Studia Judaica 28 (2025), nr 1 (55), s. 223–230
doi:10.4467/24500100STJ.25.009.22008

ŹRÓDŁA / SOURCES

Andrzej Grzegorczyk https://orcid.org/0000-0001-7554-6516

Wspomnienia łódzkiej tramwajarki. Relacja Zofii Baran

MEMORIES OF A ŁÓDŹ TRAM DRIVER: ZOFIA BARAN'S REPORT

Abstract: Eyewitness memories made during the Nazi occupation or just after it ended are unique testimonies of the Holocaust. Others, written many years after the war, often with various types of distortions, are also an important element of memory about the period of World War II. Sometimes they bring up things that cannot be found in other sources. This is the case with Zofia Baran's short, three-page typewritten report. It recalls the period when she was employed in the municipal electric tram company in Łódź—at that time Litzmannstadt (Litzmannstädter Elektrische Strassenbahn)—as a conductor of a tram whose line ran through the area of the Łódź ghetto.

Keywords: Łódź ghetto, memories, tram.

Słowa kluczowe: getto łódzkie, wspomnienia, tramwaj.

Przedmowa

Relacje uczestników wydarzeń lub ich naocznych świadków składane w trakcie okupacji bądź tuż po jej zakończeniu oraz czynione w tym okresie zapiski są unikatowymi świadectwami Zagłady. Inne, spisane wiele lat po wojnie, częstokroć obarczone różnego rodzaju zniekształceniami, są również ważnym elementem pamięci o okresie minionej wojny światowej. Niekiedy bowiem przywołują one wydarzenia, których próżno szukiwać w innych źródłach. Z sytuacją taką mamy do czynienia w przypadku krótkiej, liczącej trzy strony maszynopisu relacji Zofii Baran[1]. Przywołuje ona

[1] Relacja została złożona w 1997 r. dla Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi, gdzie jest zdeponowana w zbiorach, sygn. A-8769.

okres, gdy jej autorka była zatrudniona w miejskim przedsiębiorstwie tramwajów elektrycznych w Łodzi – ówczesnym Litzmannstadt – czyli w Litzmannstädter Elektrische Strassenbahn, na stanowisku konduktorki tramwaju, którego linia przebiegała przez obszar getta.

Wśród kilku ogólnikowo poruszonych wątków kwestia przejazdów przez „dzielnicę zamkniętą" wyłania się w relacji na plan pierwszy. Relacja ta jest bowiem jedną z nielicznych szerzej traktujących o tym aspekcie funkcjonowania okupacyjnej komunikacji w Łodzi. Jednak, co ważniejsze, nie chodzi tu wyłącznie o przejazdy ulicami Zgierską i Limanowskiego, które wprawdzie przecinały getto, lecz były z niego wyłączone i przeznaczone wyłącznie dla „Aryjczyków", ale również o przejazdy tzw. linią tranzytową, przebiegającą przez jego teren. Wspomnienia, choć skoncentrowane na technicznych aspektach, są jednym z nielicznych głosów, w których odnajdujemy obraz getta widziany przez osobę „z zewnątrz".

W edycji tego źródła ograniczono się do poprawienia oczywistych błędów językowych, stylistycznych oraz interpunkcyjnych. Ujednolicono również zapisy dat itd. Wszelkie tego typu zabiegi wynikały z faktu, iż relacja była spisywana na bieżąco i nie poddano jej wcześniej żadnej redakcji. Wyjątek stanowi tytuł opracowania, który został nadany na potrzeby niniejszej publikacji – oryginalnie w zbiorach figuruje on jako: „Relacja – Zofia Baran". Wszystkie przypisy pochodzą od autora opracowania. Ograniczono się w nich do wskazania błędów faktograficznych, rozbieżności bądź korespondujących z tą relacją innych źródeł historycznych.

Relacja – Zofia Baran

Zostałam w sierpniu 1941 lub 1942 r. zatrudniona na tramwajach miejskich w Łodzi[2]. Wówczas nosiły nazwę „Litzmannstädter Elektrische Strassenbahn"[3]. W pracy miałam numer służbowy 965 przez cały okres tam pracy, czyli do zakończenia wojny. Do pracy tej zostałam skierowana przez Arbeitsamt

[2] Zofia Baran, ur. 1922 r. w Łodzi; pracę rozpoczęła najprawdopodobniej w 1942 r., gdy kobietom umożliwiono zatrudnienie na stanowiskach konduktorskich. Ze względu jednak na brak dokumentacji nie są możliwe bardziej precyzyjne ustalenia. Autor dziękuje za pomoc panu Bartoszowi Stępniowi z Muzeum Komunikacji Miejskiej MPK-Łódź.

[3] W listopadzie 1939 r. wraz z włączeniem Łodzi do Kraju Warty oraz jego bezpośrednią inkorporacją do Trzeciej Rzeszy rozpoczął się proces germanizacji, obejmujący również przedsiębiorstwo obsługujące miejskie linie tramwajowe. Jego nazwę: Kolej Elektryczna Łódzka (KEŁ), zmieniono początkowo na Lodscher Elektrischen Strassenbahn (LES), a w sierpniu 1940 r. na Litzmannstädter Elektrische Strassenbahn (LES), zob. *Łódzkie tramwaje 1898–1998*, red. Jan Raczyński, Łódź 1998, s. 47.

w Łodzi[4]. Zostałam zatrudniona na stanowisku konduktorki na II zajezdni, przy ul. Dąbrowskiego[5]. Tutaj jako konduktorki pracowało wiele młodych kobiet. Wszystkie jako konduktorki[6]. W tym czasie wiadomo mi tylko, [że] jedna kobieta była kontrolerem w zajezdni tramwajów podmiejskich na Helenówku. Miała również prawo jazdy na tramwaje. Była to Niemka. Razem ze mną pracowały również jako konduktorki łódzkie Niemki.

W sierpniu 1942 lub 1943 r. Niemcy zrobili zebranie wszystkich pracowników, tych którzy mieli wolną zmianę[7]. Opowiedzieli o zbrodni katyńskiej i oświadczyli, że organizują wyjazd do Katynia i wybiorą delegację spośród zebranych tramwajarzy. Nie pamiętam, czy bezpośrednio na tym zebraniu ktoś się zgłosił, nie wiem, czy któryś z łódzkich tramwajarzy tam pojechał. Jestem pewna, że jacyś tramwajarze pojechali, ale nie było później jakichś specjalnych zebrań, na których opowiadali, co tam zobaczyli (nie pamiętam tego).

W Wielki Piątek 1942 lub 1943 r. nastąpiły duże aresztowania wśród tramwajarzy miejskich. Zabierali ich nawet od razu z wagonów. Mojego motorniczego też zabrali z krańcówki linii „5" na Julianowie. Był to Henryk Effenberg. Zabierali też z domów. Aresztowania trwały w dzień i w nocy. Podobno aresztowano wówczas około 170 tramwajarzy[8]. Wywieźli ich do Dachau, Buchenwaldu i Gross-Rosen. Tego Effenberga wywieźli do Dachau. Wrócił po wojnie. Zostali aresztowani, ponieważ byli związani z ruchem podziemnym.

W trakcie swojej pracy jeździłam również na linii „12", która przebiegała przez getto w Łodzi, ulicą Franciszkańską i fragmentem ul. Brzezińskiej[9].

[4] Początkowo kobiety były kierowane do pracy przymusowo przez łódzki Urząd Pracy (Arbeitsamt Litzmannstadt), z czasem zgłaszały się również z własnej woli, unikając w ten sposób wywozu na roboty przymusowe, zob. tamże, s. 148.

[5] Nieistniejąca już zajezdnia tramwajowa mieściła się przy ul. Kilińskiego 245, u zbiegu z ul. Dąbrowskiego, od której wzięła swoją potoczną nazwę.

[6] W Łodzi było to nowe zjawisko. Dotychczas bowiem praca w przedsiębiorstwie tramwajowym była zarezerwowana wyłącznie dla mężczyzn. Zadaniem konduktorów tramwajowych było nie tylko sprzedawanie biletów bądź udzielanie informacji, ale również prawidłowe rozlokowywanie pasażerów w wagonie.

[7] Trudno rozstrzygnąć, kiedy dokładnie takie spotkanie mogło się odbyć. Tego rodzaju inicjatywy miały miejsce również w innych zakładach. Powszechnym zjawiskiem był obowiązkowy udział pracowników w comiesięcznych koncertach zakładowej orkiestry dętej, wykorzystywany przez propagandę nazistowską, zob. *Łódzkie tramwaje*…, s. 146.

[8] Tramwajarze łódzcy byli zaangażowani w różne organizacje konspiracyjne, a do aresztowań dochodziło kilkukrotnie. Kilkadziesiąt osób spośród aresztowanych zostało następnie zamordowanych w egzekucjach, zob. tamże, s. 148.

[9] Ruch tramwajowy na ul. Franciszkańskiej i Brzezińskiej (obecnej Wojska Polskiego) został zawieszony ze względu na zamknięcie granic getta 30 kwietnia 1940 r. Postępujące

Linia „12”[10] miała trasę od ul. Napiórkowskiego[11], na wysokości domu 110 lub 112, może 116. Był to tak zwany weksel[12] i stamtąd linia biegła do krańcówki na Dołach[13]. Na tej trasie kursowały specjalne wagony, które miały zamykane drzwi[14]. Te wagony kursowały tylko wyłącznie na tej linii. W tym czasie wagony łódzkie miały niezamykane pomosty, zamiast drzwi były metalowe kratki, które były przekładane na przeciwną stronę na krańcówkach.

Przejazd przez getto na tej linii wyglądał następująco:

Przy ul. Smugowej była brama do getta[15]. Pod nią podjeżdżał tramwaj. Tu następowała wymiana obsługi polskiej na obsługę niemiecką. Nie przypominam sobie, czy następowała wymiana motorniczego, ale na pewno wymieniano konduktorów. Nie przypominam sobie, czy dalej w wagonie jechał żandarm, ale na pewno sprawdzał on zamknięcie wagonów. Dalej tramwaj ruszał i jechał do krańcówki „Doły”[16]. Natomiast pozostawiona

trudności komunikacyjne w tej części miasta zmusiły władze niemieckie do rozwiązania tej pilnej kwestii. Już w styczniu 1941 r. zaczęto rozważać wyłączenie z getta sąsiadującego z tymi ulicami kwartału. W ten sposób tramwaj nie musiałby do getta wjeżdżać. Ostatecznie poza przesiedleniami Żydów z tej części getta, które nastąpiły we wrześniu 1942 r., obszar ten nie został z niego wyłączony, zob. *Kronika getta łódzkiego / Litzmannstadt Getto 1941–1944*, red. Julian Baranowski i in., Łódź 2009, t. 1, s. 65, zapis z 31 stycznia 1941; t. 2, s. 98, zapis z 16 kwietnia 1942; s. 496–497, zapis z 22 września 1942; s. 501, zapis z 23 września 1942; *Łódzkie tramwaje*…, s. 55.

[10] Wznowienie przejazdów nastąpiło ostatecznie 15 listopada 1942 r., a kurs wykonywała specjalnie w tym celu utworzona linia nr 12.

[11] Obecnie ul. Stanisława Przybyszewskiego.

[12] System łączników międzytorowych umożliwiających zmianę toru jazdy tramwaju na liniach, gdzie nie ma pętli do zawracania. Rozwiązanie to było powszechnie stosowane w tym okresie w Łodzi.

[13] Słowo „krańcówka” to regionalizm określający ostatni przystanek linii. O historii i specyfice tej linii tramwajowej, zob. Bartosz Stępień, *Historia linii tramwajowej na Doły*, „Kurier. Biuletyn informacyjny MPK-Łódź” (2024), nr 2 (94), s. 4–5.

[14] Linię obsługiwały wagony motorowe typu Lilpop III i Sanok wraz z doczepką „legnicką”, które pierwotnie były pozbawione drzwi. Drzwi pojawiły się w wagonach, które wykorzystywano wyłącznie do przejazdu przez getto. Dodatkowo zablokowano w nich możliwość otwierania okien, zob. Wojciech Źródlak, *Tramwaj w getcie,* „Odgłosy” (1987), nr 28 (1528), s. 14.

[15] Brama powstała specjalnie, aby umożliwić przejazd tramwaju. W jej pobliżu, na rogu ul. Kilińskiego i Smugowej, znajdowała się dodatkowo wartownia, gdzie stacjonowała grupa funkcjonariuszy niemieckiej policji ochronnej (Schutzpolizei), *Kronika getta łódzkiego*…, s. 606, zapis z 17 listopada 1942. Bramę wspominają również przejeżdżający przed getto Niemcy, zob. *Gdzie są Niemcy z tamtych lat? – wspomnienia łódzkich Niemców. Sag mir, wo die Deutschen sind? – Erinnerungen der Lodzer Deutschen*, red. Krystyna Radziszewska, Łódź 1999, s. 83.

[16] Aby umożliwić przejazd tramwajów, należało zmienić układ torowy w obrębie skrzyżowania ul. Franciszkańskiej i Brzezińskiej. Dodatkową trudnością był fakt, że tramwaj mógł wykorzystywać jedynie jeden tor, przeciwległy był przeznaczony dla tramwajów

obsługa polska obejmowała najbliższy zestaw, który wyjeżdżał [z] getta. W ten sposób podczas pracy zmieniałam trzy-cztery wagony. Wagony miały drzwi zamykane na tzw. klucze kwadratowe, tak jak obecnie zamyka się jakieś szafki z elektrycznością. Nigdy jako konduktorka nie przejechałam przez getto ulicami Franciszkańską i Brzezińską, natomiast przejeżdżałam tam jako pasażerka[17]. Wówczas jechałam w drugim wagonie, który był przeznaczony tylko dla Polaków, pomimo tego, że jako konduktorka obsługiwałam wagon pierwszy, który był „nur für Deutsche".

W tym czasie do godziny 6.00 Polacy mogli jeździć w pierwszym wagonie, ale tylko do jego połowy. Tę połowę wyznaczała tabliczka z napisem „für Polen verboten". Była ona zawieszona u sufitu wagonu. Również Polacy mogli jeździć w pierwszym wagonie po 21.00, gdy był szczyt powrotu z pracy. Generalnie wszyscy wiedzieli, że jeżeli czas pracy, dojazdu do pracy przekraczał godzinę 6.00, to raczej nie wsiadali do pierwszego wagonu.

Wagony to były generalnie wagony silnikowe, ale jak jakiś Niemiec chciał jechać w doczepce, to mógł jechać bez ograniczeń. Wagony te były oznaczone tabliczkami z napisem: „Eingang nur für Deutsche", umieszczonymi pod górną futryną drzwi wejściowych.

Przejazd przez getto ul. Zgierską był nieco inny, bo ul. Zgierska była wyłączona z getta[18]. Tu wagony nie były zamykane, natomiast nie wolno było stać na pomoście, nawet nie wolno tam było stać konduktorowi. Drzwi wejściowe do środka musiały być zamknięte, nie na klucz, ale zasunięte. Zamknięte musiały być również wszystkie okna. Sprawdzanie tego należało do konduktora, chociaż ludzie byli już tak przyzwyczajeni do tych przepisów, że sami wchodzili do środka wagonu i zamykali okna przed przejazdem przez getto. Te przepisy o niestaniu na pomostach dotyczyły wyłącznie wagonów z odkrytymi pomostami. Tych, które miały zamknięte pomosty, na przykład typu „Lilpop", w zasadzie te przepisy nie dotyczyły, ale ludzie sami w tych wagonach wchodzili do wnętrza, bo żandarmi niejednokrotnie krzyczeli na pasażerów, żeby weszli do środka.

uruchomionych jedynie na potrzeby getta, należących do istniejącego w getcie przedsiębiorstwa tramwajowego (Elektrische Strassenbahn-Getto, ESG), zob. Archiwum Żydowskiego Instytutu Historycznego, Zbiór planów i map 1922–1999, sygn. 245/72a, Plan sieci tramwajowej, k. 2; *Kronika getta łódzkiego*…, s. 542, zapis z 18 października 1942; s. 572, zapis z 1 listopada 1942; Wojciech Źródlak, *Tramwaj w getcie. Elektrische Strassenbahn Ghetto,* „Kronika Miasta Łodzi" (2009), nr 2, s. 59–70.

[17] Tramwaj ten był często przepełniony, szczególnie w godzinach wieczornych, gdy wielu Polaków wracało z pracy, por. *Kronika getta łódzkiego*…, s. 606, zapis z 17 listopada 1942.

[18] Pomimo jej eksterytorialnego charakteru poruszanie się tą ulicą było dozwolone jedynie dla tramwajów oraz pojazdów kołowych. Ruch pieszych był całkowicie zakazany.

Generalnie rzecz biorąc, tramwaje na tej linii – na ul. Zgierskiej – przejeżdżały przez teren getta bez zatrzymywania, od przystanku na rogu Nowomiejskiej i Północnej do przystanku na ul. Zgierskiej, chyba przy ul. Stefana[19]. Inaczej się rzecz miała, gdy do tramwaju wsiadał na przedni pomost przy motorniczym jakiś mundurowy. To byli ci, którzy pracowali na terenie getta. Wówczas dla nich tramwaj zatrzymywał się na chwilę na Bałuckim Rynku, v*is-à-vis* apteki[20]. W tym miejscu również mogli wsiąść do tramwaju, który miał obowiązek w takim wypadku zatrzymać się.

Z czasem pasażerowie przyzwyczaili się do tego przejazdu przez getto i nie zwracali jakiejś szczególnej uwagi na to[21]. Specjalnie nie wyglądali przez okno. Z drugiej strony wiem, że ci, którzy mieli jakieś interesy w getcie, to umawiali się z Żydami na określoną godzinę i podczas przejazdu stawali na pomoście i mogli dać jakiś niewielki znak, ale żeby ktoś coś wyrzucił z wagonu, tego nie widziałam[22]. Gdyby ktoś próbował coś przerzucić przez druty, to by chyba cały wagon aresztowali.

W dniu 19 stycznia 1945 r. miałam dzień wolny. Byłam wtedy u rodziny męża na ul. Nowozarzewskiej 35[23]. Jak się uspokoiło, to ja już nie podjęłam pracy na tramwajach[24], tylko odniosłam mundur, torbę konduktorską i pozostałe bilety. Bilety należało pozostawić w zasadzie w szafkach na

[19] Wspominają o tym również pasażerowie, zob. *Gdzie są Niemcy z tamtych lat?…*, s. 62; jednocześnie na przystankach tych zainstalowano wyjątkowe – jak na ówczesne łódzkie warunki – urządzenia: biletomaty, przeznaczone wyłącznie do zakupu specjalnych biletów na przejazd przez getto. Miały one niższą cenę niż ogólna taryfa tramwajowa, zob. Bartosz Stępień, *Automaty do sprzedaży biletów*, „Kurier Extra. Biuletyn informacyjny MPK-Łódź", wydanie specjalne, kwiecień 2023, s. 10.

[20] Dzięki temu z tramwaju mogli korzystać Niemcy zatrudnieni w ekspozyturze Zarządu Getta (Gettoverwaltung) na Bałuckim Rynku czy policjanci z posterunku VI Rewiru oraz funkcjonariusze Tajnej Policji (Gestapo), których siedziba mieściła się w narożnym budynku przy ul. Limanowskiego 1.

[21] Wspomnienia pasażerów z przejazdów ujawniają, że byli oni zainteresowani wyglądem getta, jednak na jego widok przeżywali smutek i przygnębienie lub ekscytację, jeśli przejazd był częścią „wizyty turystycznej" w Łodzi, co było spotykane wśród odwiedzających miasto niemieckich funkcjonariuszy, zob. *Gdzie są Niemcy z tamtych lat?…*, s. 75, 79; więcej na ten temat zob. Adam Sitarek, *Tramwajem przez getto. „Dzielnica zamknięta" w relacjach Polaków i Niemców – mieszkańców Litzmannstadt*, [w:] *Łódź pod okupacją 1939–1945. Studia i szkice*, red. Tomasz Toborek, Michał Trębacz, Łódź–Warszawa 2018, s. 273–290.

[22] Do obowiązków konduktora należało nie dopuszczać do jakichkolwiek prób kontaktu, choć do sytuacji takich praktycznie nie dochodziło, zob. Aurelia Scheffel, *Lodż – historia/e. Wspomnienia – epizody z mojego życia*, tłum. Małgorzata Półrola, Danuta Czuczwara, Łódź 2008, s. 90; Antoni Kerim, *Tramwajem przez Łódzkie Getto, czyli wspomnienia z czasów II wojny światowej*, Warszawa 2012, s. 36–37.

[23] Obecnie ul. Zarzewska.

[24] Wiele kobiet, szczególnie tych, które trafiły do pracy pod przymusem, porzucało ją od razu po oswobodzeniu miasta z rąk Niemców.

zajezdni, ale nieraz – nieprawnie – brało się bilety. Gdyby skontrolowali szafkę w nocy, to można było za to dostać karę.

Podczas wojny kursowały po mieście wagony sanitarne do przewozu rannych żołnierzy niemieckich. Było specjalne „żeberko”[25] z ul. Żeromskiego do wnętrza szpitala wojskowego przy tej ulicy[26].

Bibliografia

1. Źródła archiwalne

Archiwum Żydowskiego Instytutu Historycznego, Zbiór planów i map 1922–1999, sygn. 245/72a.

Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi, Relacja – Zofia Baran, sygn. A-8769.

2. Źródła wydane

Gdzie są Niemcy z tamtych lat? – wspomnienia łódzkich Niemców. Sag mir, wo die Deutschen sind? – Erinnerungen der Lodzer Deutschen, red. Krystyna Radziszewska, Łódź 1999.

Kerim Antoni, *Tramwajem przez Łódzkie Getto, czyli wspomnienia z czasów II wojny światowej*, Warszawa 2012.

Kronika getta łódzkiego / Litzmannstadt Getto 1941–1944, t. 1–5, red. Julian Baranowski i in., Łódź 2009.

Scheffel Aurelia, *Lodż – historia/e. Wspomnienia – epizody z mojego życia*, tłum. Małgorzata Półrola, Danuta Czuczwara, Łódź 2008.

3. Opracowania

Łódzkie tramwaje 1898–1998, red. Jan Raczyński, Łódź 1998.

Sitarek Adam, *Tramwajem przez getto. „Dzielnica zamknięta” w relacjach Polaków i Niemców – mieszkańców Litzmannstadt*, [w:] *Łódź pod okupacją 1939–1945. Studia i szkice*, red. Tomasz Toborek, Michał Trębacz, Łódź–Warszawa 2018.

Stępień Bartosz, *Automaty do sprzedaży biletów*, „Kurier Extra. Biuletyn informacyjny MPK-Łódź”, wydanie specjalne, kwiecień 2023.

Stępień Bartosz, *Historia linii tramwajowej na Doły*, „Kurier. Biuletyn informacyjny MPK-Łódź” (2024), nr 2 (94).

Źródlak Wojciech, *Tramwaj w getcie*, „Odgłosy” (1987), nr 28 (1528).

[25] Ślepy tor odstawczy znajdujący się m.in. na niektórych pętlach tramwajowych, wykorzystywany przez wagony rezerwowe.

[26] Odnogę linii tramwajowej do szpitala wojskowego przy ul. Żeromskiego przygotowano jeszcze przed wybuchem wojny, latem 1939 r. Była ona jednak intensywnie używana również przez wojska niemieckie, zob. *Łódzkie tramwaje*…, s. 50.

Źródlak Wojciech, *Tramwaj w getcie. Elektrische Strassenbahn Ghetto*, „Kronika Miasta Łodzi" (2009), nr 2.

Andrzej Grzegorczyk
Muzeum Tradycji Niepodległościowych w Łodzi
Oddział Stacja Radegast
a.grzegorczyk@muzeumtradycji.pl