetrwały zawieruchę wojenną i umożliwiły w maju 1945 roku ponowne uruchomienie komunikacji miejskiej – już pod polskim szyldem.

#### URBAN TRANSPORT IN KALISZ DURING THE OCCUPATION 1942–1945

**Keywords:** urban transport, bus, Kalisz, Nazi occupation, *Bevollmächtiger für den Nahverkehr*, *Stadtwerke Kalisch*

The history of urban transport in Kalisz before 1945 still remains relatively little researched. This applies both to the interwar period and the occupation years. After the liquidation of the pre-war municipal line in 1939, it was only in 1942 that the German authorities made efforts to restore internal transport. With the support of the Wartheland authorities, the necessary permits were obtained, and on 28 July 1942 the first bus line was launched, running from the station to the Main Market Square. Thanks to the new Büssing buses purchased in 1943, it became possible to expand transport services and direct buses onto new routes, including the narrow-gauge railway station, the hospital, and the Zollern-Werke factories. The high frequency of services – adapted mainly to train arrivals and

<sup>63</sup> Ludwig Kenning, Mattis Schindler, *Obusse in Deutschland*, Nordhorn 2008, s. 257-271. W owym okresie trolejbusy pojawiły się m.in. w Gorzowie Wlkp., Olsztynie czy Wałbrzychu, a ich wprowadzenie rozważano m.in. w Szczecinie oraz Łodzi.

<sup>64</sup> Poza Kaliszem regularna komunikacja miejska utrzymywana była w Kraju Warty jedynie w Poznaniu, Łodzi, Inowrocławiu i Pile.

departures as well as work shifts in factories – made municipal buses highly popular. The vehicles themselves survived the turmoil of the war and enabled the relaunch of urban transport in May 1945, this time under the Polish banner.

## **Bibliografia:**

### **Źródła archiwalne:**

Archiwum Państwowe w Poznaniu  
Akta Namiestnik Rzeszy w Okręgu Kraju Warty – Poznań  
Akta Urząd Powierniczy w Poznaniu  
Archiwum Państwowe w Kaliszu  
Akta miasta Kalisza  
Spuścizna Tadeusza Martyna  
Miejska Biblioteka Publiczna im. Adama Asnyka w Kaliszu  
Zbiory Kartograficzne

### **Źródła drukowane:**

*60 lat komunikacji miejskiej w Kaliszu 1945-2005*, Kalisz 2005  
*Amtlicher Taschenfahrplan der Reichsbahndirektion Posen und Osten in Frankfurt (O).*  
*Gültig vom 1 November 1943 an*, Frankfurt (Oder) 1943  
*Rozkład jazdy autobusów w woj. poznańskim, ważny od 15 maja 1939 r.*, Poznań 1939

### **Prasa:**

„Ostdeutscher Beobachter” – 1939-1943  
„Posener Tageblatt“ – 1939  
„Wielki leksykon uzbrojenia. Wrzesień 1939” – 2022

### **Opracowania:**

Bonusiak W. (1977), *Rozwój demograficzny*, [w:], *Dzieje Kalisza*, red. W. Rusiński, Poznań  
Bonusiak W. (1977), *Handel i komunikacja*, [w:] *Dzieje Kalisza*, red. W. Rusiński, Poznań  
Bonasiak S. i W. (1977), *Kaliszanie w walce z okupantem*, „[w:] *Dzieje Kalisza*, red. W. Rusiński, Poznań  
Chlebba T., Splitt J.A. (2013), *Kalisz między wojnami. Opowieść o życiu miasta*, Łódź  
Cieślak R., *Producenci nadwozi samochodowych w II Rzeczypospolitej*, Warszawa  
Grochowiak R. (2021), *Plany uruchomienia komunikacji tramwajowej w Kaliszu w latach 1900-1914*, „Zeszyty Kaliskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk”, Nr 21  
Kowalewska H. (1977), *Gospodarka komunalna Kalisza w okresie Polski Ludowej*, „Dzieje Kalisza”, Poznań  
Łuczak, Cz. (1972), *„Kraj Warty” 1939-1945. Studium historyczno-gospodarcze okupacji hitlerowskiej*, Poznań  
Pospieszalski K.M. (1952), *Documenta occupationis V. Nazi occupation „law” in Poland. Part I: The incorporated territories*, Poznań  
Rutowska, M. (2008), *Lager Głowna. Niemiecki obóz przesiedleńczy na Główniej w Poznaniu dla ludności polskiej (1939-1945)*, Poznań

Schenk, D., Kulesza W. (2003), *Arthur Greiser. Biografia i proces namiestnika III Rzeszy w Kraju Warty*, Łódź

Zawadzki J. (1977), *Kształtowanie się i umacnianie władzy ludowej w Kaliszu w latach 1945-1975*, „Dzieje Kalisza”, Poznań