

## **MIASTO W RUCHU**

MONOGRAFIE  
FUNDACJI NA RZECZ NAUKI POLSKIEJ

RADA WYDAWNICZA

Andrzej Borowski, Michał Buchowski,  
Tomasz Kizwalter, Szymon Wróbel,  
Antoni Ziemia

FUNDACJA NA RZECZ NAUKI POLSKIEJ

---

**Radosław Bugowski**

**MIASTO W RUCHU**  
**STUDIUM Z DZIEJÓW PRZEMIESZCZANIA**  
**NA PRZYKŁADZIE SPOŁECZEŃSTWA**  
**TORUNIA 1891–1939**

TORUŃ 2018

Wydanie książki jest subwencionowane  
w ramach programu Monografie  
przez Fundację na rzecz Nauki Polskiej

Redaktor tomu  
*Kamil Dźwiniel*

Korekty  
*Agnieszka Markuszewska*

Projekt okładki i obwoluty  
*Barbara Kaczmarek*

Printed in Poland  
© Copyright by Radosław Bugowski  
and Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika  
Toruń 2018

eISBN 978-83-231-5723-6  
<https://doi.org/10.12775/978-83-231-5723-6>

**WYDAWNICTWO NAUKOWE  
UNIWERSYTETU MIKOŁAJA KOPERNIKA**  
Redakcja: ul. Gagarina 5, 87-100 Toruń  
tel. +48 56 611 42 95, fax +48 56 611 47 05  
e-mail: [wydawnictwo@umk.pl](mailto:wydawnictwo@umk.pl)  
Dystrybucja: ul. Mickiewicza 2/4, 87-100 Toruń  
tel./fax: +48 56 611 42 38, e-mail: [books@umk.pl](mailto:books@umk.pl)  
**[www.wydawnictwo.umk.pl](http://www.wydawnictwo.umk.pl)**

Wydanie pierwsze

# Spis treści

WYKAZ SKRÓTÓW .....	7
WPROWADZENIE .....	9
<b>ROZDZIAŁ 1. UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNO-EKONOMICZNE ROZWOJU KOMUNIKACJI WEWNĘTRZNEJ TORUNIA OD POŁOWY XIX W. DO 1939 R. ....</b>	
Proces otwarcia przestrzeni miejskiej do lat dziewięćdziesiątych XIX w. ....	35
Stratyfikacja społeczna i siła nabywcza mieszkańców Torunia	35
Przestrzenne i socjoprzestrzenne warunki rozwoju komunikacji wewnętrznej .....	49
	68
<b>ROZDZIAŁ 2. PRZEMIESZCZANIE SIĘ W OBRĘBIE MIASTA ŚRODKAMI KOMUNIKACJI INDYWIDUALNEJ .....</b>	
Ruch pieszy.....	89
Powozy konne .....	89
Rowery i motocykle .....	110
Samochody .....	134
	157
<b>ROZDZIAŁ 3. ROZWÓJ KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ .....</b>	
Powstanie i rozwój komunikacji tramwajowej .....	183
Dorożki konne i samochodowe.....	183
Miejski przewóz przez Wisłę statkiem parowym .....	219
Konny omnibus i ruch autobusowy .....	250
	278
<b>ROZDZIAŁ 4. PRZEMIANY PRZESTRZENI KOMUNIKACYJNEJ .....</b>	
Organizacja i regulacja ruchu .....	307
Ruch uliczny i jego natężenie .....	307
Rozwój infrastruktury komunikacyjnej .....	330
	362
<b>PODSUMOWANIE. CHARAKTERYSTYKA ZMIAN W STRUKTURZE KOMUNIKACYJNEJ MIASTA.....</b>	
	391

ANEKS .....	411
BIBLIOGRAFIA .....	427
SPIS RYCIN I ICH ŹRÓDEŁ .....	459
SPIS TABEL .....	463
SPIS WYKRESÓW.....	465
SUMMARY .....	467
INDEKS OSOBOWY .....	471
INDEKS GEOGRAFICZNY .....	483

## Wykaz skrótów

- AAN – Archiwum Akt Nowych w Warszawie  
AMKZ – Archiwum Miejskiego Konserwatora Zabytków  
w Toruniu  
AmP – Akta miasta Podgórze i cechów podgórzskich  
AmT – Akta miasta Torunia  
APB – Archiwum Państwowe w Bydgoszczy  
APG – Archiwum Państwowe w Gdańsku  
APT – Archiwum Państwowe w Toruniu  
AUMK – Archiwum Uniwersytetu Mikołaja Kopernika  
w Toruniu  
AUNC – „Acta Universitatis Nicolai Copernici”  
Gaz. Tor. – „Gazeta Toruńska”  
GStAPK – Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz  
Berlin-Dahlem  
HA – Hauptabteilung  
JBHK – Jahres-Bericht der Handelskammer für Kreis  
Thorn  
JBMT – Jahres-Bericht des Magistrats zu Thorn  
NAC – Narodowe Archiwum Cyfrowe  
PrSt – „Preussische Statistik”  
RGI – „Reichs-Gesetzblatt”  
Rocz. Tor. – „Rocznik Toruński”  
SDR – „Statistik des Deutschen Reichs”  
Sł. Pom. – „Słowo Pomorskie”  
SPT – Starostwo Powiatowe w Toruniu (Landratsamt  
Thorn)  
Th. Krb. – „Thorner Kreisblatt”  
Th. Ost. Ztg. – „Thorner Ostdeutsche Zeitung”  
Th. Wbl. – „Thorner Wochenblatt”

- Th. Ztg. – „Thorner Zeitung”  
Tyg. Tor. – „Tygodnik Toruński”  
VBMT – Verwaltungs-Bericht des Magistrats zu Thorn  
UWP – Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu  
Zap. Hist. – „Zapiski Historyczne”



# Wprowadzenie

Postęp techniczny, jaki dokonał się na przełomie XIX i XX w., zmieniając niemal wszystkie sfery życia, zasadniczo wpłynął na funkcjonowanie miast<sup>1</sup>. Dzięki budowie nowych ciągów komunikacyjnych, brukowaniu ulic i zakładaniu chodników, odprowadzaniu ścieków i budowie wodociągów, wreszcie dzięki doprowadzaniu oświetlenia ulic i domów następowała jakościowa poprawa życia mieszkańców. Nowego znaczenia nabierał układ przestrzenno-funkcjonalny, podlegający ściślejszym regulacjom. Rozwój elektryczności i powstanie silnika spalinowego doprowadziły do strukturalnej wymiany środków transportu w miastach. Powozy konne były zastępowane przez pojazdy mechaniczne, a na ulicach pojawiła się komunikacja zbiorowa. Życie zaczęło tętnić dłużej i głośniej<sup>2</sup>. Towarzyszące temu przemiany w infrastrukturze miejskiej, rozwój przepisów ruchu drogowego oraz wzrost liczby ludności przyniosły zmiany w natężeniu ruchu i sposobach podróżowania.

Pokazanie tego procesu w odniesieniu do miasta Torunia, z uwzględnieniem odpowiedzi na główne pytanie badawcze dotyczące tego, jaka część mieszkańców wzięła udział w „rewolucji dromokratycznej”<sup>3</sup> i miała szansę korzystać z nowoczesnych środków transportu, stanowi zasadnicze wyzwanie tej pracy. Jej celem jest

---

<sup>1</sup> Prezentowana książka w znacznym stopniu stanowi rezultat badań prowadzonych w ramach projektu badawczego finansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki przyznanych na podstawie decyzji nr DEC-2011/03/N/HS3/04064.

<sup>2</sup> Zob. R. Birkefeld, M. Jung, *Die Stadt, der Lärm und das Licht. Die Veränderung des öffentlichen Raumes durch Motorisierung und Elektrifizierung*, Seelze 1994.

<sup>3</sup> Pojęcie rewolucji dromokratycznej oraz teorię dromologii (filozofii prędkości), uznającej prędkość za naturę postępu, wprowadził w nauce francuski filozof i urbanista Paul Virilio. Jego zdaniem prędkość to podstawowy czynnik kształtujący cywilizację, zob. P. Virilio, *Prędkość i polityka*, przeł. S. Królak, Warszawa 2008.

przedstawienie zmian w sposobach i jakości przemieszczania się po Toruniu w latach 1891–1939.

Przystępując do właściwego sformułowania problematyki badawczej, już na wstępie stanąłem przed koniecznością zdefiniowania kluczowych pojęć oraz określenia, na jakich płaszczyznach i pod jakim kątem należy analizować obszerne zagadnienia przestrzeni i komunikacji. Zdefiniowanie terminu „komunikacja wewnętrzna” nie budziło większych nieścisłości. Został on użyty dla określenia czynności poruszania się wszelkimi środkami transportu w obrębie miasta i nazwany tak dla odróżnienia go od „komunikacji zewnętrznej”, rozumianej jako podróżowanie poza granice miasta lub spoza nich<sup>4</sup>. Analogiczny podział stosowali autorzy przewodników po dawnym Toruniu, prezentując czytelnikowi wybór dostępnych w mieście środków transportu i kierunków ich ruchu<sup>5</sup>. Należy jednocześnie zaznaczyć, że stosowane w książce pojęcie „komunikacji” zawsze odnosi się do przemieszczania i nie ma nic wspólnego z komunikacją rozumianą jako porozumiewanie się bądź przepływ informacji<sup>6</sup>. Nie

---

<sup>4</sup> Na gruncie tych badań „komunikacja wewnętrzna” jest pojęciem szerokim, obejmującym zarówno „komunikację zbiorową (miejską)”, jak i „komunikację indywidualną”. Przyjęta definicja terminu „komunikacja wewnętrzna” bliska jest współczesnemu pojęciu „transport miejski”, odnoszącemu się do ogółu form przemieszczania w miastach, stosowanemu zwykle przez geografów społecznych, zob. S. Dziadek, *Systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych*, Warszawa 1991; M. Ciesielski, *Gospodarowanie w transporcie miejskim*, Poznań 1992; G. Dydkowski, *Integracja transportu miejskiego*, Katowice 2004; K. Grzelec, *Funkcjonowanie transportu miejskiego w warunkach konkurencji regulowanej*, Gdańsk 2011. Używany w pracy termin „komunikacja zbiorowa” znaczeniowo odpowiada współczesnemu pojęciu „komunikacja miejska”, stosowanemu zwykle dla określenia przewozów osób, wykonywanych środkami transportu zbiorowego, por. M. Rataj, *Polityka zarządzania komunikacją miejską*, Warszawa 1990; A. Soczówka, *Zróżnicowanie struktury przestrzennej komunikacji miejskiej w konurbacji katowickiej*, Sosnowiec 2012. Zastosowany w książce termin „komunikacja indywidualna” oznacza z kolei przemieszczanie się środkami transportu indywidualnego, wśród których znalazł się również ruch pieszy.

<sup>5</sup> Zob. Z. Knothe, *Toruń. Stolica Pomorza. Przewodnik po mieście*, Toruń 1934.

<sup>6</sup> Chodzi tu o wszelkie aspekty komunikacji interpersonalnej oraz komunikacji społecznej, zob. szerzej Z. Nęcki, *Komunikacja międzyludzka*, Kraków 2000; E. Griffin, *Podstawy komunikacji społecznej*, przeł. O. i W. Kubiński, M. Kacmator, Gdańsk 2003.

obejmuje również transportu towarów. Problem ujawnił się przy próbie zdefiniowania rzeczowego zakresu pojęcia „przestrzeni miejskiej”, tak ważnej dla opisu ruchu ulicznego. Liczba i złożoność zjawisk zachodzących w przestrzeni miejskiej (ulicznej) i stykających się z zagadnieniem komunikacji okazały się na tyle duże, że nie sposób było objąć je wszystkie jednym opracowaniem. Szczegółowe omówienie takich kwestii, jak: plany rozbudowy miasta, wymiana nawierzchni ulic, etymologia ich nazw, zakładanie chodników, parków i placów, oświetlenie komunalne czy oczyszczanie ulic przyniosłoby wielostronicowe opracowanie, którego przedmiot zainteresowań byłby jednak bliższy tematyce modernizacji infrastruktury miejskiej lub przekształceń architektoniczno-urbanistycznych<sup>7</sup> aniżeli analizie zmian w strukturach komunikacyjnych. Dlatego wymienione zagadnienia, w pewnym stopniu omówione w tej książce, zostały osadzone w kontekście infrastruktury komunikacyjnej. Zrezygnowałem z klasycznego opisu rozwoju przestrzennego Torunia na rzecz przedstawienia uwarunkowań rozwoju komunikacji wewnętrznej, w których to układ przestrzenny odgrywał nadrzędną rolę. Jednocześnie, w celu zachowania właściwego porządku rzeczowego pracy, posłużyłem się pojęciem „przestrzeni komunikacyjnej” dla określenia warunków, w jakich odbywał się ruch uliczny<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Zob. A. Słoniowa, *Początki nowoczesnej infrastruktury Warszawy*, Warszawa 1978; J. Purchla, *Jak powstał nowoczesny Kraków. Studia nad rozwojem budowlanym miasta w okresie autonomii galicyjskiej*, Kraków 1979; Z. Ostrowska-Kębowska, *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780–1880*, Warszawa–Poznań 1982; J. Skuratowicz, *Architektura Poznania 1890–1918*, Poznań 1991; J. Kucharzewska, *Architektura i urbanistyka Torunia w latach 1871–1920*, Warszawa 2004; I. Kozina, *Chaos i uporządkowanie. Dylematy architektoniczne na przemysłowym Górnym Śląsku w latach 1763–1955*, Katowice 2005; A. Zabłocka-Kos, *Zrozumieć miasto. Centrum Wrocławia na drodze ku nowoczesnemu city 1807–1858*, Wrocław 2006; J. Salm, *Odbudowa miast wschodniopruskich po I wojnie światowej. Zagadnienia architektoniczno-urbanistyczne*, Olsztyn 2006; M. Urbaniak, *Modernizacja infrastruktury miejskiej Leszna w latach 1832–1914*, Poznań 2009.

<sup>8</sup> Termin „przestrzeń komunikacyjna” również nie jest związany z porozumiewaniem się lub udzielaniem informacji w konkretnych warunkach przestrzennych. W tym dwusłownym zestawieniu – przestrzeń komunikacyjna – warstwę znaczeniową nadaje słowo „przestrzeń”. O różnych ujęciach przestrzeni

Dopiero właściwe zdefiniowanie warstwy pojęciowej pozwoliło na precyzyjne zakreslenie przedmiotu badań i skoncentrowanie się na zjawiskach dynamicznych – przemieszczaniu się, prędkości, natężeniu ruchu, które w kontekście historycznym były już przedmiotem refleksji w naukach społecznych<sup>9</sup>. Zadaniem książki jest pokazanie – za pomocą analizy rozwoju poszczególnych środków transportu – jak zmieniały się w czasie sposoby podróżowania mieszkańców Torunia. Jej celem jest też rozpoznanie zmian w wielkości ruchu ulicznego i jego natężeniu w poszczególnych częściach miasta oraz odtworzenie procesu kształtowania się przepisów ruchu drogowego. Wreszcie – zaznaczenie wpływu postępu technicznego, związanego z rozwojem pojazdów silnikowych oraz zbiorowych środków transportu miejskiego, na stratyfikację społeczną.

Zasięg badań obejmuje obszar Torunia z uwzględnieniem zmian przestrzennych, które zaszły w analizowanym okresie. Choć w książce zostały omówione uwarunkowania rozwoju komunikacji wewnętrznej od połowy XIX w., to wybór cezury początkowej jest związany z powstaniem w 1891 r. pierwszej konnej linii tramwajowej w mieście. Głębsza retrospekcja wydarzeń nie burzy konstrukcji pracy, a jednocześnie daje szerszy obraz czynników wpływających na kształt komunikacji wewnętrznej Torunia. Pozwala podkreślić wśród nich znaczenie powstania dworców kolejowych, które moim zdaniem „zaprojektowały” na kolejne dekady układ kierunków ruchu ulicznego w mieście. O wyborze początkowej granicy pracy nie zdecydowało jedynie powstanie w mieście komunikacji zbiorowej, co naturalnie byłoby uprawnione. Kluczowa okazała się wysoka frekwencja pasażerów tramwaju, już w pierwszych miesiącach jego funkcjonowania sięgająca dziennie blisko 9% liczby ludności cywil-

---

miejskiej w naukach społecznych zob. A. Majer, *Socjologia i przestrzeń miejska*, Warszawa 2010.

<sup>9</sup> Zob. A. Braun, *Tempo, Tempo! Eine Kunst- und Kulturgeschichte der Geschwindigkeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 2001; T. H. Eriksen, *Tyrania chwili. Szybko i wolno płynący czas w erze informacji*, przeł. G. Sokół, Warszawa 2003; P. Borscheid, *Das Tempo-Virus. Eine kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt am Main 2004; H. Rosa, *Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*, Frankfurt am Main 2005; P. Virilio, op. cit.

nej miasta (7% liczby ludności wraz z wojskiem)<sup>10</sup>. Była to prawdziwie strukturalna zmiana, jaka nagle zaszła w sposobach poruszania się w mieście. Działania wojenne w latach 1914–1918, które szczęśliwie ominęły Toruń, nie spowodowały zburzenia systemu komunikacyjnego miasta i całkowitego podporządkowania go funkcjom militarnym (choć w pewnym stopniu do tego doszło), co umożliwiło kontynuowanie rozważań. Również zmiana przynależności państwowej Torunia w styczniu 1920 r. nie przyniosła większych perturbacji, a zaobserwowany wówczas spadek ruchu w mieście i przerwy w przewozach tramwaju były tylko skutkiem słabości gospodarczej i spadku liczby ludności. W rezultacie analiza została przeprowadzona do 1939 r., który stanowi cezurę końcową. Wybuch II wojny światowej, wkroczenie wojsk hitlerowskich i wyburzenie mostu na Wiśle 7 IX 1939 r. przeprojektowało przestrzeń miejską i podporządkowało komunikację funkcjom militarnym.

\*

W każdej pracy naukowej zastosowanie odpowiednich metod badawczych jest implikowane przez dostępność źródeł. Już podczas przystępowania do kwerendy źródłowej ujawnił się problem braku precyzyjnych danych statystycznych, informujących o liczbie uczestników ruchu w szerszych przekrojach czasowych. Odnalezione pomiary ruchu wykazują wprawdzie wielką wartość poznawczą, lecz zostały przeprowadzone tylko dla kilku wybranych lat i nie obejmowały całego obszaru miasta<sup>11</sup>. Utrudniało to w szczególności precy-

---

<sup>10</sup> Obliczenia własne na podstawie: *Thorner Straßenbahn*, „Th. Ztg.” 8 III 1892, nr 57; K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 121, tab. 2.

<sup>11</sup> Zachowały się pomiary ruchu dla lat: 1877, 1879, 1889, 1925, 1934, *Brama św. Jakóba w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 20 XII 1877, nr 293; *W Toruniu*, „Gaz. Tor.” 23 VII 1879, nr 168; *Tramwaj w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 27 VIII 1889, nr 196; *Wykaz Statystyczny miasta Torunia za czas od 1 stycznia 1925 do 31 grudnia 1925 r.*, oprac. Wydział Statystyczny Magistratu miasta Torunia, Toruń 1926, s. 36; APT, AmT, D 3110, k. 1–110. Pomiary ruchu z lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XIX w. były przeprowadzane w celu oszacowania przepustowości średniowiecznych bram na Starym Mieście w kontekście planowanej rozbiórki tych obiektów.

zyjne oszacowanie natężenia ruchu w badanym okresie oraz uniemożliwiło przeprowadzenie modelowania ruchu według metod stosowanych we współczesnych naukach technicznych<sup>12</sup>. Źródła nie informują również wprost o tym, kto korzystał z wybranych form komunikacji zbiorowej. Ówczesnie nie przeprowadzano bowiem badań ankietowych z użyciem wystandaryzowanego kwestionariusza, jakie stosuje się współcześnie do tego typu ustaleń. Poznanie struktury społecznej uczestników ruchu okazało się nieco łatwiejsze w odniesieniu do komunikacji indywidualnej, ze względu na dysponowanie fragmentarycznymi spisami właścicieli pojazdów. W układzie rzeczowym tego opracowania do środków komunikacji indywidualnej przyporządkowałem także „anonimowy” ruch pieszy, którego odtworzenie oznaczało wielkie wyzwanie metodyczne. Ruch pieszy jest najbardziej pierwotną formą przemieszczania się, dlatego został sklasyfikowany w zbiorze indywidualnych form komunikacji, ale do jego rozpoznania najlepiej nadają się metody stosowane w badaniach zbiorowości, polegające na ręcznym zliczaniu pieszych przemierzających dany obszar. Pomiary ruchu pieszego zachowały się jednak szczątkowo. Paradoksalnie, ich zasadniczą wadą jest matematyczny charakter. Dane te mówią bowiem, ile osób przeszło ul. Chełmińską lub wsiadło do tramwaju, ale nie mówią, kto przechodził tą ulicą.

Wobec powyższych uwag należy stwierdzić, że przy tak zakrojonym przedmiocie badań konieczne okazało się wypracowanie właściwej metody badawczej, odpowiednio stosowanej na poszczegól-

---

Najkompletniej został przeprowadzony pomiar w 1934 r., który objął znaczącą część głównych ulic miasta.

<sup>12</sup> Procesy modelowania podróży transportem indywidualnym i zbiorowym opierają się na bazie danych, budowanej na podstawie terenowych pomiarów ruchu, ankietowania badanej populacji oraz warunków infrastrukturalnych, ekonomicznych i innych zmiennych, które następnie wykorzystuje się do stworzenia odpowiedniego algorytmu, por. D. A. Hensher, K. J. Button, *Handbook of Transport Modelling*, Amsterdam–London 2008; K. Birr, M. Zawisza, T. Budziszewski, K. Jamroz, *Wybrane problemy modelowania podróży transportem zbiorowym na przykładzie Gdańska*, „Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie” 2012, nr 2 (98), s. 19–32.

nych etapach pracy. Polegała ona na łączeniu tradycyjnej interpretacji źródeł pisanych (archiwalnych, prasowych, wspomnień) – informujących o zachodzących w przestrzeni miejskiej zdarzeniach komunikacyjnych – oraz danych statystycznych, wspólnie umożliwiających odtworzenie rozwoju środków transportu, które zostały poddane analizie korelacji między nimi a zjawiskami ekonomiczno-przestrzennymi. Głównym założeniem teoretycznym przyjętej metody jest przekonanie, że kształtowanie się struktury komunikacyjnej determinował czynnik ekonomiczny, związany z siłą nabywczą mieszkańców, oraz przestrzenny, związany z rozmieszczeniem ludności i pokonywaną odległością.

Dlatego za podstawę przyjąłem omówienie stratyfikacji społecznej Torunia, odwołującej się do zróżnicowania społeczno-zawodowego mieszkańców. Jednocześnie, w miarę możliwości źródłowych, zwróciłem uwagę na style życia i wzory konsumpcji<sup>13</sup>, uznając, że nie tylko sytuacja majątkowo-dochodowa, ale i preferencje konsumpcyjne środowiska społecznego (czynnik kulturowy) mogły wpływać na wybór sposobów przemieszczania się. Naturalnie pojawia się tu również kwestia prestiżu<sup>14</sup> i jego uzewnętrznienia, choćby w formie posiadania samochodu. Wreszcie analizując możliwości finansowe mieszkańców Torunia, w kontekście późniejszego szacowania ich udziału w formach przemieszczania się, uwadze nie uszła także ocena modernizacji struktury społecznej miasta, rozumianej jako stopień przesunięcia warstw społecznych do sfery przemysłu i usług, kosztem tradycyjnych form zarobkowania<sup>15</sup>. Co odczywiście, kondycja ekonomiczna mieszkańców nie była stała, lecz zależała od aktualnej koniunktury gospodarczej. Zagadnienie koniunktury gospodar-

---

<sup>13</sup> Na zróżnicowanie stylów życia w badaniach nad podziałami klasowymi zwrócił uwagę Pierre Bourdieu, wskazując, że ludzie różnią się od siebie nie tyle dochodami i zawodem, ile sposobem konsumpcji i spędzania czasu, P. Bourdieu, *Dystynkcja. Społeczna krytyka władzy sądzenia*, przeł. P. Biłos, Warszawa 2005.

<sup>14</sup> Na temat prestiżu i reputacji w badaniach nad uwarstwieniem społecznym zob. J. Szacki, *Historia myśli socjologicznej*, Warszawa 2005, s. 622–625.

<sup>15</sup> Szerzej na temat sposobu oceny modernizacji struktury społecznej zob. I. Ichnatowicz, A. Mączak, B. Zientara, J. Żarnowski, *Społeczeństwo polskie od X do XX wieku*, Warszawa 2005, s. 602.

czej, wielokrotnie przywoływane w tle tego wykładu, pojawia się zaś najczęściej w kontekście wyjaśniania jej wpływu na kształtowanie się struktury komunikacyjnej.

Zdiagnozowanie możliwości finansowych poszczególnych grup zawodowych Torunia, a następnie rozpoznanie ich miejsc zamieszkania (kontekst socjotopograficzny) oraz przestrzennego rozmieszczenia największych zakładów przemysłowych i handlowych, skupiających duże grupy ludzi, dało podstawę do oszacowania udziału mieszkańców w poszczególnych formach transportu. To, czy ktoś jeździł do pracy tramwajem, zależało przede wszystkim od tego, czy stać go było na bilet oraz jaką odległość musiał pokonać. Posiadanie samochodu także zależało głównie od zdolności finansowych nabywcy.

Jednym z trudniejszych zadań okazała się próba odtworzenia kierunków ruchu ulicznego i jego natężenia. Niewystarczająca wiedza płynąca z pojedynczych pomiarów ruchu skłoniła mnie do posłużenia się danymi o wypadkach i kolizjach drogowych, a nadto o zmianach w układzie przestrzennym związanych z rozmieszczeniem głównych skupisk ludności, o kierunkach rozbudowy dróg miejskich oraz przekształceniach urbanistycznych.

\*

Przystępując do omówienia stanu badań, należy stwierdzić, że dokładnie tak sformułowana problematyka badawcza nie znalazła dotąd miejsca w literaturze historycznej. Zagadnienie komunikacji (w znaczeniu przemieszczania się) jest niezwykle pojemnym terminem, będącym wielopłaszczyznowym przedmiotem refleksji badawczej kilku dyscyplin i subdyscyplin naukowych, ze szczególnym uwzględnieniem geografii społecznej, socjologii miast, transportu. Każda z wymienionych nauk operuje innym zestawem narzędzi badawczych, których przeniesienie na grunt historii często okazuje się niemożliwe, zwykle z powodu ograniczeń źródłowych. Ich sposób prezentowania zagadnienia komunikacji okazał się jednak przydatny szczególnie w kontekście poznania powiązań między rozwojem ruchu komunikacyjnego a kształtowaniem przestrzeni miej-



skiej<sup>16</sup>. W dorobku inżynierii komunikacyjnej i urbanistyki można odnaleźć prace dotyczące ruchu pieszego<sup>17</sup>, operujące – dla oceny wyboru tej formy przemieszczania się – wskaźnikami dostępności, którego próżno szukać w badaniach historycznych.

Elementy opisywanej przez mnie problematyki pojawiają się w wielu publikacjach jako odrębne zagadnienia, będące niewielkimi podrozdziałami w zbiorowych studiach nad historią miast<sup>18</sup> bądź stanowiące samodzielny przedmiot refleksji badawczej. Dobrze rozpoznana jest tematyka tramwajów i komunikacji miejskiej. Znaczna część polskich miast i regionów doczekała się publikacji książkowych, wydawanych często z okazji okrągłych rocznic powstania tam komunikacji<sup>19</sup>. Wielokrotnie wadą tych publikacji jest wyłącznie

---

<sup>16</sup> Zob. L. Tomaszewski, *Studia nad układem i komunikacją dzielnic śródmiejskich na tle rozwoju motoryzacji*, Warszawa 1965; M. Nowakowski, *Komunikacja a kształtowanie centrum miasta*, Warszawa 1976; K. Stangel, *Kształtowanie stref pieszych centrum miasta w aspekcie skali człowieka*, Gliwice 1993; K. Hebel, *Zachowania transportowe mieszkańców w kształtowaniu transportu miejskiego*, Gdańsk 2013.

<sup>17</sup> T. Sumień, *Ruch pieszy jako czynnik kształtujący przestrzenną strukturę centrum miasta*, Warszawa 1971; P. Olszewski, *Walking as a Mode of Transport – a Planning and Policy Perspective*, Warszawa 2007; idem, *Dostępność piesza jako element jakości miejskiego transportu zbiorowego*, „Transport Miejski i Regionalny” 2008, nr 1, s. 19–33; K. Pluta, *Ruch pieszy i dostępność – główne wyznaczniki przyjaznych przestrzeni publicznych*, „Architektura. Czasopismo Techniczne” 2010, z. 14, s. 79–85; *Pieszy w przestrzeni miasta – Pedestrian in the Urban Space*, red. M. Jagiełło-Kowalczyk, Kraków 2014.

<sup>18</sup> W opracowaniach tych zagadnienie rozwoju komunikacji miejskiej i transportu najczęściej jest prezentowane w kontekście szerszych przemian cywilizacyjnych przełomu XIX i XX w., zob. przykładowo T. Dohnalowa, *Handel, transport, komunikacja*, w: *Dzieje Poznania*, t. 2, cz. 1: 1793–1918, red. J. Topolski, L. Trzeciakowski, Warszawa–Poznań 1994, s. 182–220; J. Majewski, *Gospodarka komunalna*, w: *Dzieje Poznania*, t. 2, cz. 2: 1918–1945, red. J. Topolski, L. Trzeciakowski, Warszawa–Poznań 1998, s. 859–870; R. Sudziński, *Infrastruktura i gospodarka komunalna*, w: *Historia Bydgoszczy*, t. 2, cz. 1: 1920–1939, red. M. Biskup, Bydgoszcz 1999, s. 233–324.

<sup>19</sup> *Zarys historyczny i opis techniczny tramwajów miejskich i autobusów m.st. Warszawy*, Warszawa 1933; *Historia komunikacji w mieście Krakowie 1875–1975*, red. Z. Gierdziewicz, Kraków 1975; H. Lehnhart, *Strassenbahnen in Osteuropa. Eine Studie über Strassenbahnen und deren Fahrzeuge*, Villigen 1975; S. Buße, *Straßenbahnen in West- und Ostpreussen*, Stuttgart 1985; K. H. Drewelow, *Straßenbahnen in Pommern*, Egglham 1989; J. Wojcieszak, *100 lat tramwajów*

faktograficzny charakter. Trzeba wspomnieć, że na tle innych miast korzystnie prezentuje się liczba publikacji poświęconych historii toruńskich tramwajów<sup>20</sup>.

Rozwój indywidualnych środków transportu w miastach nie jest już tak dobrze opisany w literaturze historycznej, jak dzieje komunikacji zbiorowej. Historie powozów, rowerów, motocykli, a zwłaszcza samochodów stają się najczęściej przedmiotem opracowań syntetycznych, w których pojazdy te są osadzone w kontekście ponadregionalnym, a nawet światowym<sup>21</sup>. Należy przy tym zauważyć, że

---

*elektrycznych we Wrocławiu*, Poznań 1993; A. Zyzman, *120 lat komunikacji miejskiej w Krakowie*, Kraków 1995; *Warszawskie tramwaje elektryczne 1908–1998*, red. B. Bator, Warszawa 1998; *Historia komunikacji tramwajowej Miejskiego Zakładu Komunikacji w Grudziądzu*, red. W. Tesz, K. Załęski, Grudziądz 1999; J. Wojcieszak, *120 lat komunikacji miejskiej w Poznaniu*, Poznań 2000; M. Z. Wojalski, *100 lat łódzkich tramwajów*, Łódź 2002; M. Kucharski, *Inowrocławskie tramwaje*, Łódź 2008; S. Sitarek, *Bydgoskie tramwaje w latach 1888–2012*, Rybnik 2012; G. Roczek, *Od tramwaju do autobusu. Komunikacja miejska Inowrocławia 1912–2012*, Inowrocław 2012; *Komunikacja miejska w Łodzi 1898–2013*, red. E. Raczyńska-Buława, Łódź 2013; P. Wiater, *Historia wrocławskiej komunikacji tramwajowej do 1945 roku*, Szklarska Poręba 2014.

<sup>20</sup> *60 lat toruńskich tramwajów 1899–1959*, Warszawa 1959; C. Krzyżykowski, *Historia toruńskich tramwajów*, w: *Materiały szkoleniowe Koła Przewodników PTTK w Toruniu*, Toruń 1978, s. 3–10; H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, w: *Thorn. Königin der Weichsel 1231–1981*, hrsg. von B. Jähnig, P. Letkemann, Göttingen 1981, s. 413–430; A. Walczak-Więcławska, *95 lat w służbie toruńczyków*, Toruń 1986; M. Pabst, *Die Geschichte der Thorner Straßenbahn – zu ihrem hundertjährigen Jubiläum*, „Thorner Nachrichten” 1992, nr 23, s. 21–27; *100 lat elektrycznego tramwaju w Toruniu*, Toruń 1999; *115 lat komunikacji miejskiej w Toruniu*, oprac. J. Bartzak, P. Bohdziewicz, W. Olszewski, K. Polcyn, Toruń 2006; *Toruńskie tramwaje*, oprac. P. Bohdziewicz, E. Urtnowska, W. Olszewski, Toruń 2009.

<sup>21</sup> A. Bird, *The Motor Car 1765–1914*, London 1960; K. Groniowski, *Z dziejów motoryzacji*, Warszawa 1963; idem, *Technika motoryzacyjna w Polsce w okresie międzywojennym*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1965; A. Rostocki, T. Sokołowski, *Świat starych samochodów*, Warszawa 1972; L. Tarr, *Karre, Kutsche, Karosse. Eine Geschichte des Wagens*, Budapest–Berlin 1978; W. Rychter, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1979; E. Eckermann, *Vom Dampfwagen zum Auto. Modernisierung des Verkehrs*, Hamburg 1981; G. Horras, *Die Entwicklung des deutschen Automobilmarktes bis 1914*, München 1982; *Horses in European Economic History: a Preliminary Canter*, ed. F. M. L. Thompson, Reading 1983; A. Bogunia-Paczyńska, *Pierwszy polski automobil*, Kraków 1988; D. Andrić, *Das Fahrrad. Vom Hochrad*

badania nad dziejami motoryzacji cieszą się współcześnie zainteresowaniem w światowej nauce historycznej i wykazują wielonurtowy charakter. Dominują historie producentów samochodów, panująca w fabrykach organizacja pracy i upowszechnienie produkcji masowej, zagadnienie relacji producenta z państwem, jak również społeczne aspekty motoryzacji<sup>22</sup>. Interesująca jest publikacja Christopa Merki, poświęcona zmotoryzowaniu ruchu ulicznego we Francji, w Niemczech i Szwajcarii w latach 1895–1930<sup>23</sup>. Na szczególną uwagę zasługuje praca Petera Nortona<sup>24</sup>, ukazująca „walkę” o przyszłość miejskiej ulicy toczoną między pieszymi, koleją miejską a samochodami. Odwołując się do sformułowanej przez Wiebe Bijkera i Trevora Pincha teorii *social construction of technology* (SCOT), autor pokazuje, jak zmiany technologiczne są kształtowane przez grupy społeczne.

Dostępne są również kompleksowe studia nad dziejami transportu<sup>25</sup> lub prace o charakterze zarysu dziejów, prezentowane również w szerszym kontekście rozwoju cywilizacyjnego<sup>26</sup>. Zdecydowanie bliższe moim badaniom są wieloaspektowe opracowania dotyczące rozwoju transportu w ujęciu regionalnym. Do nielicznych

---

zum *Mountain-Bike*, Stuttgart 1991; J. Tarczyński, *Polskie motocykle 1918–1945*, Warszawa 1991; S. Szelichowski, *Dzieje polskiej motoryzacji*, Łódź 2012; F. Steinbeck, *Das Motorrad. Ein deutscher Sonderweg in die automobile Gesellschaft*, Stuttgart 2012.

<sup>22</sup> Zob. M. Jastrząb, *Historia motoryzacji i przemysłu motoryzacyjnego. Stan i cele badań*, w: *Przegląd badań nad historią gospodarczą w XXI wieku*, red. R. Matera, A. Pieczewski, Łódź 2011, s. 161–173. Na polskim rynku wydawniczym ukazała się ostatnio praca: M. W. Majewski, *Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej*, Kraków 2016.

<sup>23</sup> C. M. Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Wien–Köln–Weimar 2002.

<sup>24</sup> P. D. Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge 2008.

<sup>25</sup> M. G. Lay, *Die Geschichte der Strasse. Vom Trampelpfad zur Autobahn*, Frankfurt am Main–New York 1994.

<sup>26</sup> A. Wielopolski, *Zarys dziejów gospodarczych transportu do roku 1939*, Warszawa 1975; J. Żarnowski, *Polska 1918–1939. Praca, technika, społeczeństwo*, Warszawa 1992; A. Piskozub, *Transport w dziejach cywilizacji*, Toruń 1999.

prac poświęconych tej problematyce należy publikacja Teresy Dohnalowej, omawiająca całość spraw związanych z rozwojem transportu w Wielkopolsce w XIX i na początku XX w.<sup>27</sup> Jej wartość polega na objęciu zakresem rozważań wszystkich środków transportu lądowego oraz budowy i finansowania infrastruktury drogowej. Podobny charakter ma praca Eugenii Brzosko, dotycząca transportu w Polsce w okresie międzywojennym<sup>28</sup>.

Nieliczne miasta w Polsce doczekały się także publikacji przedstawiających zmiany liczebności koni<sup>29</sup> oraz rozwój motoryzacji na początku XX w.<sup>30</sup> W gronie tym nie odnajdziemy jednak Torunia. Elementy faktografii dotyczącej rozwoju środków komunikacji indywidualnej są wzmiankowane jedynie w kontekście opisu szerszych przemian cywilizacyjnych tego miasta<sup>31</sup>. Na tym tle zdecydowanie więcej uwagi poświęcono zagadnieniu przeprawy wiślanej w Toruniu i komunikacji przez most<sup>32</sup>. Podobnie – gruntownie opi-

---

<sup>27</sup> T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce w latach 1815–1914*, Warszawa 1976.

<sup>28</sup> E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982.

<sup>29</sup> Ł. Sobechowicz, *Konie i pojazdy mechaniczne w Warszawie do 1939 roku*, „Przegląd Historyczny” 2013, t. 104, nr 2, s. 289–305; idem, *Konie Warszawy – historia w liczbach*, „Almanach Muzealny” 2014, t. 8, s. 103–115.

<sup>30</sup> A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988; A. Bogunia-Paczyński, *Mój Benz, moja Mercedes... Rzecz o pierwszych w Krakowie „Daimlerach”, „Benzach” i „Mercedesach”*, Kraków 1992; idem, *Samochodowcy, wyścigowcy, automobilery albo Diabły i diabllice w daimlerowskich landach. Początki zrzeszonego automobilizmu w Krakowie (1908–1914)*, Kraków 1998; idem, „Cracovie automobile”. *Początki motoryzacji w Krakowie (1895–1918): wystawa dokumentalna, Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, 12 marca–30 kwietnia 1999 r.*, Kraków 1999; *Motoryzacja*, red. M. Mrugalska-Banaszak, Poznań 2013.

<sup>31</sup> M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 220–389; K. Kluczajd, *Toruń między wojnami. Opowieść o życiu miasta 1920–1939*, Łódź 2011.

<sup>32</sup> B. Dybaś, K. Walczak, *Toruńska przeprawa i mosty na Wiśle*, Toruń 1989; T. Zakrzewski, *Dylematy i współzależności komunikacji wodnej i lądowej Torunia w latach budowy głównych dróg żelaznych do miasta (1853–1883)*, „Rocz. Tor.” 1991, t. 20, s. 177–198; M. Przegiętka, *Wiszący most na Wiśle w Toruniu? Dwa niezrealizowane projekty z pierwszej połowy XX wieku*, „Rocz. Tor.” 2008, t. 35, s. 77–94.

sano dworce i kolej żelazną biegnącą przez Toruń, którą jednak należy zaklasyfikować do środków komunikacji zewnętrznej<sup>33</sup>.

Lepiej rozwinięte są badania dotyczące prawnych rozwiązań ruchu komunikacyjnego przełomu XIX i XX w. Pierwsze publikacje poświęcone regulacjom prawnym ruchu drogowego powstawały już w okresie wydawania tych aktów. Na początku XX w. ukazały się poważne opracowania naukowe podejmujące problem odpowiedzialności za szkody powstałe w ruchu komunikacyjnym<sup>34</sup>. Po wprowadzeniu w Rzeszy Niemieckiej ustawy o ruchu pojazdami mechanicznymi z 3 V 1909 r.<sup>35</sup> pojawiły się znaczące publikacje na temat prawa samochodowego<sup>36</sup>. W okresie międzywojennym kolejno wydawanym rozporządzeniom i ustawom towarzyszyły publikacje fachowe<sup>37</sup>, a także zyskujące popularność informatory i poradniki dla

---

<sup>33</sup> E. Bahr, *Die Entwicklung des westpreussischen Eisenbahnnetzes bis zum Ausgang des Ersten Weltkrieges*, „Westpreußen Jahrbuch” 1959, Bd. 9, s. 37–47; A. Ligmann, *Szlaki pomorskich kolejarzy*, Toruń 1978; J. Mierzyński, *Sto dwudziesta rocznica otwarcia linii kolejowej Bydgoszcz–Toruń–Ołtoczyn*, „Eksploracja Kolei” 1981, R. 4, nr 10/12, s. 325–329; H. W. Scharf, *Eisenbahnen in Westpreussen. Geschichtliche Entwicklung der Privat und Staatseisenbahnen bis 1920*, „Westpreußen Jahrbuch” 1984, Bd. 34, s. 55–82; Z. Kruszelnicki, *Z dziejów i ikonografii najstarszego dworca kolejowego w Toruniu*, „AUNC. Zabytkoznawstwo i Konserwatorstwo” 1987, z. 164, s. 151–174; T. Zakrzewski, *Dylematy i współzależności komunikacji*; A. Piątkowski, *Geneza i rozwój sieci kolejowej w Prusach Zachodnich (1842–1914)*, w: *Toruń i Pomorze pod władzą pruską. Materiały konferencji z 10–11 grudnia 1993 r. w Toruniu*, red. S. Wierchosławski, Toruń 1995, s. 109–129; idem, *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996; A. Adamczak, A. Balewski, J. Stochmal, *Stacja Toruń Główny 1861–1995. Rys historyczny*, Toruń 1996.

<sup>34</sup> B. Vorwerk, *Die Automobilhaftung nach bestehendem Recht und de lege ferenda (Inaugural-Dissertation zur Erlangung der juristischen Doktorwürde)*, Düsseldorf 1904; R. Bürner, *Haftpflichtgesetz für Automobilbesitzer und seine voraussichtlichen Folgen (für den Automobilismus und die Automobil-Industrie)*, Berlin 1905; J. Schérer, *L'assurance obligatoire des dommages causés par les accidents d'automobiles*, Paris 1931.

<sup>35</sup> *Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909*, „RGBl” 1909, nr 26, s. 437–444.

<sup>36</sup> K. Kościński, *Das Recht des Automobils. Eine Studie auf dem Gebiete des modernen Verkehrsrechts*, Berlin 1915.

<sup>37</sup> E. Bratro, *Ustawy i rozporządzenia odnoszące się do ruchu samochodowego w Polsce*, Warszawa 1926; A. Dąbrowski, *Główne wytyczne do organizacji*

kierowców<sup>38</sup>, które stanowią doskonałą podstawę do poznania organizacji porządku ruchu w miastach. Współcześnie zagadnienie kształtowania się przepisów ruchu drogowego w omawianym okresie podejmowali Michał Hładij<sup>39</sup>, Magdalena Pyter<sup>40</sup> oraz Sabina Rejman<sup>41</sup>. Interesujący jest zwłaszcza artykuł tej ostatniej autorki, poświęcony prawno-organizacyjnym uwarunkowaniom komunikacji miejskiej w miastach Galicji Zachodniej na przełomie XIX i XX w.<sup>42</sup>

---

*komunikacji samochodowych*, Warszawa 1926; A. Lutwak, *Do kwestii wymogów odpowiedzialności za wypadki samochodowe tudzież do kwestii osobowości prawnej komitetu*, „Głos Prawa” 1929, R. 6, nr 7–9, s. 300–311; M. W. Nestorowicz, *Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych*, Warszawa 1934; A. Butrym, *Wypadki samochodowe w Krakowie w ciągu dziesięciolecia 1924–1934*, „Czasopismo Sądowo-Lekarskie” 1935, nr 3, s. 147–189; T. Cyprian, *Motoryzacja i prawo*, „Wiadomości Prawnicze” 1937, nr 3, s. 62–70; idem, *Nowe rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych*, „Wiadomości Prawnicze” 1938, nr 3, s. 98–103; M. Howorka, *Nowe przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych*, Poznań 1938; A. Mairanc, *Kodeks automobilowy. Ustawy, rozporządzenia, okólniki, orzecznictwo, komentarz*, Warszawa 1938.

- <sup>38</sup> J. Furuhielm, A. Tuszyński, *Przewodnik automobilisty*, Warszawa 1921; A. Gościewicz, *Sztuka prowadzenia samochodu*, Warszawa 1924; *Informator o ruchu samochodowym, motocyklowym, rowerowym i zaprzęgowym na obszarze Państwa i przez granice Rzeczypospolitej Polskiej z dodatkiem: ruch kołowy w miastach*, Warszawa 1925; W. Chrościcki, *Informator kieszonkowy o ruchu kołowym i pieszym dla użytku szoferów, rowerzystów, dorożkarzy i woźniców*, Łódź 1926; M. Orłowicz, R. Morsztyn, *Przewodnik automobilowy po Polsce*, Warszawa 1930; S. Skoczylas, *O zaprzęganii koni i powożeniu i najważniejszych przepisach drogowych*, Warszawa 1935; B. Frühling, T. Piotrowski, *Przepisy o ruchu samochodowym. Podręcznik dla kierowców*, Kraków 1938; H. Wilczyński, *Czy znasz przepisy policyjne o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych?*, Warszawa 1938.
- <sup>39</sup> M. Hładij, *Prawo automobilowe w Drugiej Rzeczypospolitej w świetle podstawowych regulacji normatywnych*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 2003, t. 55, z. 1, s. 85–98.
- <sup>40</sup> M. Pyter, *Prawne zasady użytkowania pojazdów mechanicznych w Drugiej Rzeczypospolitej*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 2011, t. 63, z. 2, s. 97–112.
- <sup>41</sup> S. Rejman, *Działalność samorządów gminnych w zakresie bezpieczeństwa i porządku publicznego w znaczniejszych miastach zachodniogalicjskich w latach 1889–1914*, Rzeszów 2013.
- <sup>42</sup> Eadem, *Prawno-organizacyjne uwarunkowania komunikacji miejskiej w znaczniejszych miastach Galicji Zachodniej w latach 1889–1914*, w: *Galicyskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013, s. 177–190.

w czasie, w którym rozpoczął się proces centralizacji regulacji prawnych w tym zakresie. Nie dysponujemy natomiast jakimkolwiek opracowaniem dotyczącym rozwoju organizacji ruchu drogowego w Toruniu. Badacze podejmowali jedynie problem organizacji i podstaw prawnych samorządu i administracji miejskiej Torunia<sup>43</sup> oraz w niewielkim zarysie – przepisów porządkowych<sup>44</sup>.

Stan badań nad dziejami Torunia u schyłku XIX i na początku XX w. stosunkowo dobrze prezentuje się w aspekcie rozwoju gospodarczego oraz przestrzennego miasta. Dostępna w tym zakresie literatura stanowiła podstawę opisu uwarunkowań przestrzenno-ekonomicznych rozwoju komunikacji wewnętrznej. Korzystnie wygląda zwłaszcza lista publikacji poświęconych rozwojowi przestrzennemu miasta<sup>45</sup>, choć nie wszystkie mają naukowy charakter. Niektóre dzielnice doczekały się nawet odrębnych opracowań<sup>46</sup>. Na proces otwarcia przestrzeni miejskiej w XIX w. zwróciła z kolei uwagę

---

<sup>43</sup> K. Ciesielska, *Ustrój i organizacja władz i kancelarii miasta Torunia w latach 1793–1919*, Warszawa 1972; R. Sudziński, *Samorząd terytorialny*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2: *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1945)*, red. M. Biskup, Toruń 2006, s. 64–72.

<sup>44</sup> M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne*, s. 232–233; A. Tarnowska, A. Falkowska-Szameta, S. Gołębiowski, *Zakaz prania bielizny pod hydrantem, czyli toruńskie przepisy porządkowe dwudziestolecia międzywojennego*. *Obraz miasta*, „Rocz. Tor.” 2005, t. 32, s. 77–109.

<sup>45</sup> M. i E. Gąsiorowscy, *Toruń*, Warszawa 1963; E. Kwiatkowska, *Rozwój przestrzenności Torunia*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika. Geografia” 1969, z. 19, s. 187–206; B. Rymaszewski, *Geneza i rozwój przestrzenny miasta (od początku do 1920 r.)*, „Rocz. Tor.” 1970, t. 4, s. 171–185; E. Kwiatkowska, *Rozwój przestrzenny Torunia*, „AUNC. Geografia” 1973, z. 32, s. 187–209; K. Gregorkiewicz, *Charakterystyka rozwoju przestrzennego Torunia do 1970 roku*, w: *Rozwój wielkich aglomeracji miejskich w Polsce. 1 Konurbacja bydgosko-toruńska*, red. R. Karłowicz, Warszawa 1974, s. 117–125; K. Przybyszewski, *Rozbudowa miasta Torunia w latach 1920–1939*, „AUNC. Historia” 1977, z. 74, s. 133–155; K. Gregorkiewicz, *Toruń. Przestrzenny rozwój miasta*, Toruń 1983; J. Salm, *Przemiany przestrzenne pruskiego Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 84–91; W. Romaniak, *Wybrane zagadnienia urbanistyki i architektury w województwie pomorskim w latach 1920–1939*, Warszawa 2005.

<sup>46</sup> D. Bartz, M. Żelska, *Ewolucja przestrzenno-funkcjonalna Bydgoskiego Przedmieścia do 1975 r.*, „Rocz. Tor.” 1977, t. 12, s. 37–55.

Magdalena Niedzielska<sup>47</sup>. Historiografia Torunia cierpi natomiast na brak rozbudowanych studiów nad socjotopografią miasta u schyłku XIX i na początku XX w.<sup>48</sup>, których wyniki wydają się pomocne do próby oszacowania uczestników poszczególnych form komunikacji zbiorowej. Spośród opracowań dotyczących zagadnień społecznych i gospodarczych omawianego okresu należy wymienić badania Henryka Rochnowskiego<sup>49</sup>, Kazimierza Wajdy<sup>50</sup>, Józefy Künstler<sup>51</sup>, Kazimierza Przybyszewskiego<sup>52</sup>, Ryszarda Sudzińskiego<sup>53</sup>. Dwaj ostatni badacze, obok Joanny Kucharzewskiej<sup>54</sup>, podejmowali również za-

<sup>47</sup> M. Niedzielska, *Toruń dziewiętnastowieczny*, „Rocz. Tor.” 1997, t. 24, s. 9–29.

<sup>48</sup> Rozpoznanie struktury socjotopograficznej na podstawie ksiąg adresowych przeprowadzili: K. Dyl, *Socjotopografia Torunia przed I wojną światową na tle rozwoju gospodarczego i ludnościowego miasta w XIX i na początku XX wieku*, „Rocz. Tor.” 2001, t. 28, s. 95–119; M. Brodowska-Kowalska, *Struktura zawodowa przedmieść Bydgoskiego i Rybaki w Toruniu w latach 1866–1900*, „Rocz. Tor.” 2015, t. 42, s. 25–56; Ł. Filipiński, *Socjotopografia Torunia w okresie międzywojennym w świetle analizy ksiąg adresowych z 1923 i 1932 roku*, „Rocz. Tor.” 2016, t. 43, s. 107–130. Zagadnienia nie wyczerpują również prace: E. Onichimowska, *Topografia społeczna miasta Torunia w II połowie XIX wieku i na początku XX wieku*, Toruń 1974, maszynopis, AUMK; P. Kowalski, *Rynek Staromiejski w Toruniu i jego mieszkańcy w XIX w. Zagadnienia socjotopografii*, Toruń 2010.

<sup>49</sup> H. Rochnowski, *Toruński ośrodek przemysłowy*, Warszawa–Poznań–Toruń 1978.

<sup>50</sup> K. Wajda, *Toruń–Bydgoszcz–Chełmno. Rozwój gospodarczy i ludnościowy w XIX i początkach XX wieku (1815–1914)*, „Zap. Hist.” 1983, t. 48, z. 3, s. 105–130; idem, *Gospodarka wojenna Prus Zachodnich (1914–1918)*, w: *Spółczesność polskie na ziemiach pod panowaniem pruskim w okresie I wojny światowej (1914–1918)*. Zbiór studiów, red. M. Wojciechowski, Toruń 1996, s. 37–50; idem, *Ludność Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 92–141; idem, *Życie gospodarcze miasta (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 142–159.

<sup>51</sup> J. Künstler, *Położenie bezrobotnych w Toruniu w latach kryzysu gospodarczego 1930–1934*, „Rocz. Tor.” 1975, t. 10, s. 123–143; eadem, *Położenie robotników toruńskich w dobie kryzysu gospodarczego 1930–1934*, „AUNC. Historia” 1977, z. 74, s. 157–176.

<sup>52</sup> K. Przybyszewski, *Przemysł w Toruniu w latach 1920–1939*, „Rocz. Tor.” 1973, t. 8, s. 231–260; idem, *Toruń w latach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939)*. Społeczność i gospodarka, Toruń 1994.

<sup>53</sup> R. Sudziński, *Przekształcenia strukturalne miasta Torunia w latach 1920–1975*, Toruń 1993; idem, *Spółczesność międzywojennego Torunia*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2, s. 41–61; idem, *Życie gospodarcze*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2, s. 73–109.

<sup>54</sup> J. Kucharzewska, *Architektura i urbanistyka*.



gadnienie szeroko rozumianej infrastruktury miejskiej, ściśle związanej z rozwojem komunikacji<sup>55</sup>.

W dorobku historiografii Torunia nie brakuje również cennych opracowań syntetycznych, przedstawiających całokształt życia miasta w omawianym okresie<sup>56</sup>.

\*

Podjęte w tej książce badania w przeważającej mierze zostały oparte na źródłach archiwalnych. W pierwszej kolejności kwerendą objęto Archiwum Państwowe w Toruniu. Zgromadzony w nim obszerny zbiór akt miasta Torunia stanowił źródło „pierwszego wyboru” na całym etapie przygotowywania monografii. Przeszukiwanie zespołów *Akta miasta Torunia „C”* (1793–1919) oraz *Akta miasta Torunia „D”* (1920–1939) zaowocowało stworzeniem zbioru ogromnej ilości danych źródłowych, wytworzonych przez poszczególne wydziały toruńskiego Magistratu. Sięgnąłem również do zespołu *Starostwo Powiatowe w Toruniu [Landratsamt Thorn]* (1766/1818–1920), którego zawartość wniosła cenne spojrzenie na ruch pojazdów mechanicznych w powiecie toruńskim na początku XX w. oraz związany z nim aspekt prawny. Mniejsze role odgrywały zespoły *Akta miasta Podgórze i cechów podgórskich* (1555–1938), w którym od-

---

<sup>55</sup> K. Przybyszewski, *Rozbudowa miasta Torunia w latach 1920–1939*, „AUNC. Historia” 1977, z. 74, s. 133–155; idem, *Przedsiębiorstwa miejskie Torunia w międzywojennym dwudziestoleciu*, „Rocz. Tor.” 1980, t. 15, s. 117–146; R. Sudziński, *Przekształcenia strukturalne miasta*; idem, *Infrastruktura i gospodarka komunalna międzywojennego Torunia*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2, s. 111–148.

<sup>56</sup> Wśród nich należy wymienić: C. Frankiewicz, *Dzieje Torunia, Bydgoszczy i miast okolicznych*, w: *Dzieje miast Rzeczypospolitej Polskiej*, t. 4, Poznań 1930, s. 70–108; A. Mańkowski, *Zarys dziejów Torunia po roku 1815*, w: *Dzieje Torunia. Praca zbiorowa z okazji 700-lecia miasta*, red. K. Tymieniecki, Toruń 1933, s. 233–256; K. Wajda, *Pod ponownym pruskim panowaniem (1815–1920)*, w: *Toruń dawny i dzisiejszy. Zarys dziejów*, red. M. Biskup, Warszawa–Poznań–Toruń 1983, s. 338–417; M. Wojciechowski, *W czasach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939)*, w: *Toruń dawny i dzisiejszy*, s. 417–490. Na szczególne uznanie zasługują wybrane tomy bogatej syntezy dziejów miasta: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*; *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2: *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1945)*.

naleziono szczegółowe informacje dotyczące komunikacji autobusowej między Toruniem a Podgórzem, *Akta gminy i wójtostwa Mokre (1806–1907)* oraz *Wydział Powiatowy w Toruniu (Kreisauausschuss Thorn) (1872–1920)*, w których były zawarte informacje dotyczące związku Mokrego z Toruniem w kontekście przedmiotu prowadzonych badań. Uzupełniający charakter miał zespół *Fotografie, fotokopie, klisze (1801–1960)*. Przeszukiwanie pozostałych zespołów, m.in. *Akt budowlanych miasta Torunia „G”* oraz *Dokumentacji technicznej miasta Torunia (1793–1950)*, nie przyniosło pożądanych rezultatów.

Pomocniczą funkcję spełniła kwerenda w Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz w Berlinie. Z uwagi na centralny charakter tego archiwum odnalazłem w nim tylko nieliczne informacje o ruchu ulicznym w Toruniu. Zebrany tam materiał, pochodzący z zespołów *Ministerium des Innern (I. HA Rep. 77)*, *Preußisches Ministerium für Handel und Gewerbe (I. HA Rep. 120)*, *Königliche Regierung Marienwerder (XIV. HA Rep. A181)*, *Landratsämter bzw. Kreisauausschüsse des Regierungsbezirks Marienwerder (Thorn) (XIV. HA Rep. A207)*, okazał się jednak nieoceniony w kontekście poznania procesu legislacyjnego dotyczącego ruchu pojazdów na drogach publicznych, który następnie mogłem wykorzystać do odtworzenia organizacji i regulacji ruchu w okresie pruskim Torunia.

Najskromniejszy materiał źródłowy został odnaleziony w trakcie poszukiwań w Archiwum Państwowym w Gdańsku, gdzie szczególnym obiektem kwerendy był zespół *Rejencja w Kwidzynie (Regierung Marienwerder) (1808–1944)*. Odnaleziono w nim niewiele wnoszące jednostki dotyczące przeprawy wiślanej oraz zarządu policji w Toruniu.

Dla odtworzenia rozwoju komunikacji wewnętrznej Torunia w okresie II Rzeczypospolitej koniecznym było sięgnięcie do akt obszernego zespołu *Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu (1919–1939)*, znajdującego się w Archiwum Państwowym w Bydgoszczy. Spośród zgromadzonych jednostek archiwalnych tego zespołu najbardziej przydatna okazała się zawartość akt Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego, które w największym stopniu zostały wykorzystane do objaśnienia zagadnień związanych z komunikacją zbiorową. Ogromną wartość poznawczą miały odnalezione tam wy-

kazy statystyczne pojazdów mechanicznych i rowerów, których deficyt był mocno odczuwalny na całym etapie poszukiwań źródłowych.

Podobne wykazy liczbowe pojazdów mechanicznych, ale w ujęciu ogólnopaństwowym oraz wojewódzkim zawierał zespół *Ministerstwo Komunikacji (1922–1939)*, znajdujący się w Archiwum Akt Nowych w Warszawie. Zawartość tego zespołu posłużyła również do opisu regulacji prawnych dotyczących ruchu na drogach publicznych w okresie międzywojennym. Należy podkreślić, że ówczesnie decyzyjność w tym zakresie zapadała już na szczeblu centralnym, co tłumaczy konieczność sięgnięcia do zasobu wymienionego archiwum.

Uzupełniający charakter miały zdigitalizowane archiwalia zgromadzone w Narodowym Archiwum Cyfrowym. Należą do nich fotografie oraz pocztówki z końca XIX i pierwszej połowy XX w., odtworzające obraz ruchu ulicznego w Toruniu oraz inne wydarzenia związane z tematyką tej książki.

W celu przedstawienia przestrzennych uwarunkowań rozwoju komunikacji wewnętrznej Torunia sięgnąłem do historyczno-konserwatorskich opracowań dzielnic Torunia, znajdujących się w zbiorach Archiwum Miejskiego Konserwatora Zabytków<sup>57</sup>.

Cenny zasób informacji stanowiła pokaźna liczba źródeł drukowanych, spośród których należy wymienić: sprawozdania Magistratu i relacje o stanie zarządzania sprawami gminy miasta Torunia<sup>58</sup>, roczniki i wykazy statystyczne Magistratu i Zarządu Miejskiego w Toruniu<sup>59</sup>,

---

<sup>57</sup> M. Grzęska-Janiak, A. Walczak, *Zabudowa Bydgoskiego Przedmieścia*, Toruń 1979, mps, AMKZ; B. Sądowski, *Toruń. Jakubskie Przedmieście. Studium historyczno-konserwatorskie*, Toruń 1984, mps, AMKZ; S. Szczerbiński, *Toruń. Studium historyczno-konserwatorskie Chełmińskiego Przedmieścia*, Toruń 1986, mps, AMKZ; B. Dybaś, S. Jarosz, A. Wiencek, M. Zieliński, *Dokumentacja naukowo-konserwatorska dzielnicy Torunia-Mokre*, cz. 1: *Historia dzielnicy Torunia-Mokre*, Toruń 1993, mps, AMKZ.

<sup>58</sup> *Jahres-Bericht des Magistrats zu Thorn für das Jahr...*; *Verwaltungs-Bericht des Magistrats zu Thorn für das Jahr...*; *Stadt Thorn. Bericht über einige Verwaltungs-Angelegenheiten der Stadtgemeinde Thorn aus der Zeit vom 1. April 1881 bis 1. April 1891*, Thorn 1891; *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Kreis-Kommunal-Angelegenheiten des Kreises Thorn für 1899/1900*.

<sup>59</sup> *Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od...*, 1920/1923–1925; *Rocznik statystyczny Magistratu m. Torunia*, 1932; *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1933–1936. Część wykazów statystycznych była zamieszczana

ogólnopaństwowe wykazy statystyczne i spisy ludności<sup>60</sup>, roczne sprawozdania izby handlowej<sup>61</sup> oraz rzemieślniczej<sup>62</sup>, informatory i przewodniki po dawnym Toruniu<sup>63</sup>, wspomnienia<sup>64</sup>, księgi adresowe<sup>65</sup>,

---

w Ogłoszeniach Magistratu miasta Torunia i Ogłoszeniach Zarządu Miejskiego – zob. źródła prasowe.

<sup>60</sup> *Gemeindelexikon für die Provinz Westpreußen. Auf Grund der Materialien der Volkszählung vom...; Preussische Statistik...; Statistik des Deutschen Reichs...; Pierwszy powszechny spis Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 września 1921 r. Mieszkania, ludność, stosunki zawodowe. Województwo pomorskie*, w: *Statystyka Polski*, t. 25, Warszawa 1927; *Rocznik Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej...; Rocznik Statystyki miast Polski...; Mały Rocznik Statystyczny...; Powierzchnia miast. Plany, użytkowanie, własność, 1931 r.*, w: *Statystyka Polski*, seria B, z. 14, Warszawa 1933; *Drugi powszechny spis ludności z dn. 9 XII 1931 r. Mieszkania i gospodarstwa domowe, ludność, stosunki zawodowe. Województwo pomorskie*, w: *Statystyka Polski*, seria C, z. 75, Warszawa 1938.

<sup>61</sup> *Jahres-Bericht der Handelskammer zu Thorn für das Jahr...*

<sup>62</sup> *Sprawozdanie Izby Rzemieślniczej w Grudziądzu za rok...; Sprawozdanie Izby Rzemieślniczej w Toruniu za rok...*

<sup>63</sup> R. Uebrick, *Thorn*, Danzig 1903; *Przewodnik po Toruniu z roku 1904*, oprac. J. Domasłowski, Toruń 2005 (reprint); *Führer durch Thorn und seine Umgebung*, Thorn 1917; *Toruń w jednym dniu*, Toruń 1921; M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po Toruniu*, Lwów 1924; idem, *Ilustrowany przewodnik po województwie pomorskim*, Warszawa–Lwów 1924; J. Lankau, N. Pajzderski, *Monografia i przewodnik ilustrowany po Toruniu: z planem miasta*, Toruń 1924; *Krótki przewodnik po Toruniu wydany staraniem Pomorskiej Elektrowni Krajowej „Gródek”*, Toruń 1928; *Toruń. Monografia miasta*, Toruń 1929; M. Sydow, *Toruń, jego dzieje i zabytki*, Toruń 1929; *Toruń 1233–1933. Urzędowy informator jubileuszowy*, Toruń 1933; Z. Knothe, *Toruń. Stolica Pomorza; Plan m. Torunia wraz z krótkim przewodnikiem*, Toruń 1937.

<sup>64</sup> J. Serczyk, *Obraz międzywojennego Torunia*, „Rocz. Tor.” 1980, t. 15, s. 147–160; idem, *Wspomnienie o Toruniu z czasów Drugiej Rzeczypospolitej 1920–1939*, Toruń 1982.

<sup>65</sup> *Thorner Adreß-Buch für das Jahr 1892*, hrsg. von P. Kirsten, Thorn 1892; *Adreß-Buch der Stadt Thorn, Podgorz u. Mocker sowie des Landkreises Thorn für das Jahr 1897*, hrsg. von P. Kirsten, W. Jaskulski, Thorn 1897; *Adreß-Buch der Stadt Thorn und deren Vorstädte für das Jahr 1900*, bearb. von P. Stüwe, Thorn [b.d.w.]; *Adressbuch nebst Allgemeinem Geschäftsanzeiger von Stadt und Landkreis Thorn auf das Jahr 1904*, Thorn 1904; *Adressbuch für Thorn Stadt und Land*, Thorn 1908; *Adressbuch für Thorn Stadt und Land 1912*, Thorn 1912; *Einwohnerbuch von Thorn und Umgebung 1919*, Thorn 1919; *Księga adresowa miasta Torunia wraz z Podgórzem i powiatem Toruń-Wieś*, Toruń 1923; *Księga adresowa i informacyjna miasta Torunia*, oprac. A. Krzyżanowski, Toruń 1932; *Książka adresowa miasta Torunia według stanu z czerwca 1936*, oprac. M. Reinke, Toruń 1936.

rozporządzenia policyjne oraz miejscowe statuty dotyczące spraw Torunia<sup>66</sup>, jak też inne akty prawne<sup>67</sup>.

Szczególnie ważną dla przedmiotu tego opracowania grupą źródeł była lokalna prasa. Gazety codzienne relacjonowały większość zdarzeń z życia społecznego Torunia, przez co dostarczały wiedzę często niedostępną w pozostałych rodzajach źródeł. Dobór tytułów prasowych wynikał z poczytności i zasięgu oddziaływania periodyków, spośród których należy wymienić: „Gazetę Toruńską”, „Thorner Wochenblatt”, „Thorner Zeitung”, „Thorner Presse”, „Die Presse”, „Słowo Pomorskie”, „Dzień Pomorski” i „Głos Robotnika”<sup>68</sup>.

Drugą grupą źródeł prasowych były gazety urzędowe toruńskiego Magistratu, zawierające m.in. różnego rodzaju ordynacje i rozporządzenia prawne, które w największym stopniu zostały wykorzystane do odtworzenia organizacji i regulacji ruchu. Należały do nich: „Thorner Kreis-Blatt” (wydawany w latach 1864–1900), „Kreis-Blatt für den Land und Stadtkreis Thorn” (1900–1920), „Tygodnik Toruński” (1924–1927), „Orędownik Toruński” (1927–1929), „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” (1929–1933), „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” (1933–1938).

Źródłami pomocniczymi były plany miasta Torunia, które – poza wytyczonymi ulicami – zawierały m.in. oznaczenia przebiegu

---

<sup>66</sup> Zob. *Polizei-Verordnungen des Kreises Thorn*, hrsg. von T. Kreckeler, Minden 1902. Wszystkie rozporządzenia i statuty były publikowane w gazetach urzędowych Magistratu Torunia oraz w prasie codziennej, które zostały omówione w grupie źródeł prasowych.

<sup>67</sup> Przede wszystkim ustawy i rozporządzenia ministerialne, których kompletny wykaz zamieszczono w bibliografii tej pracy.

<sup>68</sup> Szerzej zob. A. Bukowski, „*Gazeta Toruńska*” (1867–1921), „Rocz. Tor.” 1969, t. 3, s. 99–130; B. Danilczuk, *Tło społeczno-polityczne „Gazety Toruńskiej”*, „Rocz. Tor.” 1969, t. 3, s. 131–140; W. Wrzesiński, *Ze studiów nad obliczem ideowo-politycznym „Gazety Toruńskiej”* (1867–1914), „Zap. Hist.” 1979, t. 44, z. 3, s. 93–130; W. Pepliński, *Oblicze społeczno-polityczne „Słowa Pomorskiego” w latach 1920–1939*, Gdańsk 1978; idem, *Prasa toruńska w latach 1920–1939*, „Zap. Hist.” 1983, t. 48, z. 3, s. 143–174; idem, *Prasa pomorska w Drugiej Rzeczypospolitej 1920–1939. System funkcjonowania i oblicze społeczno-polityczne prasy polskiej*, Gdańsk 1987.

linii tramwajowych i budynków publicznych<sup>69</sup>. Służyły jako narzędzie weryfikacji poszczególnych ustaleń oraz w sposób graficzny ułażliwiały szacowanie kierunków i natężenia ruchu. Podobny charakter miały pocztówki i fotografie, zamieszczone w treści poszczególnych rozdziałów książki. Źródła te znajdują się w Archiwum Państwowym w Toruniu, Bibliotece Uniwersyteckiej w Toruniu, Książnicy Kopernikańskiej w Toruniu oraz w Kujawsko-Pomorskiej Bibliotece Cyfrowej. Ponadto w dużej części zostały zgromadzone i opublikowane<sup>70</sup>.

Na koniec należy jeszcze wspomnieć o szczególnym rodzaju materiału z kategorii źródeł audiowizualnych, jakim jest zachowany film autorstwa Bogusława Magiera z 1939 r., ukazujący obraz codzienny Torunia latem 1939<sup>71</sup>.

---

<sup>69</sup> *Stadtplan von Thorn und Umgebung nach amtlichen Quellen ergänzt und berichtigt bis zum Jahre 1903*, hrsg. von R. Uebrick, Thorn 1903; *Übersichtskarte und Stadtplan von Thorn*, hrsg. von H. Wagner, E. Debes, Leipzig 1910; *Pharus-Plan Thorn mit Umgebungskarte*, Thorn 1912; *Thorn. Mit Genehmigung des Pharus-Verlages angefertigt*, Thorn 1916; *Pierwszy polski plan miasta Torunia*, oprac. Geometria na Pomorzu, Toruń 1921; *Plan Torunia ze spisem ulic, budynków publicznych, urzędów*, Toruń 1922; *Plan miasta Torunia*, Warszawa–Poznań–Kraków–Lwów–Wilno–Gdańsk–Katowice 1932. Część planów Torunia była dołączana do przewodników po mieście, zob. *Plan miasta Torunia*, w: M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po województwie*; *Plan miasta Torunia*, oprac. J. Röder, Toruń 1924, w: J. Lankau, N. Pajzderski, *Monografia i przewodnik*; Z. Knothe, *Toruń. Stolica Pomorza*; *Orientacyjny plan m. Torunia*, w: *Plan m. Torunia wraz z krótkim przewodnikiem*, Toruń 1937. Plany miasta Torunia były również publikowane w serii „Atlas historyczny miast polskich”, zob. *Atlas historyczny miast polskich*, t. 1: *Prusy Królewskie i Warmia*, z. 2: *Toruń*, red. A. Czacharowski, Toruń 1995. Zob. również B. Szadkowska, *Plany miasta Torunia z XIX i początków XX wieku w Archiwum Państwowym w Toruniu*, Toruń 1969, mps, AUMK; A. Betlej, *Zasób kartograficzny Archiwum Toruńskiego*, Toruń 1971, mps, AUMK.

<sup>70</sup> J. Kotłowski, *Toruń w dawnej pocztówce. Katalog pocztówki toruńskiej z lat 1880–1945 z biblioteki uniwersyteckiej w Toruniu*, Toruń 1991; *Toruń. Dawne widoki miasta, katalog wystawy*, Muzeum Okręgowe w Toruniu, oprac. A. Mierzejewska, M. Woźniak, Toruń 1994; *Toruń. Miasto i ludzie na dawnej fotografii (do 1939 roku)*, red. M. Biskup, Toruń 1998; J. Domasłowski, *Toruń na starych widokówkach*, Toruń 2003.

<sup>71</sup> *Toruń, lato 1939*, reż. B. Magiera, Toruń 1939.

Przedstawione omówienie stanu badań oraz zasobu dokumentacyjnego ma jedynie charakter ogólnego zarysu. Pełny wykaz źródeł i opracowań zamieszczono na końcu książki.

\*

Konstrukcję tej pracy tworzą wprowadzenie, cztery rozdziały oraz podsumowanie. Treść książki została uzupełniona łącznie kilkudziesięcioma tabelami, wykresami i ilustracjami, prezentującymi wybrane aspekty omawianego przedmiotu badań. Rozdział pierwszy stanowi nie tylko tradycyjne wprowadzenie we właściwą problematykę, ale jest również swoistą bazą danych, która posłużyła wyjaśnianiu zjawisk i procesów opisanych w kolejnych rozdziałach. W rozdziale pierwszym zostały omówione uwarunkowania rozwoju komunikacji wewnętrznej według wskazywanego w metodach badań podziału na kryterium ekonomiczne – związane ze stratyfikacją społeczną i z siłą nabywczą mieszkańców Torunia – oraz na kryterium przestrzenne. Właściwe rozumienie roli przestrzeni jako czynnika determinującego kształt i kierunki ruchu komunikacyjnego odnosi się do rozpoznania miejsc występowania skupisk ludności (gęstość zaludnienia i koncentracja ludności), do ich przestrzennego rozmieszczenia według statusu społeczno-zawodowego (socjotopografia), wreszcie do odtworzenia stref funkcjonalnych (charakter dzielnic) oraz przemian infrastrukturalnych (kierunki rozbudowy miasta i ulic). Mimo przejrzystego podziału opisywanych zagadnień w kolejnych rozdziałach niejednokrotnie odwołuję się do treści zawartych w pierwszym rozdziale, co może tworzyć wrażenie powtórzeń. Jest to jednak celowy zabieg, porządkujący omawiane ustalenia.

W rozdziałach drugim i trzecim zostały przedstawione sposoby przemieszczania się mieszkańców Torunia w obrębie miasta w latach 1891–1939, z uwzględnieniem podziału korzystania ze środków komunikacji indywidualnej (rozdział drugi) oraz zbiorowej (rozdział trzeci). Kolejność omawianych form podróżowania nie jest przypadkowa. W odniesieniu do komunikacji indywidualnej została ona uporządkowana według stopnia „starszeństwa”, tj. kolejności upowszechniania się środków transportu w dziejach miasta. Opis

komunikacji zbiorowej rozpoczyna z kolei „najmłodszy” środek transportu zbiorowego – tramwaj konny uruchomiony w 1891 r. Do grupy tej zaliczono również dorożki konne i samochodowe ze względu na ich publiczny charakter oraz możliwość korzystania z taksówki przez kilka osób jednocześnie.

W kolejnym, czwartym rozdziale przedstawiono zmiany, jakie zaszły w przestrzeni komunikacyjnej miasta. Zaprezentowano też proces kształtowania się przepisów ruchu drogowego i organizacji porządku w mieście. Znajomość tych regulacji posłużyła jako podstawa do zrekonstruowania kierunków ruchu ulicznego oraz jego natężenia z uwzględnieniem następstw w postaci kolizji i wypadków drogowych. Następnie został ukazany rozwój infrastruktury komunikacyjnej, związany z przeobrażeniem ulic Torunia, powstawaniem stacji paliw i zakładów wulkanizacyjnych.

Konsekwencje rozwoju komunikacji wewnętrznej dla funkcjonowania społeczności Torunia zostały omówione w podsumowaniu, za pomocą opracowania charakterystyki zmian w strukturze komunikacyjnej miasta.

W książce poświęconej zmianom w sposobach przemieszczania się w przestrzeni miejskiej jednym z najczęściej stosowanych pojęć jest „ulica”. Operuję nazwami ulic według oficjalnego nazewnictwa, obowiązującego w danym okresie przynależności państwowej. Jeśli jakaś ulica w II Rzeczypospolitej miała inną nazwę niż w czasach pruskich, wówczas przy pierwszym jej cytowaniu (dla okresu pruskiego) podaję w nawiasie informację, jaką nazwę ulica nosiła w późniejszym czasie. Śledzenie zmian w nazewnictwie ulic ułatwi czytelnikowi dodatkowo indeks nazw geograficznych, w którym wymienione ulice posiadają w nawiasach swój odpowiednik stosowany w innym okresie politycznej przynależności Torunia.

\*

Krzysztof Wiśniewski wprowadził mnie w świat historii, zaś mój mistrz i promotor, profesor Krzysztof Mikulski, zainspirował do prowadzenia badań naukowych, których rezultatem jest prezentowana książka. Powstała ona dzięki wsparciu i życzliwości wielu osób.



Na początku chciałbym podziękować anonimowym recenzentom powołanym przez Fundację na rzecz Nauki Polskiej, których spostrzeżenia pozwoliły nadać ostateczny kształt tej monografii. Za cenne uwagi i sugestie dziękuję recenzentom rozprawy doktorskiej, na podstawie której powstała ta książka – profesorom Jarosławowi Kłaczkowowi oraz Mirosławowi Kłuskowi. Wyrazy wdzięczności składam wszystkim uczestnikom seminarium doktorskiego odbywającego się cyklicznie w Zakładzie Historii Gospodarczej Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Podczas tych spotkań dojrzał concept pracy doktorskiej, przy pisaniu której mogłem liczyć na pomoc i radę promotora. Dziękuję Jarosławowi Bule za umożliwienie godzenia pracy zawodowej z naukową pasją. Z wdzięcznością myślę o Rodzicach, którzy zawsze mnie wspierali. Szczególnie zaś pragnę podziękować Żonie. Bez Niej ta książka by nie powstała.



## ROZDZIAŁ 1

# Uwarunkowania przestrzenno-ekonomiczne rozwoju komunikacji wewnętrznej Torunia od połowy XIX w. do 1939 r.

### Proces otwarcia przestrzeni miejskiej do lat dziewięćdziesiątych XIX w.

Po 1815 r., w całej swej pruskiej historii, Toruń znajdował się w swoistej pułapce dziejowej. Na rozwoju miasta ciążyły konsekwencje nadgranicznego położenia oraz intensywnej rozbudowy fortyfikacji. Spora część historyków zgodnie ocenia negatywną rolę, jaką twierdza odegrała w życiu miasta i społeczeństwa. Szczególnie hamująco wpłynęła na modernizację struktur miejskich i procesów gospodarczych<sup>1</sup>. Przede wszystkim rozwój funkcji militarnej miasta jako nadgranicznej twierdzy implikował niekorzystne zmiany w układzie przestrzennym i urbanistycznym Torunia<sup>2</sup>. Widać to wyraźnie w przypadku przedmieść, które dopiero od 1829 r. mogły się rozwi-

---

<sup>1</sup> M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 243; M. Giętkowski, Z. Karpus, W. Rezmer, *Twierdza Toruń. Stan w latach dwudziestych XX wieku. Dokumenty*, Toruń 2010, s. 113. Część historyków (głównie wojskowych) akcentuje z kolei pozytywne aspekty rozbudowy twierdzy dla dziejów miasta, wskazując korzyści w postaci zamówień na towary i usługi, jakie otrzymały okoliczne cegielnie oraz toruńskie zakłady przemysłowe E. Drewitz oraz Born i Schütze, zob. K. Biskup, L. Narębski, *Prusko-niemiecka twierdza Toruń (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 173; W. Romaniak, *Wybrane zagadnienia urbanistyki i architektury w województwie pomorskim w latach 1920–1939*, Warszawa 2005, s. 42. Na rozbudowę twierdzy wydawano więcej środków, niż wynosił budżet miasta, a korzyści w żaden sposób nie mogły równoważyć strat, jakie z tytułu fortyfikacji poniosło miasto i społeczeństwo, zob. M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne*, s. 243.

<sup>2</sup> K. Wajda, *Pod ponownym pruskim panowaniem (1815–1920)*, w: *Toruń dawny i dzisiejszy. Zarys dziejów*, red. M. Biskup, Warszawa–Poznań–Toruń 1983,

jać na terenach mieszczących się poza pasem fortyfikacji, wzdłuż arterii wylotowych z miasta. W rezultacie nie miały bezpośredniego połączenia zarówno między sobą, jak i ze śródmieściem. Powstały w ten sposób wyspy osadnicze pozbawione wzajemnych powiązań komunikacyjnych oraz izolowane pasem fortecznym od średniowiecznego centrum<sup>3</sup>. Ograniczenia budowlane, związane z rozbudową twierdzy w latach 1820–1832, były zarazem czynnikiem hamującym wzrost liczby ludności przedmieść toruńskich<sup>4</sup>.

Co ważne, na skutek utrzymywania się i rozbudowy systemu umocnień oraz towarzyszących temu zakazów i ograniczeń budowlanych w pasie fortecznym układ przestrzenny Torunia nie uległ większym zmianom aż po lata osiemdziesiąte XIX w. Stare i Nowe Miasto do czasu zburzenia średniowiecznych murów i bram zachowały prawie niezmienny układ urbanistyczny<sup>5</sup>, ale tamtejsza liczba ludności wzrosła w latach 1840–1882 o 74%, z 7522 do 13 096 osób, powodując ogromne zagęszczenie ruchu w śródmieściu<sup>6</sup>. Do tego aż do roku 1848 zamykano na noc bramy miasta<sup>7</sup>. Nie był to bynajmniej lokalny archaizm, a raczej cecha epoki. Nawet w takim mieście jak Hamburg praktykę tę zachowano do 1860 r.<sup>8</sup> Tym niemniej zwyczaj ten podtrzymywał symbolikę rozdzielania przestrzeni, stłoczonego centrum od „gorszych” przedmieść. Już w 1865 r. w granicach Starego Miasta zamieszkiwało 6668 osób, na Nowym Mieście zaś 3470 osób<sup>9</sup>.

s. 330; idem, *Toruń–Bydgoszcz–Chełmno. Rozwój gospodarczy i ludnościowy w XIX i początkach XX wieku (1815–1914)*, „Zap. Hist.” 1983, t. 48, z. 3, s. 114.

<sup>3</sup> M. i E. Gąsiorowscy, *Toruń*, Warszawa 1963, s. 85–86; E. Kwiatkowska, *Rozwój przestrzenny Torunia*, „AUNC. Geografia” 1973, z. 32, s. 193; K. Gregorkiewicz, *Toruń. Przestrzenny rozwój miasta*, Toruń 1983, s. 16; K. Wajda, *Pod ponownym pruskim*, s. 331–332.

<sup>4</sup> K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 94.

<sup>5</sup> J. Salm, *Przemiany przestrzenne pruskiego Torunia (1815–1914)*, w: ibidem, s. 85.

<sup>6</sup> K. Wajda, *Pod ponownym pruskim*, s. 355–356.

<sup>7</sup> M. Niedzielska, *Toruń dziewiętnastowieczny*, „Rocz. Tor.” 1997, t. 24, s. 23. Bramy ponownie były zamykane w lutym 1863 r. w obawie przed rozlaniem powstania styczniowego, „Th. Wbl.” 14 II 1863, nr 20.

<sup>8</sup> J. Osterhammel, *Historia XIX w. Przeobrażenie świata*, przeł. I. Drozdowska-Broering, J. Kałużny, A. Peszke, K. Śliwińska, Poznań 2013, s. 393.

<sup>9</sup> VBMT, 1865, s. 3.

Anonimowy autor reportażu o Toruniu w 1853 r. napisał:

Spotkanie zaś z życiem obecnym przypomni mu [podróżnemu – R. B.], że to niegdyś wielkie, potężne, bogate miasto, jest dzisiaj forttecznym miasteczkiem, dalekim od stanu, gdzie jako miasto handlowe i twierdza do pierwszych miast handlowych się liczyło. Dzisiejszy Toruń nie ma prawie żadnego handlu, wyjąwszy zboża i drzewa z okolicy, wyjąwszy kontrabandy drobnych towarów do pogranicza w Królestwie<sup>10</sup>.

Drugim trwałym czynnikiem strukturalnym, hamującym rozwój (gospodarczy) miasta, była z kolei protekcyjnistyczna polityka celna Rosji i władz Królestwa Polskiego, która mając zapobiec konkurencji pruskich towarów, uderzała bezpośrednio w nadgranicznie położony Toruń<sup>11</sup>. Sąsiedztwo prusko-rosyjskie skutkowało powstaniem „małego ruchu granicznego” oraz rzutowało na stosunki społeczne, niejednokrotnie wypełnione kradzieżami, rabunkami i przemytem. W ten ostatni proceder, po powstaniu drogi żelaznej warszawsko-bydgoskiej (1862), byli zaangażowani nawet pracownicy kolei<sup>12</sup>. Efektem niemocy spowodowanej restrykcjami forttecznymi i polityką celną było rosnące w latach pięćdziesiątych XIX w. opóźnienie Torunia w stosunku do Bydgoszczy, przyłączonej do pruskiej sieci kolejowej już w 1851 r.<sup>13</sup> Bariery rozwojowe pierwszej połowy XIX w. odbijały się na sytuacji miasta jeszcze w okresie późniejszym, kie-

---

<sup>10</sup> T. Zakrzewski, *Nieznany opis Torunia w krakowskim „Czasie” z 1853 roku*, „Rocz. Tor.” 1990, t. 19, s. 205 (cyt. za oryginałem reportażu). We wspomnieniach o Toruniu z lat trzydziestych XX w. pisano, że w 1870 r., krótko po zakończeniu zwycięskiej wojny, Toruń był jeszcze małym prowincjonalnym miastem, które poza swoimi starymi budynkami zakonnymi i fortyfikacją twierdzy nie odróżniało się od innych miast, *Thornisches. Das Thorn der 70er und 80er Jahre*, „Das Ordenskrenz. Thorner Heimat Zeitung” 1934, nr 4.

<sup>11</sup> *Thorn als Handelsplatz für Getreide*, „Th. Ostd. Ztg.” 19 III 1882, nr 67; K. Wajda, *Toruń–Bydgoszcz–Chełmno*, s. 113–114; idem, *Życie gospodarcze miasta (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 144.

<sup>12</sup> T. Krzemiński, *W cieniu kordonu. Społeczne aspekty funkcjonowania granicy prusko-rosyjskiej w XIX i na początku XX wieku w rejonie Kujaw, Ziemi Chełmińskiej i Dobrzyńskiej (rekonesans badawczy)*, „Czasy Nowożytnie” 2012, t. 25, passim.

<sup>13</sup> K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 145.

dy elementy dawnej zabudowy stanowiły przeszkodę w modernizacji infrastruktury miejskiej<sup>14</sup>.

W dziewiętnastowiecznej historii Torunia przyspieszenie procesów modernizacyjnych, związanych z uzyskaniem połączenia kolejowego, budową mostu żelaznego, likwidacją średniowiecznych murów i bram oraz uwolnieniem przestrzeni w wyniku przebudowy twierdzy, dokonywało się w drugiej połowie XIX stulecia. Wszystkie wymienione zmiany wiązały się ze zjawiskiem, które możemy określić *otwarcie przestrzeni miejskiej*. Pierwszym przejawem tego procesu była budowa głównych dróg wylotowych, o które mieszkańcy zabiegali już od 1800 r.<sup>15</sup> W praktyce pierwsze połączenia drogami bitymi z sąsiednimi ośrodkami miejskimi Toruń uzyskał pod koniec lat dwudziestych XIX w., początkowo do Grudziądza (1829 r.), następnie w latach czterdziestych do Chełmna i Lubicza (1841 r.), Kowalewa i Golubia (1843 r.) oraz do Bydgoszczy w 1851 r.<sup>16</sup> Choć w pamiętnikach i reportażach narzekano, że drogi te były miękkie i źle utrzymane, a niekiedy żwirówki kończyły się po mili długości<sup>17</sup>, wybudowanie wymienionych szos było istotnym krokiem w rozwoju komunikacji zewnętrznej, zwłaszcza w kontekście skrócenia czasu podróży. „Z Torunia dziennie dwa razy odchodzą dylizanse i dobrą żwirówką w 6 godzin niecałych stają w Bydgoszczy, trafiając na odcjęście pociągów kolei żelaznej do Berlina, Szczecina, Poznania

---

<sup>14</sup> Zob. M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne*, s. 230.

<sup>15</sup> S. Kujot, *Toruń (praca uwieńczona na konkursie rozpisany przez Towarzystwo Naukowe Toruńskie)*, Toruń 1884, s. 52; J. Lankau, N. Pajzderski, *Monografia i przewodnik*, s. 25; M. Sydow, *Toruń, jego dzieje i zabytki*, Toruń 1929, s. 68.

<sup>16</sup> APT, AmP, sygn. 1338; K. Wajda, *Pod ponownym pruskim*, s. 341; M. Niedzielska, *Toruń dziewiętnastowieczny*, s. 23. Por. O. Steinmann, *Der Kreis Thorn. Statistische Beschreibung*, Thorn 1866, s. 168–171; A. Mańkowski, *Zarys dziejów Torunia po roku 1815*, w: *Dzieje Torunia. Praca zbiorowa z okazji 700-lecia miasta*, red. K. Tymieniecki, Toruń 1933, s. 244; M. i E. Gąsiorowscy, *Toruń*, s. 85–86. Autorzy ci podają następujące etapy budowy dróg wylotowych z miasta: do Chełmży – łysomiccka (1822–1830), Kowalewa – lubicka (1840), Chełmna (1841–1845), Bydgoszczy (1817–1828).

<sup>17</sup> T. Zakrzewski, *Nieznany opis Torunia*, s. 205 (cyt. z oryginału reportażu); B. Mansfeld, *Architektura w Toruniu (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 424–425.

i Gdańska<sup>18</sup> – pisał anonimowy autor reportażu. Prędkość jazdy na drodze z Torunia do Bydgoszczy w połowie XIX w. wynosiła więc ok. 7 km/h, tyle samo, co konnej poczty osobowej na traktach Wielkopolski (1865 r.)<sup>19</sup>. To przyspieszenie transportu wpisywało się jednocześnie w trend ogólnoeuropejski, a nawet światowy. Średnia prędkość prywatnych powozów na drogach francuskich między 1814 a 1848 r. wzrosła ponaddwukrotnie z 4,5 do 9,5 km/h. W Prusach w tym samym okresie nastąpiło skrócenie czasu jazdy dyliżansem na trasie z Berlina do Kolonii ze 130 do 78 godzin<sup>20</sup>.

Prawdziwą rewolucją komunikacyjną w dziejach Torunia była jednak kolej żelazna, która, jak napisał Reinhold Heuer, przyniosła żywsze tempo w życiu gospodarczym miasta<sup>21</sup>. Większość badaczy zgodnie podkreśla, że przyłączenie Torunia do pruskiej sieci kolejowej w październiku 1861 r. było nie tylko jakościową zmianą systemu komunikacyjnego, ale także wydarzeniem sprzyjającym położeniu gospodarczemu miasta. Początkowo Toruń uzyskał połączenie kolejowe z Bydgoszczą, a rok później z Warszawą przez Aleksandrów Kujawski, Włocławek i Kutno, co rozszerzyło toruński handel tranzytowy z Królestwem Polskim. W kolejnych latach zbudowano linie kolejowe do Wystruci, Poznania i Malborka<sup>22</sup>. Nie bez znaczenia było to, że Toruń uzyskał połączenie kolejowe o 10 lat później od pobliskiej Bydgoszczy<sup>23</sup>, która dzięki temu szybciej włączyła się

---

<sup>18</sup> T. Zakrzewski, *Nieznany opis Torunia*, s. 206.

<sup>19</sup> T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce w latach 1815–1914*, Warszawa 1976, s. 48.

<sup>20</sup> H. Rosa, *Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*, Frankfurt am Main 2005, s. 162.

<sup>21</sup> R. Heuer, *Siebenhundert Jahre Thorn 1231–1931*, Danzig 1931, s. 65.

<sup>22</sup> APT, AmT, C 7878, 7879, 7880; GStAPK, XIV HA, Rep. A181, nr 14674; APT, AmP, sygn. 834; APT, SPT, sygn. 267, 268; K. Wajda, *Pod ponownym pruskim*, s. 369; A. Piątkowski, *Geneza i rozwój sieci kolejowej w Prusach Zachodnich (1842–1914)*, w: *Toruń i Pomorze pod władzą pruską. Materiały konferencji z 10–11 grudnia 1993 r. w Toruniu*, red. S. Wierzchosławski, Toruń 1995, s. 117–119.

<sup>23</sup> Jednocześnie wcześniej od sąsiedniego Chełmna, co skutkowało przeniesieniem się polskich instytucji do Torunia, T. Cieślak, *Etapy rozwoju miasta Torunia w XIX i XX wieku*, „Rocz. Tor.” 1980, t. 15, s. 243.

w proces zmian, jakie niosła z sobą rewolucja przemysłowa<sup>24</sup>. W rezultacie dystans w rozwoju gospodarczym tych miast jeszcze się zwiększył. Również proces budowy szos w rejencji bydgoskiej i poznańskiej rozpoczął się dekadę wcześniej (co wynikało ze świadomej polityki państwa pruskiego)<sup>25</sup>.

Ponadto ciążyła Toruniowi lokalizacja kolei żelaznej. Poprowadzenie linii kolejowej i usytuowanie dworca na lewym brzegu Wisły, u wylotu mostu wiślanego, wynikało z konieczności pogodzenia inwestycji kolejowych z realiami twierdzy<sup>26</sup>. Projektodawcom przyświecały przede wszystkim cele polityczne, skomunikowanie państwa pruskiego z Imperium Rosyjskim<sup>27</sup>. Oddzielenie dróg żelaznych od miasta rzeką było z punktu widzenia rozwoju Torunia niefortunne, tym bardziej że zniszczony w 1854 r. most drewniany został odbudowany dopiero w 1863 r. Brak trwałej przeprawy między brzegami Wisły do 1863 r. hamował już na starcie oczekiwane korzyści płynące z uzyskanego połączenia kolejowego, uniemożliwiając sprawne przemieszczanie się pasażerów kolei ze stacji do miasta, jak również przewożenie towarów transportem konnym.

Z drugiej strony warto zauważyć, że problem usytuowania połączenia kolejowego, jaki wystąpił w Toruniu, nie był odosobnionym przypadkiem. W wielu miastach kolej nie wkraczała w stary układ

---

<sup>24</sup> Przyłączenie Bydgoszczy w lipcu 1851 r. do odcinka Kolei Wschodniej zapoczątkowało proces przyspieszenia wzrostu ludnościowego miasta, które uzyskało jednocześnie połączenie kolejowe ze Szczecinem, z Berlinem i Poznaniem, K. Wajda, *Przeobrażenia gospodarcze Bydgoszczy w latach 1850–1914*, w: *Historia Bydgoszczy*, t. 1: *Do roku 1920*, red. M. Biskup, Warszawa–Poznań 1991, s. 530 i n.; idem, *Toruń–Bydgoszcz–Chełmno*, s. 111. Szczecin połączenie kolejowe z Berlinem uzyskał w 1842 r., Poznań został włączony do sieci kolejowej w 1848 r., T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce*, s. 172.

<sup>25</sup> T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce*, s. 11–13.

<sup>26</sup> J. Salm, *Przemiany przestrzenne pruskiego*, s. 88; M. Giętkowski, Z. Karpus, W. Rezmer, *Twierdza Toruń*, s. 113; Z. Kruszelnicki, *Z dziejów i ikonografii najstarszego dworca kolejowego w Toruniu*, „AUNC. Zabytkoznawstwo i Konserwatorstwo” 1987, z. 164, s. 154; A. Adamczak, A. Balewski, J. Stochmal, *Stacja Toruń Główny 1861–1995. Rys historyczny*, Toruń 1996, s. 10–11.

<sup>27</sup> Co istotne, projekty linii kolejowych były zatwierdzane przez Ministerstwo Wojny, por. Z. Taylor, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007, s. 31.



zabudowy miejskiej, lecz przebiegała w oddaleniu od niego<sup>28</sup>. Tak było w Poznaniu, Bydgoszczy czy we Wrocławiu, choć należy doprecyzować, że dystans w przypadku tych miast nie był tak znaczny jak w Toruniu. To oddalenie dworców od centrum implikowało konieczne procesy urbanizacyjne na oddzielającej je przestrzeni, a przede wszystkim determinowało kształt i charakter komunikacji wewnętrznej. Wzrastający ruch pasażerski na dworcach stał się głównym czynnikiem rozwoju dorożkarstwa w Poznaniu, Bydgoszczy oraz Toruniu<sup>29</sup>. Już w 1864 r. koleją przybyło do Torunia 50 000 podróżnych, wyjechało zaś 44 000 pasażerów. Ludzie ci w jakiś sposób musieli przekroczyć Wisłę, by dostać się do miasta lub z powrotem do dworca, co w naturalny sposób rodziło zapotrzebowanie na usługi przewozowe, dając początek rozwojowi komunikacji wewnętrznej. Wisłą przybywało wówczas do Torunia od 25 000 do 30 000 osób, a dylżansami pocztowymi w 1874 r. wyjechało z miasta 3000 podróżnych<sup>30</sup>. Liczby te obrazują przebudowę strukturalną systemu komunikacji zewnętrznej, jaka w przypadku Torunia dokonała się w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XIX w. Kolej żelazna stanowiła wówczas dominujący środek transportu, którym podróżni przybywali do miasta, co stało się jeszcze bardziej widoczne po wybudowaniu mostu żelaznego i stacji Toruń-Miasto. Dworce kolejowe budowane w XIX w. odcisnęły ogromne piętno na życiu wielu miast, abstrahując od ich roli jako pracodawcy<sup>31</sup>. Lokalizacje dworców, nawet mimo innych zamierzeń urbanistów, „zaplanowały” z góry układ wewnętrznej komunikacji zbiorowej, a nawet uruchamiały kierunki procesów urbanizacyjnych. Prawie wszędzie, gdzie było to możliwe (z punktu widzenia technicznego, prawnego i eko-

---

<sup>28</sup> E. Włodarczyk, *Rozwój urbanistyczny miast pomorskich i ich gospodarka komunalna*, w: *Historia Pomorza*, t. 4: 1850–1918, cz. 1: *Ustrój, gospodarka, społeczeństwo*, red. S. Salmonowicz, Toruń 2000, s. 462.

<sup>29</sup> T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce*, s. 66. Dla Torunia zob. podrozdział *Dorożki konne i samochodowe*.

<sup>30</sup> M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne*, s. 224.

<sup>31</sup> O funkcji kolei jako pracodawcy w regionie zob. I. Janosz-Biskupowa, *Dzieje miasta Podgórze (1555–1938)*, „Zap. Hist.” 1962, t. 27, z. 3, s. 372–373; K. Ciesielska, T. Zakrzewski, *450 lat toruńskiego Podgórze (1555–2005)*, Toruń 2005, s. 65.

nomicznego), pierwsze tramwaje łączyły centrum miasta z dworcem kolejowym, czego przykładem był również Toruń.

Abstrahując na chwilę od sytuacji Torunia, warto zauważyć, że są miasta, takie jak Kraków, Lipsk czy Frankfurt nad Menem, w których zlikwidowano fortyfikacje i usytuowano dworce blisko centrum lub, jak w przypadku Kolonii, z zachowanym pasem fortecznym, wpuszczono kolej w obręb staromiejski i wybudowano dworzec nieopodal katedry<sup>32</sup>. Tak czy inaczej, kolej uczyniła dawne mury zbędnymi, a dworce zmieniły pejzaż miast.

Specyfikę Torunia determinowała rola nadgranicznej twierdzy, która rzutowała na lokalizację linii kolejowej. Brak zgody władz wojskowych, aby oddana do użytku w 1873 r. linia kolejowa, biegnąca od Dworca Głównego do Olsztyna w kierunku Wystruci, przekraczała Wisłę poniżej miasta, przesądził o lokalizacji stacji kolejowej (1878)<sup>33</sup>, a następnie Dworca Toruń-Miasto (1889)<sup>34</sup>. Dworzec ten, przeznaczony wyłącznie dla ruchu pasażerskiego, został usytuowany na prawym brzegu Wisły przy moście żelaznym, w pobliżu dzielnicy Wilhelmstadt. Jego „wtłoczenie na siłę” w ciąg fortyfikacji, jak określił to Zygmunt Kruszelnicki<sup>35</sup>, uniemożliwiało budowę dworca towarowego w sąsiedztwie śródmieścia. Dworzec taki powstał dopiero w latach 1882–1883 na Mokrem<sup>36</sup>, w związku z otwarciem linii kolejowej do Malborka przez Chełmżę i Grudziądz. Notabene lokalizacja na Mokrem lepiej pasowała do funkcji dworca towarowego z uwagi

---

<sup>32</sup> A. Zabłocka-Kos, *Zrozumieć miasto. Centrum Wrocławia na drodze ku nowoczesnemu city 1807–1858*, Wrocław 2006, s. 260.

<sup>33</sup> Zob. relacje prasowe dotyczące budowy przystanku kolejowego po stronie miasta przy moście żelaznym: *Przystanek kolei*, „Gaz. Tor.” 9 X 1878, nr 234; *Budynek dla przystanku kolei*, „Gaz. Tor.” 29 VII 1879, nr 173; *Na ukończeniu*, „Gaz. Tor.” 13 VIII 1879, nr 186.

<sup>34</sup> K. Wajda, *Pod ponownym pruskim*, s. 355. Zob. apele prasowe dotyczące budowy linii kolejowej do Jabłonowa oraz o potrzebie budowy dworca na prawym brzegu Wisły, *Eisenbahangelegenheiten*, „Th. Ztg.” 22 II 1870, nr 44; 2 III 1870, nr 51; 3 III 1870, nr 52; 17 VI 1870, nr 139; 10 VII 1870, nr 159.

<sup>35</sup> Z. Kruszelnicki, *Z dziejów i ikonografii*, s. 172.

<sup>36</sup> W latach siedemdziesiątych XIX w. funkcjonowała na Mokrem stacja kolejowa, również obsługująca tylko ruch towarowy, *Dworzec na Mokrem*, „Gaz. Tor.” 7 II 1874, nr 30.

na przemysłowy charakter tego obszaru. Na prawobrzeżu Wisły uruchomiono również kolej nadbrzeżną (tzw. Uferbahn) w 1888 r., kursującą od Dworca Miejskiego celem obsługi przeładunków między transportem rzeczonym a kolejowym<sup>37</sup>.

W położonym nad Wisłą Toruniu palącym problemem od dawna było zagadnienie przeprawy mostowej. Cytowany już autor reportażu o tym mieście pisał w 1853 r.:

Mosty te do miasta należące są w tak złym stanie, że rzeczywiście strach przejmuje tego, kto przez nie jechać musi. Gdy się przejeżdża, cały most się trzęsie, a bele podnoszą się i opadają jak klawisze. Jeśli więc już nic innego Toruń nie zachował, to niezawodnie polski most, jak mówi przysłowie<sup>38</sup>.

Niszczony przez kry i wysoką wodę most palowy uległ zniszczeniu w 1854 r.<sup>39</sup> Do czasu jego odbudowy w 1863 r. stosowano rozwiązania prowizoryczne, m.in. w postaci mostu pontonowego<sup>40</sup>. Brak trwałej przeprawy przez dziewięć lat wywarł negatywny wpływ na tempo rozwoju miasta. Jakościowa zmiana w systemie komunikacyjnym nastąpiła dopiero w 1873 r., gdy wzniesiono wspomniany wcześniej żelazny most kolejowo-drogowy o długości 1272 m, otwarty również dla ruchu pieszego<sup>41</sup>. Zbudowanie tego mostu na wschód

---

<sup>37</sup> *Die Uferbahn*, „Th. Ostd. Ztg.” 1888, nr 219; K. Wajda, *Pod ponownym pruskim*, s. 376. Zob. *Reglement für die Benutzung der Uferbahn bei Thorn*, Thorn im Juli 1888, APT, AmT, C 43.

<sup>38</sup> T. Zakrzewski, *Nieznaný opis Torunia*, s. 204 (cyt. za oryginałem reportażu).

<sup>39</sup> Rok wcześniej podczas próby ratowania konstrukcji mostu przed naporem lodów śmierć poniosło ośmiu robotników, idem, *Dylematy i współzależności komunikacji wodnej i lądowej Torunia w latach budowy głównych dróg żelaznych do miasta (1853–1883)*, „Rocz. Tor.” 1991, t. 20, s. 178. Szerzej o utrzymaniu i konserwacji mostu na Wiśle w Toruniu, zob. GStAPK, I HA, Rep. 77, Titel 1505, nr 1.

<sup>40</sup> APT, SPT, sygn. 341, k. 162, *Polizeiverordnung über die Benutzung der Pontonbrücke über den rechten Weichselarm bei Thorn für den öffentlichen Verkehr vom 8. Juni 1863*, Thorn 1863.

<sup>41</sup> *Tutejszy most żelazny*, „Gaz. Tor.” 23 IX 1873, nr 220. Zob. relacje z budowy mostu: *Budujący się obecnie most*, „Gaz. Tor.” 28 III 1872, nr 72; *Robotnicy zatrudnieni przy budowlu*, „Gaz. Tor.” 12 V 1872, nr 107; *Strajka robotników*, „Gaz. Tor.” 14 V 1872, nr 108; *Prace przy tutejszym moście żelaznym*, „Gaz. Tor.” 29 VI 1872, nr 146; *Most żelazny*, „Gaz. Tor.” 23 IV 1873, nr 93; *Uroczyście odebranie mostu*

od śródmieścia jednocześnie znacząco wydłużyło drogę z centrum miasta do Dworca Głównego, po tym jak most drewniany usytuowany u wylotu ul. Mostowej spłonął w lipcu 1877 r.<sup>42</sup> Miasto zrezygnowało jednak z jego odbudowy. Uruchomiony, w linii rozebranego mostu palowego, statek parowy do przewozu pasażerów miał skrócić trasę do lewobrzeżnej części Wisły i rozładować ruch na nowym moście. Ponadto obok konnego omnibusu, kursującego przez most żelazny (a wcześniej przez most palowy), parowiec wahadłowy stał się drugim w mieście środkiem komunikacji zbiorowej, nie licząc dorożek konnych<sup>43</sup>.

Odkąd w 1871 r. Toruń otrzymał status twierdzy I stopnia i podjęto decyzję o modyfikacji systemów obronnych, ożywił się ruch budowlany w mieście. U schyłku lat siedemdziesiątych XIX w. rozpoczęto budowę nowych umocnień twierdzy w postaci pierścienia oddalonych od siebie fortów, okalających centrum miasta w odległości 3–3,5 km<sup>44</sup>. W trakcie prac, ukończonych w 1892 r., wzniesiono siedem fortów głównych, sześć fortów pośrednich, jedną baterię ze schronami, 32 schrony piechoty oraz 52 schrony pomocnicze dla

---

żelaznego, „Gaz. Tor.” 14 VIII 1873, nr 186; B. Dybaś, K. Walczak, *Toruńska przeprawa i mosty na Wiśle*, Toruń 1989, s. 23; J. Jankowski, *Mosty w Polsce i mostowcy polscy (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej)*, Wrocław 1973, passim.

<sup>42</sup> *Pożar tej nocy*, „Gaz. Tor.” 3 VII 1877, nr 149; *Szkoda, jaką*, „Gaz. Tor.” 5 VII 1877, nr 151; K. Wajda, *Toruń–Bydgoszcz–Chełmno*, s. 123; B. Dybaś, K. Walczak, *Toruńska przeprawa*, s. 23, 28. O różnicach jakościowych obydwu mostów pisano w „Gazecie Toruńskiej” w 1879 r.: „Prawie corocznie psuła go kra lub wysoka woda, co pochłaniało tysiące. Most żelazny na takie przypadkowości nie wystawiony wcale, a trwała budowa jego nawet w pokładzie drewnianym, na zużycie przez konie i wozy wystawionym, o wiele mniejszych wymaga reperacji, niż bywało na moście drewnianym”, „Gaz. Tor.” 9 I 1879, nr 6.

<sup>43</sup> Zob. podrozdziały: *Konny omnibus i ruch autobusowy* oraz *Miejski przewóz przez Wisłę statkiem parowym*; T. Zakrzewski, *Nieznane początki komunikacji miejskiej w Toruniu*, „Nowości” 18 VII 1990, nr 138.

<sup>44</sup> Rozpoczęcie prac planowano w 1873 r.: „Prace około rozprzestrzenienia i ulepszenia twierdzy tutejszej rozpocząć się mają, wedle najnowszych rozporządzeń, jeszcze w ciągu lata r.b., a ukończone być mają najdalej w roku 1879”, „Gaz. Tor.” 9 V 1873, nr 106. W rzeczywistości przebudowę twierdzy rozpoczęto w 1878 r.

baterii polowych<sup>45</sup>. Powstanie nowego pasa umocnień, odsuniętego od centrum, spowodowało przesunięcie się również rejonów fortecznych, czyli obszarów na przedpolu twierdzy, na których obowiązywały ścisłe ograniczenia budowlane, skutecznie izolujące dotąd miasto od jego przedmieść. Ponadto wewnętrzny pierścień twierdzy tracił swoje znaczenie militarne. W rezultacie stare średniowieczne mury miejskie stały się bezużyteczne, co potwierdzało rozporządzenie Ministra Wojny z 6 II 1874 r., znoszące ich funkcję obronną. Władze miejskie podjęły więc decyzję o ich rozbiórce<sup>46</sup>. W wyniku akcji rozbiórkowej, której szczyt przypadł na lata osiemdziesiąte, zlikwidowano stare bramy i mury, siedemnastowieczne umocnienia ziemne oraz zasypano fosy<sup>47</sup>. Uwolnioną przestrzeń poddano działaniom urbanizacyjnym, wznosząc na niej nowe budynki o charakterze publicznym. W obręb miasta włączono rozległy teren położony między Nowym Miastem a stawem Kaszownik. Powstało tam budownictwo związane z wojskiem (koszary, szpital i kościół garnizonowy), a także cywilne kamienice czynszowe, usytuowane między dzisiejszymi ul. Piastowską i Warszawską, stanowiące trzon nowej dzielnicy Wilhelmstadt<sup>48</sup>. Ponieważ likwidacja murów miejskich przypadała na

<sup>45</sup> K. Biskup, L. Narębski, W. Rutkowski, *Forty toruńskie*, Toruń 1975, s. 5–6; J. Stankiewicz, K. Biskup, *Twierdza Toruń, część IV*, „Zap. Hist.” 1978, t. 43, z. 4, s. 94–124.

<sup>46</sup> *Der Thurm des Paulinerthors*, „Th. Ztg.” 28 VI 1874, nr 149; *Der Bau am Culmer Thor*, „Th. Ztg.” 19 VIII 1874, nr 193; *Die Niederlegung der Stadtmauern*, „Th. Ztg.” 20 IX 1874, nr 221; *Pauliner Thurm*, „Th. Ztg.” 24 IX 1874, nr 224; K. Gregorkiewicz, *Toruń. Przestrzenny rozwój*, s. 17; M. Niedzielska, *Toruń dziewiętnastowieczny*, s. 23; J. Salm, *Przemiany przestrzenne pruskiego*, s. 88–89; M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne*, s. 228–229.

<sup>47</sup> Zob. relacje prasowe z tych działań: *Dwie stare bramy*, „Gaz. Tor.” 29 I 1879, nr 23; *Przy Paulińskiej Bramie*, „Gaz. Tor.” 3 V 1879, nr 102; *Pierwsze płatki*, „Gaz. Tor.” 5 XI 1879, nr 257; *Stary mur*, „Gaz. Tor.” 27 II 1880, nr 47; *Brama forteczna*, „Gaz. Tor.” 10 III 1880, nr 57; *Brama chełmińska*, „Gaz. Tor.” 28 I 1882, nr 23; *Brama św. Katarzyńska*, „Gaz. Tor.” 6 VII 1884, nr 154; *Die Stadtmauer*, „Th. Ztg.” 1 VI 1887, nr 124; *Toruń. Pomiędzy bramą*, „Gaz. Tor.” 10 VIII 1888, nr 183; *Zasypana stara fosa*, „Gaz. Tor.” 13 IV 1889, nr 86; *Donosiliśmy swego czasu*, „Gaz. Tor.” 28 VI 1889, nr 146; *Chełmińska brama wewnętrzna*, „Gaz. Tor.” 11 X 1889, nr 235.

<sup>48</sup> M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po Toruniu*, Lwów 1924, s. 40; M. i E. Gąsiorowscy, *Toruń*, s. 82; Z. Kruszelnicki, *Toruń nie istniejący*, Warszawa–Poznań–Toruń 1987, s. 62–74; B. Zimnowoda-Krajewska, *Rola funkcji militarnej*

okres intensywniejszej rozbudowy dróg, naturalnym wydawało się również przeznaczenie uzyskanej przestrzeni na potrzeby komunikacyjne. Przeprowadzone prace w pewnym stopniu umożliwiły wyjście ścisłego centrum z okowów hermetycznej i skostniałej zabudowy, niedostosowanej do wyzwań nowoczesnego, modernizującego się miasta, zwłaszcza w aspekcie komunikacyjnym. Jak w 1931 r. napisał Reinhold Heuer, średniowieczne mury, bramy i wieże musiały ustąpić „ruchowi”<sup>49</sup>. Także w prasie toruńskiej, relacjonującej przebieg rozbiórki, podkreślano znaczenie utrudnień komunikacyjnych, jakie powodowały wspomniane obiekty<sup>50</sup>. W rezultacie permanentnie zakorkowane śródmieście mogło w pewnym stopniu rozładować ruch. Warto dodać, że pod koniec XIX w. z podobnymi ograniczeniami o charakterze militarnym, ciężącymi na rozwoju centrów, borykały się m.in. Kraków, Poznań, a także Szczecin<sup>51</sup>. Generalnie trzeba wskazać, że proces likwidacji dawnych fortyfikacji w dziewiętnastowiecznej Europie był wpisany w panoramę epoki.

Zjawisku otwierania przestrzeni miejskiej towarzyszyły dodatkowo inne procesy modernizacyjne, związane z poprawą infrastruktury miejskiej, w tym usunięcie przedproży, budowa trotuarów i no-

---

w kształtowaniu zabudowy mieszkaniowej w mieście-twierdzy przełomu XIX i XX w. na przykładzie wybranego bloku w Toruniu, w: „*Conservatio est aeterna creatio*”. Księga dedykowana prof. Janowi Tajchmanowi, red. J. Krawczyk, Toruń 1999, s. 329; J. Salm, *Przemiany przestrzenne pruskiego*, s. 89; J. Kucharzewska, *Architektura i urbanistyka Torunia w latach 1871–1920*, Warszawa 2004, s. 68–81.

<sup>49</sup> R. Heuer, *Siebenhundert Jahre Thorn*, s. 66.

<sup>50</sup> *Bramę Paulińską*, „Gaz. Tor.” 31 III 1874, nr 73; *Brama św. Jakóba*, „Gaz. Tor.” 6 VII 1875, nr 150; *Wieża Paulińska*, „Gaz. Tor.” 27 XI 1878, nr 275; *Dwie stare bramy*, „Gaz. Tor.” 29 I 1879, nr 23.

<sup>51</sup> Zob. J. Purchla, *Jak powstał nowoczesny Kraków. Studia nad rozwojem budowlanym miasta w okresie autonomii galicyjskiej*, Kraków 1979; J. Skuratowicz, *Architektura Poznania 1890–1918*, Poznań 1991; Z. Ostrowska-Kęłbowska, *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780–1880*, Warszawa–Poznań 1982. W Szczecinie, który nie odgrywał istotnej roli w systemie obronnym państwa pruskiego, władze wojskowe przez długi czas pozostawały obojętne na apele likwidacji starych murów ze strony władz miasta i kół gospodarczych, E. Włodarczyk, *Rozwój urbanistyczny miast*, s. 460.

wych nawierzchni ulic, a także budowa wodociągów, kanalizacji i gazowni oraz oświetlenie miasta latarniami ulicznymi<sup>52</sup>.

Mimo zachodzących procesów modernizacyjnych – wielokrotnie spóźnionych z powodu ograniczeń strukturalnych – do 1891 r., kiedy to uruchomiono pierwszą konną linię tramwajową, miasto nie doczekało się zasadniczych przemian w zakresie komunikacji wewnętrznej. Transport zarobkowy nie odgrywał jeszcze wtedy istotnej roli w systemie gospodarczym miasta. W 1870 r. zaledwie 22 podatników trudniło się przewozem zarobkowym<sup>53</sup>. W przestrzeni miejskiej dominowały wyłącznie powozy konne oraz nieliczne rowery, a podstawowym środkiem komunikacji był ruch pieszy. W kontekście zmian w sposobach i jakości podróżowania w mieście niemal do końca XIX w. strukturalnie nie zmieniło się nic od czasów średniowiecza, wyłączając statek parowy na Wiśle. I bynajmniej nie był to tylko *casus* Torunia, a zjawisko ogólnoświatowe. Trafnie ujął to w swojej syntezie Jürgen Osterhammel: „Kto około roku 1870 wjeżdżał koleją do wielkiego miasta europejskiego, ten podróżował techniką, która w zasadzie jest stosowana do dziś – i kilka chwil później odnajdywał się znów w archaicznym świecie transportu konnego”<sup>54</sup>.

Zostawiając na boku stagnację źródeł napędu środków komunikacji w miastach, nie należy zapominać o pozytywnym wpływie procesów modernizacyjnych w drugiej połowie XIX w. na rozwój komunikacji wewnętrznej Torunia. Przełamanie długotrwałego odizolowania przedmieść od centrum, w wyniku przebudowy twierdzy i likwidacji starych obwarowań, umożliwiło wpuszczenie torów tramwajowych w obszar śródmieścia i poprowadzenie ich do osobo-

---

<sup>52</sup> *Zum Bau der Gasanstalt*, „Th. Wbl.” 21 VII 1859, nr 65; *Zur Frage der Wasserleitung und Kanalisation*, „Th. Ztg.” 2 IX 1892, nr 205; *II Zur Frage der Wasserleitung und Kanalisation*, „Th. Ztg.” 10 IX 1892, nr 212; *Zur Frage der Wasserleitung und Kanalisation*, „Th. Ztg.” 13 IX 1892, nr 214; *Zur Wasserleitungs-Frage*, „Th. Ztg.” 16 IX 1892, nr 217; *Ein letztes Wort zur Frage der Wasserleitung und Kanalisation*, „Th. Ztg.” 7 X 1892, nr 235; *100-letcie nowoczesnych wodociągów toruńskich 1893–1993*, Toruń 1993; B. Mansfeld, *Architektura w Toruniu*, s. 423.

<sup>53</sup> JBMT, 1870, s. 2. W 1869 r. przewozem zarobkowym (Fuhrleute) zajmowało się 25 osób, w 1867 – 21; w 1866 – 20, JBMT, 1869, s. 2; VBMT, 1867, s. 2; VBMT, 1866, s. 2.

<sup>54</sup> J. Osterhammel, *Historia XIX w.*, s. 399.



Ryc. 1. Toruń. Okolice miasta, 1893 r.



wego Dworca Toruń-Miasto. Epoka dworców kolejowych, których znaczenie zostało wyżej zarysowane, zapoczątkowała zmiany w rozłożeniu natężenia ruchu wewnątrz miasta. W 1891 r., który zasadniczo otwiera przedmiot tego opracowania, z dworców toruńskich wyjechały koleją 266 992 osoby, co – upraszczając – dawało średnio dzienny ruch na dworcach wynoszący 731 osób (nie licząc przyjezdnych)<sup>55</sup>. Ówczesnie żaden zakład pracy w Toruniu nie zatrudniał tylu pracowników. To zarazem oznacza, że zmieniona struktura przyjazdów do miasta zapoczątkowała kształtowanie się nowych centrów, jakimi, obok Starego i Nowego Miasta, stały się dworce kolejowe (Dworzec Główny i Toruń-Miasto). Okażą się one bowiem kluczowe dla rozwoju kierunków ruchu ulicznego w mieście.

### **Stratyfikacja społeczna i siła nabywcza mieszkańców Torunia**

Na progu ostatniej dekady XIX w. Toruń liczył 27 018 mieszkańców. W ciągu następujących 49 lat, w których miasto przynależało do dwóch organizmów państwowych, ich liczba wzrosła o 292%, osiągając w 1939 r. 78 769 osób (wyk. 1). Silny trend wzrostowy był podzielony jednym okresem spadkowym, będącym wynikiem I wojny światowej i przyłączenia Torunia do Polski, po którym nastąpiła gwałtowna emigracja ludności niemieckiej z miasta<sup>56</sup>. Dość wspomnieć, że dla półwiecza poprzedzającego te badania dynamikę wzrostu ludnościowego należy określić jako równie imponującą, co było zresztą charakterystyczne dla wielu miast epoki<sup>57</sup>.

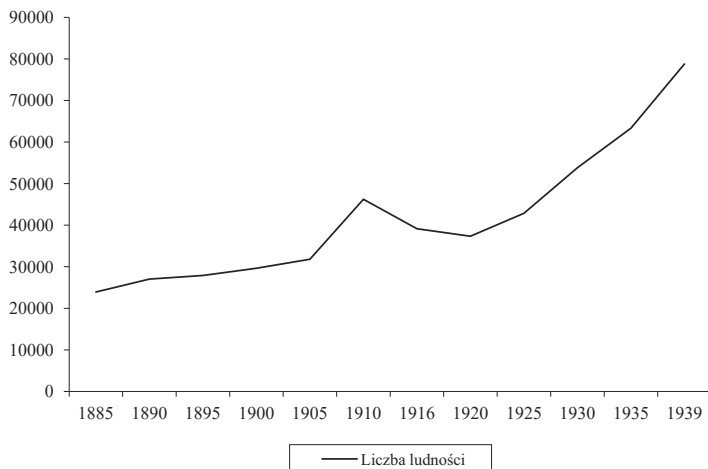
---

<sup>55</sup> Z Dworca Głównego wyjechało 146 168 osób, z Dworca Miejskiego – 106 819 osób; z Dworca Toruń-Mokre – 14 005 osób, JBHK, 1891, Thorn 1892, s. 63–64.

<sup>56</sup> Zob. M. Wojciechowski, *Mniejszość niemiecka w Toruniu w latach 1920–1939*, w: *Mniejszości narodowe i wyznaniowe w Toruniu w XIX i XX wieku*, red. M. Wojciechowski, Toruń 1993, s. 59–60. Szerzej zob. M. Stażewski, *Exodus. Migracja ludności niemieckiej z Pomorza do Rzeszy po I wojnie światowej*, Gdańsk 1998.

<sup>57</sup> Przykładowo liczba mieszkańców Olsztyna w latach 1880–1910 powiększyła się aż czteropółkrotnie, osiągając w 1910 r. 33 077 osób, J. Jasiński, *Olsztyn w latach*

Wykres 1. Wzrost liczby ludności Torunia w latach 1885–1939



Źródło: K. Wajda, *Pod ponownym pruskim panowaniem (1815–1920)*, w: *Toruń dawny i dzisiejszy. Zarys dziejów*, red. M. Biskup, Warszawa–Poznań–Toruń 1983, s. 408–409; idem, *Ludność Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 121, tab. 2; K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939). Społeczeństwo i gospodarka*, Toruń 1994, s. 62, tab. 4. Dla roku 1916 podane dane dotycząca ludności cywilnej.

Tempo wzrostu ludnościowego Torunia było zdecydowanie wyższe w okresie międzywojennym (Toruń wykazywał najwyższą dynamikę wzrostu liczby mieszkańców wśród miast o podobnej wielkości w Polsce) aniżeli w czasach pruskich. Średni przyrost roczny ludno-

---

1772–1918, w: *Olsztyn 1353–2003*, red. S. Achremczyk, W. Ogrodziński, Olsztyn 2003, s. 281. Liczba ludności Elbląga wzrosła w latach 1849–1890 o 92% (z 21 637 do 41 576 osób), a w latach 1890–1939 o 106%, osiągając 85 952 mieszkańców, K. Wajda, *Obszar i ludność*, w: *Historia Elbląga*, t. 3, cz. 2: 1851–1920, red. A. Groth, Gdańsk 2001, s. 17, tab. 5; M. Andrzejewski, *Obszar i ludność Elbląga*, w: *Historia Elbląga*, t. 4: 1918–1945, red. M. Andrzejewski, Gdańsk 2002, s. 10, tab. 3. Liczba mieszkańców Gdańska wzrosła z kolei w latach 1849–1914 prawie trzykrotnie (do 175 000 osób), E. Cieślak, C. Biernat, *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1969, s. 391.

ści miasta w II Rzeczypospolitej wynosił 4%<sup>58</sup>, podczas gdy w okresie przynależności do Rzeszy wskaźnik ten nie przekraczał 2%. Również struktura wzrostu ludnościowego w tych dwóch różnych okresach dziejów miasta była zasadniczo odmienna. Do 1910 r. w przypadku ludności cywilnej przyrost naturalny pozostawał zawsze wyższy od przyrostu migracyjnego. Jedynie w okresie poprzedzającym te badania, w latach 1876–1880, saldo migracyjne przekroczyło przyrost naturalny, co należy wiązać z napływem robotników poszukujących zatrudnienia przy rozbudowie fortyfikacji<sup>59</sup>. W dwudziestoleciu międzywojennym przyrost migracyjny (1089 osób średniorocznie) był z kolei blisko dwukrotnie wyższy od przyrostu naturalnego (578 osób średniorocznie). To ludność napływowa determinowała wzrost liczby mieszkańców międzywojennego Torunia<sup>60</sup>.

Tym, co przyciągało imigrantów do miasta, było bez wątpienia poszukiwanie lepszego jutra, które wiązano z przyspieszeniem rozwoju gospodarczego i procesami industrializacyjnymi w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych XIX i początkach XX w.<sup>61</sup> Interesujące jest to, że Toruń odnotowywał wśród przybyszów stosunkowo wysoki udział osób urodzonych poza Pomorzem Wschodnim, co najprawdopodobniej wynikało z możliwości, jakie dawała obecność garnizonu wojskowego<sup>62</sup>. Imigracja wzrastała w latach względnej stabilizacji gospodarczej, a jej osłabienie dało się zauważyć w okresach dekonunktury. Potwierdza to spadek migracyjny w latach 1891–1895, będący następstwem zakończenia prac fortyfikacyjnych (1892). Ograniczenie

---

<sup>58</sup> K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939). Społeczeństwo i gospodarka*, Toruń 1994, s. 61. Dla porównania, roczny przyrost ludności miejskiej w Polsce wynosił 2,45%, I. Tłoczek, *Rozwój Torunia, stolicy Wielkiego Pomorza*, w: *Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni. Z okazji 20-lecia powrotu Ziemi Pomorskiej do Macierzy*, red. J. Lachowski, Toruń–Lwów 1939, s. 17.

<sup>59</sup> E. Tomczak, *Twierdza Toruń*, „*Studia i Materiały do Historii Wojskowości*” 1966, t. 12, s. 187–190; K. Wajda, *Migracje ludności wiejskiej Pomorza Wschodniego w latach 1850–1914*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1969, s. 77; idem, *Ludność Torunia (1815–1914)*, s. 99.

<sup>60</sup> K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 68.

<sup>61</sup> K. Wajda, *Ludność miejska Prus Zachodnich w latach 1871–1910*, „*Komunikaty Mazursko-Warmińskie*” 1988, nr 3/4, s. 335.

<sup>62</sup> K. Wajda, *Migracje ludności wiejskiej*, s. 72.

popytu na prace budowlane spowodowało jednocześnie silne bezrobocie wśród murarzy<sup>63</sup>. Przyrost przez migrację wykazywał także słabość w pierwszej połowie lat dwudziestych XX w., które były niepomyślnym okresem w gospodarce Torunia<sup>64</sup>. Z cykliczności tej wyłamywał się jednak czas wielkiego kryzysu, kiedy to obserwujemy znaczący przyrost ludności przez migrację zamiast spodziewanego spadku. Tylko w latach 1933–1935 napływ spauperyzowanej ludności wiejskiej sięgnął 1800 osób. Przyczyn tego stanu należy upatrywać w prowadzonych wówczas inwestycjach w budownictwo komunalne i mieszkaniowe, które stały się również katalizatorem napływu ludności w latach stabilizacji gospodarczej 1926–1929<sup>65</sup>.

Znaczący udział ludności napływowej we wzroście ludnościowym wywierał istotny wpływ na skład społeczno-zawodowy miasta oraz siłę nabywczą mieszkańców. Dominującą pozycję wśród imigrantów mieli robotnicy. Choć w grupie przybyszów po 1920 r. znaleźli się też przedstawiciele inteligencji oraz ludzie z wyższym i średnim wykształceniem, których przyciągała stołeczność Torunia i rozwój administracji, to jednak wśród przybywających przeważała ludność wiejska i robotnicy. Z reguły imigranci ci nie posiadali przygotowania zawodowego i często powiększali rzeszę bezrobotnych<sup>66</sup>.

Spójrzmy zatem, jak kształtowała się struktura ludności zawodowo czynnej. Z danych spisowych wynika, że w analizowanym okresie największą część osób było zatrudnionych w przemyśle i rzemiośle, które skupiały ponad 30% ogółu. Jedynie w 1921 r. udział ten spadł do 25,3% (4300 osób). Dziesięć lat później przemysł i rzemiosło za-

<sup>63</sup> Strajki czeladników murarskich nasiliły się już wiosną 1890 r. Zob. relacje prasowe: *Bezrobocie*, „Gaz. Tor.” 23 IV 1890, nr 93; *Bezrobocie mularzy w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 9 V 1890, nr 106; *Strajk*, „Gaz. Tor.” 17 V 1890, nr 112; *Strajk*, „Gaz. Tor.” 22 V 1890, nr 116; *Bezrobocie mularzy*, „Gaz. Tor.” 28 V 1890, nr 120.

<sup>64</sup> W marcu 1922 r. z powodu drożyzny i rosnącego bezrobocia w Toruniu oraz w sąsiednich miastach wybuchł strajk generalny, *Nowa fala strajków*, „Śl. Pom.” 17 III 1922, nr 64, s. 2; *Strajk generalny w Toruniu*, „Śl. Pom.” 18 III 1922, nr 65; *Ruch strajkowy*, „Śl. Pom.” 19 III 1922, nr 66, s. 2.

<sup>65</sup> R. Sudziński, *Spółczesność międzywojennego Torunia*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2: *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1945)*, red. M. Biskup, Toruń 2006, s. 46; K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 68.

<sup>66</sup> R. Sudziński, *Spółczesność międzywojennego Torunia*, s. 46; idem, *Przekształcenia strukturalne miasta Torunia w latach 1920–1975*, Toruń 1993, s. 23.

Tabela 1. Struktura ludności zawodowo czynnej Torunia w latach 1907, 1921, 1931\*

Dział gospodarki	1907				1921				1931			
	M	K	Razem	% ogółu	M	K	Razem	% ogółu	M	K	Razem	% ogółu
	Przemysł i rzemiosło	4911	1127	6038	30,5	3492	877	4369	25,3	6215	1833	8048
Handel i ubezpieczenia <sup>a</sup>	1747	875	2622	13,3	1356	783	2139	12,4	2025	1592	3617	15
Komunikacja i transport	956	44	1000	5,1	1280	136	1416	8,2	1801	127	1928	8,0
Rolnictwo, ogrodnictwo, leśnictwo	419	295	714	3,6	295	168	463	2,7	283	44	588 <sup>b</sup>	2,4
Usługa publiczna, administracja	479	30	509	2,6	1426	379	1805	10,5			2013	8,4
Szkolnictwo, oświata, kultura	223	124	347	1,7	216	198	414	2,4			777	3,2
Ochrona zdrowia	54	73	127	0,6	99	132	231	1,3			829	3,5
Usługa domowa, zmienna praca najemna	414	441	855	4,3	128	1237	1365	7,9	5515	4335	1816	7,6
Wojsko	5001	–	5001	25,3	1135	128	1263	7,3			–	–
Emeryci, renciści, inwalidzi	787	908	1695	8,6	552	812	1364	7,9			1178	4,9
Bezrobotni, bez zawodu, w zakładach zamkniętych, nieokreśleni	427	439	866 <sup>c</sup>	4,4	1426	1021	2447	14,1			3237	13,5
<b>Ogółem</b>	<b>15 418</b>	<b>4 356</b>	<b>19 774</b>	<b>100,0</b>	<b>11 405</b>	<b>5 871</b>	<b>17 276</b>	<b>100,0</b>	<b>15 839</b>	<b>7 931</b>	<b>24 031</b>	<b>100,0</b>

<sup>a</sup> W dziale tym uwzględniono również gastronomię i hotelarstwo oraz spedycję i pośrednictwo różnego rodzaju.

<sup>b</sup> Dla porównywalności danych do działu rolnictwo, ogrodnictwo, leśnictwo doliczono 261 osób samodzielnych w rolnictwie, zob. *Drugi powszechny spis ludności z dn. 9 XII 1931 r. Mieszkania i gospodarstwa domowe, ludność, stosunki zawodowe. Województwo pomorskie*, w: *Statystyka Polski*, seria C, z. 75, Warszawa 1938, s. 75.

<sup>c</sup> W grupie tej uwzględniono również uczniów na stacjach, których spis traktował jako czynnych zawodowo.

Źródło: SDR, Bd. 209, Berufs und Betriebszählung vom 12. Juni 1907, Abt. VII, Berlin 1910, s. 39–40; *Pierwszy powszechny spis Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 września 1921 r. Mieszkania, ludność, stosunki zawodowe. Województwo pomorskie*, w: *Statystyka Polski*, t. 25, Warszawa 1927, s. 213, tab. 18; *Drugi powszechny spis ludności z dn. 9 XII 1931 r. Mieszkania i gospodarstwa domowe, ludność, stosunki zawodowe. Województwo pomorskie*, w: *Statystyka Polski*, seria C, z. 75, Warszawa 1938, s. 293–295; tab. 29.

\* Niejednolitość kryteriów i metod spisowych, stosowanych przez statystykę niemiecką oraz polską, powodowała konieczność dokonania kilku przesunięć w obrębie działań gospodarki, aby dane uczynić porównywalnymi. Szczegółowe informacje zostały zawarte w przypisach literowych oznaczonych przy odpowiednich wartościach liczbowych wskazanych w tabeli. Oznaczenie skrótów: M – mężczyźni, K – kobiety.

trudniały ponad 8000 osób, tj. 33,5% czynnych zawodowo mieszkańców Torunia (tab. 1)<sup>67</sup>. Analizując strukturę przemysłu, należy zauważyć, że w całym badanym okresie najwyższy odsetek zatrudnionych skupiał przemysł spożywczy (28–38%)<sup>68</sup>, następnie maszynowo-metalowy (21–24%)<sup>69</sup>.

Wśród zatrudnionych w wymienionej gałęzi przemysłu i rzemiosła dominowali robotnicy, będący najliczniejszą grupą społeczną miasta. To, że w 1907 r. robotnicy w liczbie ok. 7000 stanowili 35,4% czynnych zawodowo mieszkańców (47% czynnej zawodowo ludności cywilnej), a w okresie międzywojennym odpowiednio 45,2% (7600) w 1921 r. oraz 48,3% (11 400) w 1931 r.<sup>70</sup>, dowodzi dynamiki zachodzących wówczas procesów modernizacji struktury społecznej. Korespondują z tymi procesami ustalenia Agnieszki Zielińskiej, która dokonała odtworzenia struktury zawodowej mieszkańców na podstawie ksiąg zmarłych z toruńskich parafii. Spośród zgonów w latach 1901–1914 odnotowano 3480 najemnych pracowników fizycznych, stanowiących 29,6% ogółu zmarłych wszystkich kategorii zawodowych<sup>71</sup>. Tu oczywiście musimy pamiętać o innym charakterze źródła, które obejmowało szerszy katalog osób niż tylko czynnych zawodowo (dla zmarłych dzieci przypisywano zawód ojca, a przy zmarłych kobietach określonych jako żony – zawód wykony-

---

<sup>67</sup> W 1935 r. przemysł i rzemiosło zatrudniały ok. 6600 osób, tj. 36% czynnych zawodowo, *Toruń – stolica Wielkiego Pomorza*, „Sł. Pom.” 27 III 1938, nr 71, s. 32; I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930–1939. Wspomnienia urbanisty*, „Rocz. Tor.” 1971, t. 5, s. 150; J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu z czasów Drugiej Rzeczypospolitej 1920–1939*, Toruń 1982, s. 33.

<sup>68</sup> 1895 r. – 37,3% ogółu zatrudnionych w przemyśle, 1907 r. – 28,3%, 1921 r. – 29,5%, 1929 r. – 38,6%, 1936 r. – 37,2%, H. Rochnowski, *Toruński ośrodek przemysłowy*, Warszawa–Poznań–Toruń 1978, s. 21, tab. 3, 26, tab. 6.

<sup>69</sup> 1895 r. – 24% ogółu zatrudnionych w przemyśle, 1907 r. – 25,9%, 1921 r. – 21,8%, 1929 r. – 21%, 1936 r. – 23,8%, *ibidem*.

<sup>70</sup> K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, s. 115, 139, tab. 22, 140, tab. 23; K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 73, tab. 11.

<sup>71</sup> A. Zielińska, *Od warsztatu rzemieślniczego do fabryki. Przemiany w strukturze zawodowej mieszkańców Torunia w XIX i początku XX wieku*, w: *W warsztacie, w manufakturze, w fabryce i w sklepie*, red. Z. Biegański, W. Polak, M. Białkowski, Toruń 2013, obliczono na podstawie tab. 1–7, s. 96–101. Badania autorki objęły wszystkie parafie katolickie, ewangelickie oraz gminę żydowską.

wany przez męża)<sup>72</sup>. Możemy również przyjąć, że między czynnymi zawodowo w 1907 r. a zmarłymi w latach 1901–1914 pojawiała się niekiedy różnica prawie jednego pokolenia, co zarazem oznacza, że dane płynące z ksiąg zgonów możemy traktować jako wskaźnik wyprzedzający przemiany struktury społeczno-zawodowej. Wysoki w niej udział robotników miał jednocześnie znaczący wpływ na możliwości ekonomiczne mieszkańców Torunia.

Mimo że warunki pracy i bytu robotników w drugiej połowie XIX i na początku XX w. uległy poprawie, nadal były to osoby o niskim lub bardzo niskim statusie społecznym. Jakkolwiek podział na robotników wykwalifikowanych i niewykwalifikowanych znajdował odbicie w zarobkach<sup>73</sup>, to jednak położenie materialne całej warstwy proletariatu okazywało się trudne. W 1901 r. robotnik niewykwalifikowany za jedną dniówkę (1,6 mk) mógł kupić 1,3 kg mięsa wieprzowego lub 33 kg ziemniaków. Osiem lat później, gdy okres dekonunktury początku XX w. został przezwyciężony, robotnik zarabiał dziennie nie więcej niż 2,5 mk<sup>74</sup>. Buty męskie lub damskie kosztowały wówczas 6–7 mk, a ceny płaszczy jesienno-zimowych kształtowały się w przedziale 18–58 mk<sup>75</sup>. W roku wybuchu I wojny światowej, zanim wprowadzono system kartkowy, ślusarz bądź murarz zarabiał dziennie 4,8–6 mk<sup>76</sup>. Na zakup 0,5 kg masła musiałby poświęcić 21–27% dziennego uposażenia<sup>77</sup>. Regres gospodarczy i trudności

---

<sup>72</sup> Ibidem, s. 86. Szerzej zob. A. Zielińska, *Przemiany struktur demograficznych w Toruniu w XIX i na początku XX wieku*, Toruń 2012.

<sup>73</sup> Na początku lat osiemdziesiątych XIX w. robotnik wykwalifikowany w fabryce maszyn w Toruniu zarabiał 50% więcej od robotnika niewykwalifikowanego, K. Wajda, *Klasa robotnicza Pomorza Wschodniego w drugiej połowie XIX i początkach XX wieku*, Warszawa 1981, s. 118–119. Z badań Janusza Żarnowskiego nad społeczeństwem II Rzeczypospolitej wynika, że różnice w płacach, tak wyraźne przed I wojną światową, po 1918 r. znacznie się zmniejszyły, J. Żarnowski, *Spółczesność Drugiej Rzeczypospolitej 1918–1939*, Warszawa 1973, s. 68.

<sup>74</sup> *Miejscowa płaca*, „Gaz. Tor.” 6 X 1909, nr 229. Warto odnotować, że zarobki robotnicze w Toruniu były istotnie wyższe niż w pobliskiej Chełmży czy Chełmnie.

<sup>75</sup> „Th. Ztg.” 24 X 1909, nr 250; 31 X 1909, nr 256.

<sup>76</sup> K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 155.

<sup>77</sup> Obliczenia własne na podstawie: M. Wojciechowski, *Toruń w latach rewolucji listopadowej (1918–1919)*, „Rocz. Tor.” 1966, t. 1, s. 106, tab.; K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 155.

aprowizacyjne w trakcie I wojny światowej przyniosły pogorszenie położenia ekonomicznego mieszkańców, w szczególności warstw najbiedniejszych. Pod koniec wojny obuwie było średnio 4–6 razy droższe niż w 1914 r. Droższyna i niedobór podstawowych produktów sprawiały, że niedożywienie i głód stały się zjawiskiem codziennym, szczególnie wśród rodzin robotniczych<sup>78</sup>.

Również początek lat dwudziestych XX w., w warunkach rosnącej inflacji i trudności gospodarczych, odbijał się niekorzystnie na położeniu rodzin robotniczych. Podwyżki płac nie nadążały za wzrostem cen. Szczególnie w 1921 r. nastąpił drastyczny wzrost kosztów żywności<sup>79</sup>. W połowie 1922 r. przeciętna płaca wynosiła 255 marek polskich (mkp), a uwzględniając wzrost kosztów utrzymania, jej poziom powinien wynosić 522 mkp<sup>80</sup>. Silny spadek realnej wartości płac w stosunku do 1914 r. przejawiał się znaczącym wzrostem udziału wydatków na żywność w budżetach rodzin robotniczych<sup>81</sup>. Nic w tym dziwnego, skoro latem 1923 r., przy aktualnych cenach podstawowych artykułów, płace robotnicze na Pomorzu stanowiły zaledwie 25–30% ich wielkości sprzed wybuchu wojny<sup>82</sup>. Po krótkim okresie względnej stabilizacji gospodarczej 1926–1929, który przyniósł korzystne zmiany w położeniu robotników, od 1930 r.

---

<sup>78</sup> Zob. M. Wojciechowski, *Toruń w latach I wojny światowej*, „Rocz. Tor.” 1967, t. 2, s. 105, 140–141; K. Wajda, *Pomorze Gdańskie w latach pierwszej wojny światowej (1914–1918)*, „Zap. Hist.” 1967, t. 32, z. 4, passim; idem, *Gospodarka wojenna Prus Zachodnich (1914–1918)*, w: *Spółeczeństwo polskie na ziemiach pod panowaniem pruskim w okresie I wojny światowej (1914–1918)*. *Zbiór studiów*, red. M. Wojciechowski, Toruń 1996, s. 37–50; T. Krzemiński, *Codziennosc mieszkańców Torunia w latach pierwszej wojny światowej (1914–1918)*, „Rocz. Tor.” 2014, t. 41, s. 45 i n.

<sup>79</sup> *Rocznik Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej*, R. 2, 1923, Warszawa 1924, s. 88, tab. 7.

<sup>80</sup> R. Wapiński, *Ruch robotniczy na Pomorzu w latach 1920–1939*, Gdynia 1963, s. 53–54; D. Steyer, *Działalność organizacji robotniczych w Toruniu w latach 1920–1923*, „Zap. Hist.” 1960, t. 25, z. 3/4, passim; idem, *Organizacje robotnicze na terenie województwa pomorskiego w latach 1920–1939*, Toruń 1961, s. 47–48.

<sup>81</sup> Zjawisko to miało charakter ogólnopolski i występowało także w Warszawie, Z. Landau, J. Tomaszewski, *Robotnicy przemysłowi w Polsce. Materialne warunki bytu 1918–1939*, Warszawa 1971, s. 262–263.

<sup>82</sup> D. Steyer, *Organizacje robotnicze na terenie*, s. 47.



ujawniło się zjawisko obniżania wynagrodzeń<sup>83</sup>. Rozpoczęła się fala strajków<sup>84</sup>. W okresie wielkiego kryzysu płace robotnicze wystarczały na skromne wyżywienie, a jeśli uwzględnimy, że robotnik mający rodzinę musiał opłacić komorne, kupić odzież i opał, to okaże się, że jego pobory nie pokrywały wszystkich kosztów związanych z minimum egzystencji<sup>85</sup>. Kaloryczność spożywanych posiłków nie odpowiadała wysiłkowi fizycznemu, jaki towarzyszył pracy robotnika<sup>86</sup>. Warto jednocześnie wspomnieć, że najbardziej stabilną pracę i najwyższe wynagrodzenia robotnicze mieli pracownicy przedsiębiorstw miejskich, zwłaszcza Elektrowni i Gazowni oraz Wodociągów i Kanalizacji. W tych przedsiębiorstwach w 1930 r. przeciętny zarobek toruńskiego robotnika wynosił od 0,95 do 1,18 zł za godzinę pracy, podczas gdy w przemyśle spożywczym wynosił on w Toruniu w 1933 r. 0,73 zł<sup>87</sup>. Po przewyciężeniu kryzysu, w drugiej połowie lat trzydziestych XX w., położenie warstw robotniczych nieco się ustabilizowało, wzrosła też siła nabywcza ich płac.

Wymieniony wcześniej dział rzemiosła, obok robotników, w największym stopniu reprezentowało drobnomieszczaństwo toruńskie<sup>88</sup>. Pod wieloma względami była to warstwa społeczna wewnątrz-

---

<sup>83</sup> Por. Z. Landau, *Płace w Polsce w okresie kryzysu gospodarczego lat 1930–1935*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 1969, t. 30, s. 95–96.

<sup>84</sup> *Bezrobotni domagają się pracy*, „Sł. Pom.” 23 V 1930, nr 119, s. 8; *Dziś zastrajkowali w Toruniu robotnicy budowlani*, „Sł. Pom.” 3 VI 1931, nr 126; *Demonstracje bezrobotnych*, „Sł. Pom.” 25 V 1932, nr 118, s. 8; *Strajk w przemyśle budowlanym*, „Sł. Pom.” 12 IV 1935, nr 15, s. 2; *Strajk robotników transportowych*, „Sł. Pom.” 13 III 1936, nr 61, s. 7.

<sup>85</sup> J. Künstler, *Położenie robotników toruńskich w dobie kryzysu gospodarczego 1930–1934*, „AUNC. Historia” 1977, z. 74, s. 163.

<sup>86</sup> Zob. badania ogólnopolskie: J. Żarnowski, *Społeczeństwo Drugiej Rzeczypospolitej*, s. 66; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Robotnicy przemysłowi w Polsce*, s. 316, 428.

<sup>87</sup> APT, AmT, D 1336, k. 309; *Statystyka Pracy*, R. 12, 1933, z. 1, s. 87, tab. 8. Przeciętny godzinny zarobek robotnika w całym przemyśle przetwórczym wynosił na Pomorzu 0,70 zł, ibidem, s. 90, tab. 10. Lepsza sytuacja pracowników Elektrowni i Wodociągów cechowała nie tylko Toruń, lecz była zjawiskiem ogólnopolskim, Z. Landau, J. Tomaszewski, *Robotnicy przemysłowi w Polsce*, s. 427.

<sup>88</sup> Na marginesie warto wspomnieć, że w 1914 r. rzemiosło reprezentowało 3/5 drobnomieszczaństwa na Pomorzu i Wielkopolsce, S. Kowal, *Społeczeństwo*

Tabela 2. Siła nabywcza płac robotników toruńskich w latach 1885–1938

Rok	Wynagrodzenie dziennie robotnika niewykwalifikowa- nego (przyszczono- go)	Cena mleka (1 litr)	Udział % litra mleka w dniu wcz. robotnika	Cena mięsa wołowego (1 kg)	Udział % 1 kg mięsa wołowe- go w dniu wcz. robotnika
1885	1,6 mk	0,13 mk	8,1%	1,15 mk	71,9%
1901	1,6 mk	–	–	1,14 mk	71,2%
1914	3,5 mk	0,18 mk	5,1%	1 mk	28,6%
1923 <sup>a</sup>	19 000 mkp	1200 mkp	6,3%	10 000 mkp	52,6%
1931	5,28 zł	0,28 zł	5,3%	1,78 zł	33,7%
1934	4,64 zł	0,20 zł	4,3%	1,32 zł	28,4%
1938	7,04 zł	0,25 zł	3,6%	–	–

<sup>a</sup> Dane dotyczą kwietnia, podane wynagrodzenie jest szacunkowe.

Źródło: *Stadt Thorn. Bericht über einige Verwaltungs-Angelegenheiten der Stadtgemeinde Thorn aus der Zeit vom 1. April 1881 bis 1. April 1891*, Thorn 1891, s. 18–19; „Sł. Pom.” 28 IV 1923, nr 97, s. 5; 15 IV 1923, nr 86, s. 3; 24 IV 1923, nr 93, s. 5; 27 IV 1923, nr 96, s. 7; 29 IV 1923, nr 98, s. 11; *Rocznik Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej*, R. 2, 1923, Warszawa 1924, s. 133–134, tab. 4; K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1815–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 155; M. Wojciechowski, *Toruń w latach rewolucji listopadowej (1918–1919)*, „Rocz. Tor.” 1966, t. 1, s. 106, tab.; idem, *Toruń w latach I wojny światowej*, „Rocz. Tor.” 1967, t. 2, s. 140; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Robotnicy przemysłowi w Polsce. Materialne warunki bytu 1918–1939*, Warszawa 1971, s. 192–195; J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu z czasów Drugiej Rzeczypospolitej 1920–1939*, Toruń 1982, s. 37; J. Künstler, *Położenie robotników toruńskich w dobie kryzysu gospodarczego 1930–1934*, „AUNC. Historia” 1977, z. 11, s. 161–162, tab. 3, 4; K. Kluczajd, *Toruń między wojnami. Opowieść o życiu miasta 1920–1939*, Łódź 2011, s. 91.

nie zróżnicowana, a nadto szczególnie trudna do wydzielenia ze struktury społeczeństwa. Podstawę utrzymania jej przedstawicieli stanowiły w każdym razie dochody płynące z własnej pracy. Typowymi reprezentantami drobnomieszczaństwa byli więc rzemieślnicy, drobni kupcy, właściciele sklepów i małych składów<sup>89</sup>.

*Wielkopolski i Pomorza Nadwiślańskiego w latach 1871–1914. Przemiany demograficzne i społeczno-zawodowe*, Poznań 1982, s. 149.

<sup>89</sup> Szerzej zob. J. Tomaszewski, *Możliwości i ograniczenia badań nad drobnomieszczaństwem w Polsce lat międzywojennych*, w: *Drobnomieszczaństwo XIX i XX*

Na początku XX w. wśród 637 rzemieślników samodzielnych przynależących do toruńskich organizacji cechowych znajdowało się 116 szewców, 56 krawców oraz 50 fryzjerów, co świadczy o znaczącym udziale usług wśród rzemiosł samodzielnych. Poza usługami przeważały wytwórczość i drobna produkcja. Z szacunków Kazimierza Wajdy wynika, że w 1908 r. w warsztatach rzemieślniczych pracowało 40% ogółu robotników przemysłu i rzemiosła. Świadczy to wymownie o dużym udziale drobnomieszczaństwa w strukturze gospodarczej Torunia. Warto również zauważyć, że spośród 688 pracujących w gastronomii i hotelarstwie, a więc w branży w dużej mierze reprezentowanej przez drobnomieszczaństwo toruńskie, aż 351 osób stanowili właściciele, personel nadzorczy i biurowy. Więcej niż zatrudnieni w tych zakładach robotnicy (337)<sup>90</sup>. Jednocześnie musimy zdawać sobie sprawę z tego, że część z nich stanowiły zapewne przedsiębiorstwa o kapitalistycznym już charakterze, a ustalenie dokładnej granicy między gospodarką drobnotowarową a kapitalistyczną nie jest możliwe<sup>91</sup>. Podobnie rzecz miała się w strukturze zatrudnienia w zakładach handlowych, gdzie w 1907 r. spośród 2065 osób blisko połowę (980 osób) stanowili właściciele, subiekti i personel biurowy, co świadczy pośrednio o istotnym udziale drobnych kupców i handlarzy<sup>92</sup>. Szacuje się, że w 1907 r. drobnomieszczaństwo toruńskie obejmowało 3200 osób<sup>93</sup>. Siła nabywczą tej warstwy społecznej była jednak mocno zróżnicowana. Bywało nawet, że dochody rzemieślników z branży odzieżowej nie przewyższały wynagrodzeń, jakie otrzymywali robotnicy w przemyśle maszynowo-metalowym<sup>94</sup>.

Z obliczeń Kazimierza Przybyszewskiego wynika, że w okresie międzywojennym liczba samodzielnych zakładów rzemieślniczych

---

wieku, t. 2, red. S. Kowalska-Glikman, Warszawa 1988, s. 9; J. Żarnowski, *Spółeczeństwo Drugiej Rzeczypospolitej*, s. 229, 235.

<sup>90</sup> K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 152, 157, tab. 1; idem, *Ludność Torunia (1815–1914)*, s. 114, 140, tab. 23.

<sup>91</sup> Por. J. Tomaszewski, *Możliwości i ograniczenia badań*, s. 10.

<sup>92</sup> K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, s. 114, 140, tab. 23.

<sup>93</sup> E. Włodarczyk, *Spółeczeństwo miejskie*, w: *Historia Pomorza*, t. 4, cz. 1, s. 448.

<sup>94</sup> Por. P. Spandowski, *Stan rzemiosła w Prusiech Zachodnich w ostatnich dziesięcioleciach (1897–1907)*, Toruń 1908, s. 157, tab. 14.

w Toruniu systematycznie rosła. W 1923 r. odnotowano w mieście 550 zakładów, osiem lat później 604. Uwagę zwraca dynamiczny przyrost liczby warsztatów w okresie kryzysu gospodarczego, z 729 w 1933 r. do 932 w 1935 r., co świadczy nie tyle o rozwoju rzemiosła, ile o jego rozdrobnieniu. W 1937 r. w Toruniu funkcjonowały 1074 warsztaty rzemieślnicze, zatrudniające 946 czeladników i 619 uczniów<sup>95</sup>. Z powyższym korespondują dane zawarte w powszechnych spisach ludności, z których wynika, że między 1921 a 1931 r. nastąpił bardzo silny wzrost liczby przedsiębiorców samodzielnych niezatrudniających obcej siły roboczej, czyli rzemieślników samodzielnych i drobnych kupców. Ich liczba uległa podwojeniu z 1629 (9,7%) do 3298 osób (14,2% ludności zawodowo czynnej)<sup>96</sup>.

W okresie międzywojennym, według badań ogólnopolskich, szacunkowa konsumpcja rodziny drobnomieszczańskiej była przed kryzysem lat trzydziestych o ok. 30% wyższa niż w klasie robotniczej, po kryzysie zaś utrzymywała się na poziomie o 37% wyższym. Duży dystans dzielił z kolei drobnomieszczaństwo od pracowników umysłowych. W czasach depresji gospodarczej wydatki rodziny inteligenckiej były prawie dwuipółkrotnie wyższe od tych ponoszonych przez rodzinę drobnomieszczańską<sup>97</sup>.

Stosunkowo wysoki odsetek zawodowo czynnych mieszkańców Torunia, reprezentowany głównie przez drobnomieszczaństwo i robotników, pracował w handlu i ubezpieczeniach oraz komunikacji i transporcie. W 1907 r. gałęzie te zatrudniały odpowiednio 2622 (13,3%)<sup>98</sup> osoby oraz 1000 (5,1%) osób (tab. 1). Dla przedmiotu tych badań szczególnie ważny jest 60-procentowy wzrost w obszarze transportu i komunikacji z 5,1% w 1907 r. do 8% ogółu zawodowo czynnych w 1931 r. Zgłębienie struktury wzrostu pozwala zauważyć, że zatrudnienie w poczcie, telegrafach i telefonach było nieznaczne (254 osoby w 1907 r., 272 osoby w 1931 r.), zatem to głównie sek-

---

<sup>95</sup> K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 109.

<sup>96</sup> Ibidem, s. 73, tab. 11.

<sup>97</sup> J. Żarnowski, *Spółeczeństwo Drugiej Rzeczypospolitej*, s. 235.

<sup>98</sup> W równoległe przeprowadzonym spisie przedsiębiorstw z 1907 r. w dziale handel i ubezpieczenia odnotowano 2065 osób, K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 157, tab. 1.

tor transportu zaczął odgrywać większą rolę w gospodarce Torunia. W największym stopniu przyczynił się do tego dynamiczny przyrost zatrudnienia na kolei, który sięgnął 297%, a także w transporcie publicznym miasta<sup>99</sup>. Na początku lat trzydziestych udział handlu i ubezpieczeń w strukturze ludności zawodowo czynnej wynosił 15% ogółu, tj. 3617 osób (tab. 1).

W składzie zawodowym mieszkańców Torunia ważne miejsce zajmowała służba publiczna. W 1907 r. pracowało w niej 2,6% (509 osób) zawodowo czynnych, z czego ogromna większość przypadała na administrację państwową i komunalną (459 osób)<sup>100</sup>. Co interesujące, zbliżone wartości liczbowe wynikają z przytoczonych wcześniej badań Agnieszki Zielińskiej, przeprowadzonych na podstawie metrykaliów. Łączna liczba zgonów w latach 1901–1914, we wszystkich parafiach Torunia, wśród osób przynależących do służby publicznej i wolnych zawodów wyniosła 597, co mimo wszystko należy traktować poglądowo<sup>101</sup>. Znaczenie służby publicznej w pruskim Toruniu nie było tak duże jak w okresie międzywojennym, kiedy miasto pełniło funkcję stolicy województwa pomorskiego<sup>102</sup>. W 1921 r. jej udział wynosił 10,5%, a w 1931 – 8,4% ogółu zawodowo czynnych. Mimo spadku procentowego w liczbach bezwzględnych zanotowano w tym czasie wzrost z 1805 osób w 1921 r. do 2013 w 1931 r. (tab. 1). Z liczby ponad 2000 osób na administrację przypadało 62% (1257 osób – 1931 r.). Szacunki Sudzińskiego wskazują, że grupa za-

<sup>99</sup> SDR, Bd. 209, 1910, Abt. VII, s. 39; *Drugi powszechny spis*, s. 294, tab. 29.

<sup>100</sup> Według spisu zawodowego w administracji pracowało 445 mężczyzn i zaledwie 14 kobiet, SDR, Bd. 209, 1910, Abt. VII, s. 40.

<sup>101</sup> Obliczenia własne na podstawie: A. Zielińska, *Od warsztatu rzemieślniczego*, s. 96–101, tab. 1–7. Ustalenia mają charakter poglądowy ze względu na nieporównywalność danych, wynikającą z odrębnych rodzajów źródeł.

<sup>102</sup> Zob. M. Szurło-Gorzela, *Pomorski Urząd Wojewódzki, jego powstanie, rozwój i chwila obecna*, w: *Księga pamiątkowa dziesięciolecia Pomorza 1920–1930*, red. M. Sydow, Toruń 1930, s. 283 i n.; K. Przybyszewski, *Wyzwolenie i pierwsze lata Torunia w niepodległej Polsce*, „AUNC. Historia” 1978, z. 14, s. 98–99; P. Olstowski, *Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu (1920–1939) jako instytucja pracy*, w: *Praca i społeczeństwo Drugiej Rzeczypospolitej*, red. W. Mędrzecki, Warszawa 2014, s. 243–260. Szerzej zob. R. Sudziński, *Usytuowanie Torunia w podziale terytorialno-administracyjnym kraju i jego rola jako ośrodka wojewódzkiego*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2, s. 24–40.

wodowa urzędników wraz z rodzinami reprezentowała wówczas ponad 20% ogółu ludności Torunia<sup>103</sup>.

Znaczący wzrost zatrudnienia na skali wielkości względnych, odnotowany w działach ochrona zdrowia (z 0,6% w 1907 r. do 3,5% w 1931 r.) oraz oświata i kultura (z 1,7% do 3,2%), przy jednoczesnym spadku udziału rolnictwa i ogrodnictwa (z 3,6% do 2,4%) wśród aktywności zawodowych mieszkańców Torunia, jest klasycznym przykładem modernizującej się struktury zawodowej miasta (tab. 1). Utwierdza to dodatkowo fakt, że w wymienionych obszarach zdrowia i oświaty, a zwłaszcza w służbie publicznej, dominujący udział mieli pracownicy umysłowi oraz inteligencja, których liczebny wzrost cechował ówczesne przemiany społeczeństw miejskich. Pracownicy umysłowi, zwłaszcza pracujący w administracji, należeli do dość dobrze sytuowanych obywateli miasta, których uposażenia pozwalały na swobodniejsze wydatki konsumpcyjne niż w rodzinach drobnomieszczańskich, a tym bardziej robotniczych. W II Rzeczypospolitej pracownicy umysłowi stanowili drugą pod względem liczbowym grupę społeczną Torunia, stanowiącą w 1921 r. 18,4% (3101 osób), a w 1931 – 15,7% (3662 osoby) ogółu ludności zawodowo czynnej<sup>104</sup>. Według wyliczeń Ludwika Landaua w 1929 r. zarobki od 175 do 430 zł były typowe dla pracowników umysłowych w Polsce<sup>105</sup>. W 1939 r. uposażenie zasadnicze pracowników administracji cywilnej i nauczycieli, należących do IX grupy uposażenia (reprezentowanej przez największą liczbę zatrudnionych), wynosiło 210 zł<sup>106</sup>.

Warstwy zamożne reprezentowała grupa przemysłowców, rentierów, kupców, przedstawicieli wolnych zawodów oraz wyższych

---

<sup>103</sup> R. Sudziński, *Przekształcenia strukturalne miasta*, s. 26; idem, *Spółeczeństwo międzywojennego Torunia*, s. 55. Ignacy Tłoczek podaje, że w 1935 r. w urzędach pracowało 4500 osób, co wydaje się przeszacowane, I. Tłoczek, *Rozwój Torunia*, s. 17.

<sup>104</sup> K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 73, tab. 11.

<sup>105</sup> L. Landau, *Plące w Polsce w związku z rozwojem gospodarczym*, w: idem, *Wybór pism*, Warszawa 1957, s. 246.

<sup>106</sup> *Mały Rocznik Statystyczny 1939*, Warszawa 1939, s. 278, tab. 41 A. Niektórym stanowiskom w służbie państwowej przysługiwały dodatki funkcyjne lub służbowe, uzależnione od pełnionych czynności. Zwykle dotyczyły szczebla kierowniczego.

urzędników i oficerów. W 1894 r. w Toruniu, Podgórzu i Chełmży łącznie 705 podatników uzyskiwało roczne dochody przekraczające 3000 mk<sup>107</sup>. Jeśli przyjąć, że ogromna większość z wymienionej grupy dobrze zarabiających mieszkała w Toruniu, to oznacza, że osoby te nie przekraczały 2% całkowitej liczby mieszkańców miasta. Dominującą pozycję wśród nich zajmowali Niemcy (74,5%), będący najczęściej właścicielami przedsiębiorstw przemysłowych, następnie Żydzi (19%). Udział zaś Polaków wśród osób o wysokim statusie społecznym stanowił zaledwie 4,8% (34 osoby) grupy wymienionych podatników<sup>108</sup>. W 1913 r. na 1000 mieszkańców w miastach rejencji kwidzyńskiej, do której przynależał Toruń, dochód powyżej 3000 mk rocznie osiągały 84 osoby<sup>109</sup>. Jeśli próg dochodowy podniemiemy do 9500 mk rocznie, który umownie przyjmujemy dla warstwy ludzi bogatych<sup>110</sup>, to okaże się, że przekraczało go 7 osób na 1000 mieszkańców w miastach rejencji kwidzyńskiej<sup>111</sup>. W okresie międzywojennym, w którym Polacy stanowili blisko 95% ogółu mieszkańców, warstwy zamożne również cechowała przynależność do ludności niemieckiej<sup>112</sup>. W połowie lat trzydziestych spośród 800 przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych w Toruniu 83,2% (666 zakładów) było w rękach polskich, 10% (80) w rękach niemieckich, 6,8% (54) należało do właścicieli pozostałych mniejszości narodowych. Zaś spośród przedsiębiorstw przemysłowych w liczbie 56 własność polską stanowiło 59% (33), niemiecką 34% (19), pozozo-

<sup>107</sup> GStAPK, XIV HA, Rep. A 207, nr 195, nlb. Spośród wymienionych 705 zamożnych obywateli 472 stanowili ewangelicy niemieccy, 53 katolicy niemieccy, 34 katolicy polscy, 134 Żydzi, 12 pozostali (Abschrift, s. 2).

<sup>108</sup> Ibidem.

<sup>109</sup> *Historia Polski w liczbach*, t. 1: *Państwo, Społeczeństwo*, red. F. Kubiczek, A. Jezierski, A. Wyczański, Warszawa 2003, s. 201, tab. 59 (211).

<sup>110</sup> Por. S. Kowal, *Społeczeństwo Wielkopolski*, s. 85.

<sup>111</sup> *Statystyka Polski*, oprac. K. Kumaniecki, A. Krzyżanowski, Kraków 1915, s. 252, tab. 262. Dochody między 6500 mk a 9500 mk osiągało w 1913 r. 10 osób na 1000 mieszkańców miast rejencji kwidzyńskiej.

<sup>112</sup> Na temat wzajemnych relacji i współżycia społeczności polskiej i niemieckiej w Toruniu w analizowanym okresie zob. K. Wajda, *Kooperation – Koexistenz – Konfrontation. Deutsche und Polen in Thorn 1871–1914*, „Berichte und Forschungen” 1994, Bd. 2, s. 243–256; M. Wojciechowski, *Polen und Deutsche in Thorn in den Jahren 1914–1939*, „Berichte und Forschungen” 1994, Bd. 2, s. 257–272.

stałą i nieokreśloną 7% (4)<sup>113</sup>. W 1921 r. grupa przedsiębiorców samodzielnych, zatrudniających obcą siłę roboczą, którą można uznać za stosunkowo zamożnych przedstawicieli miasta, liczyła 670 osób. Odpowiadała ona 4% zawodowo czynnej ludności Torunia (1,74% ogółu mieszkańców). W 1931 r. grupa ta nieznacznie spadła do 668 osób, które odpowiadały 2,9% zawodowo czynnych (1,23% ogółu mieszkańców)<sup>114</sup>. Zjawisko to znajduje wytłumaczenie w pogarszającej się sytuacji gospodarczej w czasie rozpoczynającego się kryzysu. Według szacunków ogólnopolskich poziom wydatków czteroosobowej rodziny zamożnej (żyjący z zysku, wolne zawody) był dwukrotnie wyższy od rodziny inteligenckiej, ponadtrzyipółkrotnie wyższy od rodziny drobnomieszczańskiej i blisko pięciokrotnie wyższy od wydatków czteroosobowej rodziny robotniczej<sup>115</sup>.

Na oblicze społeczne Torunia duży wpływ miała ludność wojskowa, która szczególnie w okresie pruskim odgrywała znaczącą rolę w krajobrazie miasta. Jej obecność była związana z funkcją militarną miasta-twierdzy. Według stanu z 1907 r. wojskowi w liczbie 5001 osób stanowili aż 25,3% ogółu ludności zawodowo czynnej, a z członkami swoich rodzin odpowiadali 14% ogółu mieszkańców Torunia<sup>116</sup>. Żołnierze mieli przede wszystkim stały dochód, a oficerowie i podoficerowie należeli do grupy dobrze sytuowanych obywateli. W 1910 r. z wojskiem było związanych pośrednio lub bezpośrednio ok. 12% mieszkańców<sup>117</sup>. Po zakończeniu I wojny światowej i przyłączeniu Torunia do Polski udział wojskowych spadł do 7,3% czynnych zawodowo mieszkańców (tab. 1). Wraz z rodzinami liczyli ok. 5000–6000 osób<sup>118</sup>.

---

<sup>113</sup> A. Wrzosek, S. Zwierz, *Żywioł obcy w życiu gospodarczym Pomorza*, Gdynia–Toruń 1937, s. 17, 21. Autorzy opracowania nie podają precyzyjnie daty rocznej, na jaką przypadają przedstawione szacunki.

<sup>114</sup> K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 73–74, tab. 11.

<sup>115</sup> I. Ihnatowicz, A. Mączak, B. Zientara, J. Żarnowski, *Spółceństwo polskie od X do XX wieku*, Warszawa 2005, s. 599.

<sup>116</sup> K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, s. 139, tab. 22.

<sup>117</sup> M. Wojciechowski, *Toruń w latach I wojny*, s. 131.

<sup>118</sup> K. Kluczajd, *Toruń między wojnami. Opowieść o życiu miasta 1920–1939*, Łódź 2011, s. 18, 68.



Badany okres to czas, kiedy wzrastał krąg mieszkańców utrzymujących się z emerytury bądź renty. Na początku XX w. grupa ta liczyła w Toruniu 1695 osób (8,6% czynnych zawodowo). Statystyki okresu międzywojennego odnotowały dla tej kategorii 1364 (7,9%) osoby w 1921 r. i 1178 (4,9%) osób w 1931 r. (tab. 1).

Osobną kwestię mającą determinujący wpływ na możliwości finansowe społeczeństwa Torunia stanowił problem bezrobocia. Zjawisko to było silnie skorelowane z bieżącą koniunkturą gospodarczą oraz sezonowością pór roku. Przykładowo w czerwcu 1895 r., już po przełamaniu kryzysu ekonomicznego początku lat dziewięćdziesiątych, liczba poszukujących pracy wyraźnie obniżyła się w stosunku do liczby odnotowanej w grudniu. Latem tego roku bezrobocie wśród ogółu robotników w Prusach Zachodnich wynosiło 4%, a na początku grudnia odsetek bezrobotnych (bez czasowo niezdolnych do pracy) wzrósł pięciokrotnie<sup>119</sup>. Pod koniec XIX w. popyt na pracę w Toruniu okazał się na tyle duży, że niemal nie występowało bezrobocie. Jeszcze w sierpniu 1899 r. na 100 wolnych miejsc pracy przypadało 94,1 szukających. Rok później sytuacja była już odmienna – na 100 wolnych miejsc było 107,8 poszukujących zatrudnienia. W „Gazecie Toruńskiej” pisano, że brak zajęcia zaznaczał się zwłaszcza w tkactwie i budownictwie<sup>120</sup>. Wiązało się to niewątpliwie z nadchodzącym kryzysem, jaki ujawnił się w 1901 r. w budownictwie i przemyśle maszynowo-metalowym i który przyniósł silne bezrobocie utrzymujące się w Toruniu do 1902 r.<sup>121</sup> W kolejnych latach możemy zaobserwować zjawisko żądania podwyżek wynagrodzeń, jakie czeladnicy budowlani stawiali swym pracodawcom pod rygorem strajku, co z kolei mogło świadczyć o pewnej stabilizacji zatrudnienia<sup>122</sup>. W 1911 r. presje płacowe ze strony pracowników dotknęły

---

<sup>119</sup> K. Wajda, *Klasa robotnicza Pomorza*, s. 109; S. Kowal, *Spoleczeństwo Wielkopolski*, s. 106.

<sup>120</sup> *Brak pracy*, „Gaz. Tor.” 22 IX 1900, nr 218.

<sup>121</sup> P. Spandowski, *Stan rzemiosła*, s. 155; K. Wajda, *Pod ponownym pruskim*, s. 377. Silne bezrobocie, będące następstwem kryzysu w budownictwie, wystąpiło również w Elblągu i Grudziądzu, K. Wajda, *Klasa robotnicza Pomorza*, s. 111–112.

<sup>122</sup> *Ze strajku*, „Gaz. Tor.” 17 IV 1904, nr 87; *Strajk*, „Gaz. Tor.” 15 V 1904, nr 110.

właściciele młyna zbożowego Gersona oraz olejarni Längner & Illgner, w których domagano się 15% podwyżki<sup>123</sup>.

Wielkość bezrobocia w międzywojennym Toruniu, sięgająca przeciętnie 15% ogółu osób w wieku produkcyjnym (ok. 2000–2300 osób)<sup>124</sup>, była zasadniczo wyższa niż w czasach pruskich, choć jeszcze w październiku 1919 r. odnotowano w mieście 1465 bezrobotnych<sup>125</sup>. Problem braku pracy występował nieprzerwanie do 1926 r. Jednak największy strukturalny wzrost bezrobocia ujawnił się w latach 1930–1934, kiedy liczba osób pozostających bez pracy wahała się od 1800 w 1930 r. do 4000 w 1933 r.<sup>126</sup> Oficjalnie rejestrowani bezrobotni stanowili wówczas 5–7% całkowitej liczby ludności miasta, a przecież nie wszyscy pozostający bez pracy byli zarejestrowani, wielu bezrobotnych nie otrzymywało zasiłków z Funduszu Bezrobocia. Wydatki na odzież zupełnie zniknęły z ich budżetów, a posiadane środki nie wystarczały na pokrycie podstaw bytu, związanych z zakupem żywności i opłaceniem czynszu. Znaczną część rodzin dotykał głód. Stąd liczne eksmisje, prowadzące w końcu do żebractwa i włóczęgostwa. Sytuacja na rynku pracy ustabilizowała się dopiero w drugiej połowie lat trzydziestych, wraz z przezwyciężeniem wielkiego kryzysu. W styczniu 1939 r. rejestr bezrobotnych wykazywał 3553 osoby, które odpowiadały 4,5% liczby mieszkańców Torunia<sup>127</sup>. Choć oczywiście jest, że bezrobocie dotykało wielu grup społecznych, to jednak najmocniej uderzało w proletariat. Pod koniec lat dwudziestych pracownicy niewykwalifikowani stanowili ok. 60–70% ogółu bezrobotnych Torunia. Na kolejnym miejscu plasowali się pracownicy umysłowi (ok. 10–20%)<sup>128</sup>, ale z brakiem lub utratą

---

<sup>123</sup> *Strajk*, „Gaz. Tor.” 14 XI 1911, nr 262.

<sup>124</sup> R. Sudziński, *Przekształcenia strukturalne miasta*, s. 26; idem, *Spółczesność międzywojennego Torunia*, s. 54; K. Kluczajd, *Toruń między wojnami*, s. 89.

<sup>125</sup> M. Wojciechowski, *Powrót Torunia do Polski w 1920 r.*, „Rocz. Tor.” 1971, t. 5, s. 17.

<sup>126</sup> J. Künstler, *Położenie bezrobotnych w Toruniu w latach kryzysu gospodarczego 1930–1934*, „Rocz. Tor.” 1975, t. 10, s. 124, tab. 1.

<sup>127</sup> Obliczenia własne na podstawie: ibidem, s. 124, tab. 1; K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 62, 176.

<sup>128</sup> K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 171, tab. 43.

zajęcia stykali się także rzemieślnicy oraz inni przedstawiciele drobnomieszczactwa.

Wśród ważnych przemian, jakie zaszły w społeczeństwie Torunia, należy jeszcze odnotować wzrost znaczenia kobiet w strukturze zawodowo czynnych mieszkańców. W 1907 r. udział ten wynosił 22%, w dwudziestoleciu międzywojennym 34% w 1921 r. i 33% w 1931 r. (tab. 1). Rozczarowujący jest z kolei wysoki i stały udział ludności zawodowo biernej. W zasadzie w ciągu 24 lat analizowanego okresu jej udział na skali wielkości względnych nie uległ zmianie. Z punktu widzenia prowadzonych tu badań informacja ta jest istotna o tyle, że w strukturze społeczeństwa nie przyrastała procentowo liczba osób, których codzienność zmuszała do wstawania rano i podejmowania czynności komunikacyjnych w celach zawodowych.

Tabela 3. Ludność zawodowo czynna i bierna w Toruniu w latach 1907, 1921, 1931

Typ ludności	1907		1921		1931	
	Liczba	% ogółu ludności	Liczba	% ogółu ludności	Liczba	% ogółu ludności
Zawodowo czynni	19 774	45,7	17 276	43,8	24 031	44,5
Zawodowo bierni	23 471	54,3	22 148	56,2	29 962	55,5
Ludność ogółem	43 245	100,0	39 424	100,0	53 993	100,0

Źródło: jak w tab. 1.

Ci zaś, którzy tę aktywność przejawiali, to w głównej mierze robotnicy, będący najliczniejszą grupą społeczną miasta. Na początku lat trzydziestych XX w. ponadtrzykrotnie przewyższali liczebnie pracowników umysłowych oraz trzyipółkrotnie drobnomieszczactwo. Sytuacja dochodowa oraz siła nabywcza mieszkańców Torunia stanowiła konsekwencję istniejącej struktury społeczno-zawodowej miasta.

## Przestrzenne i socjoprzestrzenne warunki rozwoju komunikacji wewnętrznej

Spoglądając na wykres przedstawiający rozwój ludnościowy Torunia w okresie 1885–1939 (wyk. 1), można zaobserwować akcelerację wzrostu liczby mieszkańców w pojedynczych latach. W głównej mierze była ona spowodowana inkorporacją okolicznych miejscowości. W 1906 r. do Torunia włączono gminę Mokre, liczącą 909 ha powierzchni, zamieszkiwaną przez 11 731 osób<sup>129</sup>. Po uregulowaniu granicy zachodniej, która objęła Bielany, Krowieniec i Przysiek (1911 r.), do połowy lat trzydziestych XX w. powierzchnia miasta wynosiła 3641 ha. W 1936 r. obszar administracyjny Torunia powiększyła część terenu Nieszawek, a dwa lata później przyłączono Podgórz, Stawki, Rudak i część Małej Nieszawki, zamieszkiwane przez 10 325 osób. Obszar miasta powiększył się o 2314 ha, osiągając 5959,93 ha<sup>130</sup>. Rozszerzenie granic administracyjnych Torunia skutkowało zmianami w przestrzennym rozmieszczeniu ludności, a w konsekwencji w gęstości zaludnienia, które z punktu widzenia szacowania ruchu komunikacyjnego jest istotnym parametrem.

Z danych przedstawionych na wyk. 2 wynika, że wskaźnik gęstości zaludnienia najwyższą wartość osiągał na początku XX w., na krótko przed przyłączeniem gminy Mokre do Torunia. Na jeden km<sup>2</sup> powierzchni przypadało wówczas 2321 osób, podczas gdy w najślabszym 1920 r. – 1026 osób. Gęstość zaludnienia spadała zwykle

---

<sup>129</sup> GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1502, nr 14, k. 102, 112v; *Złączenie Mokrego z Toruniem*, „Gaz. Tor.” 19 I 1906, nr 14.

<sup>130</sup> K. Gregorkiewicz, *Charakterystyka rozwoju przestrzennego Torunia do 1970 roku*, w: *Rozwój wielkich aglomeracji miejskich w Polsce. 1 Konurbacja bydgosko-toruńska*, red. R. Karłowicz, Warszawa 1974, s. 118; K. Przybyszewski, *Rozbudowa miasta Torunia w latach 1920–1939*, „AUNC. Historia” 1977, z. 74, s. 144–145, 153, aneks 5; R. Sudziński, *Infrastruktura i gospodarka komunalna międzywojennego Torunia*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2, s. 113; M. Połaszewska, *Włączenie Podgórza do Torunia w latach Drugiej Rzeczypospolitej*, „Rocz. Tor.” 2007, t. 34, s. 107 i n. Uchwałą Rady Miejskiej z 23 III 1938 r. osiedlom leżącym na lewym brzegu Wisły, obejmującym Podgórz, Stawki, Rudak i część obszaru dawnej gromady Nieszawka, nadano nazwę „Toruń-Podgórz”, M. Połaszewska, *Włączenie Podgórza*, s. 115.

Wykres 2. Zmiany powierzchni i gęstości zaludnienia w Toruniu w latach 1885–1939



Źródło: Powierzchnia miast. Plany, użytkowanie, własność, 1931 r., w: *Statystyka Polski*, seria B, z. 14, Warszawa 1933, s. 28; K. Dyl, *Socjotopografia Torunia przed I wojną światową na tle rozwoju gospodarczego i ludnościowego miasta w XIX i na początku XX wieku*, „Roczn. Tor.” 2001, t. 28, s. 99; K. Gregorkiewicz, *Charakterystyka rozwoju przestrzennego Torunia do 1970 roku*, w: *Rozwój wielkich aglomeracji miejskich w Polsce. 1 Konurbacja bydgosko-toruńska*, red. R. Karłowicz, Warszawa 1974, s. 119, tab. 1; K. Wajda, *Pod ponownym pruskim panowaniem (1815–1920)*, w: *Toruń dawny i dzisiejszy. Zarys dziejów*, red. M. Biskup, Warszawa–Poznań–Toruń 1983, s. 408–409; idem, *Ludność Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 121, tab. 2; K. Przybyszewski, *Rozbudowa miasta Torunia w latach 1920–1939*, „AUNC. Historia” 1977, z. 74, s. 144–145; idem, *Toruń w latach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939). Społeczeństwo i gospodarka*, Toruń 1994, s. 62, tab. 4. Wskaźnik gęstości zaludnienia dla roku 1916 oparto wyłącznie na liczbie ludności cywilnej.

z powodu przyłączenia nowych obszarów, słabiej zaludnionych od rdzennego Torunia, bądź z powodu spadku liczby ludności, odnotowanego zwłaszcza w 1920 r. Na krótko przed wybuchem II wojny światowej gęstość zaludnienia była o 43% niższa niż w 1905 r.

Bez wątplenia dzielnicą miasta charakteryzującą się najwyższym stopniem koncentracji mieszkańców było ściśle centrum Torunia. Przy czym należy zauważyć, że skala dominacji śródmieścia nad pozostałymi obszarami – w kontekście rozmieszczenia ludności – była zdecydowanie wyższa, niż wynikałoby to ze „statycznych” wskaźników gęstości zaludnienia. Parametr gęstości zaludnienia opiera swą wartość poznawczą o ludność zamieszkującą dany obszar. Pełniejszą wiedzę o miejscach i czasie przebywania ludności w przestrzeni miejskiej można uzyskać, uwzględniając znaczenie stref funkcjonalnych, wielokrotnie eksplorowanych w badaniach socjologii miast i geografii społecznej<sup>131</sup>. Śródmieście Torunia spełniało rolę centralnego ośrodka handlowo-usługowego oraz administracyjnego, cieszącego się największą potrzebą dostępności wśród mieszkańców i osób przyjezdnych. Liczba sklepów i lokali usługowych w latach 1892–1936 była w śródmieściu kilku-, a w niektórych rodzajach działalności kilkunastokrotnie wyższa niż w pozostałych dzielnicach. W 1908 r. spośród 62 sklepów kolonialnych działających w Toruniu na Starym i Nowym Mieście funkcjonowało łącznie 35 (56%). Miażdżąca przewaga śródmieścia uwidaczniała się szczególnie w liczbie sklepów z odzieżą, zakładów fryzjerskich, hoteli oraz restauracji i jadalni. W 1908 r. spośród 146 lokali gastronomicznych aż 78 znajdowało się w centrum miasta, czyli blisko trzy razy więcej niż w następnym w kolejności Bydgoskim Przedmieściu (27 lokali)<sup>132</sup>. To właśnie z dużą liczbą gospód i wyszynków, w klimacie ufortyfikowanego miasta, wiązało się określenie Torunia w dru-

---

<sup>131</sup> Na temat modeli struktur przestrzennych miast, uwzględniających znaczenie stref funkcjonalnych, zob. P. Korcelli, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miasta*, Warszawa 1974; W. Maik, *Podstawy geografii miast*, Toruń 1992; S. Liszewski, *Struktura przestrzenna miasta*, w: *Osadnictwo*, t. 19, red. S. Liszewski, W. Maik, Poznań 2000.

<sup>132</sup> R. Szmyt, *Rozmieszczenie zakładów handlowych i gastronomicznych w Toruniu w drugiej połowie XIX wieku i początkach XX wieku*, Toruń 1998, mps, AUMK.

giej połowie XIX i na początku XX w. jako *Befestigte Kneipe*<sup>133</sup>. Cechą śródmieścia była również przeważająca liczba szkół, obecność instytucji publicznych oraz kościołów, których w okresie pruskim zupełnie brakowało na przedmieściach<sup>134</sup>. Życie towarzyskie i kulturalne także tętniło głównie na starówce i nic się w tym zakresie nie zmieniło do wybuchu II wojny światowej. W 1933 r. tak podsumował to Ignacy Tłoczek: „obecne śródmieście obejmuje wszystkie dziedziny miejskiego życia: mieszkania, handel, przemysł, biura, szkoły, lokale rozrywkowe, prawie wszystkie kościoły, gmachy reprezentacyjne, urzędy, spichlerze, warsztaty, składnice materiałowe, szpitale, koszary etc.”<sup>135</sup>. To powodowało, że dzielnica ta w całym badanym okresie koncentrowała największe skupiska ludności, mimo postępującego w czasie silnego spadku udziału ludności śródmieścia w strukturze rozmieszczenia mieszkańców Torunia. Jeszcze w 1864 r. Stare i Nowe Miasto zamieszkiwało blisko 72% ludności cywilnej Torunia (10 138 osób), w 1890 r. – 62% (12 923 osoby). W 1931 r. było to już 28% ogółu mieszkańców (14 728 osób), a w 1938 r. zaledwie 19% (14 846 osób)<sup>136</sup>. Głównym motorem tego procesu był rozwój przedmieść i przyłączanie nowych terenów. W 1931 r. populacja dzielnicy Mokre przewyższała zaludnienie Starego i Nowego Miasta łącznie, a pod koniec lat trzydziestych XX w. również Bydgoskie Przedmieście wyprzedziło ścisłe centrum pod względem liczby mieszkańców (tab. 4).

<sup>133</sup> Zob. A. Kortas, „Befestigte Kneipe”. *Toruńskie lokale gastronomiczne i hotele w XIX i na początku XX wieku w świetle ksiąg adresowych i lokalnej prasy*, Toruń 2010. Można nawet spotkać się z opinią, że symbolem Torunia był wówczas kufel z piwem, M. Danilewicz-Zielińska, *Fado o moim życiu. Rozmowy z Włodzimierzem Paźniewskim*, Toruń 2000, s. 9.

<sup>134</sup> Zob. *Übersichtskarte und Stadtplan von Thorn*, Leipzig 1910; *Thorn. Stadtplan, 1911*, w: *Atlas historyczny miast polskich*, t. 1, z. 2, nr 12.

<sup>135</sup> I. Tłoczek, *Urbanistyczne aktualności Torunia*, „Ziemia” 1933, R. 23, nr 7–9, s. 126; por. *Plan Torunia ze spisem ulic, budynków publicznych, urzędów*, Toruń 1922; *Plan miasta Torunia*, Warszawa–Poznań–Kraków–Lwów–Wilno–Gdańsk–Katowice 1932.

<sup>136</sup> K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, s. 128, tab. 10; *Stadt Thorn. Bericht über einige Verwaltungs-Angelegenheiten der Stadtgemeinde Thorn aus der Zeit vom 1. April 1881 bis 1. April 1891*, Thorn 1891, s. 4; K. Przybyszewski, *Rozbudowa miasta Torunia*, s. 153, aneks 5.

Tabela 4. Ludność miasta Torunia według miejsca zamieszkania w latach 1890–1938

Nazwa dzielnicy	Stan z 1 XII 1890 r.	Stan z 9 XII 1931 r.	Stan z 31 V 1938 r.
Stare Miasto i Nowe Miasto	15 272 <sup>a</sup>	14 728	14 846
Bydgoskie Przedmieście	5691 <sup>b</sup>	10 976	14 867
Bielany i Chełmińskie Przedmieście	2057 <sup>c</sup>	4928	8336
Mokre	–	16 468	20 512
Jakubskie Przedmieście	1687 <sup>d</sup>	5300	7815
Podgórz	–	–	10 325 <sup>f</sup>
Razem	27 007 <sup>e</sup>	52 400	76 701

<sup>a</sup> Z czego ludność cywilna: 12 923 osoby, ludność wojskowa: 2349 osób.

<sup>b</sup> Z czego ludność cywilna: 4382 osoby, ludność wojskowa: 1309 osób.

<sup>c</sup> Z czego ludność cywilna: 2051 osób, ludność wojskowa: 6 osób.

<sup>d</sup> Z czego ludność cywilna: 1442 osoby, ludność wojskowa: 245 osób.

<sup>e</sup> Spis wymienia jeszcze liczbę 2296 mieszkańców (w łącznej liczbie mieszkańców 27 007) sklasyfikowanych jako cywilna i wojskowa ludność Dworca Przedmieście, ludność wojskowa spoza gminy miasta Torunia zamieszkała na prawym i lewym brzegu Wisły, *Stadt Thorn. Bericht über einige Verwaltungs-Angelegenheiten*, s. 5.

<sup>f</sup> Podgórz zamieszkiwały 6343 osoby, zaś Rudak, Stawki i Mała Nieszawkę 3982 osoby.

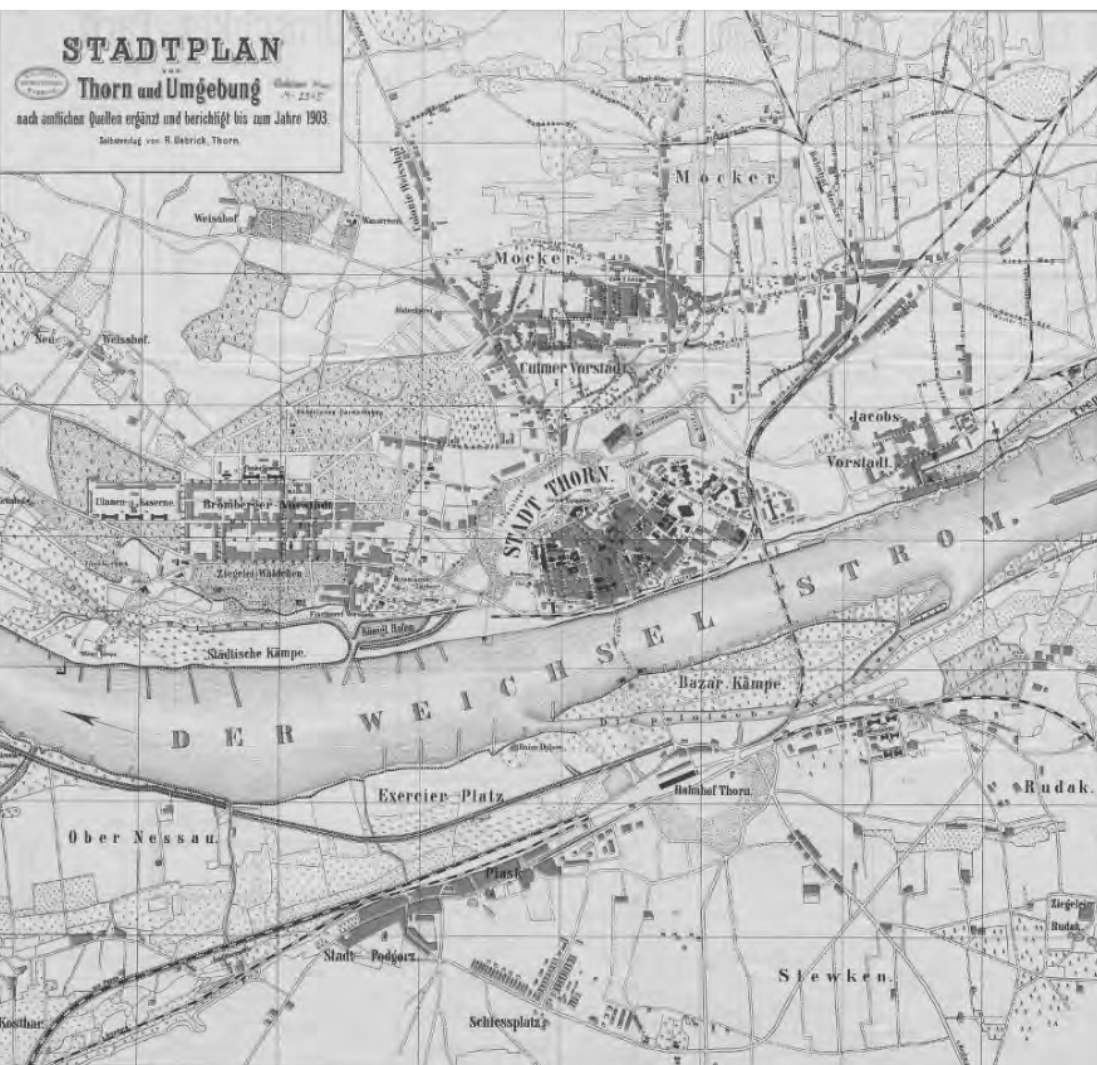
Źródło: *Stadt Thorn. Bericht über einige Verwaltungs-Angelegenheiten der Stadtgemeinde Thorn aus der Zeit vom 1. April 1881 bis 1. April 1891*, s. 4–5; K. Przybyszewski, *Rozbudowa miasta Torunia w latach 1920–1939*, „AUNC. Historia” 1977, z. 74, s. 153, aneks 5.

Mimo tych zmian, które stanowią naturalny proces towarzyszący rozrostowi miasta, do końca badanego okresu centrum Torunia utrzymało najwyższy wskaźnik gęstości zaludnienia spośród wszystkich dzielnic miasta. Według stanu z 1934 r. gęstość zaludnienia w śródmieściu wynosiła 300–400 mieszkańców na 1 ha, na Bydgoskim Przedmieściu 100–130, a na Mokrem 70–100 mieszkańców na 1 ha powierzchni (wliczając powierzchnię ulic)<sup>137</sup>. Najniższy stopień gęstości zaludnienia, wynoszący 40–60 mieszkańców na 1 ha, wykazywało Chełmińskie Przedmieście (dane dla 1933 r.)<sup>138</sup>.

<sup>137</sup> R. Sudziński, *Spółeczeństwo międzywojennego Torunia*, s. 50.

<sup>138</sup> *Z zagadnień urbanistycznych na obszarze Torunia*, „Śl. Pom.” 31 VIII 1933, nr 199, s. 9.





Ryc. 2. Koncentracja zabudowy miejskiej na planie Torunia i okolic z 1903 r.

W rozkładzie przestrzennym gęstości zaludnienia można rozpoznać elementy układu koncentryczno-strefowego wokół średnio-wiecznej zabudowy Starego i Nowego Miasta oraz wokół odizolowanych przez lata przedmieść. W mniejszym stopniu są również zauważalne elementy układu pasmowego (sektorowego) wzdłuż arterii wylotowych z miasta<sup>139</sup>. Powyższe zjawisko najsilniej występowało do czasu zniesienia ograniczeń budowlanych (1909 r.), choć struktura ta była podstawą rozmieszczenia ludności także pod koniec XX w.<sup>140</sup>

Wiedza płynąca z ustaleń dotyczących przestrzennego rozmieszczenia mieszkańców staje się w pełni użyteczna – do potrzeb rozpoznania kierunków ruchu komunikacyjnego w mieście – dopiero wówczas, gdy uzupełnimy ją o elementy struktury społeczno-zawodowej. Choć dorobek historiografii Torunia nie doczekał się jeszcze poważnego studium socjotopografii miasta dla badanego okresu, to jednak dysponujemy w tym zakresie kilkoma opracowaniami przeprowadzonymi na podstawie ksiąg adresowych<sup>141</sup>. Mimo że wymienione źródła mają pewne luki<sup>142</sup> masowość zawartych w nich danych umożliwiła autorom odtworzenie rozmieszczenia grup społecznych w przestrzeni miasta. W tym celu sporządzili kategoryzację społeczno-zawodową mieszkańców, przypisując osoby (na podstawie wyko-

---

<sup>139</sup> Zob. rozkład zabudowy przedstawiony na planie miasta z 1903 r., *Stadtplan von Thorn und Umgebung nach amtlichen Quellen ergänzt und berichtet bis zum Jahre 1903*, hrsg. von R. Uebrick, Thorn 1903.

<sup>140</sup> Zob. R. Jaroszevska-Brudnicka, *Zróżnicowanie przestrzeni społecznej Torunia*, Toruń 2004, s. 67–70.

<sup>141</sup> M. Brodowska-Kowalska, *Struktura zawodowa przedmieść Bydgoskiego i Rybaki w Toruniu w latach 1866–1900*, „Rocz. Tor.” 2015, t. 42; K. Dyl, *Socjotopografia Torunia przed I wojną światową na tle rozwoju gospodarczego i ludnościowego miasta w XIX i na początku XX wieku*, „Rocz. Tor.” 2001, t. 28; Ł. Filipiński, *Socjotopografia Torunia w okresie międzywojennym w świetle analizy ksiąg adresowych z 1923 i 1932 roku*, „Rocz. Tor.” 2016, t. 43.

<sup>142</sup> Księgi adresowe w znaczącym stopniu wymieniają tylko osoby czynne zawodowo, rzadziej odnotowują kobiety utrzymywane przez mężów, nie wspominając o dzieciach. Masowość danych zawartych w księgach oraz to, że osoby pominięte najczęściej należały do tych samych grup społecznych co ich rodziny, pozwala jednak na pełne wnioskowanie z eksploracji tych źródeł.

nywanego zawodu) do określonych grup, uporządkowanych według statusu społecznego<sup>143</sup>.

Z przeprowadzonych badań wynika, że najwyższy odsetek osób o wysokim statusie społecznym zamieszkiwał głównie na Bydgoskim Przedmieściu. W XIX w. krajobraz społeczny tego przedmieścia uległ znaczącym przeobrażeniom. Od drugiej połowy XIX do początku XX w. zauważalny był tu procentowy spadek ludności robotniczej przy jednoczesnym silnym wzroście odsetka pracowników umysłowych. Według ustaleń Marty Brodowskiej-Kowalskiej liczba pracowników umysłowych na Bydgoskim i Rybakach wzrosła ze 166 w 1892 r. do 272 osób w 1900 r.<sup>144</sup> Bydgoskie było dzielnicą ogrodów i parków, doskonałym miejscem do rekreacji, o dogodnym położe-

---

<sup>143</sup> Katarzyna Dyl wyodrębniła cztery typy społeczno-zawodowe, uporządkowane następująco: typ I – ludność o wysokim statusie społecznym (przedsiębiorcy, rentierzy, właściciele kamienic, kupcy, przedstawiciele wolnych zawodów, restauratorzy, wyżsi urzędnicy, wojskowi); typ II – warstwy średnie (niżsi urzędnicy, nauczyciele, rzemieślnicy, pracownicy kolejowi, handlarze); typ III – osoby o niskim statusie społecznym (pracownicy najemni, robotnicy wykwalifikowani); typ IV – osoby o najniższym statusie społecznym (robotnicy niewykwalifikowani, wdowy, emeryci, renciści, inwalidzi, bezrobotni), K. Dyl, *Socjotopografia Torunia*, s. 106–107. Analogicznego podziału dokonał Łukasz Filipiński, wyodrębniając przy tym pięć kategorii społeczno-zawodowych: kategoria I – bogaci, którym zawód gwarantował wysoki status społeczny (przedsiębiorcy, rentierzy, właściciele kamienic, dzierżawcy, kupcy, lekarze, duchowni, wykładowcy akademicy, właściciele zakładów gastronomicznych, restauratorzy, dyrektorzy, kierownicy działów, inspektorzy, oficerowie, wyżsi urzędnicy, wolne zawody); kategoria II – warstwy średnie (podoficerowie, niżsi urzędnicy, nauczyciele szkół elementarnych, rzemieślnicy, rolnicy, pracownicy kolejowi, handlarze); kategoria III – osoby o niskim statusie społecznym (pracownicy najemni, robotnicy posiadający kwalifikacje); kategoria IV – osoby o najniższym statusie (robotnicy niewykwalifikowani, osoby bez zawodu, renciści, emeryci, wdowy); kategoria V – osoby bez odnotowanego zawodu, Ł. Filipiński, *Socjotopografia Torunia w okresie międzywojennym*, s. 111.

<sup>144</sup> M. Brodowska-Kowalska, *Struktura zawodowa przedmieść*, s. 35, 38–39, tab. 2. Zastrzeżenia budzi sposób klasyfikacji zawodów przez autorkę. Rentierów, a więc ludzi żyjących z zysku bądź najmu, przypisała do pracowników umysłowych, zaś emerytów przyporządkowała do grupy skupiającej profesje o wysokim statusie społecznym, tj. właścicieli środków produkcji i nieruchomości, przemysłowców, handlowców i kupców, służb mundurowych.

niu w stosunku do centrum<sup>145</sup>. Atrakcyjność tego obszaru stanowiła przyczynę napływu urzędników i kupców oraz innych przedstawicieli warstw średnich i wyższych<sup>146</sup>. Szczególnie wschodnią część tego przedmieścia, najpóźniej zabudowaną rezydencjonalnymi willami (po zniesieniu ograniczeń dla budownictwa cywilnego), cechowała obecność zamożnych przedstawicieli Torunia<sup>147</sup>. Zachodnia i centralna część tej dzielnicy, w której również zamieszkiwały osoby o wysokim i średnim statusie społecznym, w większym stopniu wykazywały charakter mozaikowy, związany z obecnością urzędników, kupców, rzemieślników, pracowników kolei, a także robotników. Na ul. Talstrasse (późn. Klonowica) i Leśnej (późn. Słowackiego) znaczący udział mieli nauczyciele, co tłumaczyć należy bliskością seminariów. Wyróżniała się tam również społeczność wojskowa, której obecność na Bydgoskim wyraźnie zaznaczyła się ok. roku 1887<sup>148</sup>. W 1908 r. odsetek wojskowych na kilku ulicach sięgał 15–20% populacji. W tym przypadku również istotne stało się pobliskie usytuowanie dwóch kompleksów koszarowych. W zachodnich odcinkach ul. Melliena (późn. Mickiewicza) i Leśnej, w północnej części ul. Szkolnej (późn. Sienkiewicza) mieszkali również osoby o niskim i bardzo niskim statusie społecznym<sup>149</sup>. W dwudziestoleciu międzywojennym została utrwalona struktura społeczno-zawodowa Bydgoskiego Przedmieścia, na którym nadal dominowały warstwy średnie oraz najzamożniejsze<sup>150</sup>. Rzemieślnicy i niżsi urzędnicy przeważali na ul.: Koszarowej, Sienkiewicza oraz Słowackiego. Wyżsi urzędnicy

<sup>145</sup> Szerzej zob. K. Gimińska, *Park Miejski na Bydgoskim Przedmieściu w Toruniu*, Toruń 1997; B. Drzewiecki, K. Pękacka-Falkowska, *Historia Parku Miejskiego w Toruniu (1817/1818–1939)*, Toruń 2012.

<sup>146</sup> M. Grzęska-Janiak, A. Walczak, *Zabudowa Bydgoskiego Przedmieścia*, Toruń 1979, mps, AMKZ, s. 7–8; D. Bartz, M. Żelska, *Ewolucja przestrzenno-funkcjonalna Bydgoskiego Przedmieścia do 1975 r.*, „Rocz. Tor.” 1977, t. 12, s. 46.

<sup>147</sup> Por. J. Kucharzewska, *Wille „fachwerkowe” na Przedmieściu Bydgoskim w Toruniu*, w: *Studia z architektury nowoczesnej*, red. J. Malinowski, Toruń 2000, s. 7–25.

<sup>148</sup> M. Brodowska-Kowalska, *Struktura zawodowa przedmieść*, s. 51.

<sup>149</sup> K. Dyl, *Socjotopografia Torunia*, s. 115–117.

<sup>150</sup> Osoby należące do kategorii I i II stanowiły 53% mieszkańców dzielnicy, Ł. Filipki, *Socjotopografia Torunia w okresie międzywojennym*, s. 121.

i oficerowie wojskowi dominowali na ul. Szopena (Chopina) oraz Reja. Oczywiście dzielnicę zamieszkiwali również przedstawiciele niższych warstw, choć stanowiły one mniejszość. Znaczący ich odsetek, reprezentowany głównie przez pracowników najemnych, zamieszkiwał ul.: Moniuszki, Bydgoską i Konopnickiej. Najbiedniejsi, w tym osoby bez profesji, zasiedlali ul. Stromą i Bydgoską<sup>151</sup>.

Obok Bydgoskiego Przedmieścia wysoki stopień koncentracji najbogatszych warstw społecznych występował na obydwu rynkach miejskich. W 1908 r. na Starym Rynku najwyższy odsetek reprezentowali kupcy (28%), którzy stanowili także największy procent mieszkańców ul. Szerokiej. Zamożne grupy zawodowe zamieszkiwały również ul.: Żeglarską, wspomnianą Szeroką oraz Strumykową. Bardziej zróżnicowany charakter wykazywały z kolei boczne ulice starówki, na których, poza warstwami średnimi, znaczący udział stanowiły osoby o niskim i bardzo niskim statusie społecznym – Marienstrasse (późn. Panny Marii) – 37% osób o najniższym statusie społecznym, Klasztorna (późn. Franciszkańska) – 44%, Piekary – 38%, Kopernika – 34%, Arabska (późn. Rabiańska) – 38%, Łazienna – 35%, Garbarska (późn. Wielkie Garbary) – 48%. Mieszana struktura społeczno-zawodowa cechowała ul.: Jęczmienną, Sukienniczą, Prawą (późn. Prosta), Wysoką i Szewską<sup>152</sup>. Na początku lat dwudziestych XX w. wśród mieszkańców Starego Miasta licznie dominowali rzemieślnicy, zajmując pierwszą pozycję przed urzędnikami. Kolejność ta utrzymała się w następnych latach, przy czym w 1932 r. rzemieślnicy zwiększyli jeszcze swą przewagę nad urzędnikami. Grupy te, wraz z innymi przedstawicielami warstw średnich, przeważały na ul.: Podmurnej, Piekary, Rabiańskiej. Spośród najzamożniejszych reprezentantów Starego Miasta najczęściej odnotowano kupców, mieszkających głównie przy ul. Szerokiej i Rynku Staromiejskim. W 1932 r. przewagę wśród mieszkańców Rynku Staromiejskiego uzyskali jednak urzędnicy, wyprzedzając licznie kupców. Osoby o najniższym statusie, spośród mieszkańców Stare-

<sup>151</sup> Ibidem, s. 121–122.

<sup>152</sup> K. Dyl, *Socjotopografia Torunia*, s. 111–114; K. Wajda, *Pod ponownym pruskim*, s. 368–369. Dla Rynku Staromiejskiego por. P. Kowalski, *Rynek Staromiejski w Toruniu i jego mieszkańcy w XIX w. Zagadnienia socjotopografii*, Toruń 2010.

go Miasta, przeważały na ul. Franciszkańskiej. Mieszkali tam najczęściej robotnicy niewykwalifikowani oraz osoby bez zawodu<sup>153</sup>. Przewaga rzemieślników, zamieszkujących w szczególności ul. Mała Garbary i Prosta, oraz urzędników zaznaczała się również na Nowym Mieście. W mniejszym stopniu liczyła się tam też ludność zamożna, reprezentowana głównie przez wyższych urzędników oraz kupców. Ci ostatni osiedlali się zwykle przy Rynku Nowomiejskim i ul. Królowej Jadwigi. Przedstawiciele niższych warstw społecznych zamieszkiwali ul. Przedzamcze oraz Piernikarską, na której wyróżniali się pracownicy najemni. Najbiedniejsi przeważali na ul. św. Katarzyny oraz Szpitalnej<sup>154</sup>.

Na początku XX w. na ulicach nowej dzielnicy Wilhelmstadt – Fryderyka (późn. Warszawska) i Wilhelma (późn. Piastowska) przeważali urzędnicy oraz pracownicy kolei, zaś przy ul. Bismarcka (późn. Poniatowskiego) i Albrechta (późn. Kazimierza Jagiellończyka) oficerowie wojska oraz kupcy i bankowcy<sup>155</sup>. Podział ten utrzymał się, niemal bez zmian, w okresie międzywojennym. Warstwy średnie dominowały na ul. Piastowskiej oraz Warszawskiej, a zamożni – na Poniatowskiego i Kazimierza Jagiellończyka. Reprezentujący niższe warstwy pracownicy najemni występowali przy ul. Dąbrowskiego oraz na pl. św. Katarzyny. To, że warstwy wyższe i średnie stanowiły blisko 60% mieszkańców dzielnicy św. Katarzyny, czynił jej strukturę społeczno-zawodową zbliżoną do Starego i Nowego Miasta<sup>156</sup>.

Jednorodny skład społeczno-zawodowy mieszkańców Torunia występował w 1908 r. w zespole sąsiadujących z sobą ulic Chełmińskiego Przedmieścia i Mokrego. Na obszarze tym – obejmującym ul.: Szosę Chełmińską, Janitzenstrasse (późn. Grunwaldzka), Kozacką, Gosslera (późn. Wybickiego), Bornstrasse (późn. Leleweła), Podgórną, Rycerską (późn. Kołłątaja), Piaskową, Elsnerstrasse (późn. Chodkiewiczza), Konduktstrasse (późn. Wodna) oraz Ludendorfa (późn. Legionów) – dominowała ludność o niskim statusie spo-

---

<sup>153</sup> Ł. Filipiński, *Socjotopografia Torunia w okresie międzywojennym*, s. 112–113.

<sup>154</sup> Ibidem, s. 114–115.

<sup>155</sup> B. Zimnowoda-Krajewska, *Rola funkcji militarnej*, s. 333.

<sup>156</sup> Ł. Filipiński, *Socjotopografia Torunia w okresie międzywojennym*, s. 116–117.

łecznym<sup>157</sup>. Przeważali wśród niej robotnicy, napływający tu do pracy przy przebudowie fortyfikacji, którzy byli inicjatorami zabudowy mieszkalnej tego terenu (domków parterowych)<sup>158</sup>.

Przed 1914 r. na Mokrem charakter robotniczy posiadały ul.: Grudziądzka (częściowo), Dębowa Góra (późn. Pod Dębową Górą), Schwerinstrasse (późn. Batorego), Vosstrasse (późn. Staszica), Geretstrasse (późn. Chrobrego). Na wspomnianej Dębowej Górze udział warstw najbiedniejszych (IV typ społeczno-zawodowy) wynosił aż 67% mieszkańców. Pozostałą część tego przedmieścia cechowała mieszana struktura zasiedlenia, z przewagą warstw średnich i niskich, które zamieszkiwały ul.: Łąkową, Lindego (późn. Kościuszki), Dworcową. Byli to głównie rzemieślnicy, nauczyciele, niżsi urzędnicy oraz pracownicy kolei, dla których atrakcyjność tej części dzielnicy wyrażała się bliskim sąsiedztwem z Dworcem Toruń-Mokre<sup>159</sup>. Na początku lat dwudziestych XX w. na obszarze Mokrego, w obrębie ul. Pod Dębową Górą, Jana Olbrachta, Bażyńskich, Lelewela, Kołłątaja oraz Wiązowej, dominowały osoby o najniższym statusie społecznym (45% ogółu mieszkańców dzielnicy), przede wszystkim robotnicy niewykwalifikowani oraz ludność niepracująca. Sytuacja uległa pogorszeniu w 1932 r., kiedy spadł udział robotników niewykwalifikowanych przy jednoczesnym wzroście odsetka osób bez zawodu, co było wynikiem utraty pracy w zakładach przemysłowych na Mokrem przez tych pierwszych. Najmniej liczną grupą wśród mieszkańców Przedmieścia Mokrego były osoby o najwyższym statusie społecznym, stanowiący w latach 1923–1932 od 6,4% do 9,2% ogółu mieszkańców dzielnicy, a których reprezentowali głównie kupcy i osoby wykonujące wolne zawody. Warstwy średnie, reprezentowane w szczególności przez rzemieślników i pracowników kolei, stanowiły ok. 35% mieszkańców dzielnicy i były drugą najliczniejszą grupą na Mokrem po warstwie najbiedniejszej. Ludność ta przeważała na ul.: Kościuszki, Grudziądzkiej, Kołłątaja, Piaskowej, Chrobrego,

---

<sup>157</sup> K. Dyl, *Socjotopografia Torunia*, s. 107–108.

<sup>158</sup> S. Szczerbiński, *Toruń. Studium historyczno-konserwatorskie Chełmińskiego Przedmieścia*, Toruń 1986, mps, AMKZ, s. 22.

<sup>159</sup> K. Dyl, *Socjotopografia Torunia*, s. 108–110.

Kilińskiego oraz Podgórną. Robotnicy wykwalifikowani mieszkali najczęściej przy ul.: Paniańskiej, Kordeckiego, Wielki Rów<sup>160</sup>.

W międzywojennym Toruniu na Chełmińskim Przedmieściu, podobnie jak na Mokrem, przeważała ludność o najniższym statusie społecznym, spośród której najwięcej było robotników niewykwalifikowanych, mniejszy odsetek stanowiły osoby bez zawodu oraz emeryci. Zamieszkiwali głównie ul.: Koniuchy, Grunwaldzką i Szosą Chełmińską. Drugą najliczniejszą grupę, obok ludności najbiedniejszej, tworzyły warstwy średnie (32% ogółu mieszkańców dzielnicy), reprezentowane głównie przez rzemieślników, niższych urzędników oraz pracowników kolei. Ludność należąca do III kategorii, a więc w dużej mierze robotnicy wykwalifikowani, stanowiła 12% mieszkańców Chełmińskiego Przedmieścia. Udział warstw najbogatszych pozostawał zaś niewielki i sięgał od 5% do 8,5% populacji przedmieścia. Blisko 60-procentowy udział najniższych oraz niskich warstw społecznych wśród populacji Chełmińskiego pozwala stwierdzić, że przedmieście to, podobnie jak Mokre, było zdominowane przez biedną ludność robotniczą<sup>161</sup>. Na sąsiadujących z sobą terenach obu dzielnic, Kozackich Górach oraz Pod Dębową Górą, zamieszkiwały grupy skrajnie ubogich mieszkańców miasta. Dzielnice te stały się symbolem bezrobocia i ubóstwa. Według spisu z 1934 r. w barakach, dawnych fortach i skleconych szałasach, przeważnie na Kozackich Górach, zamieszkiwało aż 5088 osób, co stanowiło ponury obraz przedwojennego Torunia<sup>162</sup>.

W okresie pruskim ulice Jakubskiego Przedmieścia, wraz z jej najważniejszą arterią, Szosą Lubicką, zajmowała ludność mieszana, z przewagą warstw średnich i najniższych. W dzielnicy tej znajdowały się ulice o typowo robotniczym charakterze, jak ul. Artyleryjska

---

<sup>160</sup> Ł. Filipiński, *Socjotopografia Torunia w okresie międzywojennym*, s. 118–119.

<sup>161</sup> *Ibidem*, s. 120–121.

<sup>162</sup> *O hodowli człowieka jaskiniowego w Toruniu [Nędza mieszkaniowa na Kozackich Górach]*, „Sł. Pom.” 3 X 1926, nr 228, s. 6; *Z nieznannej dzielnicy Torunia [Kozackie Góry]*, „Sł. Pom.” 11 XII 1932, nr 285, s. 10; J. Künstler, *Położenie bezrobotnych w Toruniu*, s. 124; *eadem*, *Położenie robotników toruńskich*, s. 165; I. F. Tłoczek, *Węzeł gordyjski w Toruniu. Toruń i region Kujaw i Pomorza w publikacjach z lat 1969–1981 w „Gazecie Pomorskiej” i w „Nowościach”*, Toruń 2009, s. 87–89.



(późn. Pułaskiego), Ścieżka Szkolna, Winnica, oraz te zamieszkiwane przez urzędników, rzemieślników i pracowników kolei – ul. Targowa, Studzienna. Na podkreślenie zasługuje to, że cechą struktury socjotopograficznej Chełmińskiego, Mokrego i Jakubskiego Przedmieścia był brak ulic, na których przeważałaby ludność o najwyższym statusie społeczno-zawodowym (I typ)<sup>163</sup>. W okresie II Rzeczypospolitej na Jakubskim przeważali robotnicy niewykwalifikowani i osoby bez zawodu, którzy zamieszkiwali głównie ul. Przy Rzeźni oraz Winnica. Cała grupa reprezentująca najniższy status społeczny stanowiła 44–41% mieszkańców przedmieścia. Podobnie jak na Mokrem i Chełmińskim, drugą najliczniejszą grupą tego przedmieścia były warstwy średnie, zamieszkujące głównie ul. Lubicką oraz Studzienną. Dominowali wśród nich rzemieślnicy różnych branż oraz niżsi urzędnicy. Osoby zamożne, wśród których odnotowano m.in. właściciele zakładów oraz oficerów służb mundurowych, stanowiły zaledwie 8% mieszkańców Jakubskiego<sup>164</sup>.

Należy zauważyć, że przekrój społeczny poszczególnych dzielnic korelował ze strefami funkcjonalnymi przedmieść. Poza omówioną wcześniej główną funkcją usługowo-handlową, będącą domeną śródmieścia, w dalszej kolejności należy wymienić funkcję mieszkaniową, którą bez wątpienia wykazywały Bydgoskie Przedmieście i Chełmińskie Przedmieście. Atutem Bydgoskiego było to, że dzielnica szybko zyskała infrastrukturę komunalną i urzędzenia techniczne<sup>165</sup>. W okresie międzywojennym nadal wzrastała tam liczba will, budowanych zwłaszcza przy ul. Bydgoskiej i Słowackiego. Na Chełmińskim Przedmieściu problem stanowiło bezplanowe zajmowanie terenu w okresie pruskim, które skutkowało powstaniem nieregularnej sieci drożnej w tej dzielnicy. W dwudziestoleciu między-

---

<sup>163</sup> K. Dyl, *Socjotopografia Torunia*, s. 110–111.

<sup>164</sup> Ł. Filipowski, *Socjotopografia Torunia w okresie międzywojennym*, s. 123.

<sup>165</sup> K. Gregorkiewicz, *Toruń. Przestrzenny rozwój*, s. 18, 20; R. Sudziński, *Przekształcenia strukturalne miasta*, s. 41; M. Niedzielska, *Toruń dziewiętnastowieczny*, s. 25.

wojennym rozwój budownictwa mieszkaniowego zaznaczył się tu szczególnie wzdłuż ul. Żwirki i Wigury<sup>166</sup>.

Obydwu wymienionym przedmieściom trudno z kolei przypisać typową funkcję przemysłową. Przez długi czas cechą Bydgoskiego był zupełny brak większego przemysłu (z wyjątkiem Cegielni), który tereny przedmieścia zaczął zajmować dopiero w dwudziestoleciu międzywojennym<sup>167</sup>. W 1921 r., spośród zakładów zatrudniających powyżej 100 osób, na Bydgoskim funkcjonowała tylko Pomorska Drukarnia Rolnicza. W 1930 r. przy Szosie Bydgoskiej wybudowano Polsko-Belgijskie Zakłady Chemiczne Polchem S.A., które stały się jednym z największych pracodawców w mieście. Mimo to przemysł nie odgrywał kluczowej roli w tej części miasta. W 1938 r. tylko dwa zakłady na Bydgoskim zatrudniały powyżej 100 pracowników (ryc. 3). Na Chełmińskim zaś nigdy w badanym okresie nie powstał zakład zatrudniający powyżej 100 osób.

Funkcję przemysłową spełniało natomiast Mokre, którego pierwotna rozbudowa w drugiej połowie XIX w. wiązała się z napływem robotników zatrudnionych przy budowie fortyfikacji. Ważne znaczenie przestrzenno-funkcjonalne odegrała tu również budowa towarowego dworca kolejowego, z którego urządzeń mógł korzystać pobliski przemysł<sup>168</sup>. W tej części miasta znalazło się najwięcej zakładów zatrudniających powyżej 100 osób, takich jak fabryka maszyn Born i Schütze, Odlewnia Żelaza i Fabryka Maszyn E. Drewitz, Toruński Młyn Parowy L. Rychtera, Olejarnia Längnera i Illgnera oraz Toruńska Fabryka Makaronów Sichtau. Podobny charakter wykazywało Jakubskie Przedmieście<sup>169</sup>, gdzie największymi zakładami powstałymi w końcu XIX w. były rzeźnia i krochmalnia. W 1910 r. na Jakubskie przeniesiono fabrykę pierników G. Weeseego, zatrudniają-

---

<sup>166</sup> E. Kwiatkowska, *Rozwój przestrzenny Torunia*, s. 193, 195; S. Szczerbiński, *Toruń. Studium*, s. 22.

<sup>167</sup> M. Grzęska-Janiak, A. Walczak, *Zabudowa Bydgoskiego Przedmieścia*, s. 9.

<sup>168</sup> Zob. B. Dybaś, S. Jarosz, A. Wienczek, M. Zieliński, *Dokumentacja naukowo-konserwatorska dzielnicy Torunia-Mokre, cz. 1: Historia dzielnicy Torunia-Mokre*, Toruń 1993, mps, AMKZ, s. 28.

<sup>169</sup> Zob. *Zagadnień urbanistycznych*, s. 9.



Ryc. 3. Rozmieszczenie zakładów przemysłowych w Toruniu zatrudniających powyżej 100 osób w latach 1908, 1921, 1929, 1938

Zakłady występujące na mapie obok siebie w równej linii, a oznaczone innym kolorem, dotyczą jednego zakładu przemysłowego, który funkcjonował w różnych latach. Były to: Fabryka Maszyn Rolniczych i Odlewnia Żelaza E. Drewitz (ul. 3 Maja), Fabryka Maszyn Born i Schütze (ul. Grudziądzka) oraz Pomorska Drukarnia Rolnicza (ul. Bydgoska).

jąca w pewnym okresie 300 pracowników<sup>170</sup>. Największą inwestycją okresu międzywojennego na Jakubskim Przedmieściu była, zlokalizowana na przeciwległej stronie rzeźni, gazownia miejska budowana w latach 1935–1939. Zgodnie z planem rozwoju przestrzennego miasta z 1935 r., opracowanym przez zespół Ignacego Tłoczka, przedmieście to zostało podzielone na dwie funkcjonalne części, rozgraniczone ul. Targową. Zachodnia część miała pełnić funkcję mieszkaniową, zaś tereny położone na wschód od ul. Targowej były przeznaczone pod zabudowę przemysłową<sup>171</sup>.

Warto zauważyć, że przemysł toruński miał głównie charakter rolniczy, związany z przetwórstwem ziemiopłodów lub z dostarczaniem produktów rolnictwu. Gałąź ta zajmowała zarazem największy obszar na terenie miasta<sup>172</sup>. Analizując strukturę przemysłu, można zaobserwować postępujący w czasie wzrost koncentracji zatrudnienia przypadającej na jeden zakład. W końcu XIX w. dominowały zakłady drobne, w których przeciętne zatrudnienie nie przekraczało 20 osób. W 1921 r. średnia liczba zatrudnionych w jednym przedsiębiorstwie wynosiła 35 osób, w 1936 r. już 61<sup>173</sup>. Ponadto w końcu XIX w. liczba rzemieślników nadal przekraczała liczbę pracowników przemysłowych. W 1908 r. w przemyśle pracowało już jednak 60% robotników, a w warsztatach rzemieślniczych 40% ogółu robotników przemysłu i rzemiosła<sup>174</sup>. Proces industrializacji prowadził więc do transferu robotników z drobnych zakładów rzemieślniczych do większych przedsiębiorstw przemysłowych, cechujących się wyższym stopniem koncentracji zatrudnienia. Zjawisko to okazuje się niezwykle ważnym parametrem dla szacowania ruchu komunika-

---

<sup>170</sup> *Die Provinz Westpreußen in Wort und Bild*, Bd. 2, hrsg. von P. Gehrke, H. Preuß, R. Hecker, W. Schwandt, Danzig 1915, s. 356.

<sup>171</sup> B. Sądowski, *Toruń. Jakubskie Przedmieście. Studium historyczno-konserwatorskie*, Toruń 1984, mps, AMKZ, s. 30.

<sup>172</sup> *Z zagadnień urbanistycznych*, s. 9.

<sup>173</sup> Zatrudnienie w przemyśle Torunia kształtowało się następująco: w 1895 r. – 1672 osoby (117 zakładów), w 1907 r. – 2258 osób (125 zakładów), w 1921 r. – 1774 osoby (51 zakładów), w 1929 r. – 2526 osób (45 zakładów), w 1936 r. – 3507 osób (57 zakładów), H. Rochnowski, *Toruński ośrodek przemysłowy*, s. 21, tab. 3, 26, tab. 6.

<sup>174</sup> *Ibidem*, s. 21; K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, s. 114.

cyjnego. Informuje bowiem o tym, że coraz większa grupa mieszkańców pokonywała, w tych samych porach dnia, tą samą lub zbliżoną drogę do pracy. Wzrost koncentracji zatrudnienia musiał więc przekładać się na zwiększone występowanie skupisk ludności oraz potoków ruchu ulicznego w wybranych rejonach i punktach miasta. Istotną rolę odegrał w tym kontekście w latach trzydziestych XX w. wspomniany plan rozwoju przestrzennego Torunia, zakładający rozmieszczenie przemysłu miasta głównie we wschodnich i zachodnich przedmieściach. Wcześniej, pod koniec XIX i na początku XX w., większość zakładów, o stosunkowo niskim jeszcze stopniu koncentracji zatrudnienia, była usytuowana głównie na terenie śródmieścia<sup>175</sup>. Proces lokowania przedsiębiorstw przemysłowych w wyznaczonej dzielnicy na Jakubskim i Mokrem trwał mimo wszystko dość długo i przebiegał opornie<sup>176</sup>. Według szacunków Henryka Rochnowskiego w 1936 r. śródmieście (Stare Miasto i okolice) skupiało 35,6% zatrudnionych w przemyśle miasta, Bydgoskie Przedmieście 22,9%, Jakubskie 22%, Mokre 11,9% pracowników przemysłowych. Na Chełmińskim oraz w Podgórzu wskaźniki te wynosiły 3,8%<sup>177</sup>.

Utrwalona w ciągu XIX w. izolacja przedmieść długo ciążyła na układzie przestrzennym i komunikacyjnym Torunia. Opracowane w latach 1882–1889 kierunki i linie regulacyjne ulic nie odpowiadały nowym warunkom, w jakich Toruń znalazł się w II Rzeczypospolitej. W 1920 r. miasto składało się ze śródmieścia i z czterech przedmieść: Bydgoskiego, Chełmińskiego, Mokrego i Jakubskiego, które były rozmieszczone radialnie wzdłuż arterii wylotowych<sup>178</sup>. Jednym z zadań, jakie stanęły przed władzami miasta, stała się konieczność przebudowy układu komunikacyjnego, zniekształconego przez system fortów pruskich – celem scalenia go w funkcjonujący organizm. Jak wspominał Tłoczek, „wszystkie zewnętrzne człony miasta połączone dziwnie ze śródmieściem wątlymi nićmi komunikacyjnymi”.

---

<sup>175</sup> H. Rochnowski, *Toruński ośrodek przemysłowy*, s. 21; K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, s. 114.

<sup>176</sup> I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930–1939*, s. 142.

<sup>177</sup> H. Rochnowski, *Toruński ośrodek przemysłowy*, s. 57, tab. 17.

<sup>178</sup> R. Sudziński, *Przekształcenia strukturalne miasta*, s. 27.

mi nie miały z sobą żywszego gospodarczego kontaktu i nie posiadały własnych ośrodków usługowych<sup>179</sup>.

Przeprowadzona likwidacja umocnień fortecnych stworzyła przestrzeń do integracji przedmieść ze śródmieściem i miejsce na nowe budownictwo<sup>180</sup>. W tym kontekście zostało uprzywilejowane Bydgoskie, które jako pierwsze w 1924 r. połączono ze śródmieściem (z pl. Bankowym) wybudowaną ul. Chopina (o długości 500 m)<sup>181</sup>. W 1927 r. odcinkiem ul. Jagiellońskiej skomunikowano Mokre z centrum miasta. W latach 1929–1930 połączono ul. Wały z ul. Dąbrowskiego. Jako ostatnie połączenie ze śródmieściem zyskało Jakubskie, dzięki pracom drogowym przeprowadzonym w latach 1929–1934, łączącym ul. Lubicką z ul. Traugutta<sup>182</sup>. Kluczową inwestycją komunikacyjną międzywojennego Torunia był oddany do użytku w 1934 r. – przeniesiony z Opalenia – most drogowy, którego wybudowanie przyniosło istotne zmiany w układzie komunikacyjnym miasta<sup>183</sup>. U wylotu mostu, na prawym brzegu Wisły, przebudowano w latach 1934–1937 pl. Bankowy, który stał się centralnym węzłem komunikacyjnym. Do głównych ciągów drogowych miasta dołączyły dwupasmowe arterie: al. 700-lecia Torunia i ul. Wały, okalające zabytkowe centrum, które stanowiły zaczątek obwodnicy staromiejskiej. Celem „wyprostowania” ciągu komunikacyjnego między Bydgoskim Przedmieściem a Rynkiem Staromiejskim dokonano

---

<sup>179</sup> I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930–1939*, s. 142.

<sup>180</sup> E. Kwiatkowska, *Rozwój przestrzenny Torunia*, s. 193; R. Sudziński, *Przekształcenia strukturalne miasta*, s. 45; m.in. rozbiórka fortyfikacji rdzenia twierdzy w rejonie stawu Kaszownik (w latach 1919–1922) umożliwiła przeprowadzenie połączenia Mokrego ze śródmieściem w rejonie pl. św. Katarzyny.

<sup>181</sup> M. Grzęska-Janiak, A. Walczak, *Zabudowa Bydgoskiego Przedmieścia*, s. 9; K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 135.

<sup>182</sup> I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930–1939*, s. 142–143; E. Kwiatkowska, *Rozwój przestrzenny Torunia*, s. 195; K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 135; R. Sudziński, *Infrastruktura i gospodarka komunalna*, s. 129.

<sup>183</sup> Zob. relacje prasowe z budowy i otwarcia mostu drogowego: *W przeddzień otwarcia nowego mostu w Toruniu*, „Sł. Pom.” 10 XI 1934, nr 258, s. 3; *Jak budowano nowy most w Toruniu*, „Sł. Pom.” 11 XI 1934, nr 259, s. 8; *Radosny dzień w życiu Torunia. Drugi most toruński został otwarty*, „Sł. Pom.” 13 XI 1934, nr 260, s. 1.

w 1936 r. przebiecia pod kamieniczkami przy ul. Piekary i zmieniono konstrukcję parterów domów ul. Różanej<sup>184</sup>.

Tak przebudowany układ drogowy wyznaczył ramy funkcjonowania systemu komunikacji wewnętrznej Torunia do wybuchu II wojny światowej.

---

<sup>184</sup> I. F. Tłoczek, *Antoni Bolt – prezydent miasta Torunia w latach 1924–1936*, „Rocz. Tor.” 1978, t. 13, s. 79–83; W. Romaniak, *Wybrane zagadnienia urbanistyki*, s. 60–61; I. F. Tłoczek, *Węzeł gordyjski w Toruniu*, s. 43.





## ROZDZIAŁ 2

# Przemieszczanie się w obrębie miasta środkami komunikacji indywidualnej

## Ruch pieszy

Stwierdzenie, że ruch pieszy jest najbardziej pierwotną formą przemieszczania się, nie będzie niczym odkrywczym, a znaczenie wędrówek w rozwoju cywilizacji jest sprawą oczywistą. Przez wieki ruch pieszy, a precyzyjniej mówiąc jego możliwości i zasięg, wyznaczały ramy funkcjonowania społeczności. Komunikacja piesza determinowała warunki zabudowy mieszkalnej, wymiany towarowej czy, ogólnie ujmując, życia gospodarczego, stając się fundamentem rozwoju aglomeracji miejskich. W końcu znany socjolog „uważa chodzenie za konstytutywne dla miasta, w taki sam sposób jak akty mówienia konstytuują język”<sup>1</sup>.

W 39-tysięcznym Toruniu u schyłku XIX w. ruch pieszy zasadniczo różnił się od ruchu pieszego w 1939 r., kiedy miasto liczyło ponad 78 000 mieszkańców i kiedy zmianie uległy zabudowa, infrastruktura, powierzchnia, a nawet koniunktura gospodarcza. To, że ruch pieszy bywa nieuchwytny, spontaniczny, niekiedy bezcelowy, sprawia, że dokładne jego zmierzenie, także z powodu braków źródłowych, nie jest dla historyka możliwe. Możliwe jest natomiast badanie jego przejawów, kierunków przepływu ludności w mieście oraz czynników wpływających na ich zmiany, wreszcie szacowanie

---

<sup>1</sup> Michael de Certeau, cyt. za J. Urry, *Socjologia mobilności*, przeł. J. Stawiński, Warszawa 2009, s. 80.

wielkości<sup>2</sup> i natężenia<sup>3</sup> ruchu w mniejszym bądź większym stopniu uogólnienia. A przede wszystkim na gruncie tych badań możliwe staje się wyodrębnienie ruchu pieszego jako kategorii komunikacyjnej – rozumianej tak samo jak tramwaj, rower czy bryczka konna – i pokazanie, jaki był jego udział wśród dostępnych w mieście form przemieszczania się. Następnie, uwzględniając kryterium dochodowe, możliwe jest wreszcie poznanie, jakie grupy społeczne były skazane wyłącznie na przemieszczanie się pieszo.

Problem dla historyka stanowi – wspominał we *Wprowadzeniu* – przyjęcie właściwej metody badawczej, czemu nie sprzyja brak badań porównawczych w tym zakresie. Dysponowanie szczątkowymi pomiarami ruchu dla analizowanego okresu spowodowało, że za podstawę szacowania przyjąłem analizę rozmieszczenia w czasie głównych miejsc handlu i usług, zakładów i fabryk, kościołów, szkół, dworców oraz miejsc rozrywek, które skupiały największe grupy ludzi poruszających się pieszo. Analiza została uzupełniona o wniośki płynące z badań nad socjotopografią Torunia, wskazujące miejsca zamieszkania poszczególnych grup społeczno-zawodowych. Do tego uwzględniono zmiany zachodzące w życiu gospodarczym miasta, ze szczególnym odniesieniem do kwestii bezrobocia oraz czasu pracy w toruńskich przedsiębiorstwach, który bezpośrednio rzutował na wielkość ruchu pieszego w poszczególnych porach dnia. Refleksję uzupełnia analiza rozwoju ludnościowego jako najwłaściwszej, choć niestety mało precyzyjnej miary dającej obraz skali ruchu pieszego. Kluczowe okazało się wykorzystanie wiedzy o rozwoju pozostałych form komunikacji w mieście, by na jej podstawie móc oszacować wahania ruchu pieszego w Toruniu. Całość uzupełniają fragmentaryczne informacje prasowe, wzmiankujące o sytuacji pie-

---

<sup>2</sup> Wielkość ruchu – ogólna liczba osób przemieszczających się w przestrzeni miasta. Pojęcie to w swej definicji jest zbliżone do gęstości ruchu rozumianej jako średnia liczba pieszych przypadająca na metr kwadratowy urządzenia dla ruchu pieszych (np. chodnika) [os./m<sup>2</sup>].

<sup>3</sup> Natężenie ruchu jest definiowane jako stosunek liczby pieszych przechodzących dany obszar (przekrój urządzenia) do czasu przejścia. Natężenie ruchu jest wyrażone najczęściej w jednostkach [P/h], gdzie P – liczba pieszych, h – czas przepływu (godzina lub minuta).

szych w mieście oraz dokumentacja fotograficzna, która posłużyła jako „proteza” współczesnej metody analizy obrazu<sup>4</sup>.

W efekcie wyłania się obraz Torunia, w którym największe natężenie ruchu pieszego niezmiennie było skupione w śródmieściu, co stanowiło charakterystyczną cechę także szeregu innych miast. Centrum miasta wraz z Rynkiem Staromiejskim i ul. Szeroką, jako główną arterią handlową, skupiało tętno życia miejskiego w jego wszystkich przejawach: handlowym, usługowym, rozrywkowym i kulturalnym, politycznym czy religijnym. W XIX w. skoncentrowanie dużej liczby sklepów, restauracji i knajp, zakładów usługowych, magistratu oraz szkół i kościołów w hermetycznej zabudowie średniowiecznych bram i fortyfikacji – w obliczu dynamicznego wzrostu liczby mieszkańców powodowało znaczne utrudnienia w ruchu komunikacyjnym. Opisywana w literaturze rozbiórka średniowiecznych bram, zwykle w kontekście rozwoju przestrzennego miasta, była tak naprawdę odpowiedzią na wyzwania komunikacyjne, związane z dynamicznie rosnącym ruchem (szczególnie pieszym) na Starym Mieście. Kiedy likwidowano Bramę Kotlarską w 1834 r., co w zamyśle miało zmierzać do utworzenia ciągłej arterii handlowo-usługowej biegnącej ul. Szeroką i Elżbiety (późn. Królowej Jadwigi), miasto liczyło 8195 mieszkańców, z czego ogromna większość zamieszkiwała na starówce<sup>5</sup>. W latach osiemdziesiątych XIX w., gdy proces rozbiórki bram i furt przybrał na sile, liczba ludności wzrosła blisko trzykrotnie (w 1885 r. Toruń liczył 23 906 mieszkańców,

---

<sup>4</sup> Metoda analizy obrazu polega na interpretacji wyników uzyskanych z urządzeń pomiarowych (zwykle kamer), instalowanych w pobliżu miejsca objętego pomiarem – np. skrzyżowania ulic, przejścia dla pieszych. Kamery pomiarowe nie tylko rejestrują obecność pojazdu, ale mierzą również jego prędkość, co pozwala na szeroką eksplorację wyników badania. Zob. P. Olszewski, W. Czajewski, P. Dąbkowski, P. Szagała, *Badanie zachowań uczestników ruchu na przejściach dla pieszych na podstawie analizy obrazu*, „Architektura i Budownictwo” 2014, t. 13 (4), s. 177–184.

<sup>5</sup> M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po województwie pomorskim*, Warszawa–Lwów 1924, s. 123; Z. Kruszelnicki, *Toruń nie istniejący*, Warszawa–Poznań–Toruń 1987, s. 62; K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 128, tab. 11.

w tym 4401 wojskowych)<sup>6</sup>. Miejsca wejść (przejść) do ścisłego centrum bywały zakorkowane. Sytuację doskonale ilustruje problem przepustowości Bramy św. Jakuba w 1877 r., który opisywano w „Gazecie Toruńskiej”.

Brama św. Jakóba w Toruniu, jako położona na najprostszej drodze z miasta na most żelazny i do dworca kolei, stała się przejściem najczęściej używanym. Ciasna ona, jak zwykle bramy forteczne w starych twierdzach, niedogodna do przejazdu, a zstąd stała się wielką zawadą dla wielkiej dzisiejszej komunikacji. Mimo usilnych starań przecieź, które władze miejskie czyniły i czynią u zarządu fortyfikacji, nie umiał się ten ostatni dotąd przekonać o koniecznej potrzebie rozszerzenia tejże bramy. Dla zebrania autentycznych dowodów, przedsięwzięto w tych dniach z urzędu liczenie przechodzących bramą św. Jakóba i wykazało, że od 8 do 12 przed południem przechodzi przecięciowo 4000 osób tą bramą. Zaiste liczba okazała i dowodząca niezbitcie potrzeby urządzenia dogodniejszej drogi<sup>7</sup>.

Wymienione 4000 osób to więcej niż liczył wówczas cały garnizon wojskowy w Toruniu, mieście o randze twierdzy I stopnia<sup>8</sup>. Innymi słowy, jeśli dokonamy – obciążonego błędem – uśrednienia, to okazuje się, że natężenie ruchu w Bramie św. Jakuba w grudniu 1877 r. wynosiło ponad 16 osób na minutę. Z pewnością w godzinach szczytu wskaźnik ten był zdecydowanie wyższy. Władze miejskie oraz wojskowe doskonale zdawały sobie sprawę z istniejącego problemu z przepustowością bram, o czym świadczył budżet na 1883 r., w którym zaplanowano środki na poszerzenie Bramy Chełmińskiej<sup>9</sup>. Wewnętrzna jej część została ostatecznie rozebrana w 1889 r.

---

<sup>6</sup> K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, s. 132, tab. 15.

<sup>7</sup> *Brama św. Jakóba w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 20 XII 1877, nr 293.

<sup>8</sup> W 1871 r. wojsko w Toruniu liczyło 1757 osób, w 1885 r. – 4401 osób, K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, s. 130, tab. 13.

<sup>9</sup> *Brama chełmińska*, „Gaz. Tor.” 6 XII 1882, nr 281. Początkowo brama miała być przebudowana w 1882 r., na co zgody nie wyraziły władze fortyfikacyjne, *Brama chełmińska*, „Gaz. Tor.” 28 I 1882, nr 23. Zob. zmiany w organizacji ruchu w trakcie rozbudowy w 1883 r., *Z powodu przebudowania bramy chełmińskiej*, „Gaz. Tor.” 7 VII 1883, nr 152.

W połowie 1887 r., z powodu tamowania ruchu między miastem a Bydgoskim Przedmieściem, została przebudowana Brama Bydgoska<sup>10</sup>. Dwa lata później, w sierpniu 1889 r. policzono liczbę osób przechodzących przez tę bramę w ciągu trzech różnych dni (w niedzielę, w dzień targowy, w dzień powszedni) od 6.00 do 23.00. Według szacunków w niedzielę przez bramę przeszło 13 000 osób, w pozostałe dwa dni po 7000 osób, co przeciętnie dawało 8450 osób<sup>11</sup>. To z kolei oznaczało, że między Starym Rynkiem a Bydgoskim Przedmieściem pieszo przechodziła dziennie liczba osób odpowiadająca 40,9% ludności cywilnej Torunia<sup>12</sup>. Jeszcze dziesięć lat wcześniej przez Bramę Bydgoską przechodziła dwukrotnie niższa liczba osób. W niedzielę 20 VII 1879 r. były to 6454 osoby (2704 osoby weszły do miasta, 3750 osób wyszło)<sup>13</sup>.

Tak wysoka liczba pieszych przechodzących przez stare bramy, „strzegące” dostępu do centrum, wynikała w dużej mierze z braku otwartej przestrzeni umożliwiającej swobodne wejście na Stare Miasto. Podobny odsetek pieszych, mierzony w stosunku do liczby mieszkańców miasta, w latach dwudziestych XX w. odnotowywano jedynie na ul. Szerokiej, i to w dniu targowym. Mimo przebudowy pierścienia twierdzy oraz rozbiórki części średniowiecznych bram i murów pod koniec XIX w. w wielu miejscach przejścia do centrum nadal pozostały utrudnione. Najlepszym tego przykładem było zdarzenie, do którego doszło w nocy z 8 na 9 IX 1903 r. W „Gazecie Toruńskiej” napisano, że ktoś dopuścił się żartu, zamykając od strony Starego Miasta zewnętrzną Bramę Chełmińską.

Drugiego dnia rano zdążyło wiele osób z Mokrego i Chełmińskiego przedmieścia do miasta, ale cóż, przejść nie było można, bo brama zamknięta nie chciała się sama otworzyć. Pomiędzy dążącymi do miasta było kilku urzędników, którzy punktualnie być muszą w biurze. Po

---

<sup>10</sup> *W Toruniu brama*, „Gaz. Tor.” 1 V 1887, nr 99; *Toruń. W dniu jutrzejszym*, „Gaz. Tor.” 14 VI 1887, nr 132.

<sup>11</sup> *Tramwaj w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 27 VIII 1889, nr 196.

<sup>12</sup> Obliczenia własne na podstawie: ibidem; K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, s. 123, tab. 4.

<sup>13</sup> *W Toruniu*, „Gaz. Tor.” 23 VII 1879, nr 168.

niejakimś czasie znalazł się dopiero „odważny”, który przedrapał się przez bramę i otworzył ją z drugiej strony<sup>14</sup> – relacjonowała miejscowa gazeta.

Po zachodniej stronie Starego Miasta przejście dla ruchu pieszego w kierunku ul. Wiatrowej do Banku Rzeszy i Bramy Bydgoskiej zostało wykonane dopiero wiosną 1915 r. przez przebudowę parterów kamienic przy ul. Piekary<sup>15</sup>.

Dzięki likwidacji przedproży, ułożeniu nowych chodników i usunięciu bud kupieckich z głównych arterii handlowych warunki komunikacyjne dla ruchu pieszego ulegały jednak poprawie<sup>16</sup>. Choć niejednokrotnie na swobodzie ruchu stawały inne bariery, także opisywane w miejscowej prasie:

Ulica Szewska w Toruniu zyskała teraz znacznie przez położenie tro-tuarów. Szkoda tylko, że panowie rzeźnicy nie uwzględniają zwiększonej komunikacji i po dawnemu wywieszają zabite sztuki bydła przed drzwiami tak, iż przechodzący sukniami o mięso i słoninę często ocierać się muszą. Skarży się o to u nas pewna dama, którą dzisiaj tak przyparto do jakiegoś wieprza paradującego po śmierci przed rzeźniczym składem, że zniszczyła sobie pokrycie na futrze. Policja nasza ureguluje zapewne i to, do czego panowie rzeźnicy bodaj by się sami pokwapili<sup>17</sup>.

Innym razem skarżono się, że

[...] brzydki zwyczaj siadania na chodnikach w wązkich ulicach w Toruniu zakorzenia się coraz bardziej. W obecnej porze kanikuły, kiedy każdy po pracy dziennej pragnie wyjść za miasto, by odetchnąć świeżym powietrzem, narażony jest na tysiączne przykrości, nim wydobędzie się poza mury miasta. Pewni mieszkańcy, nie pomni na to, iż chodniki są do chodzenia, wynoszą krzesła z mieszkań, ustawiają je

<sup>14</sup> Łobuzowski dowcip, „Gaz. Tor.” 11 IX 1903, nr 208.

<sup>15</sup> Nowe przejście ku bramie Bydgoskiej, „Gaz. Tor.” 23 I 1915, nr 18; Obwieszczenie, „Gaz. Tor.” 24 I 1915, nr 19; Obwieszczenie, „Gaz. Tor.” 26 I 1915, nr 20; Obwieszczenie, „Gaz. Tor.” 29 I 1915, nr 23.

<sup>16</sup> Zob. B. Mansfeld, *Architektura w Toruniu (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 423.

<sup>17</sup> Ulica Szewska, „Gaz. Tor.” 19 XI 1881, nr 266.

na chodnikach i tamują swobodny ruch. Przechodzień musi ustępować w ryznztoki przed owymi wygodniami. [...] Jest tu jeszcze i drugi brzydki zwyczaj stawania gromadkami na chodnikach i tamowania przez to swobody ruchów. To także powinny być usuniętem. Powtarzam: chodniki do chodzenia<sup>18</sup>.

Przy współczesnych pomiarach ruchu drogowego odległość, jaką ma do pokonania uczestnik ruchu, przyjmuje się jako główny czynnik wpływający na wybór środka transportu<sup>19</sup>. Niewątpliwie jest to założenie słuszne i uniwersalne, lecz w warunkach dziewiętnastowiecznego Torunia trudne do praktycznego zastosowania. Bowiem wybór środków podróży oraz ich dostępność (liczebna i finansowa) były dla przeciętnego mieszkańca mocno ograniczone. Pod koniec XIX w. chód pieszy stanowił nadal podstawowy sposób przemieszczania się po mieście w trakcie codziennej aktywności, również tej związanej z życiem zawodowym. Przed 1891 r., zanim uruchomiono tramwaj konny, ogromna większość mieszkańców Torunia docierała do pracy pieszo. Nie funkcjonował zbiorowy transport miejski, rowerów jeździło niewiele, a powózki konne były zarezerwowane dla wąskiej grupy zawodowej. W drugiej połowie XIX stulecia, kiedy rozwój przedmieść przybrał na sile, a dworce kolejowe i fabryki zostały wypchnięte przez obwarowania twierdzy na obrzeża miasta, pokonywany zasięg uległ wielokrotnieniu. W pierwszych latach XX w. do fabryki Born i Schütze na Mokrem, zatrudniającej wówczas 100–150 osób, fabryki E. Drewitza, dającej pracę 200–255 ludziom czy do fabryki pierników G. Weesego, zatrudniającej 150–200 pracowników, codziennie setki osób maszerowało pieszo. W 1908 r. funkcjonowało w mieście pięć przedsiębiorstw, zatrudniających powyżej 100 osób oraz rzesza rozdrobnionych zakładów, w których licznie przeważali robotnicy. Jak zostanie wykazane w podrozdziale

---

<sup>18</sup> *Zwyczaje w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 29 V 1886, nr 122.

<sup>19</sup> Warto wspomnieć, że współcześnie podróże piesze stanowią 20–25% ogółu podróży w miastach w Polsce, *Metodologia systematycznych badań zachowań pieszych i relacji pieszy–kierowca wraz z przeprowadzeniem badań pilotażowych. Etap I. Założenia do metodologii wraz z badaniami pilotażowymi*, red. K. Jamroz, Warszawa–Gdańsk 2015, s. 5.



Ryc. 4. Piesi na Rynku Staromiejskim (widok od ul. Szerokiej), ok. 1900 r.



dotyczącym tramwajów, z przyczyn ekonomicznych robotnicy zwykle nie jeździli tym środkiem lokomocji, który należał do najtańszej formy komunikacji zbiorowej. W rezultacie w ogromnej większości byli skazani na pieszą wędrówkę. A to oznacza, że w 1907 r. ponad 30% czynnych zawodowo mieszkańców, w liczbie przekraczającej 6000 osób, w celach zarobkowych przemieszczało się pieszo. Jakaś część zapewne poruszała się rowerem, pozostającym w zasięgu możliwości finansowych klasy robotniczej, lecz był to z pewnością niewielki odsetek z uwagi na to, że liczba tych pojazdów wynosiła kilkaset sztuk. Oczywiście ruch pieszy jako kategoria komunikacyjna, w zakresie sposobów docierania do miejsc aktywności zawodowej, obejmował nie tylko robotników. Również służbę domową, zmiennych pracowników najemnych, młodzież szkolną, osoby bez zawodu. Także część drobnomieszczactwa, inteligencję i pracowników umysłowych, jak również warstwy zamożne. W ramach codziennej aktywności komunikacja piesza dominowała w pejzażu miasta i dotyczyła w jakimś stopniu całej społeczności Torunia. Nawet urzędnik, chcąc skorzystać z przejazdu tramwajem, musiał dotrzeć pieszo do przystanku transportu zbiorowego. Jednak w odniesieniu do niższych warstw społecznych możemy założyć, że trasa pokonywana pieszo mogła w ich przypadku stanowić całą drogę planowaną do przebycia.

W okresie I wojny światowej, w warunkach niedoboru materiałów pędnych oraz ograniczeń w kursowaniu tramwajów<sup>20</sup>, znaczenie komunikacji pieszej wzrosło jeszcze bardziej. Jednak to dopiero na początku lat dwudziestych XX w. udział ruchu pieszego wśród dostępnych środków komunikacji odgrywał strukturalnie najwyższą rolę. Wynika to z tego, że nikt z mieszkańców rozpoczynających aktywność zawodową o 7.00 lub wcześniej nie mógł dojeżdżać do miejsca pracy tramwajem, gdyż pierwszy tramwaj wyruszał dopiero o 7.00<sup>21</sup>, kiedy większość fabryk, zakładów rzemieślniczych czy nawet urzędów była już otwarta. Zatem nie tylko robotnicy, którzy

<sup>20</sup> T. Krzemiński, *Codziennosc mieszkańców Torunia w latach pierwszej wojny światowej (1914–1918)*, „Rocz. Tor.” 2014, t. 41, s. 52–53.

<sup>21</sup> *Księga adresowa miasta Torunia wraz z Podgórzem i powiatem Toruń-Wieś*, Toruń 1923, dz. 1, s. 13.

według spisu z 1921 r. stanowili 45,2% ludności zawodowo czynnej i których położenie ekonomiczne uległo pogorszeniu<sup>22</sup>, przemieszczali się pieszo, ale czyniły tak też pozostałe grupy zawodowe, niekorzystające z indywidualnych środków transportu. Gdy uwzględnimy, że w mieście w 1922 r. zadeklarowano zaledwie 39 samochodów i 235 rowerów, a komunikacja autobusowa nie została jeszcze uruchomiona, to okaże się, że ruch pieszy strukturalnie odgrywał wówczas największą rolę w całym analizowanym okresie<sup>23</sup>. Choć nominalnie, w liczbach bezwzględnych, wielkość ruchu pieszego była mniejsza niż pod koniec czasów pruskich – z uwagi na znaczny spadek liczby mieszkańców, związany z odpływem ludności niemieckiej i żydowskiej. Ludność miasta uszczupliła się wówczas o blisko 7000 osób<sup>24</sup>, co oznaczało, że w pierwszej połowie lat dwudziestych XX w., w których obserwujemy niższą aktywność torunian, wielkość ruchu pieszego cofnęła się do stanu sprzed I wojny światowej. Dopiero poprawa sytuacji gospodarczej oraz dynamiczny przyrost pasażerów toruńskich tramwajów w latach 1927–1930 sprawiły, że strukturalnie ruch pieszy zaczął wtedy odgrywać mniejszą rolę wśród dostępnych środków komunikacji. Nominalnie jednak okazał się większy niż w pierwszej połowie lat dwudziestych XX w. z uwagi na to, że w 1927 r. liczba mieszkańców przekroczyła stan z 1918 r. i wkroczyła na ścieżkę dynamicznego wzrostu. W czasach kryzysu gospodarczego lat trzydziestych XX w., kiedy liczba bezrobotnych drastycznie wzrosła, ruch pieszy jako kategoria komunikacyjna osiągnął potężne rozmiary zarówno strukturalnie, jak i nominalnie. Wskaźnikiem potwierdzającym to zjawisko był spadek liczby pasażerów toruńskich tramwajów, który w ciągu trzech lat (1933 r. w stosunku do 1930) sięgnął 43%<sup>25</sup>. Wyraźnie spadła również liczba pasażerów korzystających z przeprawy promowej przez Wisłę. Całkowity obrót z przewozu za

---

<sup>22</sup> Zob. podrozdział *Stratyfikacja społeczna i siła nabywcza mieszkańców Torunia*.

<sup>23</sup> APT, AmT, D 417, k. 1–39, nlb.

<sup>24</sup> M. Wojciechowski, *Mniejszości narodowe w Toruniu w okresie międzywojennym (1920–1939)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2: *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1945)*, red. M. Biskup, Toruń 2006, s. 197.

<sup>25</sup> Obliczenia na podstawie podrozdziału *Tramwaje*.

1932 r. w stosunku do 1929 r. zmniejszył się o 40%<sup>26</sup>. Dopiero po przezwyciężeniu problemów gospodarczych w drugiej połowie lat trzydziestych XX w. obserwujemy dynamiczny przyrost samochodów, rowerów i motocykli oraz liczby pasażerów toruńskich tramwajów, co tym samym uszczupliło ruch pieszy (w strukturze dostępnych środków komunikacji).

Z powyższego wynika, że w badanym okresie dochodziło do cyklicznych, a nawet koniunkturalnych wahań ruchu pieszego, który wzrastał w okresach dekonunktury gospodarczej i silnego bezrobocia. Teza ta wynika z wniosków płynących z analizy komunikacji tramwajowej. Otóż od momentu jej uruchomienia w 1891 r. liczba pasażerów wykazywała stały trend wzrostowy z okresowymi spadkami, które przypadały na lata 1902–1904, 1920–1924, 1931–1934 i które były ściśle związane z pogorszeniem koniunktury gospodarczej oraz silnym wzrostem bezrobocia. Odpływ pasażerów tramwajów nie oznaczał, że zwiększał się ich udział w innych formach transportu, których koszt użytkowania był zazwyczaj wyższy, lecz zasilał ruch pieszy. W końcu niewiele osób w okresach kryzysów gospodarczych osiągało awans społeczny i przesiadało się do powozek konnych lub samochodów. Ponieważ także okresom dekonunktury towarzyszył jednoczesny przyrost liczby ludności miasta, wzrastał więc ruch pieszy. W latach 1885–1918 liczba ludności Torunia wzrosła z 23 906 do 47 443 osób<sup>27</sup>. Abstrahując od struktury wzrostu, za którą odpowiadał ruch naturalny, migracyjny oraz przyłączenie nowych obszarów, znamienne jest, że liczba mieszkańców uległa podwojeniu. W rezultacie znalazło to bezpośrednie przełożenie na wzrost skali komunikacji pieszej, lecz z pewnością nie oznaczało dwukrotnego wzrostu natężenia ruchu, który przecież rozłożył się także na rozwijające się przedmieścia i nowe obszary.

Kierunki potoków ruchu pieszego w mieście bardzo dobrze ilustruje rozmieszczenie w przestrzeni miejskiej sklepów, zakładów, instytucji oraz wszelkich placówek tzw. pierwszej potrzeby. W całym badanym okresie aż do 1936 r. na Chełmińskim i Jakubskim Przed-

<sup>26</sup> APT, AmT, D 6486, nlb.

<sup>27</sup> K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, s. 131, tab. 14.

mieście nie było apteki. Do 1908 r. na Jakubskim nie było nawet fryzjera. Z wyjątkiem śródmieścia – wszystkie dzielnice aż do drugiej połowy lat trzydziestych XX w. odczuwały potężne braki w liczbie sklepów z odzieżą. Jedynie na ul. Mickiewicza na Bydgoskim Przedmieściu można było znaleźć skład z konfekcją damską lub męską. W 1908 r. mieszkańcy Chełmińskiego i Jakubskiego nie mogli w swoich dzielnicach kupić nawet artykułów piśmienniczych. Tylko sklepy z żywnością rozlokowano we wszystkich przedmieściach, choć ich liczba nie była duża. W przypadku sklepów mięsnych pozostawało do dyspozycji po kilka zakładów w każdej dzielnicy, czyli kilkukrotnie mniej niż w ścisłym centrum. Zatem w celu zaspokojenia podstawowych potrzeb w codziennej aktywności, poza zakupem żywności, mieszkańcy przedmieść byli zmuszeni udać się do centrum, co najczęściej następowało w dni targowe. Nie inaczej działo się w dni wolne od pracy, skoro kościoły zostały skoncentrowane na starówce<sup>28</sup>. Tezę tę wydaje się potwierdzać liczba przechodzących przez Bramę Bydgoską jeszcze w 1889 r. przechodniów, która w niedzielę była dwukrotnie wyższa niż w dni powszednie. Nie bez znaczenia okazywała się również lokalizacja głównych miejsc rozrywki, jak kina czy teatr, które leżały w śródmieściu. W czasie wolnym powodem cieszyły się niedzielne spacerunki w Parku Miejskim na Bydgoskim Przedmieściu. Latem zaś liczna grupa mieszkańców, w szczególności młodzież szkolna, spędzała czas w kąpieliskach nadwiślańskich, zwłaszcza na Kępie Bazarowej<sup>29</sup>.

Z przeprowadzonej analizy wynika również, że w każdym z przedmieść placówki handlowo-usługowe były skupione w obrębie jednej lub dwóch głównych arterii, poza którymi działo się niewiele. Chodzi o ul.: Mickiewicza i częściowo Bydgoską (dla Bydgoskiego Przedmieścia), Kościuszki, Grudziądzką i Podgórną (dla Mokrego), Szosę Chełmińską (dla Chełmińskiego Przedmieścia) oraz Lubicką i So-

---

<sup>28</sup> Zob. spisy placówek handlowo-usługowych oraz obiektów użyteczności publicznej, zamieszczonych w toruńskich księgach adresowych za lata 1897–1936.

<sup>29</sup> K. Kluczajd, *Toruń między wojnami. Opowieść o życiu miasta 1920–1939*, Łódź 2011, s. 98.



Ryc. 5. Ruch pieszy na ul. Szerokiej, ok. 1910 r.

bieskiego (dla Jakubskiego Przedmieścia)<sup>30</sup>. Uprawnia to do sformułowania wniosku, że wewnątrz przedmieść ruch pieszy największą wartość osiągał właśnie na wymienionych ulicach. Z powyższej prawidłowości polegającej na koncentracji placówek handlowo-usługowych na głównej arterii wyłamywało się Stare Miasto, w pełni pokryte wszelkiego rodzaju punktami handlowo-usługowymi<sup>31</sup>. Choć i tu wyróżniała się ul. Szeroka z największą liczbą sklepów i zakładów. Była to arteria, która niezmiennie w całym badanym okresie skupiała największe natężenie ruchu pieszego. Z danych statystycznych opracowanych przez Magistrat Torunia wynika, że we wtorek 13 I 1925 r. podczas targu zwykłego na ul. Szerokiej od 11.00 do 12.00 odnotowano obecność 2556 osób, na ul. Chełmińskiej zaś 1696 osób. Dzień później, w tych samych godzinach, odnotowano 1150 osób na ul. Szerokiej i 900 osób na ul. Chełmińskiej, co oznacza, że w dni targowe liczba osób wzrastała ponaddwukrotnie<sup>32</sup>. Zjawisko to potwierdza również pomiar ruchu z września 1925 r., gdzie w dniu targowym na ul. Szewskiej i Chełmińskiej liczba przechodniów podwajała się<sup>33</sup>. Z przedstawionych danych płynie jeszcze jeden wniosek, że w 1925 r. w przeciętny zimowy dzień, w ciągu jednej godziny ruch pieszy na głównej arterii miasta odpowiadał 2,7% liczby ludności Torunia. Nieporównywalnie więcej niż w jakiegokolwiek innej części miasta. Nie mówiąc już o dniu targowym, kiedy ruch pieszy na ul. Szerokiej w ciągu jednej godziny odpowiadał blisko 6% liczby ludności Torunia<sup>34</sup>. Wskaźnik oczywiście podwyższała również ludność przyjezdna oraz mieszkańcy dzielnic przedmiejskich.

---

<sup>30</sup> Zob. spisy placówek handlowo-usługowych oraz obiektów użyteczności publicznej, zamieszczonych w toruńskich księgach adresowych za lata 1897–1936.

<sup>31</sup> Ibidem.

<sup>32</sup> *Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 stycznia 1925 do 31 grudnia 1925*, oprac. Wydział Statystyczny Magistratu miasta Torunia, Toruń 1926, s. 27.

<sup>33</sup> 7 IX 1925 r. na ul. Szewskiej (9.00–10.00) odnotowano 2116 osób; 8 IX 1925 r. (dzień targowy) na ul. Szewskiej (9.00–10.00) odnotowano obecność 4220 osób. Na ul. Chełmińskiej 7 IX 1925 r. (10.00–11.00) odnotowano liczbę 1226 przechodniów; 8 IX 1925 r. (dzień targowy, 10.00–11.00) – 2120 przechodniów, ibidem, s. 36.

<sup>34</sup> Obliczenia własne. Dane o liczbie ludności zaczerpnięto z: K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939). Społeczeństwo i gospodarka*, Toruń 1994, s. 62, tab. 4.

Zdecydowanie mniejsza frekwencja była podczas targów zwykłych przy Szosie Lubickiej, gdzie w styczniu 1925 r. od 7.00 do 16.00 przemieszczało się od 1616 do 1923 osób. Najniższą frekwencją odznaczały się targi przy Szosie Bydgoskiej, gdzie podczas całego dnia (7.00–16.00) liczba osób nie osiągała 400. Pomiar ruchu z 7 i 8 IX 1925 r. potwierdził utrzymujący się stan ruchu pieszego na Szosie Lubickiej (1993 osoby w dzień targowy), ale jednocześnie wskazywał na dwukrotny spadek liczby przechodniów podczas targu zwykłego na Szosie Bydgoskiej (206 osób w dzień targowy)<sup>35</sup>. W dwudziestoleciu międzywojennym najmniejsze natężenie ruchu pieszego przypadało w czwartki, w dniu, w którym nie odbywały się targi w mieście. Największe zaś natężenie przypadało w śródmieściu we wtorki i w piątki do 12.00, o której to kończyło się targowanie. W innych częściach miasta były to wtorki, środy, piątki i soboty<sup>36</sup>. Ponadto ruch pieszy na Starym Mieście codziennie zasilalo ok. 2000 pasażerów wysiadających bądź wsiadających do statku parowego u wylotu ul. Mostowej<sup>37</sup>.

Rozkład wielkości i natężenia ruchu pieszego w mieście był również pochodną gęstości zaludnienia w poszczególnych dzielnicach<sup>38</sup>. Opierając się na tym wskaźniku, bez wątplenia możemy stwierdzić, że komunikacja piesza najmniejsze rozmiary osiągała na Chełmińskim Przedmieściu. Potwierdza to również pomiar ruchu z pierwszej połowy września 1925 r. dla głównych ulic przedmiejskich. Wynika z niego, że w czwartek 10 IX 1925 r. w ciągu dziewięciu godzin (7.00–16.00) Szosą Chełmińską przeszło zaledwie 148 osób, dzień później 238. Najwyższą frekwencją ruchu pieszego spośród głównych ulic przedmiejskich odznaczała się Szosa Lubicka, na której w ciągu dziewięciu godzin (w dzień pozatargowy) sięgnął on 1565

---

<sup>35</sup> Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 stycznia 1925 do 31 grudnia 1925, s. 27, 36.

<sup>36</sup> Por. K. Kluczajd, *Toruń między wojnami*, s. 84.

<sup>37</sup> APT, AmT, D 6496, k. 82.

<sup>38</sup> Zob. podrozdział *Przestrzenne i socjoprzestrzenne warunki rozwoju komunikacji wewnętrznej*.

osób. Na ul. Grudziądzkiej liczba przechodniów wyniosła 870, a na Szosie Bydgoskiej zaledwie 167<sup>39</sup>.

Wyniki pomiaru dowodzą zarazem, że ruch pieszy osiągał wyższą wartość na ulicach przedmieść przemysłowych, zamieszkiwanych głównie przez niższe warstwy społeczne, mniejszą na ulicach przedmieść mieszkaniowych. Choć pomiar ruchu dla Szosy Bydgoskiej należy interpretować z ostrożnością, bowiem to ul. Bydgoska i Mickiewicza tworzyły główne arterie tego przedmieścia. Szosa Bydgoska była jedną z arterii wylotowych z miasta, które z natury cechował niższy ruch pieszy. Opuszczając granicę miasta, ludzie zwykle podróżowali środkami transportu, a na pieszą wędrowkę decydowali się raczej mieszkańcy pobliskich wsi i miejscowości znajdujących się nie dalej niż kilka kilometrów od Torunia. Pomiar z 25 II 1934 r. wykazał, że w ciągu 12 godzin (6.00–18.00) ulicami wylotowymi, na wysokości granicy miasta, przechodziło: Grudziądzką 600 osób, Szosą Lubicką – 318 osób, Szosą Chełmińską – 475 osób<sup>40</sup>. Co również charakterystyczne, w listopadzie 1934 r. ruch pieszy na nowym moście bardzo szybko przekroczył liczbę pieszych korzystających z mostu kolejowo-drogowego. O ile 24 XI 1934 r. od 6.00 do 18.00 starym mostem przeszło 1410 osób, o tyle nowym mostem przeszły już 3984 osoby<sup>41</sup>. Zbliżone proporcje utrzymywały się podczas ruchu nocnego<sup>42</sup>.

Analiza materiału źródłowego prowadzi również do wniosku, że w okresie pruskim miasta – zwłaszcza pod koniec XIX i na początku XX w. – ruch pieszy, którego główny kierunek wiódł z przedmieść do centrum, był znacznie silniejszy niż w okresie międzywojennym (strukturalnie, w liczbach bezwzględnych ruch pieszy od połowy lat dwudziestych okazał się bowiem większy niż w czasach pruskich ze względu na wzrost liczby mieszkańców). Tę sytuację tłumaczy kilka czynników. Przede wszystkim w okresie pruskim największy odsetek

---

<sup>39</sup> Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 stycznia 1925 do 31 grudnia 1925, s. 36.

<sup>40</sup> APT, AmT, D 3110, k. 25–38.

<sup>41</sup> Ibidem, k. 1–10.

<sup>42</sup> W nocy z 24 na 25 XI 1934 r. (18.00–6.00) mostem kolejowo-drogowym przeszło 288 osób, nowym mostem drogowym – 600 osób, ibidem.



zatrudnionych w przemyśle niezmiennie skupiał się w śródmieściu. Choć przewaga śródmieścia w koncentracji zatrudnienia w zakładach przemysłowych utrzymała się także do lat trzydziestych XX w. (zakładów zatrudniających powyżej 100 pracowników więcej ulokowano na przedmieściach), to jednak skala dominacji była już nieporównywalnie mniejsza niż w pruskim Toruniu. Ponadto wraz z rozwojem urbanistycznym i ludnościowym przedmieść, rysującym się najmocniej od drugiej połowy lat dwudziestych XX w., w niewielkim stopniu wzrastała tam również liczba sklepów i placówek pierwszej potrzeby. Dodatkowo postępujący w czasie rozwój zbiorowej komunikacji miejskiej oraz większa dostępność indywidualnych środków transportu uszczuplały znaczenie ruchu pieszego. W okresie pruskim, do czasu poprowadzenia trzeciej linii tramwajowej w 1906 r., większość mieszkańców Chełmińskiego była skazana na komunikację pieszą ze względu na brak zbiorowych form transportu. Z podobnym problemem borykali się mieszkańcy Jakubskiego, do którego tramwaj doprowadzono dopiero w latach trzydziestych XX w. W tym przypadku jednak sytuację częściowo rozwiązywała, funkcjonująca z przerwami, linia omnibusowa.

W codziennym krajobrazie miasta był widoczny przepływ osób o niższym statusie społecznym z przedmieść do centrum oraz w obrębie przedmieść (np. Mokrego), związane z docieraniem do pracy. W największym stopniu dotyczyło to ulic znajdujących się na najprostszej drodze między lokalizacjami zakładów pracy a ulicami o charakterze robotniczym<sup>43</sup>. Cel zawodowy (zarobkowy) stanowił notabene dominującą przesłankę do podejmowania komunikacji pieszej. Uzasadnia to pomiar ruchu pieszego z 18 IV 1934 r., z którego wynika, że na ul. Grudziądzkiej najwyższe natężenie ruchu pieszego obserwowano w pobliżu fabryki Born i Schütze, gdzie w ciągu 12 godzin (6.00–18.00) odnotowano 4641 pieszych. W innych miejscach tej ulicy ruch pieszych sięgał maksymalnie 3570 osób (pomiar z 17 X 1934 r. w okolicy restauracji Raniszewskiego)<sup>44</sup>. Ponieważ

---

<sup>43</sup> Zob. podrozdział *Przestrzenne i socjoprzestrzenne warunki rozwoju komunikacji wewnętrznej*.

<sup>44</sup> APT, AmT, D 3110, k. 89–93, 97–99, 101, 109.



Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-U-6338

Ryc. 6. Piesi idący ul. Chopina. W tle most drogowy im. Józefa Piłsudskiego na Wiśle, ok. 1935–1939

skład społeczny mieszkańców determinował charakter komunikacji pieszej, w najzamożniejszym Bydgoskim Przedmieściu powyższe zjawisko przepływu niższych warstw społecznych odgrywało mniejszą rolę, z kolei w większym stopniu uwidaczniała się tu młodzież szkolna<sup>45</sup>.

W dni powszednie ruch pieszy był najsilniejszy we wczesnych godzinach porannych, przed rozpoczęciem pracy w zakładach, fabrykach i urzędach oraz późnymi popołudniami, kiedy rzesze mieszkańców wracały z pracy do domów. To rytm życia gospodarczego wyznaczał godziny aktywności ruchu pieszego. Aż do I wojny światowej włącznie czas pracy nie był prawnie uregulowany. W toruńskich fabrykach oraz rzemiośle dzień roboczy trwał zwykle 12 go-

<sup>45</sup> Wynikało to z koncentracji kompleksu szkolnego przy ul. Sienkiewicza (dawnej ul. Szkolna).

dzin, choć w skrajnych przypadkach robotnicy pracowali od 5.00 do 19.00. Krótszy czas pracy mieli pracownicy nielicznych zakładów państwowych, wynosił on 10 godzin<sup>46</sup>. W dwudziestoleciu międzywojennym, po ustanowieniu ośmiogodzinnego dnia pracy przez rząd Jędrzeja Moraczewskiego, czas pracy uległ skróceniu, a wraz z nim przesunęły się godziny wzmożonego ruchu pieszego, choć nadal wchodziły w grę te same pory dnia. W większych zakładach ośmiogodzinnego czasu pracy ściśle przestrzegano, gorzej rzecz się miała w mniejszych jednostkach, gdzie przekraczanie czasu pracy było rozpowszechnione<sup>47</sup>. Śródmieście skupiające wszelką aktywność życia społecznego rządziło się innymi prawami. Tu życie tętniło od rana do późnych godzin wieczornych. Wystarczy spojrzeć na liczbę lokali gastronomicznych w tej części miasta – która przed przyłączeniem Mokrego do Torunia wynosiła 130<sup>48</sup> – by poznać przyczynę dłuższej aktywności. Liczba pracowników zakładów gastronomii i hotelarstwa, które były skoncentrowane w śródmieściu, wynosiła w 1907 r. aż 688 osób<sup>49</sup>. Sytuacja zmieniła się niekorzystnie w okresie I wojny światowej, kiedy w 1916 r. wydano zakaz funkcjonowania sklepów po 19.00, a restauracje, kawiarnie, kina, teatry oraz inne miejsca rozrywek miały być zamykane o 22.00. Problemy z energią skutkowały rezygnacją z oświetlenia ulic<sup>50</sup>. W maju 1917 r. zarząd policji wydał rozporządzenie zakazujące oświetlenia w nocy lokali sklepowych<sup>51</sup>, a następnie ustalono godzinę zamknięcia wszelkich

---

<sup>46</sup> K. Wajda, *Pod ponownym pruskim panowaniem (1815–1920)*, w: *Toruń dawny i dzisiejszy. Zarys dziejów*, red. M. Biskup, Warszawa–Poznań–Toruń 1983, s. 378; idem, *Życie gospodarcze miasta*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 154.

<sup>47</sup> R. Sudziński, *Życie gospodarcze*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2, s. 100.

<sup>48</sup> Na Bydgoskim Przedmieściu znajdowało się 35 zakładów gastronomicznych, na Chełmińskim Przedmieściu – 14, na Jakubskim Przedmieściu – 13, K. Wajda, *Pod ponownym pruskim*, s. 376.

<sup>49</sup> E. Włodarczyk, *Spółczesność miejskie*, w: *Historia Pomorza*, t. 4: 1850–1918, cz. 1: *Ustrój, gospodarka, społeczeństwo*, red. S. Salmonowicz, Toruń 2000, s. 454, tab. 116.

<sup>50</sup> T. Krzemiński, *Codziennosc mieszkańców Torunia*, s. 52.

<sup>51</sup> APT, AmT, C 17446, k. 11.

sklepów, restauracji, kawiarni oraz teatrów i kin na 23.00<sup>52</sup>. Od godziny tej lokale nie mogły być również oświetlane<sup>53</sup>. Pomijając czas wojny, w okresie pruskim życie na starówce zasadniczo tętniło dłużej niż w pierwszej połowie lat dwudziestych XX w., kiedy to liczba lokali gastronomicznych i wyszynków spadła do 72<sup>54</sup>, a tramwaje jeździły rzadziej i krócej. Nawet liczba latarni ulicznych w mieście spadła z 1200 sprzed roku 1914 do 700 w 1927<sup>55</sup>.

Co oczywiste, komunikacja piesza w pewnym stopniu była skorelowana także z wahaniami pogodowymi, o czym świadczą chociażby doniesienia prasowe. Już w styczniu 1891 r. w „Thorner Zeitung” pisano, że przyczynę ospałego ruchu na rynku miejskim stanowił spadły tam śnieg<sup>56</sup>. Dwa dni później informowano, że ruch pieszy utrudniały zasypane trotuary i chodniki przed prywatnymi domami<sup>57</sup>. W wybrane dni stycznia z ulic miejskich wywożono dziennie aż 80 fur śniegu<sup>58</sup>. Jeśli sięgniemy do badań klimatycznych dotyczących obszaru Torunia, to okazuje się, że w całym badanym okresie najwyższe roczne sumy opadów atmosferycznych odnotowano właśnie w 1891 r., w którym wskaźnik ten przekroczył 700 mm. Najniższe opady przypadają zaś na rok 1900, kiedy średnia roczna suma opadów atmosferycznych wyniosła 304,2 mm<sup>59</sup>. Średnia roczna suma opadów za lata 1891–1930 wynosiła natomiast 495 mm<sup>60</sup>. Niewątpliwie wpływ opadów na ruch pieszy był realny, co potwierdza

<sup>52</sup> W dniu 11 II 1919 r. przywrócono zarządzenie prezydenta prowincji z 3 III 1917 r., ibidem, k. 14.

<sup>53</sup> *Bekanntmachung vom 25. Februar 1919*, ibidem, k. 14.

<sup>54</sup> *Księga adresowa miasta*, 1923, dz. 1, s. 21–23.

<sup>55</sup> K. Przybyszewski, Stefan Dażwański (1889–1952) dyrektor Gazowni, Elekrowni i Tramwajów w Toruniu, „Rocz. Tor.” 1997, t. 24, s. 230.

<sup>56</sup> *Schneefall*, „Th. Ztg.” 7 I 1891, nr 5.

<sup>57</sup> *Die Schneemassen*, „Th. Ztg.” 9 I 1891, nr 7.

<sup>58</sup> *Schneefuhr*, „Th. Ztg.” 16 I 1891, nr 13.

<sup>59</sup> A. Pospieszńska, R. Przybylak, *Ekstremalne warunki klimatyczne w Toruniu w okresie pomiarów instrumentalnych, 1871–2010*, w: *Od powietrza głodu, ognia i wojny... Klęski elementarne na przełomie wieków*, red. T. Głowiński, Wrocław 2013, s. 192, ryc. 4.

<sup>60</sup> J. Fedorowicz, *Antropogeniczne przeobrażenia środowiska geograficznego na terenie miasta Torunia*, Toruń 1993, s. 39; zob. szerzej W. Wiszniewski, *Atlas opadów atmosferycznych w Polsce (1891–1930)*, Warszawa 1953.

frekwencja pasażerów statku parowego na Wiśle, która w dni deszczowe okazywała się dwukrotnie niższa<sup>61</sup>. Pomiarzy ruchu z 1934 r. wskazują z kolei na wyższą liczbę pieszych w miesiącach letnich i wiosennych niż jesienno-zimowych, choć prawidłowość ta nie zawsze się powtarzała<sup>62</sup>. Warto wspomnieć, że dla Torunia wymieniony 1934 r. jest uznawany przez badaczy klimatu za ekstremalnie ciepły, ponieważ średnia roczna temperatura powietrza wynosiła wtedy 9,3°C. Do lat ekstremalnie chłodnych zaliczono zaś 1919 r. (6,3°C) oraz 1929 r. (6,3°C)<sup>63</sup>.

Chód pieszy w zakresie codziennych czynności związanych zwykle z życiem zawodowym, zwłaszcza tam gdzie możemy go zdefiniować jako kategorię komunikacyjną, zależał także od zajmowanej funkcji społecznej i stopnia zamożności. Na przełomie XIX i XX w. w Toruniu, jak i w innych miastach Pomorza, wzrosła ogólna liczba wszystkich płatników podatku dochodowego. W odniesieniu do ogólnej liczby mieszkańców widać wzrost majątności ludności miasta. W 1895 r. 8,1% ogółu mieszkańców Torunia uiszczało podatek dochodowy, podczas gdy w 1905 r. już 10,2%<sup>64</sup>. W literaturze przedmiotu podkreśla się również wzrost dochodowości, jaki w XIX w. dotyczył ludności robotniczej, oraz możliwości uzyskania przez nią stałego zatrudnienia w związku z rozwojem przemysłu<sup>65</sup>. Mimo to nadal ogromna część mieszkańców, zwłaszcza niższe warstwy społeczne, poruszała się wyłącznie pieszo. Tym samym – poza oczywistymi różnicami między biednymi a zamożniejszymi obywatelami, dotyczącymi warunków życia, sposobu spędzania czasu czy rodzajów rozrywek – rozwarstwienie społeczne przejawiało się również w odmiennym sposobie i szybkości przemieszczania się.

---

<sup>61</sup> APT, AmT, D 6496, k. 145, 149.

<sup>62</sup> APT, AmT, D 3110, k. 1–10, 25, 28, 35, 38, 39, 42–44, 46, 52, 54, 56–57, 59–60, 67, 69–70, 76, 81–84, 89–93, 97–99, 101, 109.

<sup>63</sup> A. Pospieszńska, R. Przybylak, *Ekstremalne warunki klimatyczne*, s. 193–194, ryc. 5, tab. 4. Ustalenie lat ekstremalnych wykonano na podstawie zakresu danych z lat 1871–2010.

<sup>64</sup> E. Włodarczyk, *Spółczesność miejskie*, s. 446, tab. 113.

<sup>65</sup> K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 154–155.

## Powozy konne

Zapręg konny, jeden z najstarszych i podstawowych środków transportu, przez wieki podlegał powolnym przemianom w zakresie swych form i funkcji. Od momentu zastosowania w 1564 r. skrętniej osi upłynęły ponad dwa wieki zanim wynaleziono resory zwięższające „miękkosć” podróży<sup>66</sup>. Słuszność należy się więc Fernando-wi Braudelowi, który zauważa, że gdy porównamy ze sobą ryciny przedstawiające powozy konne z XV i XVIII w., trudno będzie doszukać się w nich istotnych różnic konstrukcyjnych<sup>67</sup>. Ślady inercji znajdowały również odzwierciedlenie w przepisach. Odkąd w 1839 r. uregulowano ruch pojazdów na drogach w państwie pruskim<sup>68</sup>, przepisy regulujące ruch powozów konnych pozostawały względnie stabilne, a szerszą dyskusję rozpoczęto dopiero w 1887 r., w związku z próbą ustalenia szerokości felgi, która w myśl zarządzenia wydane-go we Frankfurcie miała wynosić 4,5 cala (4 cale reńskie)<sup>69</sup>. Wspomniana powolność gwarantowała jednocześnie stabilność funkcjonowania kilku branż życia gospodarczego, reprezentowanych przez kołodziejów, stelmachów, furmanów czy woźniców.

Według stanu na 1 XII 1890 r. w powiecie toruńskim na 1000 mieszkańców przypadało 109,27 koni<sup>70</sup>. Osiem lat później było to

---

<sup>66</sup> Dzięki wynalezieniu sworznia w 1564 r. pojawiła się w Anglii pierwsza kareta o ruchomym skręcie. Pierwszy system resorów zastosowano zaś ok. 1770 r. we Francji, który następnie został udoskonalony na początku XIX w. w Anglii, zob. T. Żurawska, *Polskie powozy*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź 1982, s. 57, 143.

<sup>67</sup> F. Braudel, *Kultura materialna, gospodarka i kapitalizm XV–XVIII wieku. Struktury codzienności*, przeł. M. Ochab, P. Graff, Warszawa 1992, s. 346.

<sup>68</sup> Zob. *Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung der Königlichen Verordnung vom 17. März 1839, betreffend den Verkehr auf den Kunststraßen*, „Gesetzsammlung für die Königlichen Preussischen Staaten” 1839, G. 80; *Allerhöchsten Cabinets-ordre vom 12. April 1840, betreffend die Modifikation des § 1 der Verordnung vom 17. März 1839 wegen des Verkehrs auf den Kunststraßen*, „Gesetzsammlung für die Königlichen Preussischen Staaten” 1840, G. 108; GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1328, nr 3, Bd. 3.

<sup>69</sup> GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1328, nr 3, Bd. 3.

<sup>70</sup> PrSt, Bd. 129, *Die endgültigen Ergebnisse Viehzählung vom 1. Dezember 1892 im preussischen Staate*, Theil 1, Berlin 1894, s. LI. W sąsiednim powiecie

już 138,98 koni. W Toruniu zaś na 1000 mieszkańców w 1900 r. przypadało 47,17 koni<sup>71</sup>. Nie wiemy, jaki udział w ogólnej liczbie stanowiły konie robocze, a jaki typowe konie zaprzęgowe. Na przełomie XIX i XX w. mamy jednak do czynienia z dynamicznym wzrostem liczby koni, charakterystycznym również dla sąsiednich ośrodków. Wraz ze wzrostem liczby mieszkańców zwiększało się zapotrzebowanie na indywidualne środki transportu, a w okresie kiedy automobil nie dotarł jeszcze do Torunia, zaprzęgi konne pozostawały naturalnym obiektem zainteresowania, dającym przy tym duże możliwości użytkowe.

Zaprzęg konny w postaci landa, karety, wolantu, bryczki czy gospodarskiej furmanki w omawianym okresie odgrywał więc istotną rolę w systemie gospodarczym, wiążąc z sobą zarówno gałęzie rzemiosła, produkcji, handlu, rolnictwa, transportu towarowego, jak i szczególnie nas interesującego transportu osobowego. Ta uniwersalność sprawia jednak, że trudno rozróżnić, kiedy wozy znajdowały zastosowanie wyłącznie do przemieszczania się osób, kiedy zaś do pracy związanej choćby z przewozem towarów, a granice naturalnie zacierały się i przeplatały. W przeciwieństwie do komunikacji zbiorowej, nastawionej wyłącznie na przemieszczanie się osób, transport konny miał charakter wielozadaniowy – od przejażdżki rekreacyjnej po przewóz węgla. Ta wielozadaniowość determinuje więc odpowiedź na pytania: kto w Toruniu korzystał z powózek konnych i jak kształtowała się struktura społeczno-zawodowa ich właścicieli. Największy problem w tym kontekście stanowi brak zachowanych źródeł, zawierających dane o właścicielach oraz ewidencjonujących

---

grudziądzkim na 1000 mieszkańców przypadało 175,24 koni. Spośród wszystkich miast rejencji kwidzińskiej w Toruniu odnotowano najniższy wskaźnik liczby koni przypadającej na 1000 mieszkańców. Najwyższy zaś wskaźnik zanotował Sztum, gdzie na 1000 mieszkańców przypadało 292,14 koni. Wynikało to z tego, że Toruń był największym miastem prowincji z najwyższą liczbą ludności, a nie obszarem o niskiej liczbie koni. W przeliczeniu na powierzchnię w 1892 r. w powiecie toruńskim na 1000 ha przypadały 104,94 konie, w grudziądzkim 139,12 koni, ibidem, s. XLV.

<sup>71</sup> PrSt, Bd. 172, *Die endgültigen Ergebnisse Vieh- und Obstbaumzählung vom 1. Dezember 1900 im preussischen Staate*, Theil 1, Berlin 1905, s. LXIII. W odniesieniu do powierzchni na 1000 ha przypadały w Toruniu 1024,63 konie, w powiecie zaś 102,66, ibidem, s. LVII.

liczby powozów dla okresu pruskiego. Dlatego za podstawę szacowania przyjęto szczegółową analizę ogłoszeń kupna-sprzedaży powozów oraz koni, a także reklam prasowych zamieszczonych w lokalnej prasie, jej wyniki pozwalają bowiem uchwycić zachodzące wówczas zmiany. Uzupełnienie stanowi analiza rozwoju rzemiosł związanych z budową i obsługą powozów w mieście, których kondycja obrazowała stan transportu konnego. Wprawdzie toruńscy producenci powozów sprzedawali swoje pojazdy również do innych miast i wsi, których odbiorcy niejednokrotnie mogli stanowić podstawę utrzymania warsztatu. Tym niemniej, zważywszy na to, że ówczesne zaężenie rynku zbytu w obrębie regionu odgrywało większą rolę niż w okresie późniejszym, kondycja toruńskich fabrykantów wydaje się wskazywać kierunek zmian i pełnić rolę cennego uzupełnienia stawianych tez.

Analiza ogłoszeń wskazuje, że do początków XX w. udział właścicieli prywatnych wśród ogłoszeniodawców zamierzających zbyć lub nabyć powóz konny był znikomy. Stroną sprzedającą byli niemal wyłącznie producenci pojazdów zaprzęgowych, dla których miejscowa prasa stanowiła najlepsze miejsce reklamy. W 1891 r. najbardziej aktywnym przedsiębiorcą w lokalnej prasie był Stanisław Kryger, właściciel fabryki powozów, oferującej kryte powozy (*coupé*), eleganckie wolanty oraz lekkie powózki. Zakład, który należał do wiodących w mieście, zajmował się również naprawą oraz lakierowaniem używanych wozów<sup>72</sup>. Dobrze prosperował także mistrz stelmachski E. Bahl, który w kwietniu 1891 r. pilnie poszukiwał do pracy w swoim warsztacie kilku czeladników<sup>73</sup>. U schyłku XIX w. ogłoszenia zamieszczali również Edmund Heymann, producent luksusowo-

---

<sup>72</sup> Zob. reklamy prasowe zamieszczone w: „Gaz. Tor.” 13 I 1891, nr 9; 16 I 1891, nr 12; 20 I 1891, nr 15; 21 I 1891, nr 16; 24 I 1891, nr 19; 22 IV 1891, nr 91; 29 IV 1891, nr 96; 3 V 1891, nr 100; 7 V 1891, nr 103; 13 V 1891, nr 107; 14 V 1891, nr 108; 16 V 1891, nr 110; 21 V 1891, nr 113; 22 V 1891, nr 114; 23 V 1891, nr 115; 4 VI 1891, nr 124; 5 VI 1891, nr 125; 6 VI 1891, nr 126; 7 VI 1891, nr 127; 9 VI 1891, nr 128; 10 VI 1891, nr 129; 11 VI 1891, nr 130; 12 VI 1891, nr 131; 13 VI 1891, nr 132; 14 VI 1891, nr 133; 18 VI 1891, nr 136; 19 VI 1891, nr 137; 20 VI 1891, nr 138; 21 VI 1891, nr 139; 26 VI 1891, nr 143; 27 VI 1891, nr 144; 28 VI 1891, nr 145.

<sup>73</sup> „Th. Krbl.” 15 IV 1891, nr 30; 22 IV 1891, nr 32.



wych powozów i sań na Mokrem<sup>74</sup>, Albrecht Gründer<sup>75</sup> oraz S. Grochowski, prowadzący zakład napraw i lakierowania powozów przy Szosie Chełmińskiej 48. Ten ostatni twierdził, że „każda z [...] robót nawet za najniższą cenę bywa tak wykonana, że w pomyśle, udatności i trwałości inny jej niedorówna o 50 mil w około Torunia<sup>76</sup>. W kwietniu 1896 r. dawny warsztat stelmachski wraz z kuźnią, należący do Stanisława Krygera, został przeniesiony z ul. św. Ducha 6 na ul. Wieżową 10 (pożn. ul. Pod Krzywą Wieżą) naprzeciw miejskiej gazowni. Zmienili się również właściciel zakładu, którymi zostali M. Osmański i J. Pawlik<sup>77</sup>. Pod koniec XIX w. aktywnie reklamowały się również ujeżdżalnie koni (m.in. koniuszy M. Palm), oferujące głównie sprzedaż koni roboczych oraz wałachów<sup>78</sup>.

Również w późniejszym czasie udział prywatnych ogłoszeń kupna-sprzedaży powozów był bardzo niewielki i taki pozostał do końca pruskiego okresu miasta. Jeśli ogłoszenia się pojawiały, to dotyczyły głównie wozów roboczych, zwykle na jednego konia, ewentualnie bryczki<sup>79</sup>. Liczba ogłoszeniodawców była jednak zbyt mała, by na ich podstawie budować reprezentatywny obraz struktury właścicielskiej. Rynek ogłoszeń prasowych nadal dominowały przedsiębiorstwa zajmujące się produkcją, naprawą i sprzedażą wozów. Wśród

---

<sup>74</sup> „Th. Ztg.” 1 VII 1891, nr 150; „Th. Krbł.” 20 I 1892, nr 6; 3 II 1892, nr 10.

<sup>75</sup> Ogłoszenia prasowe zamieszczone w: „Gaz. Tor.” 30 IX 1891, nr 224; 2 X 1891, nr 226; 9 X 1891, nr 232; 12 X 1891, nr 234; 14 X 1891, nr 236; 15 X 1891, nr 237; 16 X 1891, nr 238; 18 X 1891, nr 240; 21 X 1891, nr 242; 23 X 1891, nr 244; 25 X 1891, nr 246; 28 X 1891, nr 248; 30 X 1891, nr 250; 1 XI 1891, nr 252; 4 XI 1891, nr 254; 6 XI 1891, nr 256; 8 XI 1891, nr 258; 11 XI 1891, nr 260; 13 XI 1891, nr 262; 15 XI 1891, nr 264; 18 XI 1891, nr 266; 20 XI 1891, nr 268; 22 XI 1891, nr 270; 25 XI 1891, nr 272; 27 XI 1891, nr 274; 28 XI 1891, nr 275; 29 XI 1891, nr 276; 2 XII 1891, nr 278; 4 XII 1891, nr 280; 6 XII 1891, nr 282; 8 XII 1891, nr 283; 13 XII 1891, nr 287; 16 XII 1891, nr 289; 17 XII 1891, nr 290; 22 XII 1891, nr 294; 23 XII 1891, nr 295; 24 XII 1891, nr 296; 25 XII 1891, nr 297; 30 XII 1891, nr 299.

<sup>76</sup> „Gaz. Tor.” 16 XII 1893, nr 289; 17 XII 1893, nr 290; 24 XII 1893, nr 296; 30 XII 1893, nr 299.

<sup>77</sup> „Gaz. Tor.” 17 IV 1896, nr 88; 19 IV 1896, nr 90; 23 IV 1896, nr 93.

<sup>78</sup> „Th. Krbł.” 13 VI 1891, nr 47; 5 IX 1891, nr 71; 14 XI 1891, nr 91; 4 IV 1891, nr 27; 22 IV 1891, nr 32; 24 III 1894, nr 24.

<sup>79</sup> Zob. „Gaz. Tor.” 22 V 1912, nr 118; 26 V 1912, nr 119 (dodatek); 21 VII 1912, nr 164 (dodatek); 6 VI 1913, nr 127; 7 VI 1913, nr 128; 27 X 1915, nr 247; 3 XII 1915, nr 277.

nich wyróżniali się Władysław Mikołajczak, powoźnik prowadzący skład przy ul. Grudziądzkiej (naprzeciw cmentarza wojskowego)<sup>80</sup>, oraz ujeżdżalnia koni na Mokrem<sup>81</sup>. Słabość rynku ogłoszeń prywatnych wynikała prawdopodobnie z tego, że pojazdy, konie oraz uprzęże od dawna nabywano na targach i jarmarkach miejskich<sup>82</sup>, a reklama prasowa stanowiła wówczas medium przyszłości.

Najczęstszymi użytkownikami powózek konnych byli oczywiście woźnice. Termin ten jest bardzo pojemny i oznaczał zwykle każdą osobę powożącą zaprzęgiem konnym lub saniami. Gdy zajęcie to przybierało charakter trwały, pojęcie „woźnica” oznaczało wówczas wykonywany zawód. Dla określenia osób zarobkowo świadczących usługi przewozu towarów stosowano także termin „furman”, który najczęściej przypisywano woźnicom wozów gospodarskich. W księdze adresowej Torunia z 1908 r. wymieniono 10 właścicieli furmanek<sup>83</sup>, występujących jako przedsiębiorstwa przewozowe w obrocie gospodarczym. Cztery lata później spis odnotował 11 takich przedsiębiorstw<sup>84</sup>, a w 1919 r. – 8<sup>85</sup>. Tę część rynku ściśle przewozowego

<sup>80</sup> „Gaz. Tor.” 22 X 1912, nr 243; 14 XII 1912, nr 287; 18 XII 1912, nr 290.

<sup>81</sup> W lipcu 1912 r. w „Gazecie Toruńskiej” reklamowała się ujeżdżalnia koni przy ul. Lipowej 45 na Mokrem, oferująca sprzedaż koni do ujeżdżania i zaprzęgu, „Gaz. Tor.” 23 VII 1912, nr 165; 31 VII 1912, nr 172.

<sup>82</sup> Por. „Gaz. Tor.” 11 VII 1907, nr 156.

<sup>83</sup> Fuhrhalter: Hermann Granke (ul. Rynek Nowomiejski 10), Fritz Gude (ul. Rycerska 32), Hermann Roeder (ul. Podgórna 36), Robert Roeder (ul. Grudziądzka 84), Heinrich Schwarz (ul. Prawa 22), Ferdinand Thomas (ul. Mały Rynek 11 – późn. Browarna), Fritz Ulmer (ul. Lindego 43), Karl Voeste (ul. Strobanda 20 – późn. Małe Garbary), Casimir Walter (ul. Geretstrasse 49), Zacharet (ul. Elsnerstrasse 10), *Adressbuch für Thorn Stadt und Land*, Thorn 1908, cz. 4, s. 240.

<sup>84</sup> Fuhrhalter: Albert George (ul. Rossgartenstrasse 12 – późn. Koniuchy), Hermann Granke (ul. Rynek Nowomiejski 10), Fritz Gude (ul. Rycerska 32), Bernhard Kopczyński (ul. Królewska 23 – późn. Sobieskiego), Gustav Lemke (ul. Rayonstrasse 7 – późn. Bartosza Głowackiego), Paul Peter (ul. Strobanda 5), Heinrich Schwarz (ul. Prawa 22), Ferdinand Thomas (ul. Mały Rynek 11), Fritz Ulmer (ul. Lindego 43), Karl Voeste (ul. Strobanda 20), Zacharet (ul. Elsnerstrasse 74), *Adressbuch für Thorn Stadt und Land 1912*, Thorn 1912, cz. A, s. 292.

<sup>85</sup> Fuhrwerkbesitzer (furmani, dosł. właściciele powozów): Reinhold Adam (ul. Rayonstrasse 5), Gude (ul. Królewska 32/34), Paul Peter (ul. Prawa 22), Ferdinand Thomas (ul. Mały Rynek 11), Fritz Ulmer (ul. Lindego 43), Aleksander Wyczyński (ul. Klasztorna 16), Zentral-Fuhrgeschäft Witwe Auguste Thomas



Ryc. 7. Reklama prasowa składu sprzedaży powozów, 1913 r.

uzupełniały przedsiębiorstwa spedycyjne, których przeciętna liczba wynosiła 10<sup>86</sup>. Według spisu zawodowego w 1907 r. w mieście odnotowano z kolei 123 spedytorów i przewoźników (właściciele i pracownicy łącznie)<sup>87</sup>. Pojęcie woźnicy, choć niejednokrotnie zawężane do kierujących omnibusami, dyliżansami i innymi wozami osobowymi, w powszechnym użyciu obejmowało niemal wszystkich kierujących wszelkiego rodzaju powozami. Woźnica znajdował zatrudnienie zarówno w majątkach ziemskich, jak i w transporcie towarów (furman) czy w przemyśle. Przykładowo we wrześniu 1912 r. woźnicy poszukiwała firma Pocol Petroleumgesellschaft przy ul. Grudziądzkiej 107<sup>88</sup>. W czerwcu 1913 r. w Toruniu woźnicy do rożwienia mąki poszukiwał młyn<sup>89</sup>. Rok później woźnicę planowała

(ul. Strobanda 20), Władysław Zieliński (ul. Murna 66 – późn. Podmurna), *Einwohnerbuch von Thorn und Umgebung* 1919, Thorn 1919, cz. 3, s. 9.

<sup>86</sup> Por. *Adreß-Buch der Stadt Thorn, Podgorz u. Mocker sowie des Landkreises Thorn für das Jahr 1897*, hrsg. von P. Kirsten, W. Jaskulski, Thorn 1897, cz. 6, s. 135; *Adressbuch für Thorn*, 1908, cz. 4, s. 249.

<sup>87</sup> SDR, Bd. 209, 1910, Abt. VII, s. 39.

<sup>88</sup> „Gaz. Tor.” 25 IX 1912, nr 220.

<sup>89</sup> „Gaz. Tor.” 13 VI 1913, nr 134. Trzeźwego woźnicy do załatwiania zamówień większych poszukiwała fabryka mączki w Toruniu, „Gaz. Tor.” 26 IX 1913, nr 49.



Ryc. 8. Polewaczka konna – oferta handlowa nadesłana do Magistratu Torunia

zatrudnić Toruńska Fabryka Chleba (Thorner Brotfabrik GmbH)<sup>90</sup>, a w listopadzie tegoż roku woźnicę trzeźwego i sumiennego chcieli zaangażować przedsiębiorstwo budowlane Teufel w Toruniu<sup>91</sup>. Tak więc w okresie pruskim, do czasów I wojny światowej, powóz konny był pojazdem znajdującym powszechne zastosowanie we wszelkich obszarach życia gospodarczego<sup>92</sup>. Z pojazdów konnych w postaci zamiatarek, śmieciarek i polewaczek korzystały Zakład Oczyszczania Miasta i straż pożarna<sup>93</sup>. Mimo że do Torunia docierały oferty zachodnioeuropejskich producentów wozów strażackich, śmieciarek

<sup>90</sup> „Gaz. Tor.” 17 VI 1914, nr 135.

<sup>91</sup> „Gaz. Tor.” 6 XI 1914, nr 238. Zob. również inne oferty pracy dla woźniców zamieszczone w: „Gaz. Tor.” 9 I 1913, nr 6; 5 VIII 1913, nr 178; 23 V 1916, nr 117; 11 I 1913, nr 8; 23 II 1915, nr 43.

<sup>92</sup> Por. Rozporządzenie Policyjne z 1894 r. dotyczące transportu mięsa wozami i karetkami, „Th. Krbl.” 17 X 1894, nr 83. W marcu 1912 r. zarządca cegielni w Złotorzy zgłaszał w prasie zapotrzebowanie na furmanów gotowych przewieźć węgiel z dworca towarowego na Mokrem do cegielni w Złotorzy, „Gaz. Tor.” 22 III 1912, nr 67.

<sup>93</sup> APT, AmT, C 19661, k. 2; C 19662, nlb.

i karetek zbudowanych na podstawie pojazdów z silnikiem spalinyowym, takie nie pojawiły się jednak na ulicach miasta<sup>94</sup>.

Zawłaszczenie powozów konnych przez transport towarowy, przemysł, rzemiosło i handel, a także instytucje komunalne oznaczało, zważywszy na strukturę społeczno-zawodową mieszkańców, że wykorzystanie zaprzęgów konnych w rynku komunikacyjnym Torunia odgrywało niewielką rolę. Abstrahując oczywiście od rangi omnibusów i dorożek konnych. Pod koniec XIX w. nowy kryty powóz u lokalnego wytwórcy kosztował 700–750 mk, wolant zaś 400–500 mk<sup>95</sup>. Powóz był więc równowartością 14–15 rowerów lub 200 dniówek czeladnika murarskiego. Za wolant można było kupić 8–10 rowerów. Zwykły robotnik, zatrudniony w największych fabrykach w mieście, na zakup wolantu musiałby z kolei pracować 230–280 dni, a na nowy powóz ponad 13 miesięcy<sup>96</sup>. Mowa tu o równowartości dochodu, bez uwzględnienia wydatków związanych z bieżącą konsumpcją i utrzymaniem rodziny. A koszty te, jak wiemy, pochłaniały zwykle całość osiągniętych przez robotnika zarobków. Siodło do konia kosztowało w 1907 r. minimum 30 mk<sup>97</sup>. Zatem bryczka lub wolant pozostawały w zasięgu jedynie dobrze zarabiających obywateli, o rocznych dochodach przekraczających 3000 mk. W szczególności jednak pojazdy te były użyteczne dla przemysłowców, właścicieli zakładów czy bogatych kupców, których dochody przekraczały 6500 mk rocznie<sup>98</sup>. Ciekawy przypadek w tym kontekście odnajdu-

<sup>94</sup> Do Magistratu w Toruniu nadsyłano wówczas egzemplarze znanego czasopisma „Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins”, zob. egzemplarz z listopada 1908 r., APT, AmT, C 19655.

<sup>95</sup> Zob. ogłoszenia sprzedaży w: „Gaz. Tor.” 13 I 1891, nr 9; 16 I 1891, nr 12; 20 I 1891, nr 15; 21 I 1891, nr 16; 24 I 1891, nr 19; 4 VIII 1891, nr 175; 8 VIII 1891, nr 179; 13 VIII 1891, nr 183; 15 VIII 1891, nr 185; 18 VIII 1891, nr 187; 21 VIII 1891, nr 190; 26 VIII 1891, nr 194; 27 VIII 1891, nr 195; 29 VIII 1891, nr 197; 1 IX 1891, nr 199; 4 IX 1891, nr 202; 5 IX 1891, nr 203; 6 IX 1891, nr 204; 9 IX 1891, nr 206; 11 IX 1891, nr 208; 13 IX 1891, nr 210; 18 IX 1891, nr 214; 27 IX 1891, nr 222; 30 IX 1891, nr 224.

<sup>96</sup> Obliczenia własne na podstawie: „Gaz. Tor.” 5 VII 1896, nr 152; 7 VII 1896, nr 153; K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 155 oraz podrozdziału *Rowery*.

<sup>97</sup> W 1907 r. zakład siodlarsko-tapicerski Stanisława Karaszewskiego (ul. Chełmińska 15) sprzedawał siodła (w cenie od 30 mk w górę) i uprzęże oraz odnawiał powozy, „Gaz. Tor.” 5 I 1907, nr 4; 10 I 1907, nr 8; 12 I 1907, nr 10.

<sup>98</sup> Zob. podrozdział *Stratyfikacja społeczna i siła nabywcza mieszkańców Torunia*.

jemy w miejscowej prasie. Pewnego razu „żona handlarza zbożem pana Czolbego wraz z inną panią wybrały się powózką poza miasto. W pobliżu Barbarki koń spłoszył się i poniósł, a panie wypadły z siedzeń na szosę. Pani Czolbe złamała nogę, natomiast jej towarzyszka uszła z lżejszemi obrażeniami”<sup>99</sup>. Można postawić tezę, że w miastach właścicielami powózek konnych służących celom komunikacyjnym byli przedstawiciele tych samych grup społeczno-zawodowych, którzy kilkanaście lat później nabywali samochody. Przykładem na jej poparcie niech będzie zakup pierwszego automobilu w Toruniu, którego dokonał właściciel piekarni<sup>100</sup>. Struktura właścicielska zupełnie inaczej kształtowała się na prowincji, gdzie niemal każdy duży ziemianin posiadał lando lub bryczkę, częstokroć przybywając nią do miasta. W odniesieniu do Torunia, który był miastem o charakterze wojskowo-urzędniczym z jednej strony i o wysokim udziale klasy robotniczej z drugiej, nie było dużego zapotrzebowania na powozy osobowe. Miasta znajdujące się w fazie industrializacji i urbanizacji, w obliczu nowych wyzwań związanych z dynamicznym wzrostem ludności i przebudową struktury zawodowej i przestrzennej, inwestowały w rozwój różnych form komunikacji zbiorowej, kojarzącej się z nowoczesnością. Rytm pracy i życia oraz poziom zarobków wykluczały więc zakup osobowej powózki przez robotników. Dotyczyło to również personelu biurowego, pracującego głównie w administracji państwowej, dla którego alternatywę stanowiła komunikacja tramwajowa. W odniesieniu jednak do obowiązków służbowych wyżsi przedstawiciele urzędów i instytucji publicznych, w tym policji lub poczty, korzystali na co dzień z publicznych powózek, które podobnie jak furmanki wojskowe były zwolnione z opłat mostowych<sup>101</sup>.

Choć w znacznej liczbie źródeł ikonograficznych przedstawiających widoki centrum Torunia są widoczne stojące przy chodnikach powózki, to jednak w większości były to wozy gospodarskie, co dowodzi tezy o wykorzystaniu powózek głównie w przewozach to-

---

<sup>99</sup> „Gaz. Tor.” 28 VI 1913, nr 146.

<sup>100</sup> Zob. podrozdział *Samochody*.

<sup>101</sup> *Tarif nach welchem das Brückengeld für die Benutzung der Drewenzbrücke bei Zlotterie im Kreise Thorn des Regierungsbezirk Marienwerder zu erheben ist, Marienwerder 19. Mai 1894*, „Th. KrbL.” 30 VI 1894, nr 52.

warów<sup>102</sup>. Także komunikaty prasowe o kolizjach i wypadkach drogowych z udziałem pojazdów konnych dotyczyły najczęściej wozów transportowych<sup>103</sup>. W każdym razie koń z wozem był wszechobecny w przestrzeni miejskiej – w 1900 r. na jednego konia przypadało 21 mieszkańców<sup>104</sup>. W lutym 1913 r. za parę 5–6-letnich karych wałachów oczekiwano zapłaty 2000 mk, czyli równowartości ok. 48 rowerów<sup>105</sup>. Wykwalifikowany ślusarz, którego dniówka wynosiła ok. 5 mk, na zakup pary koni musiałby więc pracować 400 dni<sup>106</sup>. Była to wysoka kwota, biorąc pod uwagę, że w tym samym roku za nowy wóz do transportu więźniów zapłacono niecałe 2008 mk. Wóz ten, który wykonała toruńska firma Leona Skalskiego, wyposażono w sześć cel zamykanych i otwieranych wyłącznie z zewnątrz oraz w dwa siedzenia dla transportowców<sup>107</sup>.

Z rocznych sprawozdań gminy miasta Torunia dowiadujemy się, że w 1909 r., w czasie przeprowadzania kalibracji urządzeń pomiarowych, zostało skalibrowanych 689 wozów (657 nowo skalibrowanych, 32 sprawdzone)<sup>108</sup>, a rok później 726 wozów<sup>109</sup>. Jednocześnie w 1910 r. w ramach mobilizacji poborem zostało objętych 201 koni, w tym 45 wyłącznie dla potrzeb miejscowej twierdzy<sup>110</sup>.

Jeśli przyjrzymy się dynamice zmian zachodzących wśród producentów powozów konnych w badanym okresie, to zauważymy stabilizację zawodu stelmacha pod względem liczby warsztatów w całym okresie pruskim. Wprawdzie zawód ten nie był licznie re-

<sup>102</sup> Por. J. Domasłowski, *Toruń na starych widokówkach*, Toruń 2003.

<sup>103</sup> Zob. podrozdział *Ruch uliczny i jego natężenie*.

<sup>104</sup> PrSt, Bd. 172, Theil I, 1905, s. LXIII.

<sup>105</sup> W 1913 r. rowery sprzedawano po 45 mk, „Gaz. Tor.” 20 IV 1913, nr 90.

<sup>106</sup> Obliczenia własne na podstawie: „Gaz. Tor.” 15 II 1913, nr 38; 18 II 1913, nr 40; K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 155.

<sup>107</sup> „Gaz. Tor.” 30 V 1913, nr 121. Już w 1912 r. do Magistratu wpłynęło kilka ofert sprzedaży wozów do transportu aresztantów. Były to oferty producentów powozów m.in. z Berlina, Essen oraz Torunia (oferta Leona Skalskiego). Ceny pojazdu oscyływały wokół 2000 mk, APT, AmT, C 17457, k. 35–40.

<sup>108</sup> *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Thorn für 1. April 1909/1910*.

<sup>109</sup> *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Thorn für 1. April 1910/1911*.

<sup>110</sup> Ibidem.



Ryc. 9. Postój wozów przy ul. Chełmińskiej, ok. 1910 r.



prezentowany na tle najbardziej popularnych zajęć w mieście, ale liczba stelmachów utrzymywała się na względnie stabilnym poziomie. Według spisu przedsiębiorstw zawartego w księdze adresowej w 1897 r. liczba samodzielnych stelmachów oraz producentów powozów wzrosła o jeden zakład w stosunku do 1892 r. i wynosiła osiem<sup>111</sup>. Warto przy tym podkreślić, że na lidera branży zaczął wyrastać Leon Skalski, którego warsztat początkowo był zlokalizowany przy ul. św. Katarzyny i Jęczmiennej.

W 1907 r. przeprowadzono spis zawodowy, z którego wynika, że w Toruniu funkcjonowało wówczas aż 61 stelmachów<sup>112</sup>. Według danych zawartych w księdze adresowej z 1908 r. działalność w zakresie budowy powozów prowadziło z kolei dziewięć zakładów<sup>113</sup>. Tak



Ryc. 10. Reklama firmy Leona Skalskiego, 1897 r.

<sup>111</sup> W 1892 r. odnotowano w mieście pięciu stelmachów (C. Bahl, Marcin Ciborski, F. Klinger, P. Marszewski, L. Skalski) oraz dwie fabryki powozów (A. Gründer, S. Krüger), *Thorner Adreß-Buch für das Jahr 1892*, hrsg. von P. Kirsten, Thorn 1892, cz. 5, s. 103, 106. W 1897 r. działalność prowadzili: E. Bahl, F. Borkowski, Marcin Ciborski, F. Klinger, P. Marszewski, L. Skalski (stelmachowie), A. Gründer, Heymann (fabryki powozów), *Adreß-Buch der Stadt Thorn*, 1897, cz. 6, s. 137, 134.

<sup>112</sup> SDR, Bd. 209, 1910, Abt. VII, s. 39.

<sup>113</sup> W 1908 r. działalność prowadziły fabryki powozów: Heymann (ul. Urzędowa 2 – późn. Czarnieckiego), Podan, Bahl & Kubasik (ul. Grudziądzka); stelmachowie: Bahl (ul. Konduktstrasse 38), Borkowski (ul. Sukiennicza 11), Heymann (ul. Urzędowa 2) – wymieniony powtórnie, Kryger (ul. Leśna 45), Maszewski (ul. Podgórna 1), Rudolph Puff (ul. Sukiennicza 26), Skalski (ul. Prawa 30), *Adressbuch für Thorn*, 1908, cz. 4, s. 239, 249.

znaczące różnice między spisami wynikały z tego, że wykaz z 1907 r. wymieniał zarówno właścicieli zakładów, jak i pracowników, podczas gdy spis przedsiębiorstw w księdze adresowej ewidencjonował wyłącznie właścicieli warsztatów. Ponadto różnice brały się również z zastosowania odmiennych metod spisowych<sup>114</sup>. Na dodatek analiza ogłoszeń prasowych skłania do przypuszczenia, że spisy nie były kompletne lub nieprecyzyjnie klasyfikowały rodzaje wykonywanej działalności. Przykładowo T. Mikołajczyk, który prowadził skład sprzedaży powózek i bryczek przy ul. św. Ducha 6, oraz S. Grochowski trudniący się naprawą i lakierowaniem powozów, zostali pominięci w spisach przedsiębiorstw<sup>115</sup>. Osobno warto wspomnieć, że w żadnym ze spisów zamieszczonych w księgach adresowych Torunia nie uwzględniono odrębnej kategorii kołodziejów (niem. Rademacher), którzy prawdopodobnie byli zaliczani do producentów powozów.

W 1912 r. odnotowano w mieście sześć przedsiębiorstw trudniących się budową wozów<sup>116</sup>. Mimo względnej stabilizacji tej formy działalności niejednokrotnie dochodziło do zmian właścicielskich. W kwietniu 1912 r. przy ul. Grudziądzkiej 69 warsztat lakierniczy połączony z siodlarnią otworzyli Dembiński i Leśniak<sup>117</sup>. Niespełna półtora roku później Józef Dembiński, w miejscu starej fabryki powozów Heimanna (Heymanna), przy ul. Grudziądzkiej 69 samodzielnie otworzył interes związany z powozami, siodlarstwem i tapicerstwem, specjalizujący się w naprawie powozów oraz samocho-

---

<sup>114</sup> Spis z 1907 r. sztucznie mnożył liczby zakładów przez traktowanie każdej gałęzi działalności za odrębny zakład.

<sup>115</sup> Zob. reklamy prasowe zamieszczone w: „Gaz. Tor.” 1 I 1907, nr 1; 8 I 1907, nr 6; 1 II 1907, nr 27; 5 II 1907, nr 29; 12 II 1907, nr 35; 19 III 1907, nr 65; 18 VI 1907, nr 137; 20 VI 1907, nr 139; 25 VI 1907, nr 143; 27 VI 1907, nr 145; 28 VI 1907, nr 146; 28 III 1912, nr 71; 31 III 1912, nr 74 (dodatek); 7 IV 1912, nr 79 (dodatek).

<sup>116</sup> W 1912 r. działalność prowadzili: Anastazy Bestrzyński (ul. Wysoka 8), Kromreich (ul. Elsnerstrasse), Nowak (ul. Lubicka 39), Rudolph Puff (ul. Sukiennicza 26), Szatkowski (ul. Konduktstrasse 38), Skalski (ul. Zwingerstrasse 2 – późn. Międzymurze), *Adressbuch für Thorn*, 1912, cz. A, s. 305.

<sup>117</sup> Poprzednim właścicielem tego warsztatu był P. Banaszak, „Gaz. Tor.” 12 V 1912, nr 108 (dodatek).

dów<sup>118</sup>. Przedsiębiorca ten pozostał aktywny na rynku reklamy przez następne lata, oferując wozy polowe, jednokonki, kryte powozy oraz odnawianie powozek i samochodów<sup>119</sup>. O tym, że warsztaty zmieniały właścicieli, świadczą również pojawiające się w prasie oferty wyprzedaży taboru lub całego warsztatu kołodziejskiego<sup>120</sup>. W lutym 1914 r., w pobliżu jednej z restauracji przy ul. Grudziądzkiej, odbyła się z kolei tzw. sprzedaż z wolnej ręki powozów z powodu oddania składu<sup>121</sup>. Grudziądzka w badanym okresie odgrywała rolę centrum skupiającego zakłady produkcji powozów oraz składy sprzedaży.

W ostatnim pełnym roku przynależności Torunia do państwa pruskiego funkcjonowało w mieście łącznie pięciu stelmachów i producentów powozów<sup>122</sup>. Zatem między 1892 a 1919 r. liczba przedsiębiorstw spadła z siedmiu do pięciu. Przez cały omawiany okres pruski aż do lat trzydziestych XX w. w jednych rękach przetrwały tylko dwa zakłady należące do: Leona Skalskiego (sięgający tradycją 1879 r.)<sup>123</sup> i Władysława Mikołajczaka (od 1899 r.)<sup>124</sup>. W odpowiednim momencie obaj potrafili dostosować się do zmian, jakie niesło za sobą upowszechnianie motoryzacji, i w latach dwudziestych Skalski rozpoczął nawet produkcję karoserii samochodowych, nie rezygnując zupełnie z produkcji powozów. Mikołajczak zaś rozszerzył działalność o usługi lakierni samochodów.

---

<sup>118</sup> Warsztat został uruchomiony 1 VII 1913 r., „Gaz. Tor.” 25 VI 1913, nr 143.

<sup>119</sup> Zob. reklamy przedsiębiorcy opublikowane w: „Gaz. Tor.” 4 I 1914, nr 3; 19 VII 1914, nr 162.

<sup>120</sup> W czerwcu 1907 r. ukazała się oferta sprzedaży całego warsztatu kołodziejskiego wraz z narzędziami, zob. „Gaz. Tor.” 2 VI 1907, nr 124.

<sup>121</sup> „Gaz. Tor.” 10 II 1914, nr 32.

<sup>122</sup> Marcin Ciborski (ul. Żeglarska 7), Krüger (ul. Wałdowska 21), Rudolph Puff (ul. Sukiennicza 26), Schirrmacher (ul. Podgórna 8), Skalski (ul. Prawa 22), *Einwohnerbuch von Thorn*, 1919, cz. 3, s. 12, 21.

<sup>123</sup> K. Kluczewajd, *Toruń między wojnami*, s. 53.

<sup>124</sup> Władysław Mikołajczak w 1899 r. osiedlił się w Toruniu jako lakiernik powozów, o czym informował w ogłoszeniach reklamowych zamieszczonych w: „Gaz. Tor.” 10 III 1899, nr 57; 11 III 1899, nr 58; 12 III 1899, nr 59; 14 III 1899, nr 60; 15 III 1899, nr 61; 16 III 1899, nr 62.

W księdze adresowej Torunia z 1923 r. odnotowano działalność trzech fabryk powozów oraz sześciu kołodziejów<sup>125</sup>. Dwa lata później funkcjonowało aż 23 kołodziejów<sup>126</sup>, cztery lakiernie i jeden warsztat naprawy wozów<sup>127</sup>. Należy nadmienić, że spisy dość swobodnie i nieprecyzyjnie kwalifikowały zakłady do wykonywanych profesji. Widać to m.in. na przykładzie zakładów kołodziejskich, które rozumiano bardzo szeroko jako producentów powozów konnych, obejmujących dawne znaczenie stelmacha, a nie wyłącznie jako przedsiębiorstwa zajmujące się kołami<sup>128</sup>. Notabene termin „stelmach” w spisach przedsiębiorstw toruńskich okresu międzywojennego w ogóle nie występował. Abstrahując od nieścisłości spisów, tak duża liczba kołodziejów w 1925 r. wydaje się co najmniej zastanawiająca, a nawet zawyżona. Paradoksalnie, towarzyszyło jej wysokie bezro-

<sup>125</sup> „Getezet” Dom techniczno-handlowy (ul. Rynek Staromiejski 16), Władysław Mikołajczak (ul. Grudziądzka 29), Stanisław Zalewski (ul. Szosa Chełmińska 19/21), Józef Borkowski (ul. Podmurna 32), Władysław Dąbrowski (ul. św. Dutcha 7/9), Fryderyk Klinger (ul. Wodna 6), Antoni Murawski (ul. Prosta 30), J. Nowak (ul. Lubicka 39), Leon Skalski (ul. Prosta 22), *Księga adresowa miasta*, 1923, dz. 4, s. 10, 20.

<sup>126</sup> J. Borkowski (ul. Mostowa 38), J. Centkowski (ul. Kościuszki 54 A), Marcin Ciborski (ul. Kopernika 5), F. Czajkowski (ul. Lindego 3a), J. Linkowski (ul. Małachowskiego 6a), S. Malchrowicz (ul. Podgórna 24), A. Morawski (ul. Szosa Chełmińska 152), Henryk Niedlich (ul. Mickiewicza 121), Józef Nowak (ul. Lubicka 39), A. Olszewski (ul. Kilińskiego 1), M. Olszewski (ul. Graniczna 7), J. Redmerski (ul. Wałdowska 12), F. Sawicki (ul. Jana Olbrachta 1), F. Sobczyński (ul. Kościuszki 78), P. Szatkowski (ul. Małachowskiego 28), Józef Tomaszewski (ul. Chodkiewicza 7), Władysław Trepanowski (ul. Legionów 5), Franciszek Wichowski (ul. Kościuszki 18), Franciszek Wiśniewski (ul. Winnica 4), Ignacy Wiśniewski (ul. Mickiewicza 53), Franciszek Witkowski (ul. Chodkiewicza 10), H. Wojciechowski (ul. Kołłątaja 10), Władysław Zieliński (ul. Mickiewicza 28), *Księga adresowa przemysłu, handlu i rzemiosła zachodniej Polski (Wielkopolski, Pomorza, Śląska i w.m. Gdańska)*, Poznań 1925, s. P 118, P 119, P 120, P 135, P 137, P 138, P 139, P 140, P 144, P 146, P 148, P 149, P 151, P 152, P 153, P 154, P 155, P 157.

<sup>127</sup> Zakłady lakiernicze: Jan Grzeca (ul. Małachowskiego 12), L. Kwella kowalstwo i lakiernia (ul. Kościuszki 38), F. Leśniak (ul. Małe Garbary 6), W. Mikołajczak (ul. Grudziądzka 29); warsztat naprawy wozów P. Sratkowski (ul. Grudziądzka 25), *Księga adresowa przemysłu*, Poznań 1925, s. P 125, P 134, P 138, P 148.

<sup>128</sup> Doskonałym tego przykładem był Leon Skalski, właściciel zakładu budowy wozów i wyrobów drzewnych, który został przypisany do grupy kołodziejów, *Księga adresowa miasta*, 1923, dz. 4, s. 10.

bocie, a zawód kołodzieja był wówczas zagrożony trwałą utratą zajęcia. Między wrześniem 1924 r. a lutym 1926 r. nie było tygodnia, w którym jakiś kołodziej nie poszukiwałby zatrudnienia. Wprawdzie pojawiały się oferty dla kołodziejów, zwykle z szarwarkiem na majątek ziemski, ale okazywały się one zdecydowanie niewystarczające wobec popytu na wykonywanie takiej pracy<sup>129</sup>. Pod koniec listopada 1925 r. 14 kołodziejów poszukiwało posady<sup>130</sup>. W lutym następnego roku rejestr bezrobotnych wymieniał aż 43 kołodziejów, a oferty pracy nie było żadnej<sup>131</sup>. W rezultacie w 1929 r. funkcjonowało w mieście już zaledwie trzech kołodziejów, jedna lakiernia powozów oraz jedna wytwórnia powozów wraz z lakiernią<sup>132</sup>. W 1932 r. działały trzy zakłady produkcji powozów, trzech kołodziejów oraz jedna lakiernia<sup>133</sup>. Cztery lata później produkcją wozów zajmowały się tyl-

<sup>129</sup> Zob. oferty pracy zamieszczone w: „Tyg. Tor.” 6 IX 1924, nr 36, s. 6; 13 IX 1924, nr 37, s. 7; 20 IX 1924, nr 38, s. 10; 27 IX 1924, nr 39, s. 7; 4 X 1924, nr 40, s. 11; 18 X 1924, nr 42, s. 7; 25 X 1924, nr 43, s. 9–10; 1 XI 1924, nr 44, s. 7; 8 XI 1924, nr 45, s. 5; 15 XI 1924, nr 46, s. 4; 22 XI 1924, nr 47, s. 6; 29 XI 1924, nr 48, s. 7; 6 XII 1924, nr 49, s. 9; 13 XII 1924, nr 50, s. 11; 29 XII 1924, nr 52, s. 9; 3 I 1925, nr 1 (53), s. 5; 10 I 1925, nr 2 (54), s. 12; 17 I 1925, nr 3 (56), s. 5; 24 I 1925, nr 4 (57), s. 10; 31 I 1925, nr 5 (58), s. 6; 7 II 1925, nr 6 (59), s. 5; 14 II 1925, nr 7 (60), s. 9; 21 II 1925, nr 8 (61), s. 6; 28 II 1925, nr 9 (62), s. 7; 7 III 1925, nr 10 (63), s. 6; 14 III 1925, nr 11 (64), s. 6; 21 III 1925, nr 12 (64), s. 11; 4 IV 1925, nr 14 (66), s. 11; 11 IV 1925, nr 15 (67), s. 11; 25 IV 1925, nr 17 (69), s. 7; 9 V 1925, nr 10 (71), s. 5; 23 V 1925, nr 21 (73), s. 9; 30 V 1925, nr 22 (74), s. 7; 13 VI 1925, nr 24 (76), s. 6; 20 VI 1925, nr 25 (77), s. 6; 27 VI 1925, nr 26 (77), s. 6; 1 VIII 1925, nr 31 (82), s. 8; 8 VIII 1925, nr 32 (83), s. 7; 15 VIII 1925, nr 33 (84), s. 5; 22 VIII 1925, nr 34 (85), s. 8; 29 VIII 1925, nr 35 (86), s. 7; 5 IX 1925, nr 36 (87), s. 8; 12 IX 1925, nr 37 (88), s. 7; 19 IX 1925, nr 38 (89), s. 11; 3 X 1925, nr 40 (92), s. 8; 18 X 1925, nr 42 (94), s. 5.

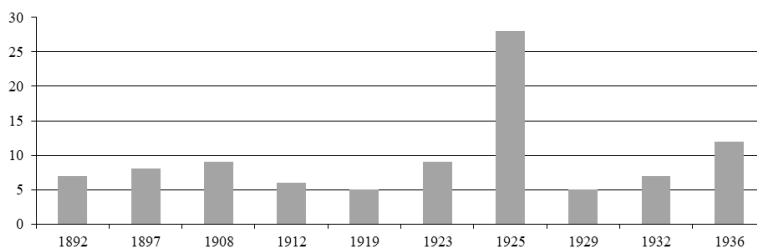
<sup>130</sup> „Tyg. Tor.” 28 XI 1925, nr 48 (100), s. 6.

<sup>131</sup> „Tyg. Tor.” 6 II 1926, nr 6 (110), s. 7.

<sup>132</sup> Kołodzieje: Władysław Dąbrowski (ul. Podmurna 32), Antoni Lewandowski (ul. Szosa Chełmińska 6), Józef Nowak (ul. Lubicka 59); lakiernia: Szymon Zalewski (ul. Szosa Chełmińska 19); wytwórnia powozów z lakiernią: Władysław Mikołajczak (ul. Grudziądzka 29), „Gryf” Informator Pomorski. Księga adresowa Pomorza ze szczególnym uwzględnieniem Władz i Urzędów, Handlu, Przemysłu, Rzemiosł i Rolnictwa, Toruń 1929, s. 538, 554, 617.

<sup>133</sup> Produkcja powozów (wyrób): Władysław Jabłoński (ul. Wysoka 1), Władysław Mikołajczak Zakład Powozowy Lakiernia Samochodów (ul. Grudziądzka 27, tel. 549), Leon Skalski (ul. Prosta 22) – wymieniony również w zestawieniu kołodziejów; kołodzieje: Władysław Dąbrowski (ul. Podmurna 38), Józef Nowak

Wykres 3. Zakłady budowy i napraw powozów konnych w Toruniu w latach 1892–1936\*



Źródło: *Thorner Adreß-Buch für das Jahr 1892*, hrsg. von P. Kirsten, Thorn 1892, cz. 5, s. 103, 106; *Adreß-Buch der Stadt Thorn, Podgorz u. Mocker sowie des Landkreises Thorn für das Jahr 1897*, hrsg. von P. Kirsten, W. Jaskulski, Thorn 1897, cz. 6, s. 137, 134; *Adressbuch für Thorn Stadt und Land*, Thorn 1908, cz. 4, s. 239, 249; *Adressbuch für Thorn Stadt und Land 1912*, Thorn 1912, cz. A, s. 305; *Einwohnerbuch von Thorn und Umgebung 1919*, Thorn 1919, cz. 3, s. 12, 21; *Księga adresowa miasta Torunia wraz z Podgórzem i powiatem Toruń-Wieś*, Toruń 1923, dz. 4, s. 10, 20; *Księga adresowa przemysłu, handlu i rzemiosła zachodniej Polski (Wielkopolski, Pomorza, Śląska i w.m. Gdańska)*, Poznań 1925, s. P 118, P 119, P 120, P 125, P 134, P 135, P 137, P 138, P 139, P 140, P 144, P 146, P 148, P 149, P 151, P 152, P 153, P 154, P 155, P 157; „Gryf” *Informator Pomorski. Księga adresowa Pomorza ze szczególnym uwzględnieniem Władz i Urzędów, Handlu, Przemysłu, Rzemiosł i Rolnictwa*, Toruń 1929, s. 538, 554, 617; *Księga adresowa i informacyjna miasta Torunia*, oprac. A. Krzyżanowski, Toruń 1932, dz. 4, s. 526, 529, 536; *Książka adresowa miasta Torunia według stanu z czerwca 1936*, oprac. M. Reinke, Toruń 1936, cz. 2, s. 67, 71, 80.

\* Zestawienie obejmuje stelmachów, kołodziejów, zakłady budowy wozów oraz lakiernie powozów.

ko zakłady należące do Władysława Mikołajczaka i Leona Skalskiego. Poza tym działalność prowadziły cztery lakiernie (w tym zakład Władysława Mikołajczaka) oraz sześciu kołodziejów<sup>134</sup>.

Powyższe dane zaprezentowane na wyk. 3 wskazują, że nie nastąpił drastyczny spadek liczby powoźników, mimo dynamicznego rozwoju motoryzacji w tym okresie. Jak się okazało, zanotowany spadek fabrykantów u schyłku okresu pruskiego nie oznaczał rychłego zmierzchu epoki powozów konnych. Proces strukturalnej wymiany środków transportu trwał stosunkowo długo i dopiero w latach trzydziestych XX w. nabral przyspieszenia. Jeszcze w 1935 r. z urządzeń na nadbrzeżu korzystało 8921 wozów i zaledwie 168 samochodów ciężarowych. Rok później, mimo że proporcje znacząco się zmniejszyły, nadal obydwa środki transportu dzieliła przepaść – ruch wozów na nadbrzeżu wyniósł 7461, samochodów ciężarowych 615<sup>135</sup>. Jeśli jednak uwzględnimy wzrost liczby ludności Torunia, jaki nastąpił w omawianym okresie, wyraźnie widać, że powozy traciły udział w rynku komunikacyjnym i transportowym na rzecz samochodów. Wprawdzie nominalnie liczba zarówno powozów, jak i producentów pozostawała stabilna, to w ujęciu realnym, biorąc pod uwagę rosnący rynek komunikacyjny, znaczenie wozów oraz koni słabo. Przy czym spadek ten stał się bardziej widoczny dopiero w latach trzydziestych.

W latach dwudziestych XX w., zwłaszcza w ich pierwszej połowie, powozy konne nadal pozostawały podstawowym środkiem transportu indywidualnego. Przez długi czas, aż do 1939 r., z zaprzę-

---

(ul. Lubicka 39), Marcin Sawicki (ul. Wysoka 1); zakłady lakiernicze: Szymon Zalewski (ul. Szosa Chełmińska 19/21), *Księga adresowa i informacyjna*, 1932, dz. 4, s. 526, 529, 536.

<sup>134</sup> Produkcja powozów: Władysław Mikołajczak (ul. Grudziądzka 27), Leon Skalski i S-ka (ul. Prosta 22); lakiernie powozów: Józef Dembiński (ul. św. Ducha 5), Władysław Jezierny (ul. Mickiewicza 8), Władysław Mikołajczak (ul. Grudziądzka 27), Dezyderiusz Rutkowski (ul. Szosa Chełmińska 37); warsztaty kołodziejskie: Władysław Dombrowski (ul. Podmurna 38), Władysław Górski (ul. Prosta 30), Alojzy Jasiński (ul. Kościuszki 38), Antoni Lewandowski (ul. Mickiewicza 8), Józef Ossowski (ul. Szosa Chełmińska 37), Józef Pawłowski (ul. Kościuszki 90), *Książka adresowa miasta*, 1936, cz. 2, s. 67, 71, 80.

<sup>135</sup> *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1935, s. 80, 82.

gów konnych korzystał toruński Zakład Wodociągów i Kanalizacji, wynajmując w drodze przetargu furmanów z własnym zaprzęgiem do prac kanalizacyjnych<sup>136</sup>. Z furmanek do wywozu nieczystości korzystał Zakład Oczyszczania Miasta, który w kwietniu 1925 r. został wyposażony w dwa kolejne wozy od toruńskiego wytwórcy Leona Skalskiego<sup>137</sup>. Z koni oraz bryczek korzystała policja toruńska. W 1922 r. komenda w Toruniu posiadała sześć koni, pięć lat później 12 koni pod siodło oraz dwa konie pociągowe. Warto wspomnieć, że w mieście funkcjonowała również policja konna<sup>138</sup>. Drukarnia, tartak, młyn, bank rolniczo-przemysłowy, firma sprzedająca produkty naftowe oraz każde większe przedsiębiorstwo miało wśród swoich aktywów wozy i konie<sup>139</sup>.

Wozy konne najczęściej można było spotkać w przestrzeni miasta na obu rynkach miejskich w dni targowe, które w Toruniu przypadły na wtorki i piątki na Rynku Staromiejskim oraz wtorki, śro-

---

<sup>136</sup> Furmani skarżyli się przy tym na niskie stawki wynagrodzenia. W 1921 r. stawki wahały się wokół 1800 mkp. Latem 1921 r. za podstawienie dwóch silnych koni wraz z człowiekiem do wozu kanalizacyjnego oczekiwano ceny 2500 mkp (Feliks Kaube, tartak parowy i fabryka mebli). W latach inflacji (1923–1924), a także w 1927 r. właściciele furmanek wraz z końmi, którzy świadczyli stałe usługi na rzecz Magistratu tudzież wodociągów i kanalizacji, skarżyli się na zbyt niską stawkę, z uwagi na wzrost kosztów utrzymania oraz podkuwania koni: „Wnoszę uprzejmie prośbę do Magistratu, aby zechciał łaskawie przekalkulować, że za tę cenę [9,25 zł dziennie – R. B.] trudno mi utrzymać zaprzęg ten, a chciałbym go utrzymać by tą drogą dalej żywić rodzinę”, APT, AmT, D 6259. Zob. również ogłoszenie przetargu na dostawę furmanki do robót kanalizacyjnych na rok gospodarczy 1931/1932, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 4 IV 1931, nr 12, s. 4, poz. 52; „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 25 II 1939, nr 6, poz. 25.

<sup>137</sup> APT, AmT, D 6559; *Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 18 stycznia 1920 do 31 grudnia 1923*, oprac. Wydział Statystyczny Magistratu miasta Torunia, Toruń 1924, s. 38–40; „Tyg. Tor.” 4 IV 1925, nr 14 (66), s. 5–6.

<sup>138</sup> B. Sprengel, *Policja Państwowa w Toruniu 1920–1939*, Toruń 1999, s. 142, 164–166; K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 169.

<sup>139</sup> Por. APT, AmT, D 5894, nlb.; ogłoszenia publikowane w: „Śl. Pom.” 5 II 1921, nr 27, s. 6; 10 III 1922, nr 58, s. 8; 6 I 1924, nr 6, s. 6; 1 IV 1933, nr 76, s. 8; 7 IV 1933, nr 81, s. 6; 13 XI 1932, nr 262, s. 15; 20 XI 1932, nr 268, s. 15; 18 XII 1932, nr 291, s. 15; 13 XI 1932, nr 262, s. 15; 20 XI 1932, nr 268, s. 15; 18 XII 1932, nr 291, s. 15.





Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-5839-1

Ryc. 11. Powozy konne podczas targu na Rynku Staromiejskim

dy, piątki i soboty w pozostałych miejscach<sup>140</sup>. Mowa tu nie tylko o przeważających wozach gospodarskich, ale również o powozach osobowych, którymi przybywano na jarmarki. Elegancki powóz osobowy – przed upowszechnieniem się samochodu najwygodniejszy i najbardziej prestiżowy środek transportu – miał szerokie zastosowanie. Właścicielami tych pojazdów, podobnie jak w okresie pruskim, byli zamożni przedstawiciele społeczności toruńskiej, w tym

<sup>140</sup> K. Kluczajd, *Toruń między wojnami*, s. 84. W dni targowe opłata od fury jednokonnej wynosiła wiosną 1933 r. 0,50 zł. Opłaty należało również uiszczać za korzystanie z urzędzeń nadbrzeża przy załadunku i rozładunku statków i berlinek. Opłatę, która wynosiła od furmanki jednokonnej 0,50 zł, pobierał inkasent nadbrzeża. Rok później za postój wozów w obrębie miasta w dni targowe pobierano opłatę 20 gr od wozu jednokonnego, 30 gr od wozu dwukonnego i 50 gr od wozu czterokonnego, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 1 IV 1933, nr 10, poz. 60; „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 1 III 1934, nr 7, s. 20–21.

właściciele zakładów, przedstawiciele wolnych zawodów, kupcy, tzw. samodzielni, zatrudniający obcą siłę roboczą, dyrektorzy i personel kierowniczy oraz oficerowie wojskowi. Powózki służyły im jako środki dojazdu do pracy, jako pojazdy służbowe w instytucjach państwowych i samorządowych, celom rekreacyjnym oraz innym podróżom prywatnym, w tym dojazdom do kościoła i na inne uroczystości. Na pocztku lat dwudziestych XX w. Władysław Kraszucki zamieszkały przy Szosie Chełmińskiej 58 oferował wynajem eleganckich powozów na śluby, chrzciny, pogrzeby i inne okazje<sup>141</sup>. Powóz osobowy dawał możliwość pokazania się, był symbolem przynależności do elit społecznych, ale także rychło stał się symbolem tradycji i anachronizmu przez upowszechnienie się samochodu.

Analiza ogłoszeń zamieszczonych w „Słowie Pomorskim” wskazuje, że w całym dwudziestoleciu międzywojennym udział ogłoszeń prywatnych był znaczący i zdecydowanie przewyższał liczbę tych pochodzących od producentów i składów powozów. To zjawisko przeciwstawne do tego, z jakim mieliśmy do czynienia w okresie pruskim, kiedy to udział ogłoszeń prywatnych był znikomy. Istotną rolę odgrywały również oferty przedsiębiorstw niezajmujących się produkcją wozów, ale wykorzystujących je w swojej działalności. Wśród ogłoszeń sprzedaży pojawiały się zarówno używane landa, eleganckie kryte i półkryte powozy, jak i wozy robocze<sup>142</sup>. Po 1924 r. zauważalny stawał się rosnący udział ogłoszeń komercyjnych, wśród

---

<sup>141</sup> „Sł. Pom.” 30 VII 1922, nr 173, s. 11.

<sup>142</sup> „Sł. Pom.” 11 I 1921, nr 7, s. 4; 17 II 1921, nr 37, s. 6; 9 IV 1921, nr 80, s. 5; 15 IV 1921, nr 85, s. 5; 19 IV 1921, nr 88, s. 6; 26 IV 1921, nr 94, s. 4; 22 VI 1921, nr 139, s. 8; 23 VI 1921, nr 140, s. 6; 26 VI 1921, nr 143, s. 7; 15 X 1921, nr 236, s. 4; 29 X 1921, nr 248, s. 6; 30 X 1921, nr 249, s. 6; 1 XI 1921, nr 250, s. 7; 29 X 1921, nr 248, s. 6; 29 I 1922, nr 24, s. 11; 31 I 1922, nr 25, s. 6; 1 III 1922, nr 50, s. 6; 2 III 1922, nr 51, s. 5; 5 III 1922, nr 54, s. 6; 9 III 1922, nr 57, s. 6; 10 III 1922, nr 58, s. 7; 24 III 1922, nr 70, s. 8; 12 X 1922, nr 235, s. 6; 18 X 1922, nr 240, s. 8; 14 XII 1922, nr 287, s. 6; 15 XII 1922, nr 288, s. 8; 25 II 1923, nr 45, s. 9; 8 VI 1923, nr 128, s. 7; 9 VI 1923, nr 129, s. 6; 17 VII 1923, nr 160, s. 6; 18 VII 1923, nr 161, s. 8; 19 VII 1923, nr 162, s. 8; 10 VIII 1923, nr 181, s. 8; 29 VIII 1923, nr 196, s. 7; 31 VIII 1923, nr 198, s. 7. Rządziej pojawiały się oferty sprzedaży samych koni oraz sań, „Sł. Pom.” 6 VIII 1921, nr 177, s. 6; 21 VIII 1921, nr 189, s. 12; 23 VIII 1921, nr 190, s. 5; 24 VIII 1921, nr 191, s. 5; 27 XI 1921, nr 272, s. 11.



Ryc. 12. Reklama prasowa producenta powozów Władysława Mikołajczaka, 1926 r.



Ryc. 13. Reklama firmy L. Skalski i S-ka, 1936 r.

których wyróżniali się dwaj toruńscy fabrykanci – Leon Skalski, właściciel zakładu budowy wozów i wyrobów drzewnych przy ul. Prostej 22, i Władysław Mikołajczak, właściciel zakładu przy ul. Grudziądzkiej 29<sup>143</sup>. Z biegiem lat zdominowali i podzielili między sobą lokalny rynek producentów wozów roboczych, bryczek i lekkich powozek. Co więcej, jak wcześniej wspomniano, obaj zaczęli stawiać kroki w motoryzacji. Wkroczenie przez nich w branżę motoryzacyjną było tylko potwierdzeniem zachodzących wówczas zmian, które można zaobserwować już w latach dwudziestych XX w. Jesień 1925 r. stanowiła punkt graniczny, od którego zaczęła się przewaga samochodów nad powozami w liczbie publikowanych ogłoszeń kupna-sprzedaży w „Słowie Pomorskim”.

Trudno dokładnie zmierzyć wartość rynkową wozu w relacji z innymi środkami transportu na początku lat dwudziestych XX w., z uwagi na niesłychanie dynamiczne ruchy cen, spowodowane hiperinflacją. Jeszcze w marcu 1923 r. wóz z półszorkiem w dobrym stanie kosztował 625 000 mkp<sup>144</sup>, ale już w czerwcu tego roku za rower płacono się 600 000 mkp<sup>145</sup>. W 1925 r. za duży powóz ze sprzężowymi siedzeniami można było nabyć zaledwie dwa rowery<sup>146</sup>. W zestawieniu z ceną motocykli rezultat był jeszcze słabszy – jeden motocykl był wart 2–3 wozy<sup>147</sup>. W okresie wielkiego kryzysu za równowartość 6-osobowej powózki w dobrym stanie, z uprzężą paro-

---

<sup>143</sup> „Sł. Pom.” 19 II 1924, nr 41, s. 8; 21 II 1924, nr 43, s. 8; 8 IV 1925, nr 82, s. 9; 1 VII 1925, nr 149, s. 10; 2 VII 1925, nr 150, s. 10; 5 VII 1925, nr 153, s. 12; 7 VII 1925, nr 154, s. 10; 8 VII 1925, nr 155, s. 10; 12 VII 1925, nr 159, s. 13; 15 VII 1925, nr 161, s. 9; 22 VII 1925, nr 167, s. 9; 2 VIII 1925, nr 177, s. 10; 12 VIII 1925, nr 185, s. 12; 11 III 1926, nr 57, s. 9; 22 III 1927, nr 66, s. 12; 2 IV 1927, nr 76, s. 7; 12 IV 1927, nr 84, s. 9; 23 IV 1927, nr 93, s. 9; 3 V 1927, nr 101, s. 12; 14 V 1927, nr 110, s. 11; 17 IV 1927, nr 89, s. 15; 8 V 1927, nr 105, s. 13; 1 VI 1928, nr 125, s. 9.

<sup>144</sup> „Sł. Pom.” 15 III 1923, nr 60, s. 8.

<sup>145</sup> „Sł. Pom.” 6 VI 1923, nr 126, s. 8.

<sup>146</sup> Obliczenia własne na podstawie: „Sł. Pom.” 22 XI 1925, nr 272, s. 16; 2 IX 1924, nr 203, s. 10; 3 IX 1924, nr 204, s. 8; 3 VIII 1924, nr 179, s. 16.

<sup>147</sup> Obliczenia własne na podstawie: „Sł. Pom.” 22 XI 1925, nr 272, s. 16; 24 VI 1924, nr 144, s. 8; 6 IX 1924, nr 207, s. 8; 27 III 1925, nr 72, s. 10; 15 IV 1925, nr 87, s. 10; 10 IX 1925, nr 209, s. 10; 17 IX 1925, nr 215, s. 10; 18 IX 1925, nr 216, s. 8.

konną oferowaną za 220 zł, można było nabyć 3,5 roweru<sup>148</sup>. Zupełnie inną wartość rynkową miał koń. Między 1928 a 1936 r. za dobre konie na targu miejskim płacono od 350 do 900 zł, w zależności od okresu. Przy czym najbardziej zauważalny spadek cen koni odnotowano w latach kryzysu gospodarczego 1933–1934<sup>149</sup>. Abstrahując od fluktuacji cenowych, koń był kilkukrotnie droższy od wozu.

Według sporządzonego wykazu liczby wierzchowców w 1928 r. odnotowano w mieście 310 koni zdatnych (dla potrzeb wojska) oraz 576 niezdatnych<sup>150</sup>. Na dzień 15 XII 1937 r. liczba koni zdatnych w mieście wyniosła 244, niezdatnych 249<sup>151</sup>. Oznacza to, że w 1928 r. na jednego konia przypadało 56 mieszkańców, a w 1937 – 133 mieszkańców<sup>152</sup>. Zestawiając wskaźniki z 1900 r., w którym na jednego konia przypadało 21 mieszkańców, wyraźnie widać, jak wielkie zmiany strukturalne dokonały się w badanym okresie. Przeprowadzona w 1939 r. kontrola wykazała, że w Toruniu znajdowały się 203 konie zdadne dla potrzeb wojska<sup>153</sup>, co oznacza, że między 1928 a 1939 r. liczba koni zdatnych spadła o 34%. Jeśli chodzi o liczbę wozów, to w jednym ze spisów z lat 1938–1939 odnotowano w mieście 509 wozów konnych, z czego zaledwie 61 było wozami osobowymi (28 dwukonnych, 33 jednokonnych), a 448 wozami gospodarski-

---

<sup>148</sup> Obliczenia własne na podstawie: „Sł. Pom.” 15 VII 1933, nr 160, s. 8; 27 VI 1934, nr 144, s. 10; 10 III 1935, nr 58, s. 16; 12 III 1935, nr 59, s. 8; 13 III 1935, nr 60, s. 10; 10 IV 1935, nr 84, s. 9; 28 VI 1935, nr 147, s. 10; 20 X 1935, nr 243, s. 16; 22 X 1935, nr 244, s. 8.

<sup>149</sup> „Orędownik Toruński”: 24 III 1928, nr 12, s. 5, poz. 83; 4 VIII 1928, nr 31, s. 2, poz. 231; „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia”: 18 X 1930, nr 39, s. 3, poz. 194; 22 II 1933, nr 5, s. 18; 27 V 1933, nr 17, s. 96; „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu”: 22 VI 1934, nr 21, poz. 87; 13 VII 1935, nr 25, poz. 120; 18 VII 1936, nr 27, poz. 144; *Rocznik Statystyczny Magistratu m. Torunia*, 1932, s. 18; *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1933, s. 25; *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1934, s. 25; *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1935, s. 53; *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1936, s. 49.

<sup>150</sup> APT, AmT, D 5892, nlb.

<sup>151</sup> APT, AmT, D 5896, nlb.

<sup>152</sup> Obliczenia własne na podstawie: APT, AmT, D 5892, nlb.; AmT, D 5896, nlb.; K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 62.

<sup>153</sup> W. Janowski, *Przygotowania do obrony Torunia w 1939 r.*, „Rocz. Tor.” 1980, t. 15, s. 113.

mi<sup>154</sup>. W 1939 r. łączna liczba wszystkich wozów wyniosła już tylko 484<sup>155</sup>. Tak niski udział wozów osobowych świadczył wymownie, że pojazdy te u schyłku międzywojnia praktycznie były niezauważalne w strukturze komunikacyjnej miasta.

A jak kształtowała się liczba właścicieli? Według spisu w 1936 r. odnotowano w mieście 254 właścicieli wozów<sup>156</sup>. Dwa lata później ich liczba wyniosła 325 (zarówno właściciele prywatni, jak i przedsiębiorstwa)<sup>157</sup>. Zatem uwzględniając liczbę mieszkańców Torunia, wozy posiadało zaledwie 0,4% ogółu ludności miasta (w 1936 r. – 0,39%, w 1938 – 0,41%)<sup>158</sup>.

## Rowery i motocykle

Wraz z opatentowaniem opony pneumatycznej przez Johna Dunlopa w 1888 r. oraz wynalezieniem w 1891 przez braci Michelin dętki rowerowej zaopatrzonej w wentyl – dwukołowy pojazd, nazywany popularnie welocypedem lub kołowcem, wdarł się przebojem w życie społeczności miejskich, stając się popularnym środkiem transportu u schyłku XIX w.<sup>159</sup> Zarządy poszczególnych prowincji i miast Rzeszy rozpoczęły pospiesznie wydawanie lokalnych rozporządzeń

<sup>154</sup> APT, AmT, D 5903, nlb.

<sup>155</sup> W. Janowski, *Przygotowania do obrony*, s. 113.

<sup>156</sup> APT, AmT, D 5895, nlb.

<sup>157</sup> APT, AmT, D 5900, nlb.

<sup>158</sup> Obliczenia własne.

<sup>159</sup> Zob. E. Tompkins, *The History of the Pneumatic Tyre*, London 1981. W końcu XIX w. w obszernych broszurach opisywano także praktyczne wykorzystanie roweru w trakcie wojny oraz publikowano podręczniki dla rowerzystów wojskowych, C. Stadelmann, *Das Zweirad bei den verschiedenen Militärstaaten Europas und seine praktische Verwendung im Kriegsfall*, Berlin 1891; P. G. Puttkamer, *Das Radfahren. Die militärische Brauchbarkeit des Rades und seine Verwendung in den Militärstaaten*, Berlin 1894; idem, *Fahrschule für Militär-Radfahrer: mit 12 Abbildungen nach photographischen Moment-Aufnahmen nach der Natur*, Leipzig 1896; zob. również F. Graetz, *Auf dem Rad gegen den Feind. Kriegserlebnisse des Radfahreroffiziers*, Berlin 1915.

porządkujących zasady ruchu rowerowego<sup>160</sup>. W Toruniu pierwsze zarządzenie policyjne regulujące jazdę kołowcem ukazało się w 1887 r.<sup>161</sup>

Mimo rosnącej popularności roweru nie jesteśmy w stanie ustalić, kiedy po raz pierwszy pojazd ten pojawił się w Toruniu. Być może było to w lutym 1869 r. W „Gazecie Toruńskiej” odnotowano wówczas: „Wczoraj [19 lutego – R. B.] na tarasie przed bramą Żeglarską widzieliśmy w Toruniu pierwszy poprawny Samojazd (Velocipede) uwijający się zręcznie pod zgrabną dyrekcją nóg jakiegoś postępowego malca”<sup>162</sup>. Tego rodzaju cenne informacje prasowe pojawiają się niestety dość rzadko. Dlatego badając losy komunikacji rowerowej i motocyklowej w Toruniu, największy problem stanowi brak zachowanych źródeł statystycznych oraz w szerszym zakresie źródeł opisowych, pozwalających udzielić precyzyjnej odpowiedzi na najważniejsze pytania: jaka była dynamika rozwoju liczby rowerów i motocykli w czasie, jak kształtowały się ich ceny, dostępność oraz struktura społeczno-zawodowa właścicieli. Publikowane corocznie sprawozdania Magistratu<sup>163</sup> oraz pozostałe źródła statystyczne w całym okresie pruskim zawierały bardzo skromne informacje o liczbie rowerów. Zdecydowanie lepiej prezentują się statystyki dla okresu międzywojennego, zawierające precyzyjne dane dotyczące liczby rowerów, wydanych kart rowerowych oraz wykroczeń rowerzystów. Niestety są to dane szacunkowe, szacunki zostały przeprowadzone przez Wydział Statystyczny Magistratu jedynie dla pojedynczych lat. Chcąc zatem uniknąć próby wnioskowania pośredniego, za podstawę analizy przyjęto szczegółowy przegląd ogłoszeń kupna-sprzedaży rowerów i motocykli oraz reklam prasowych zamieszczonych w „Gazecie Toruńskiej”, „Thorner Zeitung” i „Thorner Presse”, a dla okresu międzywojennego w „Słowie Pomorskim”, jako najbardziej

<sup>160</sup> Zob. GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1328, nr 39, Bd. 1. Jednostka nie zawiera rozporządzenia dotyczącego miasta Torunia.

<sup>161</sup> Zob. podrozdział *Organizacja i regulacja ruchu*; por. M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 233.

<sup>162</sup> *Toruń. 19 lutego*, „Gaz. Tor.” 20 II 1869, nr 41.

<sup>163</sup> *Verwaltungs-Bericht des Magistrats zu Thorn; Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Thorn*.

reprezentatywnych czasopism, najlepiej obrazujących stosunki gospodarcze w badanym obszarze.

W 1891 r. w „Gazecie Toruńskiej” nie ukazało się żadne ogłoszenie prywatne z zamiarem zbycia lub kupna roweru. Łączna liczba ogłoszeń w tym czasopiśmie w całym 1891 r. wyniosła 20 i były to wyłącznie ogłoszenia komercyjne fabryki powozów Krygera, oferującej również eleganckie welocypedy<sup>164</sup>. Analiza ogłoszeń wskazuje, że do początków XX w. udział właścicieli prywatnych wśród ogłoszeniodawców zamierzających zbyć kołowiec był niewielki, co dowodzi braku istnienia rynku wtórnego. Jako strona sprzedająca występowały wówczas przede wszystkim składy rowerów, zajmujące się również naprawą pojazdów i innych urządzeń mechanicznych<sup>165</sup>. Jeśli kołowiec sprzedawała osoba prywatna, to zwykle z ważnego powodu, jak np. choroba<sup>166</sup>. W 1907 r. w „Gazecie Toruńskiej” pojawiło się tylko jedno ogłoszenie o sprzedaży używanego roweru przez prywatnego właściciela, niejakiego Gniatczyńskiego, zamieszkałego przy Rynku Nowomiejskim 14<sup>167</sup>. I choć nie oznacza to, że nikt inny nie sprzedawał roweru, to jednak fakt ten pokazuje znikomą skalę zjawiska. Warto przy tym wspomnieć, że wśród składów handlujących rowerami na początku XX w. wyróżniały się oferty firm z odległych miast, jak Berlin czy Kolonia, sporadycznie z okolicznych miejscowości (np. Chełmży).

---

<sup>164</sup> „Gaz. Tor.” 22 IV 1891, nr 91; 29 IV 1891, nr 96; 3 V 1891, nr 100; 7 V 1891, nr 103; 13 V 1891, nr 107; 21 V 1891, nr 113; 22 V 1891, nr 114; 4 VI 1891, nr 124; 5 VI 1891, nr 125; 9 VI 1891, nr 128; 10 VI 1891, nr 129; 11 VI 1891, nr 130; 12 VI 1891, nr 131; 13 VI 1891, nr 132; 14 VI 1891, nr 133; 18 VI 1891, nr 136; 20 VI 1891, nr 138; 21 VI 1891, nr 139; 26 VI 1891, nr 143; 27 VI 1891, nr 144. Rok później na łamach „Th. Krbł.” ukazały się tylko dwa ogłoszenia prasowe o sprzedaży rowerów – firmy Erich Müller, zob. „Th. Krbł.” 9 IV 1892, nr 30; 13 IV 1892, nr 31.

<sup>165</sup> Zob. ogłoszenia zamieszczone na łamach „Th. Krbł.” „Th. Ztg.” „Thorner Presse”, „Gaz. Tor.” oraz *Adress-Buch der Stadt Thorn*, 1897, s. 28 (dodatek reklamowy); *Adressbuch nebst Allgemeinem Geschäftsanzeiger von Stadt und Landkreis Thorn auf das Jahr 1904*, Thorn 1904, 1904, cz. 1, s. 3 (dodatek reklamowy); *Adressbuch für Thorn*, 1908, s. 15 (dodatek reklamowy).

<sup>166</sup> „Gaz. Tor.” 5 VII 1896, nr 152; 7 VII 1896, nr 153.

<sup>167</sup> „Gaz. Tor.” 5 I 1907, nr 4.



Toruń nie miał wówczas rozbudowanej sieci warsztatów i składów. Według spisu zawodowego z 12 VI 1907 r. w mieście były zarejestrowane zaledwie trzy samodzielne składy samochodów, rowerów i motocykli<sup>168</sup>. Większą rolę odgrywało jedynie przedsiębiorstwo Władysława Katafiasa, zlokalizowane przy Rynku Nowomiejskim 24 obok kościoła św. Jakuba. Jego zakład zajmował się sprzedażą i naprawą rowerów, motocykli, samochodów, maszyn do szycia i pisania, kas kontrolnych i telefonów. Firma oferowała szeroki wybór przyborów i akcesoriów rowerowych, w tym węże i gumy, a także dawała możliwość spłaty ratalnej. W połowie grudnia, przed zbliżającymi się świętami Bożego Narodzenia, Władysław Katafias organizował gwiazdkową wystawę rowerów, zachęcając do zakupu nowego modelu na kolejny rok<sup>169</sup>. W 1907 r. skład kół i warsztat mechaniczny otworzył jego brat, Jan Katafias, przy ul. Prawej 1 (późn. Prosta). W przeciwieństwie jednak do Władysława, który z upływem lat rozwinął swój zakład, Jan pozostał typowym mechanikiem zajmującym się naprawą rowerów i maszyn do szycia<sup>170</sup>.

Po 1910 r., obok Władysława Katafiasa, sprzedaż i naprawę rowerów rozwijał H. Żubrowicz, który swój warsztat prowadził przy ul. Melliena 78, oraz znana z działalności dorożkarskiej firma Bernstein & Co.<sup>171</sup> Katafias stał się jeszcze bardziej aktywny na rynku lokalnej reklamy, oferując „kołowce w olbrzymim wyborze od najtańszych

---

<sup>168</sup> SDR, Bd. 209, 1910, Abt. VII, s. 39.

<sup>169</sup> R. Bugowski, *Kariera zawodowa Władysława Katafiasa, toruńskiego producenta rowerów i rzeczoznawcy samochodowego (w latach 1902–1920)*, w: *Modernizacja – polskość – trwanie. Społeczne, kulturowe i polityczne aspekty aktywności Polaków na przełomie XIX i XX wieku*, red. S. Wierchosławski, Toruń 2015, s. 166–170.

<sup>170</sup> Ibidem, s. 171.

<sup>171</sup> „Gaz. Tor.” 12 V 1912, nr 108 (dodatek); 16 V 1912, nr 111; 23 V 1912, nr 116; 26 V 1912, nr 119 (dodatek); 30 V 1912, nr 121; 2 VI 1912, nr 124 (dodatek); 6 VI 1912, nr 127; 8 VI 1912, nr 128; 9 VI 1912, nr 129 (dodatek); 13 VI 1912, nr 132; 16 VI 1912, nr 135 (dodatek); 20 VI 1912, nr 138; 23 VI 1912, nr 141 (dodatek); 27 VI 1912, nr 144; 29 VI 1912, nr 146 (dodatek); 3 VII 1912, nr 148; 4 VII 1912, nr 149; 7 VII 1912, nr 152 (dodatek); 11 VII 1912, nr 155; 14 VII 1912, nr 158 (dodatek); 16 VII 1912, nr 159; 17 VII 1912, nr 160; 18 VII 1912, nr 161; 21 VII 1912, nr 164 (dodatek); 28 VII 1912, nr 170 (dodatek).

po najlepsze”<sup>172</sup>. Przy zapłacie gotówką firma stosowała dodatkowy rabat. W 1908 r. zakład Katafiasa zatrudniał 13 robotników. Po wytwórni pierników Ruchniewicza na Mokrem oraz drukarni Buszczyńskiego był trzecim największym polskim przedsiębiorstwem przemysłowym w Toruniu pod względem liczby zatrudnionych pracowników<sup>173</sup>.

Istotny wzrost liczby mechaników i składów rowerowych między 1908 a 1912 r. wskazywał na rosnącą popularność rowerów, motocykli oraz innych pojazdów i urządzeń mechanicznych wśród toruńskiej społeczności. O ile w 1908 r. w spisie branżowym zamieszczonym w księdze adresowej, pod pozycją *Fahrradhändler und Mechaniker* odnotowano sześć przedsiębiorstw<sup>174</sup>, o tyle w 1912 r. już 15<sup>175</sup>. Choć spisy należy traktować z krytycyzmem – z uwagi na braki i nieścisłości związane z metodą przypisywania przedsiębiorstw do branż – to jednak wskazywały one jednoznaczny trend. Wątpliwości związane z tym, czy dany zakład pozostawał tylko warsztatem mechanicznym, czy był już przedsiębiorstwem sprzedaży rowerów i motocykli, świadczyły bowiem tylko o wysokim tempie zmian, jakie wówczas zachodziły. Nadal praktycznie nie funkcjonował rynek

<sup>172</sup> „Gaz. Tor.” 5 XI 1912, nr 254; 10 XI 1912, nr 259; 12 XI 1912, nr 260; 17 XI 1912, nr 265; 19 XI 1912, nr 266; 24 XI 1912, nr 270; 26 XI 1912, nr 271; 1 XII 1912, nr 276; 3 XII 1912, nr 277; 10 XII 1912, nr 283; 11 XII 1912, nr 284.

<sup>173</sup> K. Wajda, *Życie gospodarze miasta*, s. 158, tab. 2; idem, *Ludność Torunia (1815–1914)*, s. 114.

<sup>174</sup> Walter Brust (ul. Albrechta 6), Adolf Eichstädt (ul. Prawa 23), Gęsicki (ul. Kopernika), Jan Katafias (ul. Prawa 1), Władysław Katafias (ul. Rynek Nowomiejski 25), Oskar Klammer (ul. Bydgoska 84), *Adressbuch für Thorn*, 1908, cz. A, s. 239.

<sup>175</sup> Bernstein & Co. (ul. Garbary 33/35), Walter Brust (ul. Albrechta 6), Adolf Eichstädt (ul. Prawa 23, Melliena 114), Franz Gardzielewski (ul. św. Ducha 17), Teofil Gęsicki (ul. Kopernika 30/32), Jan Katafias (ul. Prawa 1), Laurenty Katafias (ul. Murna 19), Władysław Katafias (ul. Rynek Nowomiejski 24), Oskar Klammer (ul. Bydgoska 84), Franz Lutomski (ul. Lindego 6), Ewald Peting (ul. Szeroka 30), Alexander Renne (ul. Łazienna 39), Marin Rose (ul. Łazienna 16), Emil Strassburger (ul. Mostowa 17), Wilhelm Zielke (ul. Kopernika 22), *Adressbuch für Thorn*, 1912, cz. A, s. 292.

wtórny, a prywatne ogłoszenia należały do rzadkości<sup>176</sup>. Około 1913 r. zakład Władysława Katafiasa rozpoczął sprzedaż używanych rowerów oraz uruchomił produkcję własnych kołowców, choć należy domniemywać, że była to jedynie montownia gotowych elementów o rzemieślniczym charakterze wytwórczości, a nawet warsztat renowacji kołowców<sup>177</sup>. Mimo to, w świetle prasy, rynek wtórny nie rozwijał się, a w następnym roku ogłoszenia kupna-sprzedaży rowerów nadal były zdominowane przez nieliczne przedsiębiorstwa, w tym również przez firmę J. Jendrosch & Co. z Charlottenburg. Dał się przy tym zauważyć niewielki wzrost liczby warsztatów zajmujących się naprawą rowerów i innych urządzeń mechanicznych, jak maszyny do szycia czy pisania. Rzeczą charakterystyczną jest, że warsztaty te, często w ogóle nietrudniące się sprzedażą, zdominowała społeczność polska<sup>178</sup>. Także wśród właścicieli składów sprzedaży rowerów wyróżniali się Polacy, wraz z największym przedstawicielem branży Władysławem Katafiasem, choć w tym wypadku działalność prowadzili również Niemcy<sup>179</sup>.

W okresie I wojny światowej swoboda ruchu rowerowego w mieście została ograniczona za sprawą wprowadzenia rozporządzenia z 12 VII 1916 r. o konfiskacie obręczy gumowych kołowców. Płaszczki i węże, po niemiecku określane jako mantle i schlauchy – tak nazywano wówczas opony wraz z dętkami – należało w terminie od 12 do 15 IX 1916 r. dobrowolnie przekazać lokalnej władzy za stosowną odpłatą<sup>180</sup>. Mimo wezwania do dobrowolnego oddania obręczy gumowych akcja nie przyniosła pożądanego skutku, a zastępcza komenda generalna V Korpusu Armijnego przedłużyła termin dobrowolnego oddania kół do 1 października<sup>181</sup>. Nie dało to jednak oczeki-

<sup>176</sup> Zob. ogłoszenie sprzedaży kołowca oraz trzech kos przez Kromczyńskiego w: „Gaz. Tor.” 23 VI 1912, nr 141 (dodatek); 25 VI 1912, nr 142; 29 VI 1912, nr 146 (dodatek); 5 VII 1912, nr 150; oraz ogłoszenie sprzedaży używanego kołowca przez J. Szampańskiego w „Gaz. Tor.” 18 VIII 1912, nr 188 (dodatek).

<sup>177</sup> R. Bugowski, *Kariera zawodowa Władysława Katafiasa*, s. 169 i n.

<sup>178</sup> „Gaz. Tor.” 7 IV 1916, nr 80; 11 IV 1916, nr 83; 29 IV 1916, nr 97.

<sup>179</sup> Zob. *Einwohnerbuch von Thorn*, 1919, cz. 3, s. 2, 8.

<sup>180</sup> *O płaszczki gumowe od rowerów*, „Gaz. Tor.” 23 VIII 1916, nr 192; *Ważne dla właścicieli kołowców*, „Gaz. Tor.” 29 VIII 1916, nr 197.

<sup>181</sup> *W sprawie obręczy kołowcowych*, „Gaz. Tor.” 22 IX 1916, nr 218.

wanego rezultatu i ponownie wydłużono termin do 15 października dla wszystkich właścicieli rowerów, którym władza wojskowa nie udzieliła pozwolenia na dalsze używanie gumowych obręczy na kołowcach<sup>182</sup>. Ostatecznie czas odstawienia części gumowych od kół został wyznaczony aż na 15 I 1917 r., a wobec osób, które uchyliły się od wezwania po 15 I, miało zostać przeprowadzone wywłaszczenie, wskutek czego cena odszkodowania ulegała znacznemu obniżeniu<sup>183</sup>. Jak dowiadujemy się z rocznego sprawozdania dotyczącego Torunia za 1917 r., konfiskata opon rowerowych była spowodowana brakiem surowców w okresie wojennym. W 1917 r. została w pełni przeprowadzona z własności prywatnej, a zgromadzony materiał o wartości 9000 mk użyto do celów wojskowych<sup>184</sup>. Sytuacja ta niewątpliwie przyczyniła się do spadku ruchu rowerowego w mieście. Co ciekawe, konfiskata opon nie dotknęła mieszkańców wsi. Minister wojny zalecił bowiem, aby gminom zezwolić na utrzymywanie do wspólnego użytku kilku rowerów celem ułatwienia komunikacji w ważnych sprawach, jak np. dojazd do lekarza<sup>185</sup>. Mieszkańcy okolicznych wsi i miasteczek właśnie rowerem używali często w celu dojazdu do Torunia. Przy dłuższych dystansach rower służył im także zapewne jako środek transportu z miejsca zamieszkania do stacji kolejowej. W 1907 r. na trasie do 100 km właściciel rowerem mógł sam odstawić rower do pociągu lub oddać go jako bagaż w odpowiednim biurze. Zdeponowanie rowerem jako bagażu kosztowało na trasie do 50 km – 30 fen., zaś za zabranie rowerem do pociągu właściciel opłacał kartę od kołowca – na trasie do 100 km – w kwocie 20 fen.<sup>186</sup> W listopadzie 1907 r. minister kolei wprowadził zarządzenie pozwalające na przewożenie rowerów również pociągiem pośpiesznym i przyspieszonym<sup>187</sup>.

Rower był doskonałym środkiem transportu w mieście, używanym wówczas do dojazdów do pracy, na jarmark czy w celach rekre-

---

<sup>182</sup> *Dotyczy jazdy na kołowcach*, „Gaz. Tor.” 16 X 1916, nr 238.

<sup>183</sup> „Gaz. Tor.” 5 XI 1916, nr 255.

<sup>184</sup> APT, AmT, C 102, k. 177.

<sup>185</sup> *Używanie kołowców na wsi*, „Gaz. Tor.” 5 XI 1916, nr 255.

<sup>186</sup> *Transport kołowców*, „Gaz. Tor.” 23 IV 1907, nr 92.

<sup>187</sup> *Dla kolarzy*, „Gaz. Tor.” 20 XI 1907, nr 269.

acyjnych. O jego sile decydował nie tylko utylitarny charakter, ale – również walory rozrywkowe. Masowa fascynacja szybko przełożyła się na szeroki zakres oddziaływania społecznego. Dowodzą tego powstające stowarzyszenia rowerowe, np. związek rowerzystów „Naprzód”<sup>188</sup>. Rower, wkraczając w życie codzienne, pojawił się w obszarze sportu i rywalizacji kolarskiej, a także wśród paramilitarnych organizacji młodzieżowych. Za przykład niech posłuży oddział kołowników Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”, który rowery wykorzystywał także do grania amatorskich przedstawień teatralnych<sup>189</sup>. W stulecie wynalezienia dwukołowego pojazdu w „Gazecie Toruńskiej” został opublikowany tekst poświęcony historii welocypedów, z którego mieszkańcy mogli dowiedzieć się, kiedy wprowadzono korby nożne (pedały) oraz zrównano wielkość kół<sup>190</sup>.

W 1896 r. rower kosztował przeciętnie 50 mk, co stanowiło równowartość ok. 14 dniówek czeladnika murarskiego oraz 33 dniówek robotnika pracującego przy budowie kanalizacji<sup>191</sup>. Jedenaście lat później średnia cena rynkowa kołowca wynosiła ok. 56 mk i coraz popularniejsza stawała się sprzedaż ratalna. Niektóre sklepy przyjmowały wkłady po 20–40 mk, a pozostałą kwotę kupujący spłacali w ratach po 7–10 mk. W 1907 r. skład firmy F.P. Keller z Charlottenburg (dzielnica Berlina) oferował rowery z podwójnym dzwonkiem z 6-letnią gwarancją za 54 mk, zaś I. Jendrosch & Co. sprzedawał kołowce w cenie 56 mk z możliwością zapłaty w ratach<sup>192</sup>. Zdarzały się również droższe modele sprzedawane w cenie 75 mk. Kupując oponę, trzeba było liczyć się z wydatkiem rzędu 4 mk, dętka zaś kosztowa-

---

<sup>188</sup> *Der Radfahrerverein „Vorwärts“*, „Thorner Presse” 6 I 1901, nr 5.

<sup>189</sup> *Zabawa kołowników*, „Gaz. Tor.” 24 II 1914, nr 44.

<sup>190</sup> *Stulecie welocypedu*, „Gaz. Tor.” 4 II 1917, nr 27.

<sup>191</sup> Obliczenia własne na podstawie: „Gaz. Tor.” 5 VII 1896, nr 152; 7 VII 1896, nr 153; 9 V 1889, nr 107; 25 IV 1893, nr 94; K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 155.

<sup>192</sup> „Gaz. Tor.” 24 III 1907, nr 70; 27 III 1907, nr 71; 28 III 1907, nr 72; 29 III 1907, nr 73; 31 III 1907, nr 74; 3 IV 1907, nr 75; 4 IV 1907, nr 76; 14 IV 1907, nr 85; 21 IV 1907, nr 91; 28 IV 1907, nr 97; 1 V 1907, nr 99; 3 V 1907, nr 101; 5 V 1907, nr 103; 7 V 1907, nr 104; 9 V 1907, nr 106; 11 V 1907, nr 107; 12 V 1907, nr 108; 19 V 1907, nr 114; 26 V 1907, nr 119; 29 V 1907, nr 121; 1 VI 1907, nr 123; 2 VI 1907, nr 124; 7 VI 1907, nr 128; 9 VI 1907, nr 130; 25 VI 1907, nr 143.

ła 2,5 mk<sup>193</sup>. Po 1910 r. dał się zauważyć spadek cen. W 1912 r. firma Bernstein & Co. sprzedawała rowery po 50 mk. Robotnik, pracujący w młynie Gersona lub fabryce Längner & Illgner, na zakup roweru musiałby przeznaczyć 25 dniówek<sup>194</sup>. Rok później za nowy kołowiec wystarczyło zapłacić 44 mk<sup>195</sup>. Spadek cen mógł świadczyć o pewnej dojrzałości rynku, większej dostępności produktu i wzroście konkurencji, zwłaszcza po uruchomieniu produkcji przez toruński zakład Katafiasa, który w 1913 r. sprzedawał rowery po 45 mk<sup>196</sup>. W rezultacie czeladnik murarski na zakup roweru pracował już tylko 8–9 dni, a niewykwalifikowany robotnik metalowy ok. 13–15 dni<sup>197</sup>. Szacunki te wskazują, że zakup roweru był w zasięgu możliwości finansowych także niższych warstw społecznych, w tym robotników, na co potwierdzenie znajdujemy w jednym z komunikatów prasowych<sup>198</sup>. Opierając się na danych z rozdziału pierwszego, dotyczących struktury zawodowej ludności Torunia, możemy więc mówić o istnieniu dużej grupy potencjalnych nabywców rowerów oraz motocykli. W rzeczywistości jednak liczba rowerów w mieście nie przekraczała kilkuset sztuk, a motocykli zapewne kilkunastu–kilkudziesięciu. Nie dysponujemy danymi statystycznymi, dostarczającymi precyzyjnej wiedzy o liczbie kołowców. Z rocznego sprawozdania dotyczącego Torunia wiemy jedynie, że w roku mobilizacji 1910/1911 w ramach poboru wojskowego podstawiono 250 rowerów dla potrzeb tutejszej twierdzy<sup>199</sup>. Skoro pod koniec lat dwudziestych XX w. liczba kołowców wynosiła ok. 1000 sztuk, możemy domniemywać, że w okresie pruskim ok. 1910 r. w Toruniu było zarejestrowanych kilkaset rowerów. Jeśli zatem w 1910 r. liczba ludności cywilnej wyno-

---

<sup>193</sup> „Gaz. Tor.” 12 IV 1907, nr 83.

<sup>194</sup> *Strajk*, „Gaz. Tor.” 14 XI 1911, nr 262.

<sup>195</sup> „Gaz. Tor.” 23 III 1913, nr 68.

<sup>196</sup> „Gaz. Tor.” 20 IV 1913, nr 90.

<sup>197</sup> Obliczenia własne na podstawie: „Gaz. Tor.” 20 IV 1913, nr 90; K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 155.

<sup>198</sup> *Ofiary samochodów*, „Gaz. Tor.” 30 IV 1913, nr 98.

<sup>199</sup> *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Thorn für 1. April 1910/1911*.

siła 40 525 osób<sup>200</sup>, i przyjmujemy, że przeciętna rodzina liczyła cztery osoby, to oznaczałoby, że rower znalazł się tylko w co dwudziestej rodzinie, nie licząc wojskowych. A zatem był przedmiotem posiadania ok. 1,5% wszystkich mieszkańców Torunia.

Niewielka liczba tych pojazdów, przy jednocześnie rosnącej popularności, była powodem częstych kradzieży. We wrześniu 1906 r. bezdomny Józef Eatkowski za kradzież kołowca został nawet skazany na sześć miesięcy więzienia<sup>201</sup>. W 1907 r. do lokalu pewnego kupca przy ul. Bydgoskiej włamał się złodziej, zabierając kołowiec oraz cygara i papierosy<sup>202</sup>. Innym razem, jak opisano w „Gazecie Toruńskiej”, „śmiałej kradzieży dopuścił się pewien nieznanymi około 27-letni mężczyzna, zabierając z podwórka przy ul. Katarzyny 4 stojący tam kołowiec. Złodziej ze spokojem wsiadł na rower i zbiegł”<sup>203</sup>. Czasem wystarczyła chwila nieuwagi, by stracić pojazd. Po tym, jak murarz Józef Brzeziński z Mokrego pozostawił na moment rower przed ratuszem i wkrótce potem go skradziono, pojawiły się w prasie podejrzenia o działanie lokalnej zorganizowanej grupy złodziei<sup>204</sup>. Na przełomie lutego i marca 1914 r. jednej z nocy skradziono w trzech kamienicach na Mokrem aż cztery kołowce<sup>205</sup>. Warto jednak odnotować, że zdarzały się również przypadki uczciwych zachowań wśród znalazców utraconych rowerów, a znalezione pojazdy (i przybory) można było odbierać w biurze policyjnym<sup>206</sup>.

---

<sup>200</sup> *Gemeindelexikon für die Regierungsbezirke Allenstein, Danzig, Marienwerder, Posen, Bromberg und Oppeln. Auf Grund der Ergebnisse der Volkszählung vom 1. Dezember 1910 und anderer amtlicher Quellen*, bearb. vom Königlich Preussischen Statistischen Landesamte, H. 3: *Regierungsbezirk Marienwerder*, Berlin 1912, s. 76.

<sup>201</sup> *Z izby karnej*, „Gaz. Tor.” 9 III 1907, nr 57.

<sup>202</sup> *Kradzież*, „Gaz. Tor.” 8 V 1907, nr 105.

<sup>203</sup> *Kradzież kołowca*, „Gaz. Tor.” 28 IX 1912, nr 223.

<sup>204</sup> *Wywłaszciciele kołowców*, „Gaz. Tor.” 6 X 1912, nr 230.

<sup>205</sup> *Kradzieże kołowców*, „Gaz. Tor.” 5 III 1914, nr 52.

<sup>206</sup> *Znaleziono kołowiec*, „Gaz. Tor.” 19 IX 1912, nr 215; *Znaleziono kołowiec*, „Gaz. Tor.” 1 VI 1913, nr 123; *Znaleziono pompę do kołowca*, „Gaz. Tor.” 4 VI 1913, nr 125; *Znaleziono kołowiec*, „Gaz. Tor.” 15 VIII 1913, nr 187; *Znaleziono kołowiec*, „Gaz. Tor.” 31 VIII 1913, nr 201; *Znaleziono kartę legitymacyjną kołownika*, „Gaz. Tor.” 2 IX 1913, nr 202; *Znaleziono kołowiec Brennabor*, „Gaz. Tor.” 8 XI 1913, nr 259; *Znaleziono kołowiec i czarny kapelusz*, „Gaz. Tor.” 11 XI 1913, nr 261; *Znaleziono dwa*

Z punktu widzenia upowszechniania się komunikacji rowerowej interesujące jest to, że w źródłach prasowych dotyczących Torunia słowa „rower” w języku polskim używano niezwykle rzadko przed 1916 r. Dotąd na określenie jednośladowego pojazdu w powszechnym użyciu funkcjonowało słowo „kołowiec”, sporadycznie „welocityped”. Notabene termin „rower” pochodzi od brytyjskiego producenta tych pojazdów firmy Rover, która upowszechniła wielkość koła tylnego równego wielkości koła przedniego<sup>207</sup>. Wśród ogłoszeń kupna-sprzedaży do 1916 r. praktycznie nie pojawiały się natomiast motocykle. Innym interesującym wnioskiem płynącym z analizy źródeł prasowych jest zjawisko sezonowości ogłoszeń. Niewątpliwie zauważalny był wzmożony udział ofert sprzedaży w okresie wiosenno-letnim, co wydaje się sprawą oczywistą.

Wspominany wcześniej brak źródeł bezpośrednich skłania do wykorzystania analizy ogłoszeń również w celu ustalenia struktury społeczno-zawodowej właścicieli rowerów. Zestawiając wyniki badań z zakresu socjotopografii Torunia, dostarczających wiedzy o przestrzennym rozmieszczeniu poszczególnych grup społeczno-zawodowych z adresami osób sprzedających rowery, można spróbować przybliżyć strukturę społeczną właścicieli jednośladów, przy założeniu, że adres ogłoszeniodawcy był adresem jego zamieszkania. W odniesieniu do ogłoszeń komercyjnych zauważamy więc, że zdecydowana większość składów została zlokalizowana w centrum, co wydaje się naturalne ze względu na koncentrację drobnego handlu i usług na obszarze Starego Miasta. Z biegiem lat pojawiły się również składy przy ul. Bydgoskiej, Warszawskiej czy Lubickiej. W 1919 r. sprzedażą rowerów zajmowało się sześć firm<sup>208</sup>. Trzy z nich prowadziły szerszą działalność w zakresie sprzedaży oraz naprawy samochodów i pojazdów mechanicznych, w tym zapewne motocykli.

---

kołowce, „Gaz. Tor.” 14 XI 1913, nr 264; *Znaleziono kołowiec i bransoletkę*, „Gaz. Tor.” 12 XII 1913, nr 286; *Znaleziono kołowiec*, „Gaz. Tor.” 29 V 1914, nr 121; *Znaleziono binokle, kołowiec wyrobu „Cursor”*, „Gaz. Tor.” 18 VI 1914, nr 136.

<sup>207</sup> Por. A. Chwalba, *Historia Polski 1795–1918*, Kraków 2001, s. 67.

<sup>208</sup> Bernstein & Co. (ul. Garbary 33/35), Brust (ul. Fryderka), Władysław Katafias (ul. Rynek Nowomiejski 24), Klammer (ul. Bydgoska 84), Straßburger (ul. Mostowa 17), Rzepka (ul. Lubicka), *Einwohnerbuch von Thorn*, 1919, cz. 3, s. 8.



Siedziby miały w śródmieściu<sup>209</sup>. Niestety w przypadku właścicieli prywatnych mamy do czynienia z niewielką liczbą ogłoszeń, co rodzi ryzyko błędnego szacowania z uwagi na zbyt małą grupę porównawczą. Tym niemniej, jeśli ogłoszenia już się pojawiały, to również dotyczyły obszaru śródmieścia (ul. Prawa, Nowy Rynek, Murna), co skłania do przypuszczenia, że ich właścicielami mogli być dominujący tam rzemieślnicy oraz kupcy<sup>210</sup>. Przyjęta metoda z założenia powinna mieć zdecydowanie kompletniejsze zastosowanie dla okresu międzywojennego, w którym obserwujemy większą liczbę ogłoszeń dotyczących zarówno rowerów, jak i motocykli. W całym 1921 r. w „Słowie Pomorskim” ukazało się łącznie 131 ofert kupna-sprzedaży rowerów. Co istotne, przeważający udział miały wśród nich ogłoszenia prywatnych właścicieli. Większość ogłoszeniodawców mieszkała w obrębie Starego Miasta, przy ul.: Wielkie Garbary, Szewska, Pod Krzywą Wieżą, Królowej Jadwigi, Żeglarska, Mostowa, Rybaki, Franciszkańska, choć znaczący stawał się również udział właścicieli spoza ścisłego centrum. Przykładem są ul.: Piastowska, Kołłątaja, Podgórna, Lelewela, Konopnickiej, Sobieskiego, Kościuszki, Mickiewicza, Sienkiewicza, Głowackiego, Kochanowskiego. Tak mocno rozproszone adresy ogłoszeniodawców, obejmujące wszystkie dzielnice Torunia, wskazywałyby, że na początku lat dwudziestych XX w. rower znajdował się w posiadaniu szerokich kręgów społecznych, również osób o niższym statusie. Potwierdza to omówiony w dalszej części spis właścicieli z 1922 r.

Na podkreślenie zasługuje to, że znaczna liczba ogłoszeń zawierała dodatkową informację o posiadanym przez rower ogumieniu. Pojawiające się komunikaty „z gumami na sprzedaż”, „z nowymi oponami”, „z obręczami gumowymi” być może ilustrowały zjawisko niedostatku gum po doświadczeniach I wojny światowej, w trakcie

---

<sup>209</sup> Zob. listę przedsiębiorstw prowadzących sprzedaż oraz warsztat samochodów i pojazdów mechanicznych: Teofil Gęsicki (ul. Bydgoska 41), Władysław Katafias (ul. Rynek Nowomiejski 24), Laurenty Katafias (ul. Murna 6), Emil Spratler (ul. Szosa Chełmińska 6), Strassburger (ul. Mostowa 17), *Einwohnerbuch von Thorn*, 1919, cz. III, s. 2.

<sup>210</sup> Zob. podrozdział *Przestrzenne i socjoprzestrzenne warunki rozwoju komunikacji wewnętrznej*.

której konfiskowano gumowe opony. Ponadto przeważająca liczba ogłoszeń prywatnych nad komercyjnymi zdradzała słabą kondycję składów rowerowych na początku lat dwudziestych XX w. Warto podkreślić jest to, że również w całym 1921 r. w „Słowie Pomorskim” ukazały się tylko dwa ogłoszenia o sprzedaży motocykli oraz jedno ogłoszenia kupna<sup>211</sup>, co koresponduje z ustaleniami dla okresu pruskiego, zdradzając jednocześnie znaczny niedostatek tych pojazdów w omawianym okresie. W roku następnym liczba ogłoszeń kupna-sprzedaży motocykli wyniosła zaledwie sześć<sup>212</sup>.

Początek lat dwudziestych XX w., który charakteryzował się słabością gospodarczą miasta, w efekcie również słabością ruchu komunikacyjnego, znalazł także odbicie w spadku liczby rowerów. W zachowanym spisie właścicieli rowerów z 1922 r., sporządzonym na podstawie deklaracji składanych do Magistratu Torunia przez posiadaczy, podana jest liczba 235 jednośladów należących do mieszkańców Torunia<sup>213</sup>. Jeśli uznamy spis za wiarygodny (a można mieć zastrzeżenia do kompletności złożonych formularzy deklaracji), oznaczałoby to bardzo niewielki stan liczbowy tych pojazdów na tle okresu wcześniejszego oraz późniejszego. Tym niemniej ze źródła jednoznacznie wynika, że struktura właścicieli jednośladów była mocno rozproszona. Ku zaskoczeniu dominującą grupę właścicieli stanowili uczniowie szkolni (gimnazjalni) i zawodowi, dysponujący 31 rowerami. Własnością miejscowych przedsiębiorstw, w tym właścicieli drobnych zakładów rzemieślniczych, było 25 kołowców. Do kupców i rodzin kupieckich należały 24 jednoślady, 13 rowerów było własnością strażaków, 11 – urzędników, 8 – kolejarzy, 8 – robotników, 6 – wojskowych, 5 – restauratorów, 4 – posterunkowych policji, 1 zaś rower należał do Narodowej Partii Robotniczej. Pozostała

<sup>211</sup> „Sł. Pom.” 10 VIII 1921, nr 180, s. 8; 13 VIII 1921, nr 183, s. 6; 14 VIII 1921, nr 184, s. 11; 23 XII 1921, nr 293, s. 6; 24 XII 1921, nr 294, s. 7.

<sup>212</sup> „Sł. Pom.” 10 III 1922, nr 58, s. 8; 11 III 1922, nr 59, s. 7; 17 III 1922, nr 64, s. 6; 9 VI 1922, nr 131, s. 8; 10 VI 1922, nr 132, s. 5; 14 VI 1922, nr 135, s. 6; 29 VI 1922, nr 147, s. 10; 11 X 1922, nr 234, s. 7.

<sup>213</sup> APT, AmT, D 417, nlb.; aneks 2. Wykaz właścicieli rowerów w obrębie Torunia w 1922 r.

liczba pojazdów (46) była własnością szerszej grupy skupiającej rzemieślników, mistrzów cechowych, personel kierowniczy<sup>214</sup>.

Mała liczba jednośladów na początku lat dwudziestych XX w. jednak zaskakuje, co można wiązać z trudnościami gospodarczymi oraz niewielkimi płacami, które nie nadążały za wzrostem cen. W 1921 r. nowy rower kosztował 4000 mkp, za używany trzeba było zaś zapłacić ok. 2000 mkp<sup>215</sup>. Rok później, w związku z postępującą inflacją, rower damski w dobrym stanie kosztował 40 000 mkp<sup>216</sup>. W 1923 r. ceny rowerów podążały za powszechnym wzrostem cen – w czerwcu za jednoślad płacono się 600 000 mkp<sup>217</sup>, w sierpniu już 3,5 mln<sup>218</sup>. Właściciele motocykli w okresie apogeum inflacyjnego oczekiwali zapłaty za sprzedawany pojazd jako równowartości odpowiedniej kwoty dolarów amerykańskich<sup>219</sup>. W 1924 r., po reformie walutowej, ceny rowerów kształtowały się w przedziale od 60 do 120 zł<sup>220</sup>, podczas gdy za motocykl trzeba było zapłacić od 300 do 1000 zł<sup>221</sup>.

Mimo niewielkiej liczby rowerów na początku lat dwudziestych XX w. jednoślady nie traciły na popularności, co doskonale odzwierciedla progresja liczby wydawanych kart rowerowych. W 1920 r. wydano w mieście 168 takich dokumentów. W roku następnym ich liczba wyniosła 287, a w 1922 r. aż 954. W latach 1923–1924 widać jednak spadek wydanych kart. W 1923 r. zostało wydanych 627 kart, a w 1924 r. zaledwie 557<sup>222</sup>. Każdy rowerzysta jeżdżący po drogach

---

<sup>214</sup> Ibidem.

<sup>215</sup> „Śl. Pom.” 27 VIII 1921, nr 194, s. 6; 17 III 1921, nr 61, s. 6; 12 VI 1921, nr 131, s. 12.

<sup>216</sup> „Śl. Pom.” 23 VIII 1922, nr 192, s. 8.

<sup>217</sup> „Śl. Pom.” 6 VI 1923, nr 126, s. 8.

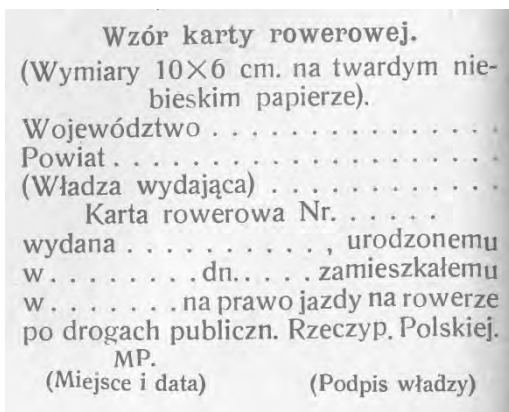
<sup>218</sup> „Śl. Pom.” 8 VIII 1923, nr 179, s. 6; 10 VIII 1923, nr 181, s. 8.

<sup>219</sup> „Śl. Pom.” 13 XI 1923, nr 260, s. 6.

<sup>220</sup> „Śl. Pom.” 3 VIII 1924, nr 179, s. 16; 2 IX 1924, nr 203, s. 10; 3 IX 1924, nr 204, s. 8.

<sup>221</sup> Por. „Śl. Pom.” 24 VI 1924, nr 144, s. 8; 6 IX 1924, nr 207, s. 8; 27 III 1925, nr 72, s. 10; 15 IV 1925, nr 87, s. 10; 10 IX 1925, nr 209, s. 10; 17 IX 1925, nr 215, s. 10; 18 IX 1925, nr 216, s. 8.

<sup>222</sup> *Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 18 stycznia 1920 do 31 grudnia 1923*, s. 7–10; *Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 stycznia 1924 do 31 czerwca 1924*, oprac. Wydział Statystyczny Magistratu miasta Torunia, Toruń 1924, s. 3; *Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 lipca 1924 do 31 grudnia 1924*, oprac. Wydział Statystyczny Magistratu miasta Torunia, Toruń 1924, s. 3.



Ryc. 14. Wzór karty rowerowej, 1925 r.

publicznych musiał mieć przy sobie imienną kartę rowerową wydaną przez odpowiedni organ<sup>223</sup>. Karty mogły być wydawane na prośbę ustną, przy czym organ wydający z kolei miał obowiązek sprawdzić znajomość przepisów ruchu na drogach publicznych osoby ubiegającej się o taki dokument<sup>224</sup>. Wydanie karty kosztowało w 1924 r. 1 zł<sup>225</sup>. Każdy rower znajdujący się w użytku powinien być zaopatrzone w specjalną blaszaną tabliczkę z numerem karty<sup>226</sup>. Można jednak przypuszczać, że przepisy w tym zakresie nie były skrupulat-

<sup>223</sup> W województwie pomorskim karty rowerowe wydawała miejscowa władza policyjna.

<sup>224</sup> *Rozporządzenie Ministrów Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 maja 1925 o częściowej zmianie rozporządzenia z dnia 26-go czerwca 1924 r. regulującego używanie i ochronę dróg* (Dz. U. R.P. 1925, nr 55, poz. 397); „Tyg. Tor.” 20 VI 1925, nr 25 (77), s. 6.

<sup>225</sup> *Statut w przedmiocie opłat administracyjnych od podań oraz za czynności i poświadczenia urzędowe na rzecz miasta Torunia*, „Tyg. Tor.” 13 XII 1924, nr 50, s. 8–9.

<sup>226</sup> Regulowało to rozporządzenie policyjne z 25 VI 1925 r. Wykroczenia przeciw przepisom rozporządzenia podlegały grzywnie do 30 zł lub karze aresztu do trzech dni. Rozporządzenie obowiązywało w mieście od 15 VII 1925 r., znosząc wcześniejsze rozporządzenia policyjne z 15 VII 1920 i 26 IX 1922 r., „Tyg. Tor.” 4 VII 1925, nr 27 (78), s. 4–5.

nie respektowane, skoro w 1924 r. w sprawach rowerowych nałożono 353 kary<sup>227</sup>.

Analiza rynku kupna-sprzedaży rowerów na początku lat dwudziestych XX w. wskazuje naturalnie na wzrost liczby ogłoszeń. W 1922 r. w „Słowie Pomorskim” ukazały się 153 ogłoszenia o sprzedaży rowerów. Sprzedający, analogicznie jak w roku poprzednim, akcentowali to, że stan opon w jednośladach jest dobry. Z czasem coraz większą rolę w treści ogłoszeń odgrywało wyposażenie roweru w tzw. wolny bieg. W większym stopniu dało się również zaobserwować rosnący udział ogłoszeń komercyjnych, tzw. składów rowerowych<sup>228</sup>. Na początku lat dwudziestych XX w. spośród składów rowerowych najbardziej aktywna na rynku reklamy była firma Bronisława Sikorskiego, zlokalizowana przy ul. Wielkie Garbary 23. Ten przedsiębiorca, który zakład otworzył w 1921 r. i poza sprzedażą prowadził warsztat mechaniczny rowerów, maszyn i broni, stał się wkrótce obok Władysława Katafiasa wiodącym przedstawicielem branży w mieście<sup>229</sup>. Już w 1921 r. jeden ze składów przy Wielkich Garbarach 13/15 wprowadził usługę wypożyczania rowerów<sup>230</sup>. Trudno ustalić powodzenie przedsięwzięcia, niemniej w 1923 r. wspomniany skład nie prowadził już działalności. Według informa-

---

<sup>227</sup> Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 stycznia 1924 do 31 czerwca 1924, s. 3; Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 lipca 1924 do 31 grudnia 1924, s. 3.

<sup>228</sup> Tak brzmiały przykładowe ogłoszenia: „części do rowerów maszyn do szycia sprzedaje tanio M. Pyszora ul. Pod Krzywą Wieżą nr 6 róg Piekary 1-3”; „stare rowery, maszyny do szycia i części zapasowe kupuje Lewandowski Skład Rowców, Szczytna 12”; „rower męski w dobrym stanie korzystnie na sprzedaż Klewe i Zbrojski Szosa Chelmińska 19/21”; „baczość kupując rowery używane z gumami i bez gum oraz wszystkie części składowe od rowerów i płacę ceny najwyższe B. Sikorski, Wielkie Garbary 23”.

<sup>229</sup> „Sł. Pom.” 15 X 1921, nr 236, s. 4; 26 X 1921, nr 245, s. 6; 27 X 1921, nr 246, s. 4; 30 X 1921, nr 249, s. 6; 6 XI 1921, nr 254, s. 9; 26 XI 1921, nr 271, s. 6; 27 XI 1921, nr 272, s. 12; 3 XII 1921, nr 277, s. 7; 11 XII 1921, nr 283, s. 12; 18 XII 1921, nr 289, s. 11; 24 XII 1921, nr 294, s. 8; 30 XII 1921, nr 298, s. 6; 31 XII 1921, nr 299, s. 8; 1 IX 1921, nr 198, s. 6; 3 IX 1921, nr 200, s. 6; 4 IX 1921, nr 201, s. 12; 6 X 1921, nr 228, s. 6; 8 X 1921, nr 230, s. 6; 24 XI 1921, nr 269, s. 6; 26 XI 1921, nr 271, s. 6; 27 XI 1921, nr 272, s. 8.

<sup>230</sup> „Sł. Pom.” 5 VIII 1921, nr 176, s. 6; 7 VIII 1921, nr 178, s. 12.

cji zawartych w księdze adresowej z 1923 r. funkcjonowało w Toruniu osiem składów i warsztatów rowerowych, należących do Waltera Brusta (ul. Kazimierza Jagiellończyka 6), Władysława Katafiasa (Rynek Nowomiejski 24), Oskara Klammera (ul. Bydgoska 84), Ignacego Kowalskiego (Szosa Chełmińska 64), Marulewskiego (ul. Prosta 23), Henryka Minkoleya (ul. Mickiewicza 82), Michała Pyszory (ul. Kopernika 33) i Bronisława Sikorskiego (ul. Wielkie Garbary 23)<sup>231</sup>. Trzech z nich było znanych z aktywności w tym zakresie jeszcze w czasach pruskich. Z punktu widzenia rotacji przedsiębiorstw działalność składów pozostawała stabilna, choć zdarzały się zgłoszenia nowych składów oraz ich likwidacje<sup>232</sup>. Dwa lata później liczba składów nie uległa większym zmianom<sup>233</sup>, a we wrześniu 1925 r. do branży dołączyli bracia Macierzyńscy, otwierając swój sklep z warsztatem przy ul. św. Katarzyny 10<sup>234</sup>. W styczniu 1926 r. wicelider branży, Bronisław Sikorski, zamknął interes i w tym samym miesiącu otworzył go ponownie, rejestrując sklep z rowerami na żonę, Franciszkę Sikorską<sup>235</sup>. W następnym miesiącu sklep z rowerami przy ul. Mickiewicza 83 zamknął Henryk Minkoley i prawdopodobnie przeniósł go na ul. Słowackiego. Przy jego dawnym adresie działalność uruchomił Władysław Dąbrowski (ul. Mickiewicza 82)<sup>236</sup>. Większość z wymienionych składów, które funkcjonowały na początku

---

<sup>231</sup> *Księga adresowa miasta*, 1923, s. 23.

<sup>232</sup> W pierwszym półroczu 1924 r. zgłoszono jeden skład rowerów i broni, *Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 stycznia 1924 do 31 czerwca 1924*, s. 10. W drugim półroczu 1924 r. zamknięto dwa warsztaty reparacyjne rowerów, *Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 lipca 1924 do 31 grudnia 1924*, s. 10.

<sup>233</sup> W 1925 r. składy rowerów prowadzili: Oskar Klammer (ul. Bydgoska 84, tel. 216), Jan Kowalski (ul. Szosa Chełmińska 64), Michał Pyszora (ul. Kopernika 33), Bronisław Sikorski (ul. Wielkie Garbary 23), *Księga adresowa przemysłu*, s. P 130, P 132, P 144, P 146.

<sup>234</sup> „Tyg. Tor.” 11 X 1925, nr 41 (93), s. 3.

<sup>235</sup> „Tyg. Tor.” 13 II 1926, nr 7 (111), s. 4–6.

<sup>236</sup> „Tyg. Tor.” 13 III 1926, nr 11 (115), s. 6–7.

lat dwudziestych, prowadziła działalność również w latach trzydziestych XX w.<sup>237</sup>, kiedy to powiększyła się liczba sklepów i składów<sup>238</sup>.

Zarówno rower, jak i motocykl zostały w latach dwudziestych XX w. uznane za przedmiot zbytku i obłożone stosownym podatkiem wynoszącym w 1924 r. 5 zł od roweru oraz 20 zł od motocykla<sup>239</sup>. Patrząc z perspektywy rozproszonej struktury społeczno-zawodowej właścicieli, można stwierdzić, że rower służył szerokiemu gronu społeczności toruńskiej, zarówno jako przedmiot rekreacji i rozrywki, z której najczęściej korzystały dzieci i młodzież, jak i środek dojazdu do pracy. Przykładem niech będzie niejaki Ignacy Brzeski, który rower wykorzystywał w pracy kuriera zakładu krawieckiego<sup>240</sup>.

Rower oraz motocykl znajdowały także zastosowanie w komisariatach policji oraz w lokalnych przedsiębiorstwach. W pierwszym kwartale 1927 r. toruńscy policjanci dysponowali pięcioma rowerami, a dwa lata później na 24 funkcjonariuszy II komisariatu przypadał jeden nadający się do jazdy rower. Niestety w 1930 r. znajdował się już w opłakanym stanie. Nieco lepiej było w III komisariacie, gdzie w tym samym okresie na 23 funkcjonariuszy przypadają dwa używane rowery. I komisariat kołowca nie miał wcale. Do 1928 r. policjanci mogli korzystać z roweru wyłącznie do pościgu oraz dojazdu do pożaru lub innego zdarzenia. Dopiero w maju tego roku komendant powiatowy zezwolił funkcjonariuszom patrolować duże tereny za pomocą roweru. Należy dodać, że rower miał być w sta-

---

<sup>237</sup> W październiku 1926 r. warsztat mechaniczny i skład rowerów przy ul. Szczytnej 12 zamknął Konstanty Lewandowski, „Tyg. Tor.” 13 XI 1926, nr 46 (150), s. 4–5.

<sup>238</sup> Według spisu handlowo-przemysłowego zawartego w księdze adresowej z 1932 r. pod pozycją *Mechaniczne warsztaty i sklady* zostały wymienione następujące przedsiębiorstwa: Florian Buczkowski (ul. Grudziądzka 55), Władysław Dąbrowski (ul. Mickiewicza 83), bracia Kamińscy (ul. Piekary 11), Władysław Kafiasz (ul. Rynek Nowomiejski 25), Henryk Minkoley (ul. Słowackiego 79), Michał Pyszora (ul. Szczytna 8), Aleksander Renne (ul. Piekary 43), Bronisław Sikorski (ul. Wielkie Garbary 23), Konstanty Tułodziecki (ul. Małe Garbary 9), Teodor Wakarecy (ul. Kopernika 37), *Księga adresowa i informacyjna*, 1932, s. 532.

<sup>239</sup> *Statut o podatku od posiadania przedmiotów zbytku*, „Tyg. Tor.” 30 VIII 1924, nr 35, s. 8–9.

<sup>240</sup> APT, AmT, D 417, k. 71.



Harodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-B-115

Ryc. 15. Funkcjonariusze Policji Państwowej w Toruniu. Oddział wyposażony w motorowery, 1924 r.

nie wyczyszczonym, a drobne naprawy funkcjonariusze policji mieli wykonywać samodzielnie. W 1929 r., po likwidacji komendy miasta, I komisariat miał na stanie motocykl oraz pięć rowerów. W latach dwudziestych toruńscy policjanci, jako pierwsi na Pomorzu, otrzymali kilka służbowych motocykli, zakupionych przez starostę za pieniądze ze składek społeczeństwa. Wkrótce zaczęły się one psuć, a policja nie miała pieniędzy na naprawę oraz paliwo. W efekcie do 1927 r. maszyny zostały zwrócone staroście<sup>241</sup>. Z motocykli korzystali również lokalni przedsiębiorcy. W 1929 r. motocykle posiadali m.in. Wiktor Klewe, właściciel składu węgla i materiałów budowlanych<sup>242</sup>; Walerian Bandurski, właściciel zakładu instalacji wodno-ka-

<sup>241</sup> B. Sprengel, *Policja Państwowa*, s. 165.

<sup>242</sup> W lutym 1929 r. Wiktor Klewe sprzedał jednak motocykl Cleveland Wiktorowi Podczaszyńskiemu (zam. ul. Kopernika 13), APT, AmT, D 420, nlb.



nalizacyjnych<sup>243</sup>; firma braci Pichert, produkująca papę dachową<sup>244</sup>; a także największa olejarnia w mieście Längner & Illgner, która motocykl BMW (nr rej. PM13507) przekazała na własność Günthera Langnera, jednego z właścicieli przedsiębiorstwa<sup>245</sup>. Pod koniec lat dwudziestych XX w. wśród właścicieli motocykli stosunkowo wysoki był udział wojskowych, zwłaszcza kadry oficerskiej<sup>246</sup>.

Rozwój ruchu rowerowego oraz motocyklowego bardzo szybko doprowadził do powstania lokalnych organizacji i stowarzyszeń sympatyków tych pojazdów. Przy Związku Strzeleckim funkcjonował Toruński Klub Motocyklowy z siedzibą przy Rynku Staromiejskim 30<sup>247</sup>. Bardziej amatorski charakter miał jednak Pomorski Klub Motocyklistów, założony w 1925 r., do którego mogły należeć również osoby niemające motocykla. W 1927 r. Toruński Klub Sportowy zorganizował pierwsze wyścigi motocyklowe na torze o ziemnej nawierzchni, a w 1930 r. wyścigi żużlowe<sup>248</sup>.

Według stanu na 1 VII 1926 r. na terenie gminy miasta Torunia zarejestrowano 19 cywilnych motocykli<sup>249</sup>. Dwa i pół roku później wykaz cywilnych pojazdów mechanicznych wskazywał 28 motocykli przy liczbie mieszkańców 52 049<sup>250</sup>. Natomiast 1 VII 1929 r. liczba motocykli wyniosła 44<sup>251</sup>, rok później 78<sup>252</sup>. Choć liczby te wskazują na niski poziom zmotocyklowania miasta – w 1928 r. na jeden motocykl przypadało 1859 mieszkańców – to jednocześnie uwidacznia

---

<sup>243</sup> W czerwcu 1929 r. Walerian Bandurski (zam. Rynek Staromiejski 3) nabył motocykl marki Montgomery od Pawła Cierpiałkowskiego, *ibidem*, k. 183–185.

<sup>244</sup> *Ibidem*, k. 241.

<sup>245</sup> *Ibidem*, k. 189–190.

<sup>246</sup> W styczniu 1928 r. motocykl marki Triumph kupił por. Józef Baran z 8 Pułku Artylerii Ciężkiej (*ibidem*, k. 9–11). W styczniu 1929 r. motocykl marki Indian nabył por. Ignacy Milewicz od ppor. Kazimierza Zalewskiego (*ibidem*, k. 25–27). W sierpniu 1929 r. motocykl zarejestrował kpt. Kazimierz Kraszkiewicz (*ibidem*, k. 347), a w lipcu kpt. Waclaw Mrowec z toruńskiego Centrum Wyszkołenia Artylerii (*ibidem*, k. 357).

<sup>247</sup> *Książka adresowa miasta*, 1936.

<sup>248</sup> K. Kluczajd, *Toruń między wojnami*, s. 55, 103.

<sup>249</sup> APT, AmT, D 420, nlb.

<sup>250</sup> APB, UWP, sygn. 25827, nlb.

<sup>251</sup> APT, AmT, D 420, k. 215; APB, UWP, sygn. 26034, nlb.

<sup>252</sup> APB, UWP, sygn. 26035, nlb.

się trend wzrostowy. W 1929 r. jeden motocykl przypadał na 1232 mieszkańców, w 1930 – już na 946. W analogicznym okresie stan liczbowy rowerów podlegał większym wahaniom i nie wyznaczał jednoznacznego trendu. W 1928 r. zewidencjonowano w Toruniu 1796 rowerów<sup>253</sup>. Rok później stan liczbowy jednośladów drastycznie spadł i wyniósł 781 sztuk<sup>254</sup>. W styczniu 1930 r. wykaz statystyczny odnotował 1257 rowerów<sup>255</sup>, w lipcu 933<sup>256</sup>. Oznaczałoby to, że w 1928 r. jeden rower przypadał na 27 mieszkańców, w 1929 r. – na 67 mieszkańców, a w styczniu 1930 r. – na 42 mieszkańców<sup>257</sup>. Tak drastyczne dysproporcje, z których wynika, że między 1928 a 1929 r. liczba rowerów spadła aż o 56%, podczas gdy liczba ludności wzrosła o 2681 osób, budzą poważne podejrzenia w kontekście wiarygodności spisu. Tak znaczący ubytek wydaje się mało prawdopodobny.

Początek lat trzydziestych XX w. oznaczał również zmiany w działalności składów i warsztatów rowerowych. Na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX w. skład przy ul. Szczytnej 3 wprowadził usługę wypożyczalni rowerów<sup>258</sup>. W marcu 1930 r. w prasie ukazało się ogłoszenie sprzedaży składu rowerowego wraz z warsztatem i mieszkaniem<sup>259</sup>. Mimo kryzysu gospodarczego lat trzydziestych XX w. rynek ogłoszeń pozostawał stabilny, a analiza ich treści nie wskazuje na działania wymuszone trudnościami ekonomicznymi. W 1936 r. funkcjonowało w mieście 10 składów i warsztatów rowerowych<sup>260</sup>. Zdecydowana większość z nich kontynuowała działal-

---

<sup>253</sup> APB, UWP, sygn. 25827, nlb.

<sup>254</sup> APT, AmT, D 420, k. 215; APB, UWP, sygn. 26034, nlb.

<sup>255</sup> APB, UWP, sygn. 26036, nlb.; APT, AmT, D 5893, nlb.

<sup>256</sup> APB, UWP, sygn. 26035, nlb.

<sup>257</sup> Obliczenia własne na podstawie: K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 62, tab. 4.

<sup>258</sup> „Śl. Pom.” 9 III 1930, nr 57, s. 14; 30 III 1930, nr 75, s. 14.

<sup>259</sup> „Śl. Pom.” 4 III 1930, nr 52, s. 10.

<sup>260</sup> Maria Brzostowicz (ul. Kościuszki 9), Władysław Dąbrowski (ul. Mickiewicza 61), Ernest Gerhard (ul. Mickiewicza 118), Władysław Katafias (ul. Rynek Nowomiejski 25), Bronisław Kowalski (ul. Szosa Chełmińska 78), Józef Macierzyński (ul. św. Katarzyny 10), Józef Olszewski (ul. Mickiewicza 111), Michał Pyszora (ul. Szczytna 8), Franciszka Sikorska (ul. Wielkie Garbary 13), Teodor Wakarecy (ul. Kopernika 37), *Książka adresowa miasta*, 1936, s. 84.

ność zapoczątkowaną w pierwszej połowie lat dwudziestych XX w., a nawet w okresie pruskim miasta. Część składów prowadziła również sprzedaż i naprawę motocykli, czego przykładem był zakład Władysława Katafiasa, zaczynający od naprawy rowerów i maszyn do szycia, a kończący na sprzedaży motocykli i samochodów<sup>261</sup>. Innym przykładem awansu zawodowego był Henryk Minkoley, który w latach dwudziestych XX w. prowadził warsztat rowerowy, a w 1936 r. został sklasyfikowany wyłącznie jako właściciel zakładu sprzedaży oraz naprawy motocykli i samochodów<sup>262</sup>. Już metoda klasyfikacji przedsiębiorstw przyjęta w opublikowanych księgach adresowych budzi jednak wątpliwości z uwagi na nieprecyzyjne przypisywanie firm do konkretnych branż. Dlatego uprawnione wydaje się założenie, że liczba składów sprzedaży rowerów i motocykli oraz warsztatów w rzeczywistości mogła być nieco wyższa.

Okres kryzysu gospodarczego nie pozostał bez wpływu na kształtowanie się cen. W latach 1929–1931 ceny ofertowe rowerów utrzymywały się w przedziale 80–180 zł, ze znacznymi odchyleniami w obie strony<sup>263</sup>. Jednak w 1932 r. pojawiły się pierwsze zaskakująco tanie oferty sprzedaży z ceną ok. 65 zł<sup>264</sup>. Choć musimy opierać się na pojedynczych ogłoszeniach, gdyż ogromna większość z nich nie posiadała informacji o cenie sprzedawanego przedmiotu, to jednak spadek cen był zauważalny w latach 1933–1935, kiedy cena używanego roweru utrzymywała się na poziomie dwuipółkrotnie niższym w stosunku do okresu sprzed kryzysu gospodarczego. Latem 1935 r. używany rower dało się kupić za 60 zł i taniej<sup>265</sup>. Przeciętny robotnik zarabiał ok. 90 zł miesięcznie, co oznacza, że na zakup roweru musiał pracować niespełna 18 dni. Blisko 5 dni dłużej od nie-

---

<sup>261</sup> Por. APT, AmT, D 420, k. 499.

<sup>262</sup> *Książka adresowa miasta*, 1936, s. 85.

<sup>263</sup> Zob. ogłoszenia sprzedaży opublikowane w: „Sł. Pom.” 13 XI 1929, nr 262, s. 9; 1 IV 1930, nr 76, s. 9; 4 XII 1930, nr 281, s. 8; 1 VII 1931, nr 148, s. 10; 5 VII 1931, nr 152, s. 15; 11 VII 1931, nr 157, s. 8; 15 VII 1931, nr 160, s. 10; 29 IX 1931, nr 224, s. 8; 11 X 1931, nr 235, s. 14.

<sup>264</sup> „Sł. Pom.” 22 X 1932, nr 244, s. 4; 23 X 1932, nr 245, s. 12.

<sup>265</sup> Zob. „Sł. Pom.” 15 VII 1933, nr 160, s. 8; 27 VI 1934, nr 144, s. 10; 10 III 1935, nr 58, s. 16; 12 III 1935, nr 59, s. 8; 13 III 1935, nr 60, s. 10; 10 IV 1935, nr 84, s. 9; 28 VI 1935, nr 147, s. 10.

wykwalfikowanego robotnika w 1913 r. Lepsza była sytuacja robotników przedsiębiorstw miejskich, którzy zarabiali 100–140 zł. W ich wypadku cena roweru stanowiła równowartość 16–11 dniówek<sup>266</sup>.

W 1929 r. wydano łącznie 1269 kart rowerowych, a tylko w pierwszym kwartale 1930 r. – 609<sup>267</sup>. Niestety w kolejnych kwartałach i latach zrezygnowano z publikowania danych o liczbie wydanych kart rowerowych.

W całym okresie międzywojennym niepokojącym zjawiskiem pozostały kradzieże kołowców. W 1929 r. rower skradziono nawet woźnemu policji, gdy ten wstąpił do restauracji<sup>268</sup>. Także wiosną i latem 1939 r. prasa donosiła o występkach złodziei oraz apelowała o bardziej skuteczne zabezpieczanie jednoślądów<sup>269</sup>.

W latach trzydziestych XX w. przemysł rowerowy należał do najdynamiczniej rozwijających się gałęzi produkcji. Wartość produkcji rowerów i części rowerowych na Pomorzu w 1931 r. wynosiła 37 000 zł. Zaledwie sześć lat później, w 1937 r. jej wartość osiągnęła poziom 2 459 000 zł<sup>270</sup>. I choć produkcja była skoncentrowana szczególnie w Bydgoszczy, Toruń jako ówczesna stolica województwa partycypował w jej wzroście, który objął również ruch motocy-

<sup>266</sup> Obliczenia własne na podstawie: K. Kluczwajd, *Toruń między wojnami*, s. 89.

<sup>267</sup> *Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 stycznia do 31 marca 1929 r.*, „Orędownik Toruński” 6 V 1929, nr 18, s. 5; *Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 kwietnia do 30 czerwca 1929 r.*, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 29 VII 1929, nr 30, s. 5; *Wykaz statystyczny Magistratu miasta Torunia za czas od 1 VII – 30 IX 1929 r.*, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 23 X 1929, nr 48, s. 4; *Wykaz statystyczny Magistratu miasta Torunia za czas od 1 października do 31 grudnia 1929 r.*, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 30 I 1930, nr 5, s. 5; *Wykaz statystyczny Magistratu miasta Torunia za czas od 1 stycznia do 31 marca 1930 r.*, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 10 V 1930, nr 18, s. 4. Liczba wydanych kart rowerowych za 1930 r. obejmuje wyłącznie pierwszy kwartał roku. Za następne kwartały oraz lata Magistrat nie publikował statystyki wydawanych kart rowerowych.

<sup>268</sup> B. Sprengel, *Policja Państwowa*, s. 165.

<sup>269</sup> B. Kłosowiak, *Obraz Torunia w ostatnich miesiącach pokoju (na podstawie wydań „Słowa Pomorskiego” od maja do sierpnia 1939 r.)*, „Rocz. Tor.” 2004, t. 31, s. 194.

<sup>270</sup> Z. Kuras, *Przemysł na Pomorzu Gdańskim w latach 1920–1939*, Bydgoszcz 1984, s. 71. Za największy udział w produkcji rowerów w województwie pomorskim odpowiadała Bydgoszcz.

klowy. Na dzień 1 VII 1938 r. w całym województwie pomorskim było zarejestrowanych 1158 motocykli<sup>271</sup>. W Toruniu w 1938 r. odnotowano 143 właścicieli motocykli<sup>272</sup>.

## Samochody

Po raz pierwszy na ulicach Torunia samochód pojawił się prawdopodobnie w czerwcu 1894 r. „Pierwsza doróżka bez koni, pędzona benzyną, przybyła wczoraj po południu do Torunia i zajeżdżała lekko a bezpiecznie do hotelu pod Czarnym Orłem<sup>273</sup> – napisano w „Gazecie Toruńskiej”. Jak się okazało, wspomnianą doróżką – oznaczoną napisem reklamowym „Kathreiners Kneipp-Malz-Kaffee, München” – podróżował agent handlowy, który następnego dnia wyjechał z miasta<sup>274</sup>. Na stałe pierwszy automobil zagościł w Toruniu 11 lat później, wywołując wielkie zdumienie wśród mieszkańców miasta. Z dostępnego przekazu prasowego relacjonującego to wydarzenie z perspektywy czasu dowiadujemy się, że pojazd dysponował mocą 9 KM i osiągał zawrotną prędkość 40 km/h<sup>275</sup>. Jego posiadaczem był właściciel piekarni Antoni Kamula, który jako pierwszy w mieście otrzymał pozwolenie policyjne na prawo kierowania samochodem (4 XII 1905 r.). Przejazdka po Starym Rynku stała się zdarzeniem symbolicznym. Obok kierującego właściciela autobildem jechali

<sup>271</sup> AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 2138, k. 131. Zdaniem Jerzego Serczyka w całym województwie pomorskim w ostatnim roku przed wybuchem II wojny światowej było zarejestrowanych 1500 motocykli, J. Serczyk, *Obraz międzywojennego Torunia*, „Rocz. Tor.” 1980, t. 15, s. 149.

<sup>272</sup> APT, AmT, D 5900, nlb. W 1938 r. wykaz właścicieli pojazdów mechanicznych przeznaczonych do objęcia poborem przyspieszonym na wypadek mobilizacji objął osiem motocykli z wózkami, należących do następujących osób i instytucji: Polsko-Belgijskie Zakłady Chemiczne Polchem (ul. Szosa Bydgoska), Dr Olszański (ul. Sobieskiego 33), Albert Menke (ul. Mickiewicza 116), Dymitr Subbodo (ul. Mostowa 9), Franciszek Dwojak (ul. Kasprowicza 7), Antoni Zabierek (ul. Klonowica 30), Józef Hirschberg (ul. Klonowica 22), Tadeusz Piechocki (ul. Sobieskiego, koszary), APT, AmT, D 6062, k. 1–2.

<sup>273</sup> *Pierwsza doróżka*, „Gaz. Tor.” 23 VI 1894, nr 142.

<sup>274</sup> *Doróżka benzyną pędzona*, „Gaz. Tor.” 24 VI 1894, nr 143.

<sup>275</sup> *Pierwszy Samochód w Toruniu*, „Sł. Pom.” 9 X 1932, nr 233, s. 8.

Jan Ruchniewicz, właściciel jedynej będącej w polskich rękach wytwórni pierników, ich małżonki oraz właściciel jednej z restauracji. Widok siedzących w pojeździe przedstawicieli elit i skupionego wokół tłumy zaciekawionych przechodniów był wymowny i na kilka lat wyznaczył relacje między właścicielami tych pojazdów a resztą społeczności. Dla porównania – na ulicach Warszawy pierwszy samochód marki Peugeot, należący do Stanisława Grodzkiego, pojawił się w 1896 r. W Poznaniu pierwszy automobil sprowadził w 1901 r. Stanisław Brzeski. Obaj byli przedsiębiorcami<sup>276</sup>.



Ryc. 16. Pierwszy samochód w Toruniu

<sup>276</sup> A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988, s. 19; S. Szelichowski, *Dzieje polskiej motoryzacji*, Łódź 2012, s. 10.

W skali globalnej sprowadzenie do Torunia samochodu w 1905 r. nie było niczym wyjątkowym. W Chicago w 1899 r. kierowcy mieli już prawa jazdy, a we Francji od 1894 r. wydawano pierwsze czasopismo motoryzacyjne „La Locomotion Automobile”<sup>277</sup>. W skali Torunia i Prus Zachodnich było to jednak wydarzenie epokowe. Według danych statystycznych w całej Rzeszy w latach 1901–1904 doszło do 383 wypadków drogowych z udziałem pojazdów mechanicznych, z czego tylko dwa wypadki zostały spowodowane w prowincji Prusy Zachodnie. Do niewielu więcej, bo zaledwie do trzech wypadków doszło w prowincji Poznań. Tak niska liczba incydentów w Prusach Zachodnich wynikała oczywiście z bardzo małej liczby pojazdów w tej prowincji w stosunku do zachodniej części państwa. Pierwszy wypadek w Prusach Zachodnich zdarzył się 12 VII 1902 r., drugi 17 XI 1902 r.<sup>278</sup> W Toruniu nikt nie miał wtedy jeszcze samochodu.

W powyższych danych ukryta jest zarazem odpowiedź na pytanie, dlaczego potrzeba uregulowania przepisów w zakresie poruszania się pojazdami mechanicznymi wystąpiła tu z pewnym opóźnieniem<sup>279</sup>. Pierwsze wydane w Toruniu przez władzę policyjną pozwolenie na prawo kierowania samochodem z 4 XII 1905 r. (w języku niemieckim) brzmiało po prostu: „Antoni Kamula z Torunia jest obeznany z maszynowemi urządzeniami wozu silnikowego i umie w zupełności z nimi się obchodzić”<sup>280</sup>. Także w Królestwie Polskim przepisy ruchu drogowego uwzględniające samochód wprowadzono w życie dopiero 22 XI 1901 r. Do tego momentu w Warszawie było tak niewiele samochodów, że każdy kierowca otrzymywał indywidualnie prawo poruszania się po ulicach<sup>281</sup>.

Według cytowanego już spisu zawodowego w 1907 r. funkcjonowały w Toruniu zaledwie trzy przedsiębiorstwa przypisane do ka-

---

<sup>277</sup> M. G. Lay, *Die Geschichte der Strasse. Vom Trampelpfad zur Autobahn*, Frankfurt am Main–New York 1994, s. 194–195.

<sup>278</sup> GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1328, nr 30, Bd. 1.

<sup>279</sup> Pierwsze uregulowania ruchu pojazdami mechanicznymi w Prusach Zachodnich wprowadzono w 1902 r., zob. podrozdział *Organizacja i regulacja ruchu*.

<sup>280</sup> *Pierwszy Samochód w Toruniu*, s. 8.

<sup>281</sup> A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie*, s. 61.

tegorii *Automobil und Fahrräder*<sup>282</sup>. Jednym z nich był, wymieniany wcześniej, zakład należący do Władysława Katafiasa, pioniera toruńskiej motoryzacji, który w zaledwie dwa lata po sprowadzeniu pierwszego samochodu do Torunia aktywnie działał w branży motoryzacyjnej. W 1907 r. zakład Katafiasa oferował sprzedaż oraz naprawę samochodów. Przedsiębiorca był w tym czasie najprężniej działającym mechanikiem w mieście<sup>283</sup>.

W spisach przedsiębiorstw Torunia opublikowanych w księgach adresowych z 1908 i 1912 r. nie została wyodrębniona kategoria samochodów, co świadczyło o niskim stopniu zmotoryzowania miasta. Działalność związana ze sprzedażą i z naprawą automobilów stanowiła ówczesnie jedną z pobocznych gałęzi działalności mechaników i składów sprzedaży rowerów, a nie osobną branżę. Notabene przykład Torunia dowodzi, że branża motoryzacyjna w mieście w większym stopniu wyrastała z działalności mechaników, sprzedawców maszyn i urządzeń aniżeli z aktywności fabrykantów powozów. I tak w latach 1908–1912 spośród wymienionych w spisach mechaników i składów rowerów sprzedaż samochodów prowadzili na pewno Władysław Katafias (ul. Nowy Rynek 24), Oskar Klammer (ul. Bydgoska 84), Teofil Gęsicki (ul. Kopernika 30/32), spółka Bernstein & Co. (ul. Garbary 33/35)<sup>284</sup>.

Wraz z uchwaleniem ustawy o ruchu pojazdami mechanicznymi z 3 V 1909 r.<sup>285</sup> oraz wydaniem rozporządzenia wykonawczego<sup>286</sup>, które regulowały zasady zdobywania uprawnień umożliwiających poruszanie się samochodami po drogach publicznych, w mieście zaczęły funkcjonować państwowo zatwierdzone szkoły dla szoferów. Kandydat chcący uzyskać prawo jazdy mógł udać się na kurs do

---

<sup>282</sup> SDR, Bd. 209, 1910, Abt. VII, s. 39.

<sup>283</sup> R. Bugowski, *Kariera zawodowa Władysława Katafiasa*, s. 168 i n.; „Th. Ztg.” 5 I 1907, nr 4; 7 IV 1907, nr 81; 12 V 1907, nr 110; 19 VI 1907, nr 141; „Gaz. Tor.” 6 I 1907, nr 5; 9 I 1907, nr 7; 16 I 1907, nr 13; 14 II 1907, nr 37; 23 VII 1907, nr 166.

<sup>284</sup> *Adressbuch für Thorn*, 1908, cz. 4, s. 239, dział reklam; *Adressbuch für Thorn*, 1912, cz. A, s. 292.

<sup>285</sup> *Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909*, „RGBl” 1909, nr 26, s. 437–444.

<sup>286</sup> *Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910*, „RGBl” 1910, nr 5, s. 389–443.





Ryc. 17. Samochód jadący przy Teatrze Miejskim w Toruniu, ok. 1910 r.

firmy Bernstein & Co., do Teofila Gęsickiego lub Władysława Katafiasa<sup>287</sup>. Koszt nauki wraz z wyuczeniem technicznym w 1912 r. wynosił 80 mk. Była to równowartość ok. 27 dniówek robotnika metalowego<sup>288</sup>.

W 1910 r., w związku z implementacją § 40 Rozporządzenia Bundesratu z 3 II 1910 r., policja toruńska wydała obwieszczenie o zmianach w zakresie wydawania praw jazdy. Z dniem 1 IV 1911 r. wszystkie świadectwa uprawniające do jazdy pojazdami wydane przed 1 IV 1910 r. traciły ważność. Posiadacze dotychczasowych świadectw, zamierzający ubiegać się o nowe prawo jazdy, musieli złożyć wniosek wraz ze zdjęciem, z zaświadczeniem lekarskim o braku przeciwwskazań do kierowania pojazdem mechanicznym (w szczególności prawidłowy wzrok i słuch) oraz stare świadectwo jazdy<sup>289</sup>.

Od 1911 r. w krajobrazie miejskich ulic zaczęły pojawiać się pierwsze dorożki samochodowe. Katafias chwalił się pierwszymi i największymi w mieście garażami wyposażonymi w elektryczne oświetlenie<sup>290</sup>. Coraz łatwiejszy stawał się dostęp do materiałów eksploatacyjnych, jak opony, oleje czy benzyna, którą do niedawna można było zakupić wyłącznie w aptece. Zaczęły pojawiać się pierwsze pojedyncze ogłoszenia poszukiwania pracy przez szofera oraz oferty dla ucznia w warsztacie samochodowym<sup>291</sup>.

Nadal jednak skala zmotoryzowania Torunia nie przekraczała na pewno kilkudziesięciu pojazdów. Z zestawienia zachowanego w archiwum toruńskim, według stanu na 1 I 1914 r., w powiecie toruńskim (zapewne bez Torunia) odnotowano 10 zarejestrowanych pojazdów mechanicznych, w tym cztery motocykle i sześć samochodów osobowych<sup>292</sup>. W 1913 r. po ulicach Krakowa kursowało 113 samo-

---

<sup>287</sup> „Gaz. Tor.” 12 V 1912, nr 108 (dodatek); 15 V 1912, nr 110; 19 V 1912, nr 113; *Adressbuch für Thorn*, 1912, cz. A, s. 292.

<sup>288</sup> Obliczenia własne na podstawie: „Gaz. Tor.” 4 VI 1912, nr 125; 6 VI 1912, nr 127; 29 IV 1914, nr 96; K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 155.

<sup>289</sup> *Polizeiliche Bekanntmachung vom 5. September 1910*, APT, AmT, D 416.

<sup>290</sup> *Adressbuch für Thorn*, 1912, dział reklam.

<sup>291</sup> „Gaz. Tor.” 28 VII 1912, nr 170 (dodatek); 15 IV 1914, nr 84; 16 IV 1914, nr 85.

<sup>292</sup> APT, SPT, sygn. 259, nlb. Według stanu na 1 I 1911 r. w Lubiczu był zarejestrowany tylko jeden samochód osobowy, w Gursku zaś odnotowano pięć pojazdów mechanicznych, w tym jeden motocykl, ibidem.



Inny przedsiębiorca Preiskorn nabył z kolei samochód za 8000 mk<sup>294</sup>. Na taki pojazd wykwalifikowany ślusarz bądź murarz musiałby pracować 5–6 lat, zakładając, że z zarobionych pieniędzy nic by nie wydał<sup>295</sup>. Jednocześnie za równowartość samochodu można było kupić cztery pary kilkuletnich wałachów<sup>296</sup>.

Dane te potwierdzają, że samochód znajdował się poza zasięgiem nie tylko niższych warstw społecznych, ale również średnio zarabiających. Dziesięć lat po pojawieniu się w mieście pierwszego samochodu nabywcami automobilów nadal pozostawali zamożni mieszkańcy Torunia, w szczególności przedsiębiorcy będący właścicielami dobrze prosperujących zakładów. Poza pojazdami osobowymi nabywanymi w celach prywatnych dostrzegali oni walory użytkowe samochodów ciężarowych. Przykładem był kupiec Hozakowski, właściciel największego w mieście składu sprzedaży nasion, wykorzystujący w swojej działalności właśnie samochód ciężarowy<sup>297</sup>. Latem 1914 r. automobil do transportowania chorych zakupiła administracja garnizonowa<sup>298</sup>. Niewielka liczba samochodów wynikała również z małej liczby mieszczkańskich elit gospodarczych i burżuazji w mieście<sup>299</sup>.

Chociaż ruch samochodowy w Toruniu był niewielki, to jednak stawał się czasem przyczyną kolizji i wypadków drogowych. Już właściciel pierwszego w mieście automobilu wspominał, że nieraz ujrzawszy na szosie zaprzęg konny, musiał samochód zatrzymać i poczekać, zanim konie przejdą. Jak twierdził, pojazd budził sensację i płoszył konie, które w panice wywracały na szosach wozy do rowu.

---

<sup>294</sup> *Z postępem czasu*, „Gaz. Tor.” 9 IV 1913, nr 80.

<sup>295</sup> Obliczenia własne na podstawie: K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 155; „Gaz. Tor.” 9 IV 1913, nr 80. Przy obliczeniach uwzględniono płace godzinowe z 1914 r. (0,40–0,50 mk – ślusarz; 0,45–0,50 – murarz), przyjmując czas pracy wynoszący 12 godzin dziennie przez 25 dni w każdym miesiącu.

<sup>296</sup> W lutym 1913 r. za parę 5–6-letnich karych wałachów oczekiwano zapłaty 2000 mk, „Gaz. Tor.” 15 II 1913, nr 38; 18 II 1913, nr 40.

<sup>297</sup> Zimą 1913 r. w wyniku zderzenia z wozem browarnym przy wylocie ul. Murnej i ul. Elżbiety w samochodzie Hozakowskiego pękła oś, *Wypadek z samochodem*, „Gaz. Tor.” 2 III 1913, nr 51.

<sup>298</sup> *Samochodowy wóz ambulansowy*, „Gaz. Tor.” 28 VII 1914, nr 169.

<sup>299</sup> Por. E. Włodarczyk, *Spoleczeństwo miejskie*, s. 443.

Zdarzył mu się nawet wypadek przejechania dziewczynki przestraszonej na widok takiego „potwora”, jakim był samochód Antoniego Kamuli. Dziewczynka dostała się między koła, lecz dzięki wysokiemu umieszczeniu podwozia samochód przejechał nad dzieckiem, nie wyrządzając mu krzywdy<sup>300</sup>. W sierpniu 1912 r. na moście kolejowym kierowca samochodu potrącił młodą kobietę jadącą rowe-rem. Dziewczyna odniosła dotkliwe obrażenia. Właściciel samochodu odwiózł poszkodowaną do lazaretu, skąd po udzieleniu pierwszej pomocy odwieziono ją do domu rodziców na Mokrem<sup>301</sup>. W grudniu 1913 r. na Szosie Chełmińskiej doszło do zderzenia samochodu z wozem straży pożarnej, wskutek którego zranionego konia trzeba było dobić<sup>302</sup>. Innym razem obiegła Toruń plotka o wybuchu samochodu, którą zdementowano na łamach „Gazety Toruńskiej”:

W pewnym prywatnym samochodzie przejeżdżającym przez ulicę Katarzyny eksplodował zbiornik z benzyną. Płyn rozlał się na ulicę, nie uszkodziwszy prawie wcale samochodu i nie wywołując na szczęście żadnego nieszczęśliwego wypadku. Mimo to krążyły po mieście hio-bowe wieści, że eksplozja benzyny wysadziła w powietrze samochód i że pasażerowie straszne odnieśli pokaleczenia, co naturalnie zupełnie mijają się z prawdą<sup>303</sup>.

Wybuch I wojny światowej wprowadził zamieszanie w życiu właścicieli „samojazdów” (tak określano wówczas samochody). Części z nich samochody zostały zajęte na potrzeby armii, za co otrzymywali rekompensaty finansowe. Ponieważ właściciele tych samochodów byli jednocześnie powoływani do wojska, pojawiał się problem z wypłatą rekompensat w sytuacji, gdy nie zostawili oni pełnomocnictw dla członków rodzin. Ostatecznie Rada Związkowa wyraziła zgodę na wypłatę środków finansowych „za okazaniem kwitu”<sup>304</sup>. Ponadto właścicielom samochodów zabranych na potrzeby władz

---

<sup>300</sup> *Pierwszy Samochód w Toruniu*, s. 8.

<sup>301</sup> *Nieszczęśliwy wypadek*, „Gaz. Tor.” 31 VIII 1912, nr 199.

<sup>302</sup> *Zderzenie samochodu z wozem*, „Gaz. Tor.” 10 XII 1913, nr 284.

<sup>303</sup> *Eksplozja benzyny*, „Gaz. Tor.” 17 XII 1912, nr 289.

<sup>304</sup> *Ważne dla właścicieli koni, samochodów itd.*, „Gaz. Tor.” 28 VIII 1914, nr 178.

wojskowych bądź wycofanych z ruchu wskutek zarządzenia przysługiwał zwrot zapłaconego podatku od wozów motorowych. Dla toruńskich posiadaczy samochodów problem pojawiał się przy wypełnieniu formularzy z wnioskiem o zwrot podatku, gdyż udostępniało je Środkowoeuropejskie Towarzystwo Wozów Motorowych z siedzibą w Berlinie (Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein)<sup>305</sup>. Ponadto w sierpniu 1915 r. zastępca komendanta XVII Korpusu Armijnego wydał zakaz jeżdżenia samochodami celem urządzania wycieczek, a przy każdym zatrzymaniu samochodu „kierownik” miał obowiązek wyłączyć silnik (dosł. zgasić motor)<sup>306</sup>. W lutym 1916 r. przepisy złagodiono. Wydany wcześniej zakaz jeżdżenia automobilami i kołowcami motorowymi w pasie granicznym Prus Zachodnich został zniesiony rozporządzeniem generała komenderującego, zastępującego generalną komendę XVII Korpusu Armijnego z siedzibą w Gdańsku<sup>307</sup>. Także podczas wojny polsko-bolszewickiej, kiedy Toruń przynależał już do Polski, samochody stanowiące własność osób i instytucji prywatnych mocą zarządzenia Wojewody Pomorskiego z 17 VII 1920 r. podlegały rekwizycji. Jednocześnie ruch samochodów i motocykli został wówczas wstrzymany aż do odwołania<sup>308</sup>.

<sup>305</sup> „Gaz. Tor.” 21 VII 1914, nr 163.

<sup>306</sup> *Wycieczki automobilem zakazane*, „Gaz. Tor.” 19 VIII 1915, nr 188.

<sup>307</sup> Jako pas graniczny prowincji zachodniopruskiej uznano wówczas okolice położoną między granicą rosyjską a linią Grudziądz–Fordon (zachodni brzeg Wisły) i torem kolejowym Grudziądz–Jabłonowo–Iława, „Gaz. Tor.” 6 II 1916, nr 29.

<sup>308</sup> Wszystkie samochody i motocykle podlegające rekwizycji zostały objęte aresztem, a próby jego uchylecia, usunięcia lub zniszczenia pojazdów podlegały karze 1000 mk, o ile zastosowania nie znalazła kara więzienia do jednego roku. To obwieszczenie zostało ogłoszone w formie rozporządzenia 20 VII 1920 r. w Toruniu. Zgodnie z ogłoszeniem prezydenta miasta Torunia z dnia 28 VII 1920 r. właściciele samochodów mieszkający w powiecie Toruń Miasto mieli obowiązek dostarczyć na żądanie swoje samochody Dowództwu Okręgowemu w Grudziądzu bez względu na to, czy pojazdy były w stanie używalności, czy też nie, wraz z częściami gumowymi i akcesoriami. Właściciele maszyn, którzy jako ochotnicy wstępowali do służby wojskowej, mogli zostać przydzieleni jako szoferzy lub cykliści swoich maszyn, pod warunkiem że znajdowały się one w stanie używalności. W takim przypadku właściciel miał prawo odkupić samochód lub motocykl za cenę taksy po zdemobilizowaniu. Osoby niestosujące się do rozporządzenia podlegały karze aresztu do jednego roku lub grzywnie do

W 1919 r., w ostatnim pełnym roku przynależności Torunia do państwa niemieckiego, odnotowano w mieście pięć zakładów sprzedaży i naprawy samochodów oraz pojazdów silnikowych<sup>309</sup>.

Początek lat dwudziestych XX w. w Toruniu w zakresie automobilizmu cechował niedobór części i materiałów eksploatacyjnych, a nawet beczek na benzynę. Wymowne w tym kontekście było stanowisko Wojewody Pomorskiego decydującego o dopuszczeniu pojazdów do ruchu, który w jednym z okólników stwierdzał, że „przy obecnym niedostatku materiałów pędnych i gum w pierwszej kolejności dopuszczone do ruchu będą samojazdy władz, lekarzy i weterynarzy, zakładów czynnych przy zaspokajaniu pierwszych potrzeb ludności oraz interesantów trudniących się wynajmem samochodów”<sup>310</sup>. Zjawisko to potwierdza również działalność składów samochodowych, które w 1921 r. chętniej skupowały, niż sprzedawały wszelkie części i materiały<sup>311</sup>. Według stanu na 10 XI 1921 r. w Toruniu zarejestrowano tylko 68 szoferów<sup>312</sup>. Siedmiu z nich miało mniej niż 20 lat. Najmłodszy szofer w Toruniu Bernard Wysocki, urodzony 3 I 1904 r., miał wówczas 17 lat. Większość szoferów stanowili znani

---

100 000 mk, zaś przedmioty ulegały natychmiastowej konfiskacie. Kiedy rozstrzygały się losy wojny polsko-bolszewickiej, 10 VIII 1920 r. Minister Dzielnic Pruskiej wydał rozporządzenie zakazujące wszelkiego ruchu samochodów osobowych, ciężarowych i motocykli. Na ruch pojazdów władz państwowych i samorządowych pozwolenia miał udzielać właściwy starosta, wystawiając dla każdego wozu osobną legitymację. Naturalnie rozporządzenie nie obejmowało władz wojskowych oraz misji zagranicznych. Rozporządzenie, wchodzące w życie w dniu ogłoszenia, przewidywało dla uchylających się karę aresztu do trzech miesięcy lub grzywnę do 3000 mk, APT, AmT, D 416, nlb.

<sup>309</sup> Automobil und Motorfahrzeug-handlungen und Reparaturwerkstätten: Teofil Gęsicki (ul. Bydgoska 41), Władysław Katafias (ul. Rynek Nowomiejski 24), Laurenty Katafias (ul. Murna 6), Emil Spratler (ul. Szosa Chełmińska 6), Straßburger (ul. Mostowa 17), *Einwohnerbuch von Thorn*, 1919, cz. 3, s. 2.

<sup>310</sup> Okólnik Wojewody Pomorskiego z dnia 4 V 1920 r. (L. 1.7–234/20), APT, AmT, D 416, nlb. Do wniosku o dopuszczenie pojazdu do ruchu należało dołączyć dotychczasowe świadectwo używania samochodu (Zulassungsschein), czyli prawo jazdy; numer fabryczny samochodu oraz numer motoru (silnika); siłę napędową; nazwę producenta; dopuszczalne obciążenie samochodu; ciężar własny samochodu; termin ważności karty podatkowej.

<sup>311</sup> „Śl. Pom.” 28 I 1921, nr 21, s. 5; 29 I 1921, nr 22, s. 5; 4 II 1921, nr 26, s. 5.

<sup>312</sup> APT, AmT, D 416, nlb.; zob. Aneks 4.

w mieście przedsiębiorcy i kupcy, m.in. Zygmunt Hozakowski, Erwin Grabosz, Antoni Nalaskowski, Maksymilian Szymański, a nawet byli doróżkarze, jak Władysław Preiskorn<sup>313</sup>. Ponadto niewielką skalę rynku samochodowego w Toruniu widać w liczbie ogłoszeń kupna-sprzedaży pojazdów, jakie publikowano w miejscowej prasie. W 1921 r. w „Słowie Pomorskim” ukazało się zaledwie 15 ogłoszeń o sprzedaży samochodów<sup>314</sup>, w tym trzy pojazdy w drodze licytacji sprzedawał Urząd Wojewódzki<sup>315</sup>, a jeden był przedmiotem licytacji komorniczej<sup>316</sup>. Rok później oferowano w „Słowie Pomorskim” sprzedaż 19 samochodów (nie licząc stałych reklam składów sprzedaży) i był to początek dynamicznego wzrostu. Znaczący udział wśród ogłoszeniodawców w latach 1922–1923 stanowiły sklepy i warsztaty samochodowe, które nie tylko sprzedawały, ale również skupowały samochody, co było zjawiskiem charakterystycznym dla młodych rynków.

Po przyłączeniu Torunia do Polski liczebność warsztatów samochodowych nie uległa większym wahaniom. W 1923 r. działalność w zakresie sprzedaży samochodów prowadziły przynajmniej cztery przedsiębiorstwa<sup>317</sup>. Przynajmniej, ponieważ Władysław Katafias, który nadal sprzedawał samochody, został sklasyfikowany tylko w grupie mechaników i składów sprzedaży rowerów. Całkowitej wymianie uległa natomiast struktura właścicielska – poza przedsiębiorstwem Katafiasa żaden z funkcjonujących w 1919 r. zakładów nie prowadził działalności w 1923 r., co prawdopodobnie miało związek ze zmianą przynależności państwowej miasta. Na uwagę zasługuje to, że spis z 1923 r. wyszczególniał kategorię fabryk samochodów,

---

<sup>313</sup> Ibidem.

<sup>314</sup> Część ogłoszeń była ponawiana, lecz dotyczyła nadal tych samych pojazdów.

<sup>315</sup> „Sł. Pom.” 30 III 1921, nr 71, s. 4.

<sup>316</sup> „Sł. Pom.” 11 V 1921, nr 105, s. 6; 26 V 1921, nr 117, s. 8.

<sup>317</sup> Bracia Cierpiałkowsy (ul. Szosa Chełmińska 33), Lenartowicz Szymański i S-ka (ul. Szosa Chełmińska 2/6), Antoni Nalaskowski (ul. Sienkiewicza 11, warsztat – ul. Słowackiego 43), Eryk Szwegrub (ul. Sienkiewicza 13), *Księga adresowa miasta*, 1923, dz. 4, s. 1. W drugim półroczu 1924 r. zgłoszono otwarcie dwóch warsztatów naprawy samochodów oraz dwa sklepy sprzedaży pojazdów, *Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 lipca 1924 do 31 grudnia 1924*, s. 9.



w której wymieniono firmę braci Cierpiałkowskich<sup>318</sup>. W rzeczywistości, choć było to najprężniej funkcjonujące przedsiębiorstwo z branży w całym dwudziestoleciu międzywojennym, nie była to fabryka samochodów. W zakresie produkcji firma wykonywała samodzielnie jedynie części i odlewy podzespołów<sup>319</sup>. Dwa lata później liczba składów i warsztatów samochodowych wyniosła dziewięć, co stanowiło blisko dwukrotny wzrost w stosunku do 1923 r. Większość z nich, podobnie jak przed dwoma laty, mieściła się w śródmieściu oraz na ulicach sąsiadujących z centrum miasta<sup>320</sup>.

Rozwój branży motoryzacyjnej znajdował pozytywne odbicie w rynku pracy w takich zawodach, jak mechanik czy szofer. Według danych Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy w Toruniu w okresie od września 1924 do października 1925 r. średni stan bezrobotnych mechaników zarejestrowanych w Urzędzie Pracy wynosił zaledwie 2–3 osoby. Jedynie przez krótki okres grudnia 1924 r. pracy poszukiwało 5–7 mechaników, ale trafiały się także okresy, w których nikt z mechaników nie był zarejestrowany wśród bezrobotnych. Zwraca również uwagę dość długo „wisząca” oferta pracy dla trzech monterów samochodów i motorów spalinowych, co może skłaniać do przypuszczenia, że występował wówczas deficyt specjalistów. Równie korzystnie kształtował się rynek szoferów, którzy w przeciwieństwie do woźniców nie borykali się z większym bezrobociem. W tym przypadku liczba pracobiorców niemal równoważyła się z ofertami

---

<sup>318</sup> *Księga adresowa miasta*, 1923, dz. 4, s. 16.

<sup>319</sup> R. Bugowski, *Kariera braci Cierpiałkowskich, właścicieli Pomorskiej Fabryki Samochodów, Motorów i Maszyn (w międzywojennym Toruniu)*, „Klio” 2013, t. 24, s. 77–78, 81.

<sup>320</sup> Centrala Samochodów (ul. Łazienna 21, tel. 446); bracia Cierpiałkowscy, fabryka samochodów (ul. Szosa Chełmińska 33, tel. 14–71); Marian Holz, skład automobili (ul. św. Ducha 13); Władysław Katafias, państwowo mianowany rzeczoznawca, najstarszy na Pomorzu zakład samochodów, maszyn do pisania i szycia, wirówek, rowerów i reparacji (ul. Rynek Nowomiejski 24, tel. 447); A. Krause T. z o. p., składnica motorów i maszyn, fabryka maszyn (ul. Grudziądzka 39, tel. 646); Władysław Mielnik, samochody (ul. Szeroka 32, tel. 591); Antoni Nalaskowski, skład automobili (ul. Stary Rynek 8, tel. 69); J. Nalazek, skład automobili (ul. Staromiejski Rynek 8); L. Szymański, zakład reper. automobili (ul. Szosa Chełmińska 11), *Księga adresowa przemysłu*, s. P 140–157.

pracy<sup>321</sup>. Monterów samochodowych, mechaników lub szoferów poszukiwali Antoni Nalaskowski<sup>322</sup>, Lenartowicz Szymański i S-ka<sup>323</sup>, fabryka maszyn Born i Schütze<sup>324</sup>, olejarnia Längner & Illgner<sup>325</sup> czy Hotel Polonia<sup>326</sup>. Od 1923 r. kierownicy samochodów mogli się zrzeszać w Klubie Szoferów na Pomorzu z siedzibą w Grudziądzu (filia w Toruniu), który był pierwszym Polskim Związkiem Zawodowym Szoferów<sup>327</sup>. We wrześniu 1930 r. szofera-mechanika z długoletnią praktyką poszukiwał także Magistrat Torunia (do taboru samochodowego oczyszczania miasta)<sup>328</sup>.

Z początkiem lipca 1920 r. straciły ważność niemieckie świadectwa szoferskie, dlatego chcąc uzyskać prawo użytkowania pojazdu, należało zgłosić się na kurs szoferski i zdać egzamin<sup>329</sup>. W 1922 r. koszt uzyskania uprawnień szoferskich, obejmujący opłatę stempłową, wykaz szoferski oraz formularz, wynosił 222 mkp<sup>330</sup>. Na począt-

<sup>321</sup> „Tyg. Tor.” 6 IX 1924, nr 36, s. 6; 13 IX 1924, nr 37, s. 7; 20 IX 1924, nr 38, s. 10; 27 IX 1924, nr 39, s. 7; 4 X 1924, nr 40, s. 11; 11 X 1924, nr 41, s. 8; 18 X 1924, nr 42, s. 7; 25 X 1924, nr 43, s. 9–10; 1 XI 1924, nr 44, s. 7; 8 XI 1924, nr 45, s. 5; 15 XI 1924, nr 46, s. 4; 22 XI 1924, nr 47, s. 6; 29 XI 1924, nr 48, s. 7; 6 XII 1924, nr 49, s. 9; 13 XII 1924, nr 50, s. 11; 29 XII 1924, nr 52, s. 9; 3 I 1925, nr 1 (53), s. 5; 10 I 1925, nr 2 (54), s. 12; 17 I 1925, nr 3 (56), s. 5; 24 I 1925, nr 4 (57), s. 10; 31 I 1925, nr 5 (58), s. 6; 7 II 1925, nr 6 (59), s. 5; 14 II 1925, nr 7 (60), s. 9; 21 II 1925, nr 8 (61), s. 6; 28 II 1925, nr 9 (62), s. 7; 7 III 1925, nr 10 (63), s. 6; 14 III 1925, nr 11 (64), s. 6; 21 III 1925, nr 12 (64), s. 11; 28 III 1925, nr 13 (65), s. 14; 4 IV 1925, nr 14 (66), s. 11; 11 IV 1925, nr 15 (67), s. 11; 25 IV 1925, nr 17 (69), s. 7; 9 V 1925, nr 10 (71), s. 5; 23 V 1925, nr 21 (73), s. 9; 30 V 1925, nr 22 (74), s. 7; 13 VI 1925, nr 24 (76), s. 6; 20 VI 1925, nr 25 (77), s. 6; 27 VI 1925, nr 26 (77), s. 6; 1 VIII 1925, nr 31 (82), s. 8; 8 VIII 1925, nr 32 (83), s. 7; 15 VIII 1925, nr 33 (84), s. 5; 22 VIII 1925, nr 34 (85), s. 8; 29 VIII 1925, nr 35 (86), s. 7; 5 IX 1925, nr 36 (87), s. 8; 12 IX 1925, nr 37 (88), s. 7; 19 IX 1925, nr 38 (89), s. 11; 3 X 1925, nr 40 (92), s. 8; 18 X 1925, nr 42 (94), s. 5.

<sup>322</sup> „Śl. Pom.” 29 VIII 1922, nr 197, s. 7.

<sup>323</sup> „Śl. Pom.” 19 VII 1923, nr 162, s. 8; 21 V 1924, nr 118, s. 8; 28 VI 1924, nr 148, s. 7.

<sup>324</sup> „Śl. Pom.” 27 II 1924, nr 48, s. 9.

<sup>325</sup> „Śl. Pom.” 22 IV 1925, nr 93, s. 10.

<sup>326</sup> „Śl. Pom.” 16 XII 1924, nr 291, s. 10; 18 XII 1924, nr 293, s. 10.

<sup>327</sup> K. Kluczajd, *Toruń między wojnami*, s. 53–55.

<sup>328</sup> „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 13 IX 1930, nr 34, poz. 165.

<sup>329</sup> Zob. podrozdział *Organizacja i regulacja ruchu*.

<sup>330</sup> Wojewoda dr Woyda *Okólnikiem nr 469 do starostów i prezydentów Torunia i Grudziądza z dnia 10 lipca 1922 r. w sprawie podwyższenia opłat za dokumenty samochodowe i szoferskie* podniósł opłatę stempłową za poświadczenia

ku lat dwudziestych kursy samochodowe na szoferów można było odbyć u Władysława Katafiasa lub u braci Cierpiałkowskich (od 1925 r. Konstanty Cierpiałkowski prowadził kursy samodzielnie)<sup>331</sup>. W późniejszych latach, poza nimi, kursy samochodowe na kierowców prowadzili również inż. Bolesław From przy ul. Łaziennej 9 i Kazimierz Mielnik przy ul. św. Katarzyny 1 (później przy ul. Warszawskiej 2)<sup>332</sup>. Podobno „po cichu” szoferów szkoliła również firma Hartwig i S-ka<sup>333</sup>.

Pod koniec 1923 r., u szczytu hiperinflacji, zdarzało się, że sprzedający samochód oczekiwał za swój pojazd zapłaty w dolarach amerykańskich<sup>334</sup>. Trudno się temu dziwić, skoro dynamika ruchów cen w tym okresie była na tyle duża, że już w miesiąc po transakcji sprzedający był narażony na znaczną utratę wartości otrzymanych środków<sup>335</sup>. W 1925 r., kiedy waluta odzyskała równowagę, oszacowanie wartości rynkowej samochodu okazywało się prostsze. Zakres cen

---

dopuszczenia do ruchu na samochody i za wykazy szoferskie z 3 do 200 mkp. Do tego należało uiścić opłatę za formularz w wysokości 22 mkp, co w sumie dawało koszt 222 mkp, APT, AmT, D 416, nlb.

<sup>331</sup> „Sł. Pom.” 29 IV 1923, nr 98, s. 12; 3 V 1923, nr 101, s. 9; 6 V 1923, nr 103, s. 10; 20 V 1923, nr 114, s. 1; 1 VII 1934, nr 147, s. 15; R. Bugowski, *Kariera braci Cierpiałkowskich*, s. 77, 86.

<sup>332</sup> „Sł. Pom.” 19 VIII 1930, nr, 190, s. 10; 21 VIII 1930, nr 192, s. 7; 23 VIII 1930, nr 194, s. 10; 28 VIII 1930, nr 198, s. 9; 30 VIII 1930, nr 200, s. 9; 2 IX 1930, nr 202, s. 9; 7 IX 1930, nr 207, s. 9; 26 II 1931, nr 46, s. 7; 1 III 1931, nr 49, s. 16; 3 III 1931, nr 50, s. 9; 11 III 1931, nr 57, s. 9; por. K. Kluczajd, *Toruń między wojnami*, s. 53.

<sup>333</sup> W piśmie do Wojewody Pomorskiego z 13 X 1927 r. prezydent Torunia napisał: „[...] donoszę, że Firma Hartwig i Ska posiadająca swe warsztaty w Toruniu przy ulicy Jęczmiennej 9, przyjmuje wyuczonych mechaników celem przeszkolenia ich w sprawach samochodowych i to na przeciąg pół roku. W tym czasie wymienieni mają możliwość wyuczenia się w kierowaniu samochodem poczem zgłaszają się do egzaminu. Obecnie Firma Hartwig zatrudnia dwóch takich adeptów. Kierownikiem warsztatów, gdzie dokonuje się przeważnie małe reperacje samochodowe, jest niejaki Zenon Jaraczewski z zawodu handlowiec. Firma Hartwig nie zatrudnia żadnego magistra a nieoficjalnie szkolenie szoferów nie odbywa się pod dozorem fachowca”, APT, AmT, D 416, nlb.

<sup>334</sup> W listopadzie 1923 r. zakład powozowy S. Zalewski oferował samochód marki Opel za 420 dolarów, „Sł. Pom.” 27 XI 1923, nr 272, s. 6; 28 XI 1923, nr 273, s. 8; 30 XI 1923, nr 275, s. 8; 7 XII 1923, nr 281, s. 6.

<sup>335</sup> W październiku 1922 r. za 6-osobowy samochód marki Presto z 1918 r. sprzedający oczekiwał 5 500 000 mkp, „Sł. Pom.” 6 X 1922, nr 230, s. 8.

**Samochody**

„Komnick“ 6 osobowy używ.	zł	1650.—
„Komnick“ ciężar. 3 ton.	„	1250.—
„Ford“ osobowy otwarty	„	3000.—
„Ford“ ciężarowy 1½ ton.	„	4500.—
„Ford“ Autobus 14 osob.	„	7600.—
„Laurent“ i Klement“ 6 os.	„	10000.—
„Adler“ 6 osobowy	„	12500.—

polecają

**Centrala Samochodów i Akcesorji**  
**M. Hartwig i Ska w Toruniu**  
 reprezentanci firmy  
**Ford Motor Company.** 371

Ryc. 19. Oferta sprzedaży samochodów, 1926 r.

był bardzo szeroki w zależności od producenta i stanu technicznego pojazdu silnikowego. Wiosną 1925 r. samochód 6-osobowy marki Komnick w pełnym biegu można było kupić za 1600 zł, co stanowiło w zasadzie dolną granicę cenową<sup>336</sup>. Za używanego fordka trzeba było zapłacić już ok. 3000 zł<sup>337</sup>. W całym 1925 r. ceny używanych samochodów osobowych bądź ciężarowych utrzymywały się w przedziale od 1600 do 3500 zł<sup>338</sup>. Rok później Lambert Sadecki chciał sprzedać

<sup>336</sup> „Śl. Pom.” 11 III 1925, nr 58, s. 9.

<sup>337</sup> „Śl. Pom.” 6 IX 1925, nr 206, s. 16.

<sup>338</sup> W maju 1925 r. za 5-tonowy samochód ciężarowy szwajcarskiej fabryki Berna firma Technonaft przy Starym Rynku 27 oczekiwiała zapłaty 2300 zł, „Śl. Pom.” 10 V 1925, nr 109, s. 16. Latem 1925 r. samochód 6-osobowy 18/40 w dobrym stanie oferowano za 2600 zł, „Śl. Pom.” 17 VII 1925, nr 163, s. 8; 18 VII 1925, nr 164, s. 12; 19 VII 1925, nr 165, s. 16. Innym razem 6- i 4-osobowe samochody oferowano za 2000 zł, „Śl. Pom.” 22 VII 1925, nr 167, s. 10; 26 VII 1925, nr 171, s. 16; 29 VII 1925, nr 173, s. 10; 30 VII 1925, nr 174, s. 10. Samochód mathis po remoncie był wystawiony na sprzedaż za 3500 zł, „Śl. Pom.” 6 IX 1925, nr 206, s. 16.

samochód (prawie nowy) za 12 000 zł<sup>339</sup>. Była to jednak górna granica cenowa. W ofercie Centrali Samochodów i Akcesorii M. Hartwig i S-ka w Toruniu z 1926 r. ceny używanych samochodów zaczynały się od 1650 zł za samochód osobowy komnick, a kończyły na 12 500 zł za 6-osobowego adlera.

Trzy lata później nadal można było jeszcze kupić samochód w cenie 1600 zł<sup>340</sup>. Tym niemniej ceny rynkowe wzrosły i w 1929 r. używany samochód w dobrym stanie kosztował ok. 6000 zł<sup>341</sup>. Jest rzeczą charakterystyczną, że w latach 1932–1934 spośród wszystkich ogłoszeń kupna-sprzedaży opublikowanych w „Słowie Pomorskim” nie pojawiały się oferty samochodów z ceną przynajmniej kilku tysięcy złotych. Branża mocno odczuła kryzys gospodarczy, w rezultacie niemal wszystkie prywatne ogłoszenia kupna-sprzedaży zawierały się w przedziale cenowym 1000–2000 zł<sup>342</sup>. Samochód był niewątpliwie dobrem luksusowym w całym okresie międzywojennym. Jeśli przyjmijemy górną cenę, jaką osiągały konie na targu miejskim w latach 1928–1936, to okazuje się, że za tani samochód można było kupić co najmniej dwa konie. Nierzadko zaś kilka koni. Jednocześnie dobry samochód marki Adler bądź De Dion Bouton wart był kilka, a czasami kilkanaście wozów<sup>343</sup>.

W rezultacie od początku lat dwudziestych XX w. samochód był dostępny jedynie wąskiej grupie zamożnych obywateli. Na podstawie deklaracji o posiadanych taborze, jakie właściciele pojazdów mechanicznych mieli obowiązek składać w Magistracie, wynika, że dominującą grupę właścicieli samochodów stanowili przedsiębiorcy.

---

<sup>339</sup> „Sł. Pom.” 4 VII 1926, nr 150, s. 16; 6 VII 1926, nr 151, s. 8. W październiku 1926 r. samochód 3-osobowy był oferowany za 3500 zł, „Sł. Pom.” 17 X 1926, nr 240, s. 15. W 1927 r. najnowszy 6-osobowy model marki De Dion Bouton z obiciem skórzonym kosztował 13 500 zł, „Sł. Pom.” 11 I 1927, nr 7, s. 10; 16 I 1927, nr 12, s. 15; 19 I 1927, nr 14, s. 10; 23 I 1927, nr 18, s. 16.

<sup>340</sup> „Sł. Pom.” 15 V 1929, nr 111, s. 12; 19 V 1929, nr 115, s. 15.

<sup>341</sup> „Sł. Pom.” 17 V 1929, nr 113, s. 10; 23 V 1929, nr 117, s. 8; 25 V 1929, nr 119, s. 8; 28 V 1929, nr 121, s. 12; 1 VI 1929, nr 124, s. 8.

<sup>342</sup> W 1932 r. choć ceny samochodów zaczynały się od 1500 zł, to jednak sporadycznie zdarzały się również oferty poniżej 1000 zł, „Sł. Pom.” 16 VII 1932, nr 161, s. 6; 17 VII 1932, nr 162, s. 14.

<sup>343</sup> Obliczenia własne.

Podobnie jak w przypadku ewidencji rowerów z 1922 r. spis powstał na podstawie złożonych deklaracji, co oznacza, że nie można go przyjmować *a priori* za kompletny i należy zachować ostrożność interpretacyjną. Na podstawie zachowanych formularzy możemy ustalić, że pod koniec 1922 r. zadeklarowano 39 samochodów zameldowanych na terenie Torunia, z czego aż 19 pojazdów było własnością firm braci Cierpiałkowskich oraz Lenartowicz Szymański i S-ka, czyli przedsiębiorców prowadzących sklepy sprzedaży i napraw samochodów. Część ich taboru, którą zakupili od oddziału likwidacji demobilu wojskowego Demat, nie była nawet zarejestrowana i nie nadawała się do jazdy. Pozostała część toruńskiego taboru samochodowego należała do Pomorskiej Izby Rolniczej (trzy samochody), dużych spółek prawa handlowego, jak fabryka maszyn Born i Schütze (jeden samochód), oraz spółek, które miały w Toruniu wyłączne swój oddział. Jeden samochód należał do starosty Adama Czarlińskiego. Samochody osobowe mieli również rolnik Jan Niemczyk, dyrektor mleczarni oraz dyrektor banku rolniczego. Resztę właścители stanowiło kilku przedsiębiorców i kupców, w tym Bronisław Hozakowski, właściciel składu nasion, i Erwin Grabosz, właściciel zakładu wulkanizacyjnego. Co charakterystyczne, samochodu nie miał wówczas jeszcze nikt z przedstawicieli wolnych zawodów<sup>344</sup>.

Według innego spisu w 1922 r. na terenie gminy miasta Torunia było zarejestrowanych 40 samochodów osobowych, cztery samochody ciężarowe i trzy autobusy<sup>345</sup>. Abstrahując od nieściśłości spisów, liczba samochodów była wówczas niewielka. Wpisywała się jednocześnie w zjawisko niedoboru i słabości rynku komunikacyjnego miasta w tym okresie. W kolejnych latach obserwujemy jednak dynamiczny wzrost liczby pojazdów, co było dyskutowane również przez rosnący rynek ogłoszeń kupna-sprzedaży, w którym uwidaczniał się popyt na samochody ciężarowe i półciężarowe. Na dzień 1 XI 1928 r. na terenie gminy miasta Torunia zarejestrowano 106 samochodów osobowych, 13 półciężarowych oraz trzy ciężarowe, przy

---

<sup>344</sup> APT, AmT, D 417, k. 1–39; R. Bugowski, *Kariera braci Cierpiałkowskich*, s. 95–97, tab.

<sup>345</sup> APT, AmT, D 420, nlb. Wykaz obejmował tabor cywilny.

liczbie ludności wynoszącej 52 049 mieszkańców<sup>346</sup>. To oznacza, że jeden samochód przypadał na 427 mieszkańców. Osiem miesięcy później – kiedy na terenie gminy miasta Torunia zaevidencjonowano 171 cywilnych samochodów osobowych, 34 półciężarowych, 2 ciężarowe, 2 autobusy, 1 pojazd specjalny – samochód przypadał na 260 mieszkańców<sup>347</sup>. Był to bardzo przyzwoity wynik, biorąc pod uwagę to, że w skali kraju jeden samochód przypadał na 910 mieszkańców, w Warszawie na 145, w województwie pomorskim na 403, w województwie poznańskim na 409<sup>348</sup>. Rosnąca dynamika zmotoryzowania miasta oznaczała, że samochód stawał się bardziej dostępny dla szerszych grup społecznych. W spisie z 1926 r. widać już coraz większy udział właścicieli prywatnych, w tym wojskowych<sup>349</sup>, choć nadal zdominowanych przez przedsiębiorców. Trzeba zaznaczyć, że wojsko również nabywało samochody, zwykle ciężarowe, kupując je często od mieszkańców Torunia<sup>350</sup>. Uwagę jednak zwraca, że najbardziej zmotoryzowane pozostawały instytucje państwowe, zarówno organy administracji centralnej, jak i samorządowej – Wojewoda Pomorski, starosta, Kuratorium Okręgu Szkolnego w Toruniu, Dyrekcja Lasów Państwowych przy województwie pomorskim. Wszystkie te instytucje miały samochody służbowe, zwykle 6-osobowe<sup>351</sup>. Samochodem podróżował prezydent Torunia, Antoni Bolt, którego szofer woził zwykle z mieszkania na Bielanych do Ratusza Miejskiego<sup>352</sup>.

---

<sup>346</sup> APB, UWP, sygn. 25827, Półroczny ilościowy wykaz statystyczny cywilnych pojazdów mechanicznych i rowerów na dzień 1 XI 1928 r.

<sup>347</sup> APB, UWP, sygn. 26034, Półroczny ilościowy wykaz statystyczny cywilnych pojazdów mechanicznych i rowerów na dzień 1 VII 1929 r. Liczba mieszkańców wynosiła wówczas 54 220.

<sup>348</sup> Z. Kuras, *Przemysł na Pomorzu Gdańskim*, s. 188.

<sup>349</sup> APT, AmT, D 416, nlb. Samochody nabywali zwykle wyżsi oficerowie (np. mjr Gilewicz).

<sup>350</sup> W styczniu 1927 r. 8 Pułk Saperów w Toruniu kupił od Franciszka Lipińskiego samochód ciężarowy marki Presto o nr. rej. PM12966, APT, AmT, D 416, nlb.

<sup>351</sup> Por. APT, AmT, D 416, nlb.

<sup>352</sup> I. Tłoczek, *Antoni Bolt – prezydent miasta Torunia w latach 1924–1936*, „Rocz. Tor.” 1978, t. 13, s. 75–76.

Należy pamiętać, że skala motoryzacji była wówczas niewielka, po mieście kursowało niespełna 200 samochodów osobowych. Co istotne jednak, pod koniec lat dwudziestych XX w. było ich więcej niż konnych wozów osobowych. Udział samochodu osobowego w rynku komunikacyjnym miasta ograniczał się więc do przemieszczania się osób publicznych w ramach pełnionych funkcji, osób piastujących stanowiska kierownicze i zarządcze, a także wąskiej grupy osób prywatnych, zawodowo prowadzących zwykle interesy. Samochód stanowił wyznacznik statusu społecznego i niezmiennie od końca XIX w. rozbudzał wyobraźnię, zwłaszcza młodych. Dla dużej części toruńskiej społeczności barierą była cena zakupu, choć i koszty eksploatacji nie należały do najniższych. W 1925 r. na stacji benzynowej Technonaft przy ul. Mostowej 17 (naprzeciw hotelu Pod Orłem) litr benzyny samochodowej kosztował 83 gr<sup>353</sup>. To stosunkowo dużo, zważywszy, że za 1 zł można było zjeść w restauracji obiad, a samochody spalały średnio 8–10 litrów na 100 km. Do tego co roku należało zapłacić podatek od przedmiotu zbytku, jakim byli objęci właściciele samochodów<sup>354</sup>. W maju 1924 r. podatek od samochodu osobowego wynosił od 60 do 240 zł, w zależności od mocy silnika<sup>355</sup>. Robotnik zarabiał wówczas ok. 80 zł miesięcznie, a pensję rządu 250 zł uważano za przyzwoitą. W formie podatku trzeba było więc oddać państwu równowartość przeciętnej pensji. Ponad-

---

<sup>353</sup> „Sł. Pom.” 15 XI 1925, nr 266, s. 13. Niecałe pół roku później litr benzyny na tej samej stacji kosztował 88 gr, „Sł. Pom.” 2 IV 1926, nr 76, s. 12.

<sup>354</sup> *Statut podatku od samochodów, ekwipaży i wierzchowców jako przedmiotów zbytku w obrębie miasta Torunia* był uchwalony na podstawie art. 20 i 21 *Ustawy o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych z 11 sierpnia 1923 r.* (Dz. U. R.P. 1923, nr 94, poz. 747). Wysokość podatku uchwałała Rada Miejska.

<sup>355</sup> *Uchwała w sprawie podatku od samochodów i wozów luksusowych z 20 maja 1924 r.*, „Tyg. Tor.” 24 V 1924, nr 21, s. 11. Podatnicy, którzy nie otrzymali nakazów płatniczych, mieli obowiązek samodzielnie zgłosić pojazdy do opodatkowania w Wydziale Podatkowym Magistratu. W przypadku nabycia samochodu zgłoszenia należało dokonać w ciągu 14 dni, „Orędownik Toruński” 24 III 1928, nr 12, poz. 77. W 1927 r. Izba Przemysłowo-Handlowa w Toruniu podjęła starania w celu zwolnienia z podatku od przedmiotów zbytku samochodów osobowych znajdujących się w posiadaniu przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, którym samochody były niezbędne w celu realizacji zadań danego przedsiębiorstwa, „Tyg. Tor.” 19 III 1927, nr 12 (168), s. 6.



to właściciele prywatnych samochodów zostali zobligowani do opłaty na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, która wynosiła 15 zł w stosunku rocznym od 100 kg wagi pojazdu<sup>356</sup>. Przyjmując za średnią wagę samochodu osobowego 800 kg, właściciel pojazdu musiał oddać państwu równowartość kolejnej niedużej pensji miesięcznej. Nawet umycie samochodu w tzw. garażach samochodowych kosztowało 2–5 zł, czyli tyle, ile w 1930 r. należało zapłacić za olej silnikowy na ulicznych stacjach benzynowych<sup>357</sup>.

Wszystko to sprawiało, że tylko nielicznych pracobiorców było stać na własny samochód. W rezultacie nabywcami pojazdów pozostawali głównie przedsiębiorcy, zwłaszcza reprezentanci przemysłu, rzemiosła i handlu, którzy zaczęli dostrzegać walory użytkowe samochodów ciężarowych i półciężarowych. Konne wozy robocze zaczęły zaś być stopniowo wypierane przez chevrolety i fordys, które najczęściej można było spotkać na ulicach międzywojennego Torunia. Popularny był także polski fiat. Stację obsługi tej marki uruchomiono przy nowym dworcu autobusowym przy ul. Dąbrowskiego. Pojazdy wymienionych producentów zdominowały rynek toruński zarówno w sferze samochodów osobowych, jak i półciężarowych, choć oczywiście dało się spotkać pojazdy innych producentów, których przedstawicielstwa prowadziły toruńskie zakłady<sup>358</sup>. Tylko między 1928 a 1930 r. liczba samochodów półciężarowych w gminie miasta Torunia wzrosła ponadtrzykrotnie, a ciężarowych trzykrotnie. Choć nominalnie było to zaledwie kilkadziesiąt pojazdów, to jednak skala progresji wydaje się imponująca. Proces ten przybrał na sile w latach trzydziestych XX w., szczególnie po uporaniu się z kry-

---

<sup>356</sup> Opłata na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego od samochodów osobowych zarobkowych w obrębie gminy miejskiej wynosiła z kolei 10 zł w stosunku rocznym od 100 kg wagi; od samochodów ciężarowych – 20 zł od 100 kg; od autobusów zarobkowych – 15 zł od 100 kg; od motocykli bez wózka – 40 zł rocznie, APB, UWP, sygn. 25490, nlb.

<sup>357</sup> Ceny oleju w największym stopniu były uzależnione od marki producenta, M. Orłowicz, R. Morsztyn, *Przewodnik automobilowy po Polsce*, Warszawa 1930, s. 11.

<sup>358</sup> Dla przykładu, przedstawicielstwo firmy Tatra prowadził Feliks Miłowski przy ul. Mostowej 18, Renault – firma Lenartowicz Szymański i S-ka przy Szosie Chełmińskiej 2, zob. K. Kluczajd, *Toruń między wojnami*, s. 53.

zysem gospodarczym, kiedy nawet spółki miejskie decydowały się na zakup pojazdów silnikowych. W latach 1928–1929 samochody ciężarowe zamawiały Zakład Oczyszczania Miasta oraz Elektrownia i Gazownia w Toruniu. Oferty na dostawę samochodów złożyli m.in. Paweł Cierpiałkowski i Władysław Katafias. Ten pierwszy zaproponował Elektrowni opla w cenie 14 950 zł<sup>359</sup>. Zakład Oczyszczania Miasta korzystał z polskiego fiata 621 do wywozu śmieci<sup>360</sup>. Ciężarówkę miała policja toruńska<sup>361</sup>, nie wspominając o szpitalu miejskim, który dysponował samochodową karetką sanitarną<sup>362</sup>. Już w styczniu 1930 r. na terenie gminy miasta Torunia było zarejestrowanych 190 cywilnych samochodów osobowych, 42 samochody półciężarowe, cztery ciężarowe, pięć autobusów i siedem pojazdów specjalnych<sup>363</sup>. Pół roku później liczba samochodów osobowych nieznacznie spadła, podczas gdy ciężarowych i półciężarowych wzrosła<sup>364</sup>. To pierwszy przypadek, kiedy zanotowano spadek pojazdów w stosunku do poprzedniego okresu spisowego, który zapowiadał spadek ruchu samochodowego w okresie kryzysu gospodarczego.

W 1932 r. według danych zawartych w księdze adresowej łączna liczba przedsiębiorstw działających w branży motoryzacyjnej (warsztaty, sprzedaż samochodów i części) wyniosła 14<sup>365</sup>. Ponadto,

<sup>359</sup> Zob. oferty pozostałych dostawców, które napływały do Magistratu Torunia oraz zarządów spółek, APT, AmT, D 6553.

<sup>360</sup> APT, AmT, D 6558. We wrześniu 1936 r. Zarząd Miejski ogłosił przetarg na dostarczenie szoferki na podwoziu polskiego fiata 621 dla Zakładu Oczyszczania Miasta, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 26 IX 1936, nr 36, poz. 199.

<sup>361</sup> B. Sprengel, *Policja Państwowa*, s. 166.

<sup>362</sup> *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1935, s. 66. W 1935 r. karetkę wzywano 1482 razy, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 1 II 1936, nr 5, poz. 24.

<sup>363</sup> APB, UWP, sygn. 26036, Półroczny ilościowy wykaz statystyczny cywilnych pojazdów mechanicznych i rowerów według stanu na 1 I 1930 r.

<sup>364</sup> Ibidem. Półroczny ilościowy wykaz statystyczny cywilnych pojazdów mechanicznych i rowerów według stanu na 1 VII 1930 r. Liczba samochodów osobowych wyniosła 187, półciężarowych – 43, ciężarowych – dziewięć, autobusów – pięć, pojazdów specjalnych – siedem.

<sup>365</sup> Auto-Traktor Anna Cierpiałkowska (ul. Chełmińska 11), Władysław Katafias (ul. Rynek Nowomiejski 25), Edmund Szwengrub (ul. Mostowa 24), Anastazja Śliwińska (ul. Kopernika 32), Konstanty Cierpiałkowski (ul. Wola Zamkowa 4/6),

poza wymienionymi firmami, 17 przedsiębiorstw prowadziło garaże samochodowe<sup>366</sup>, w których miesięczny czynsz za wynajem boksu wynosił 60–120 zł<sup>367</sup>. Cztery lata później działało w Toruniu 16 zakładów sprzedaży samochodów oraz części samochodowych<sup>368</sup> i choć nie możemy wykazać bezpośredniego związku przyczynowo-skutkowego między popularnością samochodów a liczbą warsztatów, jest prawdą, że dane te wzajemnie korespondowały. Inna uwaga,

---

Walenty Cierpiałkowski (ul. Szosa Chełmińska 33), Zofia Głyda (ul. Mickiewicza 8), Henryk Minkoley (ul. Słowackiego 79), Jan Sołowjew (ul. Szosa Chełmińska 22), Spółdzielnia Warsztatów Samochodowych (ul. Bydgoska 41), E. Drewitz (ul. 3 Maja 2), Adolf Eichstädt (ul. Prosta 23), Marcelli Kadlec i S-ka (ul. Mickiewicza 39), Krause i S-ka (ul. Grudziądzka 53/59), Spółdzielcze Warsztaty Samochodowe (ul. ks. Kujota 2), *Księga adresowa i informacyjna*, 1932, s. 539–540, 545.

<sup>366</sup> Garaże samochodowe: Kurt Bartel (ul. Słowackiego 45), Jan Bloch (ul. św. Ducha 6/10), Paweł Cierpiałkowski (ul. Szosa Chełmińska 37), Zdzisław Fogel (ul. Strumykowa 7), Krauze i S-ka (ul. Grudziądzka 53/59), Henryk Kuczyk (ul. Wola Zamkowa 4), August Lipiński (ul. Przy Rzeźni 45), Klara Mehrlein (ul. Warszawska 2), Feliks Miłowski (ul. Podmurna 17), Henryk Minkoley (ul. Słowackiego 79), Maria Nowakowska (ul. Jęczmienna 13), Teodor Nowinowski (ul. Batorego 5), Augusta Paczoska (ul. Przedzamcze 4), Lambert Sadecki (ul. Mickiewicza 8), Franciszek Szczepankiewicz (ul. Bydgoska 86), Elżbieta Ulmer (ul. Kościuszki 49), Konstanty Wierzchowski (ul. Grudziądzka 21), Bolesław Wilamowski (ul. Bydgoska 41), Stanisława Zachwieja (ul. Lelewela 26), Stanisław Zackiewicz (ul. Mostowa 19), *Księga adresowa i informacyjna*, 1932, s. 524. Według innego spisu w mieście prowadzono 19 garaży samochodowych, APB, UWP, sygn. 25818.

<sup>367</sup> Jednorazowe wynajęcie boksu w garażu lub hotelu, jakimi dysponował m.in. Hotel Victoria przy ul. Żeglarskiej 15, kosztowało od 3 do 5 zł, M. Orłowicz, R. Morsztyn, *Przewodnik samochodowy*, s. 11; K. Kluczajd, *Toruń między wojnami*, s. 106.

<sup>368</sup> Autopomoc Jan Śliwiński (ul. Rynek Staromiejski 16, tel. 22–45), Autoskład Edmund Szwegrub (ul. Mostowa 36, tel. 19–28), Auto-Stop Józef Lewandowski (pl. Bankowy 8, tel. 10–19), Auto-Traktor Paweł Cierpiałkowski (ul. Chełmińska 11, tel. 14–00), Auto-Warsztaty Paweł Cierpiałkowski (ul. Szosa Chełmińska 37, tel. 17–71), Konstanty Cierpiałkowski (ul. Strumykowa 7/9, tel. 21–06), Antoni Głyda (ul. Mickiewicza 6/8, tel. 10–04), Władysław Katafias (ul. Rynek Nowomiejski 25, tel. 14–47), Józef Mieczkowski (ul. Wola Zamkowa 7/11), Henryk Minkoley (ul. Słowackiego 79), Józef Oliwkowski (ul. Podmurna 13, tel. 14–58), Alwin Sadecki (ul. Mickiewicza 6/8), Jan Sołowiew (ul. Odrodzenia 11). Samochodowe przybory: Józef Kiedrowski (ul. Mickiewicza, róg Czerwona Droga), Władysław Przyborowski (pl. Bankowy 9), Edmund Turowski (ul. Szosa Chełmińska 37), *Książka adresowa miasta*, 1936, cz. 2, s. 85.

którą należy wskazać, to fakt, że sporządzane wykazy statystyczne pojazdów mechanicznych, na których musimy się oprzeć, mogły być niekompletne. Zestawienia nadsyłane do Ministerstwa Spraw Wojskowych przez starostów oraz przez Ministerstwo Robót Publicznych wykazywały bowiem duże rozbieżności w szacowaniu liczby pojazdów<sup>369</sup>.

Dynamikę wzrostu liczby pojazdów, jaki nastąpił w drugiej połowie lat trzydziestych XX w., doskonale odzwierciedlają również dane dla całego województwa pomorskiego. Na dzień 1 I 1936 r. w województwie tym było zarejestrowanych 1308 samochodów osobowych oraz 633 ciężarowych<sup>370</sup>. Równy dwa lata później odnotowano 1662 samochody osobowe oraz 758 samochodów ciężarowych<sup>371</sup>. Według stanu na 1 VII 1938 r. w województwie pomorskim kursowały 124 samochody osobowe i 897 samochodów ciężarowych<sup>372</sup>.

W 1939 r., w związku z obowiązkiem odstąpienia pojazdów mechanicznych dla celów obrony państwa<sup>373</sup>, przeprowadzono kontrolę, która wykazała, że na terenie Torunia znajdowało się 231 samochodów osobowych różnych producentów (Opel, Fiat, Chevrolet, Citroën, Ford, Dodge, DKW) i 58 ciężarówek (Polski Fiat, Opel, Ford, Chevrolet)<sup>374</sup>. To oznacza sześciokrotny wzrost liczby samo-

---

<sup>369</sup> APT, AmT, D 420, k. 303, Ministerstwo Spraw Wojskowych do Ministerstwa Robót Publicznych z 26 IV 1929 r. Ministerstwo Spraw Wojskowych twierdziło, że według danych statystycznych Ministerstwa Robót Publicznych z 1 I 1929 r. w Polsce było 34 980 pojazdów mechanicznych, w tym 4597 motocykli, tymczasem zestawienie sporządzone na podstawie nadesłanych wykazów ze starostw wykazuje liczbę 21 809 pojazdów mechanicznych, w tym 2640 motocykli.

<sup>370</sup> AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 2136, k. 2.

<sup>371</sup> AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 2138, k. 18.

<sup>372</sup> Ibidem, k. 131.

<sup>373</sup> *Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 8 listopada 1927 r. o obowiązku odstępowania zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów dla celów obrony Państwa* (Dz. U. R.P. 1938, nr 66, poz. 496) z późniejszymi zmianami wprowadzonymi ustawą z 30 III 1939 r. (Dz. U. R.P. 1939, nr 28, poz. 182). Zob. szerzej uchwałę z 1 IV 1939 r. o wprowadzeniu na obszarze całego państwa obowiązku odstępowania zwierząt pociągowych, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów dla celów obrony państwa, AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 132, 106, 112.

<sup>374</sup> W. Janowski, *Przygotowania do obrony*, s. 113.

chodów osobowych w stosunku do 1922 r. Zjawisko to obrazowało również gruntowne zmiany, jakie zaszły w tym czasie w sposobach przemieszczania się. Znaczną część tych pojazdów w przededniu wybuchu II wojny światowej mieszkańcy Torunia ofiarowali na rzecz obrony miasta<sup>375</sup>.

---

<sup>375</sup> M. Heza, *Spółeczeństwo polskie w Toruniu wobec zagrożenia niemieckiego (październik 1938–wrzesień 1939)*, „Rocz. Tor.” 1974, t. 9, s. 253.



## Rozwój komunikacji zbiorowej

### Powstanie i rozwój komunikacji tramwajowej

Pierwszy tramwaj konny na ulice Torunia wyjechał 16 V 1891 r.<sup>1</sup> Przed południem na Rynku Staromiejskim zebrali się czołowi przedstawiciele władz cywilnych i wojskowych, członkowie rady miejskiej oraz przedstawiciele prasy i tłum mieszkańców miasta, by wspólnie uczestniczyć w uroczystości otwarcia komunikacji miejskiej<sup>2</sup>. O 13.00 przeprowadzono pierwszą jazdę próbną, a właściwą komunikację dla szerszej publiczności zaplanowano na sobotę, czyli dzień następnym<sup>3</sup>. Z punktu widzenia możliwości i potrzeb przemieszczania się mieszkańców uruchomienie pierwszej konnej linii tramwajowej, na odcinku między Dworcem Toruń-Miasto a Bydgoskim Przedmieściem, oznaczało otwarcie nowego rozdziału w historii miasta.

Rozmowy handlowe z wykonawcą bydgoskich tramwajów, firmą Havestadt & Contag, Magistrat Torunia rozpoczął już w 1888 r.<sup>4</sup> Przed podjęciem decyzji o wyborze wykonawcy władze miasta skonsultowały uwagi z Magistratem Bydgoszczy i zapoznały się z treścią umów na budowę linii tramwajowej w Bydgoszczy i Gdańsku<sup>5</sup>. Przez dwa lata strony prowadziły intensywne rozmowy, ustalając koszty-

<sup>1</sup> H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, w: *Thorn. Königin der Weichsel 1231–1981*, hrsg. von B. Jähnig, P. Letkemann, Göttingen 1981, s. 413; M. Pabst, *Die Geschichte der Thorner Straßenbahn – zu ihrem hundertjährigen Jubiläum*, „Thorner Nachrichten” 1992, nr 23, s. 21.

<sup>2</sup> *Das war heute ein ereignissvoller Tag für unsere Stadt Thorn*, „Th. Ztg.” 17 V 1891, nr 113. Oficjalnie zaproszeni goście mieli okazję skorzystać z poczęstunku oraz wybornego wina.

<sup>3</sup> *Tramwaj w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 16 V 1891, nr 110.

<sup>4</sup> Zob. korespondencję handlową APT, AmT, C 7695, k. 7–8, 11–12v.

<sup>5</sup> Zob. umowę z 26 I 1888 r. na budowę linii tramwajowej w Bydgoszczy oraz umowę z 28 VIII 1884 r. na budowę linii tramwajowej w Gdańsku. Wykonawcą linii tramwajowej w Bydgoszczy była firma Havestadt & Contag i niewykluczone, że

sy i aspekty techniczne inwestycji<sup>6</sup>. W dniu 23 VIII 1890 r. została zawarta umowa między gminą miasta Torunia a firmą Havestadt & Contag na budowę i eksploatację linii tramwajowej w Toruniu<sup>7</sup>. Następnie, celem realizacji przedsięwzięcia, utworzono spółkę komandytową o nazwie Toruńskie Linie Tramwajowe Havestadt, Contag & Wspólnicy (Thorner Straßenbahn Havestadt, Contag & Comp.) z siedzibą w Toruniu, której zadaniem było ułożenie torów tramwajowych i zapewnienie omnibusu konnego na uruchamianym odcinku linii tramwajowej Dworzec Toruń-Miasto-Bydgoskie Przedmieście<sup>8</sup>.

---

władze Torunia sugerowały się doświadczeniami sąsiedniego miasta, zob. APT, AmT, C 7695, k. 27–27v, 28–37, 39–46v.

<sup>6</sup> APT, AmT, C 7695, k. 59, 62, 66, 68–69v, 75–76v, 78–79v, 84, 89, 100, 102–103v, 112, 117, 137, 141, 143. Kularowe rozgrywki śledziła prasa, na bieżąco informując opinię publiczną o szczegółach nowych ustaleń. Początkowo wykonawca oczekiwał niewspółmiernie wysokiej partycypacji w kosztach inwestycji przez miasto, wynoszącej 150 000 mk, na co władze miasta nie chciały przystać (*Tramwaj, czyli kolej konna w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 13 IV 1889, nr 86). W grudniu 1889 r. miasto zobowiązało się przeznaczyć 30 000 mk na wybrukowanie Bydgoskiego Przedmieścia oraz udzielić firmie Havestadt & Contag preferencyjnej pożyczki (z oprocentowaniem 3,5%) na wybudowanie kolei konnej (*Na posiedzeniu reprezentacyi*, „Gaz. Tor.” 7 XII 1889, nr 283). W maju 1890 r. władze wojskowe wyraziły zgodę na splanowanie ul. Bydgoskiej, co utworowało drogę dalszym działaniom (*Tramwaj w Toruniu przyjdzie do skutku*, „Gaz. Tor.” 22 V 1890, nr 116). Zob. również *Tramwaj w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 7 VIII 1890, nr 180; *Tramwaj w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 24 X 1890, nr 247; *Um die Angelegenheit einer Pferdebahn in Thorn*, „Th. Ztg.” 26 II 1890, nr 48.

<sup>7</sup> *Vertrag betreffend die Anlage und den Betrieb von Straßenbahnen in der Stadt Thorn*, Thorn 23 VIII 1890, APT, AmT, C 7697, k. 2–8v. Zob. również opublikowaną treść umowy: *Stadt Thorn. Bericht über einige Verwaltungs-Angelegenheiten der Stadtgemeinde Thorn aus der Zeit vom 1. April 1881 bis 1. April 1891*, Thorn 1891, s. 58–62; robocza treść umowy z naniesionymi poprawkami APT, AmT, C 7695, k. 104–110v.

<sup>8</sup> *Thorner Straßenbahn. Gesellschafts-Vertrag*, Berlin 1890, s. 3–9; APT, AmT, C 7695, k. 303. Komplementariuszami spółki odpowiadającymi osobiście byli wspólnicy, mistrzowie budowlani Christian Havestadt i Max Contag. Integralną część umowy spółki stanowił wyciąg z kosztorysu Przedsiębiorstwa Toruńskich Linii Tramwajowych, zgodnie z którym przewidywano wydać 95 000 mk na ułożenie linii tramwajowej składającej się z 3500 m torów głównych i bocznic w postaci stalowych szyn (system Phönix) na odcinku głównym do ul. Szkolnej oraz 1100 m torów na odcinku do Cegielni oraz do zajezdni



Warto jednocześnie wspomnieć, że konna linia tramwajowa w Toruniu powstała z pewnym opóźnieniem w stosunku do innych, większych miast. W Warszawie pierwszy tramwaj uruchomiono w 1866 r., we Wrocławiu w 1877 r., w Szczecinie – 1879 r., we Lwowie i w Poznaniu – 1880 r., w Krakowie – 1882 r., w Bydgoszczy – 1888 r.<sup>9</sup>

Na dwa dni przed wyjazdem pierwszego tramwaju w Toruniu zostało wydane rozporządzenie policji, regulujące zasady korzystania z nowej formy komunikacji zbiorowej<sup>10</sup>. Komunikację tramwajową zapewniało co najmniej pięć wagonów zaprzężonych w jednego konia, kursujących od 7.00 do 23.00. W zaprzęgach znajdowało się 20 miejsc, w tym 10 siedzących i 10 stojących<sup>11</sup>. Od początku nowa trakcja cieszyła się ogromnym zainteresowaniem. „Kolej konna w Toruniu wskazuje tak korzystną frekwencję, o jakiej nawet założyciele jej nie marzyli”<sup>12</sup> – pisała jedna z gazet, dodając: „[...] w pierwsze święto Zielonych Świątek korzystało z kolei 3639 osób, w drugie 5027, a w trzecie 3197 osób. Zeszłej niedzieli, w którą, jak wiadomo, deszcz padał, ekspediowano 4000 pasażerów”<sup>13</sup>.

---

w postaci metalowych szyn z drewnianymi podkładkami i 20 zwrotnicami. Ponadto zakontraktowano 54 000 mk na zakup 33 koni, 6 wozów zamkniętych zaprzężonych w 1 konia, 2 wozów otwartych, 2 omnibusów zaprzężonych w 2 konie, 1 solarki ze szczotkami, 1 wozu roboczego, 2 sani oraz części zapasowych, wyposażenia kuźni, kasy, przyborów używanych w stajni, stroju służbowego pracowników. Por. C. Krzyżykowski, *Historia toruńskich tramwajów*, w: *Materiały szkoleniowe Koła Przewodników PTTK w Toruniu*, Toruń 1978, s. 3. Publikacja zawiera niewielkie różnice w liczbie taboru w stosunku do przytoczonych wyżej informacji pochodzących z treści umowy.

<sup>9</sup> Zob. T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce w latach 1815–1914*, Warszawa 1976, s. 182; A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988, s. 25.

<sup>10</sup> *Polizei Verordnung für den Betrieb der Strassenbahn in der Stadt Thorn*, Thorn 1891; APT, AmT, C 7695, k. 218; „Th. Ztg.” 16 V 1891, nr 112 (Extra-Beilage).

<sup>11</sup> *Polizei Verordnung für den Betrieb der Strassenbahn*, s. 4. Rozporządzenie policyjne dopuszczało możliwość przewozu towarów przez przedsiębiorców za pośrednictwem tramwaju konnego. W okresie zimowym przy obwitych opadach śniegu komunikacja tramwajowa mogła być utrzymana przy użyciu sań.

<sup>12</sup> *Kolej konna w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 31 V 1891, nr 121.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

Zgodnie z treścią umowy na budowę tramwajów trakcja miała bieć od Dworca Toruń-Miasto ulicami: św. Katarzyny, Rynek Nowomiejski, Elżbiety, Szeroką, Rynek Staromiejski, św. Ducha, Kopernika, Bydgoską do ul. Szkolnej<sup>14</sup>. Trasa przejazdu uległa jednak zmianie i na pierwszym odcinku tramwaj nie kursował ul. św. Katarzyny, lecz ul. św. Jakuba<sup>15</sup>. Początkowo stacja końcowa znajdowała się na ul. Szkolnej przy zajezdni tramwajowej<sup>16</sup>, ale już pod koniec czerwca 1891 r. linię przedłużono do Cegielni<sup>17</sup>. Zakładając, że długość trasy wynosiła 4700 m, a czas jej przebycia – 20 minut<sup>18</sup>, to średnia prędkość tramwaju, z uwzględnieniem przystanków, wynosiła ok. 14 km/h. Odnosząc tę wartość do ruchu pieszego, który odbywa się ze średnią prędkością 5 km/h<sup>19</sup>, można wnioskować, że tramwaj konny skracał czas podróży blisko trzykrotnie. Pieszemu tę samą trasę, z Dworca Toruń-Miasto do Cegielni Miejskiej, mieszkaniec Torunia pokonywał w czasie co najmniej 56 minut. W rezultacie przeciętny urzędnik z Bydgoskiego Przedmieścia lub pracownik poczty korzystający z tramwaju mogli docierać do pracy trzykrotnie szybciej.

<sup>14</sup> *Vertrag betreffend die Anlage*, § 3; por. C. Krzyżykowski, *Historia toruńskich tramwajów*, s. 3; H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, s. 413; K. Wajda, *Pod ponownym pruskim panowaniem (1815–1920)*, w: *Toruń dawny i dzisiejszy. Zarys dziejów*, red. M. Biskup, Warszawa–Poznań–Toruń 1983, s. 381; M. Pabst, *Die Geschichte der Thorner Straßenbahn*, s. 21; *Toruńskie tramwaje*, oprac. P. Bohdziewicz, E. Urtnowska, W. Olszewski, Toruń 2009, s. 206. Przy ul. Szkolnej zostały zlokalizowane stajnia i wozownia oraz warsztat do konserwacji i remontów wozów. Z uwagi na ograniczoną powierzchnię zajezdni była w stanie pomieścić zaledwie 10 konnych wozów, zob. C. Krzyżykowski, *Historia toruńskich tramwajów*, s. 3–4.

<sup>15</sup> Zob. *Stadt Thorn. Bericht über einige Verwaltungs-Angelegenheiten*, s. 58; M. Pabst, *Die Geschichte der Thorner Straßenbahn*, s. 23.

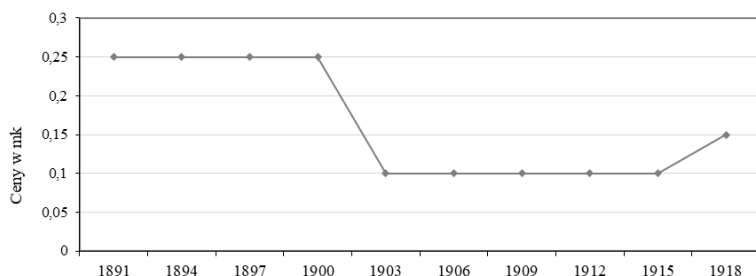
<sup>16</sup> Zob. projekt położenia pomieszczeń tramwajowych przy ul. Szkolnej APT, AmT, C 7695, k. 143.

<sup>17</sup> H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, s. 413. Do 1899 r. całkowita długość linii tramwajowej wynosiła 4700 m.

<sup>18</sup> *Adreß-Buch der Stadt Thorn, Podgorz u. Mocker sowie des Landkreises Thorn für das Jahr 1897*, hrsg. von P. Kirsten, W. Jaskulski, Thorn 1897, cz. 6, s. 139–140. Na odcinku od zwrotnicy do zwrotnicy czas jazdy trwał 6 minut.

<sup>19</sup> Jest to wartość średnia, przyjmowana w literaturze i wyliczana na podstawie pomiarów ruchu.

Wykres 4. Ceny normalnych biletów na trasie Dworzec Toruń-Miasto–Cegielnia



Źródło: taryfy tramwajowe z pruskiego okresu Torunia.

Czy podróż miejską koleją konną w początkowym okresie jej funkcjonowania należała do podróży kosztownych? Z chwilą uruchomienia tramwaju przejazd na najdłuższym odcinku między Dworcem Toruń-Miasto a Cegielnią Miejską kosztował dorosłą osobę 25 fen., między Dworcem a Rynkiem Staromiejskim 10 fen., zaś między Rynkiem Staromiejskim a Cegielnią 15 fen. Ceny za przejazd były uzależnione od długości trasy, tym niemniej minimalna opłata wynosiła 10 fen.<sup>20</sup> Na jeden przejazd na odcinku między Starym Rynkiem a Cegielnią przeciętny czeladnik murarski lub ciesielski pracował pół godziny<sup>21</sup>. Zakładając podróż w dwie strony, na przejazdu czeladnik musiałby pracować jedną godzinę. Robotnik zatrud-

<sup>20</sup> *Polizei Verordnung für den Betrieb der Strassenbahn*, s. 13. Już w umowie na budowę linii tramwajowej zapisano, że taryfa nie powinna przekraczać stawki 10 fen. od osoby za 1200 m trasy, *Vertrag betreffend die Anlage*, § 13. Od 1 VI 1891 r. rozpoczęto wydawanie kart przewozowych dla uczniów za opłatą miesięczną 2,5 mk. W ruchu nocnym, tj. od 23.00 do 7.00 rano, obowiązywała podwójna cena biletów. Opłata za bagaż wynosiła 5 fen., *Kolej konna w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 31 V 1891, nr 121; *Thorner Adreß-Buch für das Jahr 1892*, hrsg. von P. Kirsten, Thorn 1892, cz. 6, s. 115.

<sup>21</sup> Pod koniec lat osiemdziesiątych XIX w. czeladnicy murarscy i ciesielscy zarabiali 3,5 mk dziennie, czyli ok. 0,30 mk na godzinę, zob. K. Wajda, *Życie gospodarze miasta*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 155.

niony przy budowie kanalizacji tylko na bilet w jedną stronę musiałyby z kolei pracować jedną godzinę<sup>22</sup>. Wówczas potencjalne koszty dojazdu do pracy stanowiłyby bardzo duży udział w dziennej strukturze jego zarobków.

Mimo – wydawałoby się – wysokiej ceny biletów, zwłaszcza dla najliczniejszej grupy społeczno-zawodowej w mieście, dynamika upowszechniania się miejskiej kolei konnej była imponująca. Tylko lipcu 1891 r. skorzystało z niej 58 377 pasażerów<sup>23</sup>. W 1892 r. tramwaje konne przewiozły łącznie 456 513 osób<sup>24</sup>. Trzy lata później przewieziono tramwajami już 551 106 pasażerów<sup>25</sup>, co oznacza, że statystyczny mieszkaniec Torunia w 1895 r. skorzystał z tramwaju 19,75 razy. Naturalnym pytaniem jest, kto podróżował konnym tramwajem. W kontekście tego pytania warto zauważyć, że wybór trasy pierwszej linii tramwajowej nie był dziełem przypadku, lecz wiernym odwzorowaniem działań innych miast, jak Bydgoszcz i Poznań, gdzie pierwsze linie tramwajowe połączyły dworce kolejowe ze śródmieściem<sup>26</sup>. Także w Toruniu tramwaj łączył dwa miejsca o największym natężeniu ruchu osobowego, dodatkowo jednak linię przedłużono do najzamożniejszej dzielnicy – Bydgoskiego Przedmieścia.

W dobie dziewiętnastowiecznej industrializacji i upowszechniania się kolei żelaznych centralnymi punktami w mieście, odpowiednikami średniowiecznych rogatek i placów miejskich, stały się dworce kolejowe, od których przyjezdni rozpoczynali komunikację wewnątrz miasta. Tym samym w założeniu twórców linii tramwajowych, których trakcje rozpoczynały się od dworców w większości aglomeracji miejskich, naturalną grupą pasażerów byli przyjezdni

---

<sup>22</sup> *Strajk robotników*, „Gaz. Tor.” 25 IV 1893, nr 94.

<sup>23</sup> *Thorner Straßenbahn*, „Ih. Ztg.” 8 III 1892, nr 57. Najślabszym miesiącem 1891 r. w kontekście liczby przewiezionych pasażerów okazał się listopad, w którym z tramwajów skorzystały 34 263 osoby.

<sup>24</sup> *Miejsce inspektora*, „Gaz. Tor.” 11 II 1893, nr 34. W ośmiu tylko miesiącach 1893 r. liczba pasażerów wyniosła 367 719, co średniomiesięcznie stanowić miało 45 965 osób.

<sup>25</sup> C. Krzyżkowski, *Historia toruńskich tramwajów*, s. 4.

<sup>26</sup> Zob. T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce*, s. 182.

próbujący dotrzeć do centrum. Często ta liczna grupa rekrutowała się spośród mieszkańców okolicznych miast i miasteczek, dojeżdżających koleją, a potem tramwajem do miejsca przeznaczenia. W Toruniu docelowymi pasażerami linii byli zapewne również mieszkańcy Bydgoskiego Przedmieścia, do którego docierał tramwaj. W dzielnicy tej zamieszkiwał przecież najwyższy spośród wszystkich przedmieść Torunia odsetek osób dobrze sytuowanych. Opierając się na danych zawartych w rozdziale pierwszym, możemy przyjąć, że oprócz dogodnego położenia tej dzielnicy, to pozycja majątkowa jej mieszkańców zadecydowała o poprowadzeniu traktacji na Bydgoskie. Istotne było również to, że na Bydgoskim zlokalizowano Cegielnię Miejską, przy której zatrzymywał się tramwaj, a która stanowiła jednego z największych pracodawców w mieście. Ponieważ Cegielnia zatrudniała jednak głównie niewykwalifikowanych robotników budowlanych, należących do najsłabiej usytuowanej grupy zawodowej, wątpliwe wydaje się, by to oni dojeżdżali tramwajem. Nieco inne uwarunkowania dotyczyły obszaru Starego Miasta, przez który biegła traktacja. Obecność linii na Starym Mieście należy wiązać bardziej z centralnym charakterem tej dzielnicy – skupiającej tętno życia miejskiego – niż ze strukturą majątkową jej mieszkańców.

Sukces kolei konnej naturalnie przełożył się na kondycję finansową przedsiębiorstwa Toruńskie Tramwaje. Sprawozdanie finansowe za pierwszy rok działalności objęło tylko 7,5 miesiąca, ale zysk z działalności operacyjnej w miesiącach letnich przekroczył najśmielsze oczekiwania. Ostatecznie zysk netto za cały 1891 r., mimo wysokich przychodów, nieznacznie przekroczył założenia, co było spowodowane drożyzną pasz. Łączne przychody Toruńskich Tramwajów wyniosły w 1891 r. 45 098,85 mk, przy kosztach na poziomie 29 793,59 mk<sup>27</sup>. W następnych latach spółka wykazywała korzystną dynamikę przychodów, utrzymując przy tym wysoką rentowność działalności<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Koszty zakupu paszy w 1891 r. wyniosły 12 706,41 mk, zob. *Thorner Straßenbahn*, „Th. Ztg.” 8 III 1892, nr 57.

<sup>28</sup> Przychody spółki w 1893 r. wyniosły 56 476,68 mk, przy kosztach na poziomie 43 018,79 mk (41 579,24 mk – w 1892 r.). Zysk netto wygenerowany za rok 1893 r. wyniósł 3640,78 mk. W 1895 r. przychody Toruńskich Tramwajów wyniosły już

Z uwagi na szybki rozwój elektrotechniki i coraz częstsze wypieranie tradycyjnych środków napędu w przemyśle elektryczność musiała znaleźć zastosowanie również w trakcji tramwajowej. Dni konnego tramwaju w Toruniu wydawały się policzone, tym bardziej że niektóre miasta zdążyły już zelektryfikować linie tramwajowe w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych XIX w. Tak uczynił Elbląg w 1895 r., Bydgoszcz – w 1896 r., Poznań – w 1898 r. i Łódź – w 1898 r.<sup>29</sup> Rozmowy w sprawie zelektryfikowania tramwajów Magistrat Torunia prowadził na pewno już w 1897 r.<sup>30</sup> Mimo powszechnego entuzjazmu grono sceptyków wyrażało swoje obawy, argumentując, że tramwaj elektryczny będzie ploszył konie oraz utrudniał przejazd wozem z długim drzewem. Niemniej – jak pisała „Gazeta Toruńska” – „Wszystko to jednak nie zrównoważa korzyści i wygody dla mieszkańców, jakie z kolei takiej mieć będą”<sup>31</sup>.

Uprawnienia nadane firmie Havestadt & Contag przez niemieckie władze wojskowe zostały w 1898 r. przeniesione na Towarzystwo Akcyjne Elektrizitäts-Gesellschaft Felix Singer w Berlinie, które 17 XI 1898 r. otrzymało zgodę od prezydenta prowincji na wykonanie projektu trakcji tramwajów elektrycznych<sup>32</sup>. Tym samym od

63 116 mk przy kosztach na poziomie 46 107 mk. Rentowność spółki wynosiła ponad 20%. W 1894 r. na stanie znajdowało się 28 koni, które w ciągu całego roku przebiegły 179 034 km, *Kolej konna w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 10 II 1894, nr 32; *Thorner Strassenbahn Havestadt, Contag & Comp. Geschäftsbericht für das V. Betriebjahr 1895*, APT, AmT, C 7695, k. 413–414v; por. C. Krzyżykowski, *Historia toruńskich tramwajów*, s. 4.

<sup>29</sup> Warszawa – dopiero 1908 r., zob. A. Chwalba, *Historia Polski 1795–1918*, Kraków 2001, s. 69–70; por. T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce*, s. 182 (dla Bydgoszczy i Poznania).

<sup>30</sup> Pismo firmy Nordische Electricitäts-Actien-Gesellschaft Direction z Gdańska do Magistratu w Toruniu z dnia 26 VI 1897 r., APT, AmT, C 7695, k. 421.

<sup>31</sup> *Kolej elektryczna*, „Gaz. Tor.” 23 II 1898, nr 43. W sierpniu 1898 r. obwieszczone, że Mokre otrzyma światło elektryczne i tramwaj elektryczny, *Na Mokrem*, „Gaz. Tor.” 14 VIII 1898, nr 184.

<sup>32</sup> *60 lat toruńskich tramwajów 1899–1959*, Warszawa 1959, s. 7, 19; C. Krzyżykowski, *Historia toruńskich tramwajów*, s. 4; *115 lat komunikacji miejskiej w Toruniu*, oprac. J. Bartzak, P. Bohdziewicz, W. Olszewski, K. Polcyn, Toruń 2006, s. 124; *Toruńskie tramwaje*, s. 206. Wcześniej, 16 stycznia 1898 r., gmina miasta Torunia podpisała z firmą Elektrizitäts-Gesellschaft Felix Singer umowę na

1898 r. wspomniana spółka akcyjna stała się właścicielem Toruńskich Tramwajów.

W dniu 1 II 1899 r. na ulice miasta wyruszył pierwszy tramwaj elektryczny, kursujący na trasie Bydgoskie Przedmieście–Dworzec Toruń-Miasto. Zastąpił on dotychczasową linię konną. Tym razem zamiast przez ul. św. Jakuba elektryczny tramwaj prowadził przez ul. św. Katarzyny i ul. Fryderyka<sup>33</sup>. Podobnie jak przy otwarciu tramwaju konnego, policja wydała nowe rozporządzenie w sprawie eksploatacji elektrycznych linii tramwajowych w Toruniu i na Mokrem, regulujące zasady korzystania z unowocześnionej formy komunikacji zbiorowej. Ogłoszony regulamin ustalał maksymalną prędkość jazdy tramwaju na 16 km/h<sup>34</sup>. Początkowo w dyspozycji było 15 motorowych wagonów oraz 8 wagonów przyczepnych, które zostały przejęte od konnych tramwajów<sup>35</sup>.

---

wybudowanie elektrowni w Toruniu, zapoczątkowując tym samym proces elektryfikacji miasta.

<sup>33</sup> H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, s. 414; M. Pabst, *Die Geschichte der Thorner Straßenbahn*, s. 23; *60 lat toruńskich*, s. 7; C. Krzyżykowski, *Historia toruńskich tramwajów*, s. 4; *115 lat komunikacji*, s. 5; *Toruńskie tramwaje*, s. 206.

<sup>34</sup> *Polizei-Verordnung über den Betrieb der elektrischen Strassenbahn in Thorn u. Mocker vom 21. Oktober 1899*, „Th. Ztg.” 1 XII 1899, nr 282; „Th. KrbL.” 15 XI 1899, nr 91; *Polizei-Verordnung für den Betrieb der elektrischen Straßenbahn in der Stadt Thorn vom 8. Mai 1899*, „Th. KrbL.” 7 VI 1899, nr 45; por. M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 226.

<sup>35</sup> H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, s. 413–414. Inne szacunki wskazują, że w 1899 r. toruńskie tramwaje liczyły pięć wozów silnikowych, zob. *60 lat toruńskich*, s. 29. Część wagonów, zwłaszcza otwartych, pochodzących z konnej linii przetrwała na pewno do 1924 r., pozostając w ciągłym użyciu jako wagony przyczepne w sezonie letnim, N.A., *Srebrne gody tramwajów elektrycznych w Toruniu*, „Śl. Pom.” 1 II 1924, nr 27, s. 4; B. Dalbor, *Srebrne gody tramwajów elektrycznych w Toruniu*, „Tyg. Tor.” 9 II 1924, nr 6, s. 4. Sytuację ułatwiało to, że tory, po przejściu z trakcji konnej na trakcję elektryczną, nie zostały zmienione. Jedyne w miarę zużycia się szyn odnawiano je szynami mocniejszego profilu, *60 lat toruńskich*, s. 23. Kazimierz Przybyszewski reprezentuje pogląd, że po przejściu z trakcji konnej na trakcję elektryczną tory zostały jednak wymienione, zob. K. Przybyszewski, *Przedsiębiorstwa miejskie Torunia w międzywojennym dwudziestolecu*, „Roczn. Tor.” 1980, t. 15, s. 128.

Po przejęciu Toruńskich Tramwajów przez Zakłady Elektryczne Torunia (Elektrizitätswerke Thorn) w grudniu 1901 r. przystąpiono do budowy drugiej linii<sup>36</sup>. Nowy właściciel sytuację miał o tyle komfortową, że prace projektowe nad ułożeniem drugiej linii opracowała jeszcze spółka Felixa Singera<sup>37</sup>. W rezultacie w 1902 r. uruchomiono nową linię tramwajową między Rynkiem Staromiejskim a Mokrem, która biegła spod ratusza, przez ul. Chełmińską, Bramę Chełmińską, ul. Grudziądzką, Toruńską, Lindego aż do Domu Urzędowego na Mokrem. Powstała linia nr 2 wiodła do gminy liczącej wówczas 11 731 mieszkańców (według stanu na 1905 r. przed przyłączeniem)<sup>38</sup>. Biorąc pod uwagę liczną populację Mokrego, projektodawcy drugiej linii z założenia mogli spodziewać się sporej rzeszy pasażerów. Przed przyłączeniem gminy Mokre do Torunia 964 podatników zamieszkałych na Mokrem pracowało w Toruniu<sup>39</sup>. Z drugiej strony na Mokrem znajdowały się duże przedsiębiorstwa, jak fabryka Born i Schütze zatrudniająca w tym czasie ok. 150 pracowników<sup>40</sup>. Zakłady produkcyjne zlokalizowane na Mokrem zatrudniały jednak głównie robotników należących do słabo usytuowanej grupy zawodowej. Pod koniec 1901 r. dniówka niewykwalifikowanego robotnika toruń-

---

<sup>36</sup> 60 lat toruńskich, s. 7; H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, s. 414; M. Pabst, *Die Geschichte der Thorner Straßenbahn*, s. 22; 115 lat komunikacji, s. 5, 124; *Toruńskie tramwaje*, s. 206. Półtora miesiąca wcześniej, 5 XI 1901 r., gmina miasta Torunia wynajęła następcy Elektrizitätsgesellschaft Felix Singer & Co., spółce akcyjnej Zakłady Elektryczne Torunia (Elektrizitätswerke Thorn), za jezdnię tramwajową i elektryczną centralę, zob. APT, AmT, C 7697, k. 28–29v.

<sup>37</sup> Zob. projekt, wstępny kosztorys i rzuty ulic, którymi miała bieć linia nr 2, APT, AmT, C 7701, nlb., Strassenplan der Ortschaft Mocker bei Thorn 1899; AmT, C 7702, nlb., Elektrische Strassenbahn Thorn. Linie 2. Altstädter Markt–Mocker. Querprofile; APT, Zakłady Elektryczne w Toruniu z lat 1898–1943 (1959), sygn. 15. Zob. również umowę o położenie linii elektrycznej i tramwajowej na terenie gminy Mokre, APT, Wydział Powiatowy w Toruniu – Kreisauusschuss Thorn (1872–1920), sygn. 886; APT, Akta gminy i wójtostwa Mokre (1806–1907), sygn. 594.

<sup>38</sup> GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1502, nr 14, k. 112v.

<sup>39</sup> Ibidem, k. 113.

<sup>40</sup> Szerzej o fabryce W. Szczuczko, *Powstanie i rozwój zakładów „Born i Schütze”, obecnej fabryki maszyn budowlanych „Bumator” 1856–1939*, „Rocz. Tor.” 1978, t. 13, s. 145–158.



skiego wynosiła 1,60 mk<sup>41</sup>. Jednorazowy bilet tramwajowy na przejazd linią nr 2 w godzinach porannych (tj. przed 7.00) kosztował 20 fen. Przy wspomnianej dniówce robotnika bilet stanowił 12% jego dziennego wynagrodzenia. Przy przejazdach w dwie strony koszt biletów wyniósłby ponad 18,25% dziennych poborów (bilet powrotny kosztował 10 fen.). Dużo lepiej wyglądało to w przypadku robotników wykwalifikowanych, choć i tak ogólna sytuacja skłania do przypuszczenia, że robotnicy regularnie nie korzystali z tramwajów. Tezę tę potwierdza również rozkład jazdy z 1903 r., według którego ruch tramwajowy na linii nr 2, spod Ratusza Miejskiego w kierunku Mokrego, rozpoczynał się o 6.52, a zatem zbyt późno, by zdążyć dojechać do pracy w fabryce<sup>42</sup>. Wprawdzie czas pracy robotników w przemyśle nie był prawnie uregulowany aż do I wojny światowej, lecz dzień roboczy w fabryce Born i Schütze trwał 12 godzin (wliczając przerwy na posiłki) i zapewne rozpoczynał się przed odjazdem porannego tramwaju na Mokre. Także w późniejszych latach, mimo przyrostu liczby zakładów i wielkości zatrudnienia na Mokrem, ruch dzienny na linii nr 2 rozpoczynał się dopiero o 7.00. Stawia to pod znakiem zapytania obecność robotników wśród pasażerów tramwajów oraz w ogóle znaczenie tej linii w kontekście porannych dojazdów pracowniczych. Ponadto skoro czas przejazdu całą linią nr 2 trwał 11 minut<sup>43</sup>, oznacza to, że pieszo odcinek spod ratusza do Domu Urzędowego można było przebyć marszem w ciągu 35 minut. Przy ówczesnej percepcji upływu czasu 30 minut na dojazd do pracy było rzeczą naturalną. W rezultacie linia nr 2 przez lata pozostawała tracją o najmniejszej częstotliwości przejazdów i najmniejszej liczbie pasażerów. Dodatkowo nie liczone też raczej na pasażerów z grona wymienionych 964 podatników Mokrego zatrudnionych w Toruniu, w kontekście ich dojazdu do pracy. W 1903 r. żaden poranny tramwaj nie odjeżdżał z Mokrego w kierunku To-

---

<sup>41</sup> K. Wajda, *Pod ponownym pruskim*, s. 378–379; idem, *Życie gospodarze miasta*, s. 155.

<sup>42</sup> R. Uebrick, *Thorn*, Danzig 1903, nlb.

<sup>43</sup> Ibidem; *Adressbuch für Thorn*, 1908, cz. A, s. 259; por. H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, s. 414; M. Pabst, *Die Geschichte der Thorner Straßenbahn*, s. 23.



Ryc. 20. Tory tramwajowe przy fabryce Born i Schütze na Mokrem, ok. 1910 r.

runia. Poranny ruch, rozpoczynający się o 6.52, odbywał się tylko w jedną stronę. Warto przy tym zwrócić uwagę na to, że charakter Mokrego jako gminy wybitnie robotniczej sprawiał, że *gros* jej mieszkańców znajdowało zatrudnienie w zlokalizowanych tam zakładach. Poza tym skoro tylko 44 mieszczan toruńskich było opodatkowanych na Mokrem, rozkładu jazdy z założenia nie układano pod dojazdy pracownicze<sup>44</sup>.

W 1906 r. wprowadzono zmiany na pierwszej linii. Została wybudowana pętla przebiegająca ul.: Szkolną, Melliena, Ułańską (późn. Reja) do ul. Bydgoskiej. Tory uległy wydłużeniu o 880 m, a przystanek końcowy od 9 VII 1906 r. znajdował się przy koszarach przy ul. Ułańskiej (Ulanenkaserne, późniejsze koszary Poniatowskiego)<sup>45</sup>. Zmiany te wyraźnie wskazują na udział wojskowych, nauczycieli i uczniów w gronie pasażerów. Przy ul. Szkolnej znajdowała się szkoła miejska, a w późniejszych latach wybudowano tam reprezentacyjne gmachy seminariów dla nauczycieli (katolickie i ewangelickie), tworząc w tej części miasta swoiste centrum edukacyjne. Przy ul. Ułańskiej znajdowały się z kolei koszary, do których dojeżdżała liczna grupa oficerów i podoficerów mieszkających w kwaterach na mieście. Poranne tramwaje zatrzymywały się przy koszarach o 6.44 i 7.44, przejeżdżając wcześniej ul. Szkolną. Zarówno godziny przyjazdu, umożliwiające terminowe rozpoczęcie służby oraz zajęć lekcyjnych, jak i taryfa tramwajowa, uprawniająca młodzież szkolną do zniżkowych biletów (w cenie 5 fen. za pojedynczy bilet lub 1 mk za 15jazd) tłumaczą regularny udział wymienionych grup wśród pasażerów miejskiej kolei<sup>46</sup>.

---

<sup>44</sup> GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1502, nr 14 (Thorn), k. 113. Szerzej na temat przyłączenia Mokrego do Torunia ibidem, k. 66–76v, 82–84v, 87–94v; APT, AmT, C 181; C 182; C 183. Być może cel połączenia komunikacyjnego Torunia z Mokrem mógł być z gruntu polityczny – ograniczenia twierdzy skazywały Toruń na rozwój przestrzenny w kierunku Mokrego, a dzięki połączeniu tramwajowemu, miasto miało w ręku dodatkowy argument, by przekonać władze centralne na udzielenie zgody pod przyszłą inkorporację Mokrego.

<sup>45</sup> *60 lat toruńskich*, s. 9, 24; C. Krzyżykowski, *Historia toruńskich tramwajów*, s. 4; H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, s. 415; *115 lat komunikacji*, s. 5.

<sup>46</sup> R. Uebrick, *Thorn*, nlb.; *Adressbuch für Thorn*, 1908, cz. A, s. 259. Dzieci poniżej szóstego roku życia podróżowały tramwajem bezpłatnie.

W październiku 1906 r. została otwarta trzecia linia tramwajowa w mieście na odcinku Ratusz–Chełmińskie Przedmieście do skrzyżowania z Janitzenstrasse. Tramwaj trzeciej linii rozpoczął jazdę spod Ratusza Miejskiego, przejeżdżając obok teatru tym samym odcinkiem, co druga linia na Mokre. Następnie przejeżdżał przez wyłom wału wzdłuż Szosy Chełmińskiej, stanowiącej główną arterię przedmieścia<sup>47</sup>. Analiza socjotopograficzna wskazuje, że Szosę Chełmińską zamieszkiwał bardzo wysoki odsetek osób o najniższym statusie społecznym. Przy czym im bardziej na północ – z każdym rosnącym numerem nieruchomości mieszkalnej – tym odsetek osób z grupy obejmującej niewykwalifikowanych robotników, emerytów, rencistów, wdowy i bezrobotnych był coraz wyższy (od 47% do 75%)<sup>48</sup>. Nie była to potencjalna klientela toruńskich tramwajów. Ponadto czas przejazdu całą linią nr 3 trwał zaledwie osiem minut, co w wielu sytuacjach nie mobilizowało do zakupu biletu. Tym niemniej, zgodnie z rozkładem, tramwaje tej linii kursowały co 15 minut aż do 22.00.

Od 1906 r. mieszkańcy Torunia dysponowali trzema liniami tramwajowymi (o długości 9,5 km)<sup>49</sup>, na których ruch rozpoczął się o 6.20 (pierwszy odjazd z Dworca Miejskiego na Bydgoskie Przedmieście), a kończył o 23.30 odjazdem nocnego tramwaju z Dworca Miejskiego. Największa była częstotliwość przejazdów porannych do 8.30. Na podstawie opublikowanego rozkładu jazdy można wnioskować, że największym powodzeniem cieszyła się linia nr 1 na Bydgoskie Przedmieście, najmniejszym zaś linia nr 2 na Mokre. Z czasem jeszcze bardziej skrócono godziny odjazdu i tramwaj linii nr 1 wyruszał z Dworca Miejskiego o 6.15<sup>50</sup>.

---

<sup>47</sup> *60 lat toruńskich*, s. 9; C. Krzyżykowski, *Historia toruńskich tramwajów*, s. 4; H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, s. 415; *Toruńskie tramwaje*, s. 206.

<sup>48</sup> K. Dyl, *Socjotopografia Torunia przed I wojną światową na tle rozwoju gospodarczego i ludnościowego miasta w XIX i na początku XX wieku*, „Rocz. Tor.” 2001, t. 28, s. 107–108.

<sup>49</sup> M. Sydow, *Toruń, jego dzieje i zabytki*, Toruń 1929, s. 74. Według innych szacunków ogólna długość torów wynosiła 7,218 km, zob. *60 lat toruńskich*, s. 24.

<sup>50</sup> *Adressbuch für Thorn*, 1908, cz. A, s. 259; *Adressbuch für Thorn Stadt und Land 1912*, Thorn 1912, cz. A, s. 315.



Ryc. 21. Tramwaje elektryczne na ul. Szerokiej, ok. 1908 r.

Na początku XX w. tabor tramwajowy został powiększony i poddany modernizacji<sup>51</sup>. Dodatkowo na każdej widocznej stronie tramwaju umieszczono rzucający się w oczy napis z numerem linii. Pojazdy przystosowane do jazdy musiały być schludne i czyste. Na zewnątrz nie wolno było zamieszczać plakatów i ogłoszeń. Podobnie jak w tramwajach konnych, zakazano palenia wewnątrz wozu, śpiewania, gwizdania oraz zabierania psów i innych zwierząt. Wozy silnikowe były wyposażone wewnątrz w 16 miejsc siedzących, wagony przyczepne w 10 miejsc siedzących oraz dodatkowo 5 miejsc stojących na każdej platformie (włączając motorniczego i konduktora)<sup>52</sup>.

Na początku 1914 r. w toruńskich tramwajach została wprowadzona służba konduktorska. U podstaw tej decyzji leżał aspekt finansowy i znaczny udział pasażerów jeżdżących na gapę. Wraz z nastaniem elektrycznej trakcji tramwajowej powszechnie stosowanym sposobem poboru opłat za przejazd był tzw. system skrzynkowy, polegający na uiszczaniu opłaty przez wrzucenie monety do oszklonej skrzynki. Kontrolę wrzuconych do skrzynki pieniędzy przeprowadzał motorniczy podczas postoju tramwaju na przystankach. System taki nie mógł pozostać szczelny. Zarząd tramwajów zdecydował się na zatrudnienie konduktorów, co mimo wzrostu kosztów wynagrodzeń przyniosło dodatkowy dochód<sup>53</sup>.

---

<sup>51</sup> W latach 1905–1906 tabor tramwajowy został powiększony jedynie o pięć wozów (w tym dwa silnikowe i trzy przyczepne). W 1908 r. liczba wozów silnikowych wzrosła do 15 sztuk. Dopiero w 1915 r. park tramwajowy poszerzono o kolejne 8 wozów silnikowych i 6 przyczepnych. Jesienią 1916 r. otrzymano kolejne 4 wozy silnikowe, sprowadzone z *Sachsische Wagon Fabrik* w Werdau, H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, s. 415; por. *60 lat toruńskich*, s. 29. W związku z rosnącym stanem taboru w 1914 r. rozpoczęto rozbudowę zajezdni tramwajowej przy ul. Szkolnej, wyposażając ją w cztery kanały robocze, kuźnię, stalownię, warsztaty ślusarskie, szatnię, umywalnię, biuro mistrza oraz tor postojowy mieszczący 30 wozów, *115 lat komunikacji*, s. 7.

<sup>52</sup> APT, AmT, C 7698, k. 16–17. Tramwaje służące ruchowi osobowemu nie mogły być szersze niż 2 m.

<sup>53</sup> B. Dalbor, *Srebrne gody tramwajów*, s. 4–5; N.A., *Srebrne gody tramwajów*, s. 4. W literaturze przedmiotu dominuje przekonanie, że u podstaw wprowadzenia funkcji konduktora leżał wzmożony ruch pasażerski w okresie I wojny światowej. Bardziej przekonującym argumentem był jednak problem „gapowiczów”, por. *60 lat toruńskich*, s. 10; C. Krzyżkowski, *Historia toruńskich tramwajów*,

W trakcie I wojny światowej, pod koniec 1916 r., ruch tramwajowy został ograniczony, głównie z powodu trudności energetycznych miasta. W październiku 1917 r. gubernator twierdzy ograniczył ruch jeszcze bardziej. Odtąd tramwaje miały zatrzymywać się tylko na najważniejszych skrzyżowaniach<sup>54</sup>. Jednocześnie w latach 1916–1917 przedłużono istniejącą drugą linię od Domu Urzędowego do dworca kolejowego Toruń-Mokre. W schyłkowych latach wojny (1917–1918), na skutek zarządzeń władz miejskich, został także ograniczony ruch tramwajowy na przedmieściach Torunia<sup>55</sup>. W rzeczywistości decyzja ta nie miała większego wpływu na ruch pasażerski, który w latach 1917–1919 należał do rekordowych pod względem liczby przewiezionych pasażerów (wyk. 6). Paradoksalnie, był to przecież bardzo trudny okres dla mieszkańców, przejawiający się rosnącymi cenami artykułów pierwszej potrzeby, w tym żywności i odzieży, oraz stagnacją w drobnym handlu i rzemiośle, które nie pracowały na potrzeby armii<sup>56</sup>. Galopujący wzrost cen mięsa, ziemniaków, mąki czy jajek, zakończony wprowadzeniem systemu kartkowego, skłania do postawienia pytania: na którym miejscu w „koszyku potrzeb” znalazł się bilet tramwajowy. W mieście, któremu

---

s. 5; *115 lat komunikacji*, s. 10; *Toruńskie tramwaje*, s. 207. Wymienione publikacje podają również, że służba konduktorska została wprowadzona w 1915 r.

<sup>54</sup> T. Krzemiński, *Codziennosc mieszkańców Torunia w latach pierwszej wojny światowej (1914–1918)*, „Rocz. Tor.” 2014, t. 41, s. 53.

<sup>55</sup> N.A., *Srebrne gody tramwajów*, s. 4; B. Dalbor, *Srebrne gody tramwajów*, s. 4; *60 lat toruńskich*, s. 9–10; C. Krzyżykowski, *Historia toruńskich tramwajów*, s. 5; H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, s. 415; M. Pabst, *Die Geschichte der Thorner Straßenbahn*, s. 23; *115 lat komunikacji*, s. 7. U schyłku okresu pruskiego miasto dysponowało trzema liniami i snuło dalsze plany rozwoju, *Führer durch Thorn und seine Umgebung*, Thorn 1917, s. 1–2. Zob. projekt umowy między gminą miasta Torunia a Zakładami Elektrycznymi na urządzenie i eksploatację elektrycznych tramwajów dla ruchu osobowego i towarowego, na podstawie której Zakłady Elektryczne zobowiązywały się do przedłużenia linii nr 2 (Ratusz–Mokre) od Lindego do Geretstrasse, połączenia linii nr 2 (Ratusz–Mokre) z linią nr 3 (Ratusz–Chelmińskie Przedmieście) ul. Czerwona Droga oraz do przedłużenia linii nr 3 od Szosy Chelmińskiej do dworca kolejowego na Mokrem APT, AmT, C 7696, k. 2–8.

<sup>56</sup> M. Wojciechowski, *Toruń w latach I wojny światowej*, „Rocz. Tor.” 1967, t. 2, s. 140–141; idem, *Toruń w latach 1914–1920*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 437–440.

z drugiej strony towarzyszył dynamiczny wzrost liczby mieszkańców związanych z napływem ludności robotniczej, pracującej na potrzeby frontu.

W tym miejscu warto zastanowić się nad dychotomią między dostępnymi w przekazach informacjami o sporadycznym korzystaniu z tramwajów przez mieszkańców, z uwagi na wysokie koszty przejazdu, a rzeczywistym dynamicznym rozwojem linii. Od momentu powstania konnej trakcji do 1919 r. liczba przewiezionych pasażerów w każdym roku permanentnie rosła, z wyjątkiem niewielkiego spadku w latach 1901–1904. Rosnącej liczbie pasażerów towarzyszył dynamiczny przyrost liczby ludności Torunia z 27 018 w 1890 r. do 47 443 w 1918 r.<sup>57</sup> Dynamicznego wzrostu liczby przewiezionych pasażerów nie można tłumaczyć tylko przyrostem liczby ludności, który w przytoczonym okresie wzrósł 1,75 raza, podczas gdy liczba pasażerów wzrosła 10,96 razy. Rozwój ruchu tramwajowego był ściśle skorelowany z położeniem ekonomicznym mieszkańców i ich sytuacją zawodową. Potwierdza to wspomniany spadek liczby pasażerów w latach 1901–1904, idealnie pokrywający się z krótkotrwałym, ale silnym bezrobociem, utrzymującym się w latach 1901–1902 w związku ze spadkiem zatrudnienia, wyraźnym zwłaszcza w przemyśle metalowym i w budownictwie<sup>58</sup>. Pomijając krótkotrwały okres spadku liczby pasażerów, stałym trendem pozostawał dynamiczny wzrost ruchu tramwajowego. Czynnikiem sprzyjającym temu zjawisku była długotrwała stabilizacja, a nawet obniżka cen biletów. W okresie od 1891 do 1897 r. jednorazowy bilet normalny na przejazd całą linią nr 1 kosztował 25 fen. Na początku XX w. jego cena spadła o ponad 50% i aż do 1917 r. utrzymywała się na poziomie 10 fen.

---

<sup>57</sup> K. Wajda, *Przeszłość statystyczna obecnego woj. toruńskiego. Ludność i gospodarka w ujęciu statystyki pruskiej z lat 1861–1919*, Toruń 1992, s. 24–25. Podane liczby ludności zawierają również ludność wojskową.

<sup>58</sup> O sile spadku zatrudnienia świadczy wyraźne obniżenie liczby członków toruńskich kas chorych z 6673 do 5545 osób w 1901 r., zob. K. Wajda, *Pod ponownym pruskim*, s. 377; por. podrozdział *Stratyfikacja społeczna i siła nabywcza mieszkańców Torunia*.



(z wyjątkiem przejazdów w godzinach porannych i nocnych)<sup>59</sup>. Uwzględniając siłę nabywczą mieszkańców Torunia, mierzoną cenami produktów żywnościowych, przejazdy tramwajem realnie stały się tańsze. O ile w 1901 r. za 1 kg mięsa wołowego można było nabyć 4,56 biletu, o tyle w ostatnim roku I wojny światowej za 1 kg mięsa wołowego można było kupić już 32 bilety tramwajowe. Analogicznie w 1901 r. za jeden bilet można było kupić 5 kg ziemniaków, w 1918 r. zaledwie 1 kg ziemniaków<sup>60</sup>, co wyjaśnia tak duży ruch w okresie wojny, sprzęgnięty z rosnącą liczbą ludności.

Ponadto istotnym bodźcem stymulującym ruch tramwajowy był rozwój komunikacji zewnętrznej. W analizowanym okresie następowała dalsza rozbudowa linii i dworców kolejowych. Na początku XX w. Toruń uzyskał dogodne połączenie kolejowe z Królewcem i Berlinem. W 1903 r. do Warszawy kursowały aż cztery pociągi dziennie. W rezultacie trzy lata później z Torunia wyjechało kolejną 568 000 podróży<sup>61</sup>. Wszystko to spowodowało szersze otwarcie przestrzeni miejskiej dla przyjezdnych z zewnątrz. A to tramwaje w największym stopniu partycypowały w rosnącym ruchu osobowym na toruńskim Dworcu Miejskim, z którego podróżni w jakiś sposób musieli dostać się do miasta. To, że pierwszy tramwaj rozpoczął bieg o 6.15 właśnie z Dworca Miejskiego, tłumaczy niezwykle silną pozycję tramwajów w roli zbiorowego środka lokomocji, dowożącego do pracy osoby spoza miasta. W maju 1914 r., celem umożliwienia mieszkańcom dotarcia na poranny pociąg do Wystruci oraz do Malborka, tramwaj wyruszał z zajezdni już o 5.20<sup>62</sup>. Tym niemniej tramwaje przez cały okres pruski, z powodu braku trakcji, nie uczestniczyły bezpośrednio w prężnym ruchu przewozowym

---

<sup>59</sup> R. Uebrick, *Thorn*, nlb.; *Adressbuch für Thorn*, 1908, cz. A, s. 259; *Adressbuch für Thorn*, 1912, cz. A, s. 315. W 1917 r. cena biletu wzrosła z 10 do 15 fen., *Jahres-Bericht der Elektrizitätswerke Thorn für 1917*, Thorn 1918, s. 3.

<sup>60</sup> Obliczenia własne na podstawie cen artykułów żywnościowych wymienionych przez: K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 155; M. Wojciechowski, *Toruń w latach I wojny*, s. 140.

<sup>61</sup> M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne*, s. 224.

<sup>62</sup> *Lepsza komunikacja tramwaju*, „Gaz. Tor.” 17 V 1914, nr 112.

między lewo- i prawobrzeżną częścią miasta, gdzie rynek dzieliły do-  
rożki, omnibusy i parostatek.

W 1920 r. po przyłączeniu Torunia do Polski i przejściu zarzą-  
du nad toruńskimi tramwajami przez Dyрекcję Miejskiej Elektrow-  
ni, Gazowni i Tramwajów nastąpiła zapaść ruchu tramwajowego.  
W latach 1921–1926 liczba przewiezionych pasażerów cofnęła się  
do stanu z lat 1914–1915. O ile w 1919 r. tramwajami przejechało  
6 000 000 osób, o tyle w 1926 r. zaledwie 2 804 616 (wyk. 6). W nie-  
licznych publikacjach podkreśla się rolę mocno wyeksploatowa-  
nego taboru, zużytego torowiska oraz braku środków finansowych  
na modernizację trakcji jako źródeł spadku ruchu<sup>63</sup>. Pomijając wy-

<sup>63</sup> W ciągu pierwszej połowy lat dwudziestych XX w. nie zostały przeprowadzo-  
ne nowe inwestycje zmierzające do rozbudowania trakcji, która w 1924 r. liczy-  
ła 9,5 km (N.A., *Srebrne gody tramwajów*, s. 4; B. Dalbor, *Srebrne gody tramwa-  
jów*, s. 4; *60 lat toruńskich*, s. 10; H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*,  
s. 415; M. Pabst, *Die Geschichte der Thorner Straßenbahn*, s. 24). Na początku  
1922 r., w związku z przedłużeniem ul. Chopina do Bramy Bydgoskiej, został  
przygotowany projekt przeprowadzenia linii tramwajowej przez ul. Chopina.  
Ponieważ uchwała Magistratu, nakazująca poprowadzenie przewodów elek-  
trycznych na Przedmieściu Chełmińskim, stała w sprzeczności z planami Elek-  
trowni, Gazowni i Tramwajów, projekt nie doczekał się realizacji (APT, AmT,  
D 2746, k. 160–167). Także modernizację taboru podjęto stosunkowo późno, bo  
dopiero w 1926 r., zakupując cztery wozy silnikowe firmy Siemens-Schuckert  
Werke z Hamburga (korespondencję handlową z firmą Siemens-Schuckert Wer-  
ke w sprawie zakupu nowych wozów tramwajowych przedsiębiorstwo Elek-  
trownia i Gazownia w Toruniu rozpoczęło w marcu 1925 r., zob. APT, AmT,  
D 6173, nlb.). Kolejne dwa wagony sprowadzono w 1929 r. z Fabryki Wago-  
nów Zieleniewskiego w Sanoku (zob. korespondencję handlową dyrekcji Elek-  
trowni i Gazowni w Toruniu z sanocką fabryką wagonów Ludwika Zieleniew-  
skiego, APT, AmT, D 6174, nlb. Koszt zakupu wozów wyniósł 146 000 zł, zob.  
I. Tłoczek, *Rozwój Torunia, stolicy Wielkiego Pomorza*, w: *Monografia Wielkie-  
go Pomorza i Gdyni. Z okazji 20-lecia powrotu Ziemi Pomorskiej do Macierzy*,  
red. J. Lachowski, Toruń–Lwów 1939, s. 21). Jerzy Serczyk wspomina, że „były to  
duże wozy z pięcioma wielkimi oknami z boku, wyróżniające się swymi rozmiar-  
ami na tle stosunkowo niewielkich wagonów starszej produkcji” (J. Serczyk,  
*Obraz międzywojennego Torunia*, „Rocz. Tor.” 1980, t. 15, s. 152). Przez następ-  
ne pięć lat tabor nie był modernizowany i dopiero w 1935 r. dołączyły dwa wozy  
z Gdańskiej Fabryki Wagonów (Danziger Wagon Fabrik). Wozy tramwajowe  
zakupione w Fabryce Wagonów w Gdańsku nie miały silników elektrycznych,  
które sprowadzono osobno z Miejskiej Kolei Elektrycznej w Poznaniu. W re-  
zultacie w 1935 r. Przedsiębiorstwo Tramwaje Miejskie w Toruniu dysponowało

eksploatowanie trakcji i taboru, efektem czego w 1921 r. doszło do wstrzymania ruchu tramwajowego na trzy miesiące, należy dodać, że pod koniec okresu pruskiego tabor również nie był nowoczesny i w znacznej części opierał się na wagonach pochodzących jeszcze z konnej linii. Tym samym głównych przyczyn należy upatrywać w kondycji ekonomicznej mieszkańców i strukturze społecznej miasta. Przede wszystkim po zakończeniu I wojny światowej nastąpił znaczny spadek liczby mieszkańców związany ze wspomnianym już *exodusem* ludności niemieckiej i żydowskiej. W latach 1920–1922 z miasta wyjechało 6953 Niemców<sup>64</sup>. Rynek przewozowy skurczył się o tę lepiej usytuowaną grupę mieszkańców w stosunku do ludności polskiej. Ponadto początek lat dwudziestych XX w. wiązał się z silnym bezrobociem i strajkami robotników. Do tego podwyżki cen wywołane inflacją i masowe zwolnienia w toruńskich zakładach dawały ponury obraz sytuacji gospodarczej<sup>65</sup>. A należy pamiętać, że w 1921 r. wśród czynnej zawodowo ludności miasta słabo zarabiający robotnicy, których regularny udział w ruchu tramwajowym był wątpliwy, stanowili aż 45,2% ogółu<sup>66</sup>. Pozostałe grupy, na czele z dobrze usytuowaną i liczną kadrą urzędniczą, nie były w stanie wypełnić pustych wagonów tramwajowych.

Na początku lat dwudziestych XX w. dzienny ruch tramwajowy rozpoczął się rano od 7.00 i trwał do 23.00. Warto przypomnieć, że w okresie pruskim ruch rozpoczął się już o 6.15. Na linii

---

19 wozami silnikowymi i 18 wagonami przyczepnymi. Znaczna część taboru była mocno wysłużona i eksploatowana od wielu lat – aż osiem wagonów przyczepnych pochodziło jeszcze z czasów trakcji konnej (*60 lat toruńskich*, s. 30–31; *115 lat komunikacji*, s. 10–11; K. Kluczajd, *Toruń między wojnami. Opowieść o życiu miasta 1920–1939*, Łódź 2011, s. 49; zob. również *Komunikat o taborze Tramwajów Miejskich*, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 8 II 1936, nr 6, poz. 31; *Komunikat o zakupie nowych wozów tramwajowych*, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 25 III 1936, nr 11, poz. 70).

<sup>64</sup> M. Wojciechowski, *Mniejszości narodowe w Toruniu w okresie międzywojennym (1920–1939)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2: *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1945)*, red. M. Biskup, Toruń 2006, s. 197.

<sup>65</sup> Zob. R. Sudziński, *Spółczesność międzywojennego Torunia*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2, s. 43–58.

<sup>66</sup> Zob. podrzdział *Stratyfikacja społeczna i siła nabywcza mieszkańców Torunia*.

nr 1 tramwaje kursowały co 15 minut, zaś na linii nr 2 i 3 co 30 minut<sup>67</sup>, a zatem również z mniejszą częstotliwością niż w okresie pruskim. Konkludując, nikt z mieszkańców rozpoczynających aktywność zawodową o 7.00 lub wcześniej nie mógł dojeżdżać do miejsca pracy tramwajem, co tłumaczy fatalny stan tej formy komunikacji w analizowanym okresie. A przecież Toruń był miastem stołecznym, siedzibą województwa pomorskiego z właściwymi sobie instytucjami. Z czasem przyspieszono poranne godziny odjazdu i ruch na linii nr 1 rozpoczynał się o 6.16 i trwał do 23.30. Tym niemniej lata dwudzieste XX w. z punktu widzenia komunikacji tramwajowej były krokiem wstecz. Rzadszy ruch, rozpoczynający się później i trwający krócej, zdradza również słabsze tętno życia miejskiego, krótszą aktywność zawodową mieszkańców oraz wolniejsze tempo poruszania się. Niska częstotliwość odjazdów tramwajów stymulowała za to rozwój innych form przemieszczania się, zwłaszcza najwolniejszego i bezpłatnego ruchu pieszego.

Na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX w. wzrosła częstotliwość przejazdów. Na linii nr 1 do 20.24 tramwaje kursowały co 6, później co 12 minut do końca ruchu dziennego. Na liniach nr 2 i 3 ruch dzienny odbywał się od 7.00 do 22.00 w 20-minutowych odstępach<sup>68</sup>. Kiedy zostały uruchomione linie nr 4 i 5, ruch odbywał się na nich co 10 minut (linia nr 4) i co 30 minut (linia nr 5)<sup>69</sup>. Przesunięcie godziny rozpoczęcia ruchu dziennego z 7.00 na 6.16 stanowiło ukłon w kierunku pracowników dojeżdżających do pracy oraz przyjezdnych z zewnątrz. Był to zarazem powrót do aktywności sprzed kilkunastu lat, któremu towarzyszył dynamiczny przyrost liczby pasażerów w latach 1927–1930 (wyk. 6), będący pokłosiem nieco lepszej koniunktury i wzrostu liczby ludności. W 1927 r. liczba mieszkańców przekroczyła stan z 1918 r. Powyższe przesunięcia w ruchu tramwajowym obrazowały również przemiany w rytmie

---

<sup>67</sup> *Księga adresowa miasta Torunia wraz z Podgórzem i powiatem Toruń-Wieś*, Toruń 1923, s. 13.

<sup>68</sup> *Księga adresowa i informacyjna miasta Torunia*, oprac. A. Krzyżanowski, Toruń 1932, dz. 2, s. 28.

<sup>69</sup> *Książka adresowa miasta Torunia według stanu z czerwca 1936*, oprac. M. Reinke, Toruń 1936, s. 40.

dnia codziennego, który stawał się dłuższy, także w odbiorze mentalnym. Skoro tramwaje zaczęły jeździć wcześniej i dłużej, to życie uliczne także tętniło dłużej.

Wiosną 1927 r. połączono tory na ul. Bydgoskiej z torami na pl. Bankowym przez wydzielenie torowiska na ul. Chopina<sup>70</sup>. W rezultacie został zlikwidowany kłopotliwy przejazd przy tzw. Grzybie. Ponadto przedłużeniu na odcinku ok. 200 m uległa linia nr 3 od ul. Grunwaldzkiej do ul. Wybickiego. W 1928 r. światło dzienne ujrziała sprawa połączenia Dworca Toruń-Przedmieście (Toruń Główny) z prawobrzeżną częścią miasta. Spośród trzech rozpatrywanych rodzajów komunikacji – autobusowej, tramwajowej i trolejbusowej – wybrano projekt komunikacji tramwajowej jako najbardziej uzasadnionej ekonomicznie. W połowie lipca 1933 r. rozpoczęto prace nad ułożeniem torowiska na nowym moście drogowym, by pod koniec października, za zgodą Ministerstwa Kolei, Dyrekcji Okręgowej PKP oraz Kierownictwa Budowy Mostu, uruchomić tymczasową eksploatację do Dworca Toruń-Przedmieście. W pierwszym miesiącu kursowania (22 XII 1933–22 I 1934) nową linią przejechało ok. 40 000 pasażerów. Oficjalne ukończenie prac oraz otwarcie ruchu pieszego i kołowego na moście drogowym nastąpiło 11 XI 1934 r.<sup>71</sup> Sprawne połączenie lewobrzeżnej i prawobrzeżnej części miasta było od dawna palącym problemem. Poprowadzenie tramwaju przez most usprawniło docieranie do Dworca Głównego uczestnikom komunikacji zewnętrznej. Dodatkowo mieszkańcy lewobrzeżnej części miasta oraz Podgórze i okolic, dojeżdżający na co dzień do prawobrzeżnego To-

---

<sup>70</sup> Koszt inwestycji zamknął się w kwocie 100 000 zł, I. Tłoczek, *Rozwój Torunia*, s. 21; zob. również opis przebudowy linii tramwajowej nr 1, APT, AmT, D 2747, k. 2.

<sup>71</sup> Z. Wojciechowski, *Komunikacja tramwajowa w Toruniu*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1934, nr 9, s. 271; *60 lat toruńskich*, s. 13; C. Krzyżykowski, *Historia toruńskich tramwajów*, s. 6; H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, s. 416; *115 lat komunikacji*, s. 10; *Toruńskie tramwaje*, s. 207. Por. B. Dybaś, K. Walczak, *Toruńska przeprawa i mosty na Wiśle*, Toruń 1989, s. 32. Autorzy pracy podają, że pierwsze tramwaje przejechały przez most „na gwiazdkę” 1932 r., co wydaje się nierealne, gdyż tor rozpoczęto układać w lipcu 1933 r. Szczegółowy opis techniczny ułożenia torów na moście drogowym i plan sytuacyjny zob. APB, UWP, sygn. 26032, nlb.; APB, UWP, sygn. 23368, k. 1–5; Z. Wojciechowski, *Komunikacja tramwajowa*, s. 269–273.

runia, którzy spośród dostępnych form komunikacji zbiorowej byli skazani na parowiec kursujący między obydwoma brzegami Wisły, zyskali odtąd nowy środek lokomocji. Tramwaj błyskawicznie zdezonizował statek parowy, który służył od tej chwili jedynie celom turystycznym<sup>72</sup>.

Do 1933 r. ruch tramwajowy w mieście odbywał się na trzech liniach<sup>73</sup> wybudowanych jeszcze w okresie pruskim miasta. W 1934 r. dołączyła do nich wspomniana wyżej linia nr 4 – od pl. Bankowego przez most drogowy do Dworca Toruń-Przedmieście – o długości 2 km. Również od początku tego roku połączenie z Bydgoskiego Przedmieścia do Rynku Staromiejskiego osiągnęło 5-minutową częstotliwość, a reorganizacja linii drugiej i trzeciej sprawiła, że odtąd trzy z czterech linii rozpoczynały bieg na Bydgoskim Przedmieściu, jednoznacznie wskazując, gdzie z punktu widzenia socjotopografii mieściła się klientela tramwajów<sup>74</sup>.

We wrześniu 1934 r. rozpoczęła się budowa jednotorowej linii na Jakubskie Przedmieście<sup>75</sup>. Sprawny przebieg prac umożliwił

---

<sup>72</sup> Zob. podrozdział *Miejski przewóz przez Wisłę statkiem parowym*.

<sup>73</sup> Por. *Księga adresowa miasta*, 1923, s. 13; M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po Toruniu*, Lwów 1924, s. 1; *Księga adresowa i informacyjna*, 1932, s. 28; *Toruń 1233–1933. Urzędowy informator jubileuszowy*, Toruń 1933, s. 18. Linia nr 1: Bydgoskie Przedmieście–Dworzec Toruń-Miasto (dł. 4,6 km), linia nr 2: Rynek Staromiejski–Dworzec Toruń-Mokre (dł. 3,8 km), linia nr 3: Rynek Staromiejski–ul. Wybickiego (dł. 1,95 km), zob. *60 lat toruńskich*, s. 26. Por. plany miasta z naniesionymi liniami tramwajowymi: *Pharus-Plan Thorn mit Umgebungskarte*, Thorn 1912; *Thorn. Mit Genehmigung des Pharus-Verlages angefertigt*, Thorn 1916; *Pierwszy polski plan miasta Torunia*, Toruń 1921.

<sup>74</sup> Od 1 I 1934 r. nastąpiła reorganizacja ruchu tramwajowego z uwagi na otwarcie linii do Dworca Toruń-Przedmieście. Linia nr 1: Bydgoskie Przedmieście–Dworzec Toruń-Miasto (zmiana częstotliwości przejazdów z co 6 na co 10 minut), linia nr 2: Bydgoskie Przedmieście–Dworzec Toruń-Mokre, linia nr 3: Bydgoskie Przedmieście–Chełmińskie Przedmieście (do ul. Wybickiego). W rezultacie 3 linie biegły z Bydgoskiego Przedmieścia, zob. „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 5 I 1934, nr 1, s. 4, poz. 4.

<sup>75</sup> Zob. projekt linii na odcinku ul. Warszawska–Jakubskie Przedmieście wraz z korespondencją dotyczącą zagadnień technicznych, APT, AmT, D 2747, k. 28–47; APB, UWP, sygn. 23367, nlb. oraz pismo Zarządu Miejskiego do Urzędu Wojewódzkiego z 8 X 1934 r. z prośbą o zaakceptowanie projektu, APB, UWP, sygn. 23369.

20 XI 1934 r. odbycie jazdy próbnej z udziałem prezydenta Antoniego Bolta, dyrektora Elektrowni i Tramwajów oraz przedstawicieli prasy. Według relacji prasowej entuzjazmowi mieszkańców Jakubskiego Przedmieścia, cieszących się z otrzymanej trakcji, towarzyszyło nawet wywieszenie flag<sup>76</sup>. Trakcja została poprowadzona od pl. 18 Stycznia (Dworzec Toruń-Miasto) przez nowo budowaną ul. Traugutta do ul. Targowej na Przedmieściu Jakubskim. Oficjalne uruchomienie komunikacji osobowej na linii nr 5, mierzącej 1,8 km, nastąpiło 22 III 1935 r. w obecności prezydenta miasta oraz urzędników miejskich<sup>77</sup>.



Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-2987-2

Ryc. 22. Wnętrze tramwaju linii nr 5, kursującego na Jakubskie Przedmieście, 1935 r.

<sup>76</sup> *Pierwszy tramwaj na Jakóbskie przedmieście*, „Śl. Pom.” 23 XI 1934, nr 269, s. 8.

<sup>77</sup> Wprawdzie otwarcie linii nastąpiło 22 III 1935 r., ale pierwszy tramwaj w kierunku Jakubskiego Przedmieścia wyjechał 20 XI 1934 r. na odcinku ul. Warszawska–Rzeźnia, zob. C. Krzyżykowski, *Historia toruńskich tramwajów*, s. 6. Koszt inwestycji wyniósł 108 000 zł, zob. I. Tłoczek, *Rozwój Torunia*, s. 21. Uruchomiona linia wykazywała jednak wiele braków. Komisja odbiorowa zarzuciła wykonawcy niedbalstwo związane z wiszącymi przewodami i brakiem tablic ostrzegawczych, APB, UWP, sygn. 23345, nlb.

Mimo podejmowanych inwestycji na początku lat trzydziestych XX w. doszło do kolejnej zapaści w ruchu tramwajowym. Co charakterystyczne, drastyczny spadek liczby pasażerów nastąpił przy jednoczesnym dynamicznym wzroście liczby mieszkańców. Jeśli w 1918 r. toruńskie tramwaje przewiozły 5 006 495 pasażerów przy liczbie mieszkańców 47 433, a w 1933 r. przewiozły 2 518 840 pasażerów przy liczbie mieszkańców 55 120, oznacza to nie tylko 50-procentowy spadek liczby pasażerów tramwajów, ale również ogromny wzrost ruchu pieszego. Opisany gwałtowny spadek liczby pasażerów był wynikiem kryzysu gospodarczego 1930–1934, w trakcie którego klęską społeczną stało się bezrobocie. Zakup biletu w kwocie 20 gr, stanowiącej w 1934 r. równowartość jednego litra mleka lub  $\frac{3}{4}$  bochenka chleba, okazywał się dla wielu bezrobotnych nieosiągalnym luksusem. Nawet przeciętny robotnik murarski lub ciesielski pracujący w toruńskich zakładach na jeden bilet tramwajowy pracował wówczas 15 minut. O trzy minuty dłużej od robotnika murarskiego w 1914 r.<sup>78</sup>

Równoległe z ukończeniem prac na Jakubskim Przedmieściu przystąpiono do budowy linii dwutorowej wzdłuż al. 700-lecia do ul. Wały<sup>79</sup>, zaś z końcem 1936 r. ułożono tory na pl. Bankowym, co wiązało się z projektem przebiecia tzw. Łuku Cezara. Koncepcja bezpośredniego połączenia komunikacyjnego Rynku Staromiejskiego z Bydgoskim Przedmieściem zrodziła się przed I wojną światową, kiedy to Magistrat wykupił trzy domy przy ul. Piekary 35–37, zamykające wylot ul. Różanej, celem przyszłego ich wyburzenia i poprowadzenia w ich miejscu arterii komunikacyjnej. Po wojnie projekt spotkał się jednak ze sprzeciwem części władz i mieszkańców broniących integralnej zabudowy Starego Miasta, którzy proponowali przeniesienie linii tramwajowych na arterie położone na północ od starówki. W sporze istotną rolę odegrał interes kupców i sklepikarzy toruńskich, naciskających na obecność linii tramwajowej, zapewnia-

---

<sup>78</sup> Obliczenia własne na podstawie: J. Künstler, *Położenie robotników toruńskich w dobie kryzysu gospodarczego 1930–1934*, „AUNC. Historia” 1977, z. 74, s. 161; por. *Mały Rocznik Statystyczny 1936*, Warszawa 1936, s. 183, tab. 22; K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 155.

<sup>79</sup> *Szyny w Aleji 700-lecia*, „Dzień Pomorski” 5 XII 1935, nr 258.



jącej im przepływ potencjalnych klientów. Sytuacja wymusiła rozwiązanie kompromisowe<sup>80</sup>. Po dłuższym okresie prac koncepcyjnych<sup>81</sup> przyjęto do realizacji projekt Ignacego Tłoczka, zmierzający do przebudowy trzech kamienic przy ul. Piekary i Różanej, tak aby powstało przejście dla ruchu tramwajowego i kołowego<sup>82</sup>. W ramach przebudowy wykonano arkady w parterach kamienic, uzyskując przestrzeń dla chodników i dwukierunkowej jezdni o szerokości 10 m<sup>83</sup>. W rezultacie powstało dogodne połączenie Rynku Staromiejskiego z Bydgoskim Przedmieściem, umożliwiające przejazd tramwaju w prostej linii z pominięciem ul. Kopernika i św. Ducha. Pierwszy tramwaj pod „Łukiem Cezara” przejechał prawdopodobnie 24 IX 1936 r.<sup>84</sup>

W 1936 r. zmieniono również trasę przejazdu linii tramwajowej nr 3 z ul. Chełmińskiej na al. 700-lecia i skierowano linię do Dworca Toruń-Przedmieście z ominięciem zabytkowego centrum. Zmia-

<sup>80</sup> R. Sudziński, *Przekształcenia strukturalne miasta Torunia w latach 1920–1975*, Toruń 1993, s. 48; W. Romaniak, *Wybrane zagadnienia urbanistyki i architektury w województwie pomorskim w latach 1920–1939*, Warszawa 2005, s. 48. Zwłaszcza Towarzystwo Turystyczne na Pomorzu zaprotestowało przeciw zburzeniu kamienic, w tym barokowej fasady Bramy Bydgoskiej (ul. Piekary 37), którą już na początku stulecia przystosowano do ruchu pieszego. W „Słowie Pomorskim” pisano, że „»Łuk« od wielu lat jest jabłkiem niezgody dla społeczeństwa toruńskiego”, nazywając zabytkową kamienicę murem chińskim dzielącym śródmieście od Bydgoskiego Przedmieścia, zob. *Tramwajem przez „Łuk Cezara”*, „Sł. Pom.” 2 IX 1934, nr 200, s. 13.

<sup>81</sup> APT, AmT, D 2748, k. 3–113.

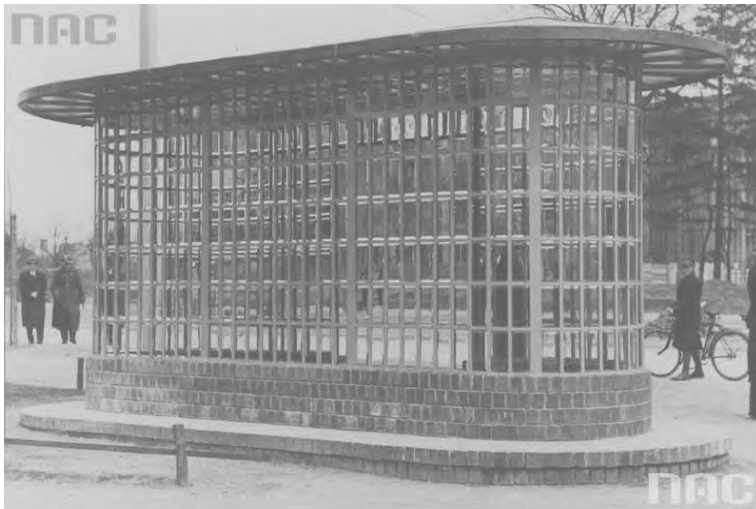
<sup>82</sup> Zbliżone rozwiązanie, polegające na wykonaniu przejazdów tramwajowych pod zabytkowymi kamienicami, zaproponował już w 1926 r. inż. Ulatowski, *Tramwajem przez „Łuk Cezara”*, s. 13. Zob. również dylematy towarzyszące realizacji przedsięwzięcia, I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930–1939. Wspomnienia urbanisty*, „Rocz. Tor.” 1971, t. 5, s. 144.

<sup>83</sup> APT, AmT, D 2705; D 2714.

<sup>84</sup> *60 lat toruńskich*, s. 13–14; C. Krzyżykowski, *Historia toruńskich tramwajów*, s. 6–7; H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, s. 416; K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939). Społeczeństwo i gospodarka*, Toruń 1994, s. 150–151. Ustalenie dokładnej daty przejazdu pierwszego tramwaju pod „Łukiem Cezara” jest problematyczne ze względu na nieprecyzyjne dane źródłowe. W prasie wymieniono termin 23 X 1936 r., *Pierwszy tramwaj ruszył przez „Łuk Cezara”*, „Dzień Pomorza” 24 X 1936, nr 199; oraz 24 X 1936 r., *I nadszedł dzień, w którym Tramwaj przejechał pod „Łukiem Cezara”*, „Sł. Pom.” 25 X 1936, nr 249.



Ryc. 23. Tramwaj przejeżdżający pod „Łukiem Cezara”, 1936 r.



Ryc. 24. Szklana wiata na przystanku tramwajowym w Toruniu, 1936 r.

ny te były podyktowane koniecznością odciążenia ciasnych i niewygodnych dla ruchu ulic Starego Miasta, zmuszały też Zarząd Miejski do poszukiwania sposobów przeniesienia ruchu kołowego i tramwajowego<sup>85</sup>. Wymienioną linię planowano również przedłużyć od ul. Wybickiego do stacji kolejowej Toruń-Północ, uzyskując w czerwcu 1938 r. zatwierdzenie projektu przez Urząd Wojewódzki<sup>86</sup>. W roku 1935 przedłużono przystanek końcowy oddanej niedawno linii nr 5 z pl. 18 Stycznia na Bydgoskie Przedmieście<sup>87</sup>. W rezultacie zrealizowanej w latach 1924–1937 przebudowy nowy centralny węzeł komunikacyjny powstał na pl. Bankowym<sup>88</sup>, przy którym w marcu 1936 r. na skrzyżowaniu ul. Chopina i al. 700-lecia ustawiono długo oczekiwaną poczekalnię tramwajową<sup>89</sup>.

Podobnie jak w okresie pruskim, w dwudziestoleciu międzywojennym największym powodzeniem cieszyła się linia nr 1, kilkakrotnie przewyższając frekwencją pasażerów pozostałych linii. Najwięcej osób wsiadało do tramwajów na przystankach przy pomniku Kopernika i przy Dworcu Miejskim<sup>90</sup>. Popularność przystanku przy pomniku Kopernika jest oczywista i wynika z tego, że obszar Rynku Staromiejskiego był miejscem o największym natężeniu ruchu osobowego, stanowiącym centrum życia miejskiego. Popularność Dworca Toruń-Miasto pokazuje natomiast niezwykle silny udział uczestników komunikacji zewnętrznej w ruchu tramwajowym. Zjawisko to uprawnia do sformułowania dwóch wniosków. Po pierw-

<sup>85</sup> APB, UWP, sygn. 23345, nlb.

<sup>86</sup> APB, UWP, sygn. 23370, k. 1–11, 31. Jeszcze w 1937 r. podjęto rozmowy z właścicielami nieruchomości w sprawie odstąpienia gruntów, na których miałyby zostać ułożone tory tramwajowe, zob. APT, AmT, D 6172, nlb.

<sup>87</sup> *60 lat toruńskich*, s. 27; *115 lat komunikacji*, s. 11. Trasa liczyła odtąd 6,03 km.

<sup>88</sup> Por. *Komunikat Zarządu Miejskiego w Toruniu z dnia 26 listopada 1936 o uregulowaniu ruchu tramwajowego*, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 5 XII 1936, nr 45, poz. 252.

<sup>89</sup> *Komunikat o budowie poczekalni tramwajowej na Placu Bankowym*, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 16 XI 1935, nr 39, poz. 209; *Pozwolenie na budowę poczekalni przy Placu Bankowym z 12 XII 1935 r.*, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 1 II 1936, nr 5, poz. 22; *Poczekalnia na pl. Bankowym staje się faktem*, „Dzień Pomorza” 18 III 1936, nr 15; zob. również: *Plan miasta Torunia*, Toruń 1937.

<sup>90</sup> B. Sprengel, *Policja Państwowa w Toruniu 1920–1939*, Toruń 1999, s. 142.

sze, komunikacja zewnętrzna żywotnie zasilala krwiobieg miejski, a dworce kolejowe odgrywały rolę istotnego czynnika miastotwórczego, determinującego układ komunikacji wewnętrznej, co zostało już w pracy podkreślone. Po drugie, od chwili powstania komunikacji tramwajowej w 1891 r. przez cztery dziesięciolecia nie zmienił się rozkład centralnych placów w mieście i kierunków przepływu mieszkańców, by w ciągu następných kilku lat doszło do stopniowej przebudowy tego porządku. O wspomnianej wyżej dominacji linii nr 1 świadczyła nie tylko częstotliwość przejazdów (wynikająca z rozkładów jazdy), ale również liczba sprzedanych biletów. W 1932 r. tylko biletów normalnych na linię nr 1 sprzedano 1 086 171, podczas gdy na linię nr 2 – 342 964, na linię nr 3 – 135 182<sup>91</sup>. Jednak już dwa lata później różnice zaczęły topnieć, a w 1936 r., po uruchomieniu pozostałych linii oraz przedłużeniu dotychczasowych, trend ulegał odwróceniu. W 1936 r. po raz pierwszy najwięcej biletów sprzedano na linię nr 2, prowadzącą z Dworca Toruń-Mokre do Cegielni<sup>92</sup>. Biletów ulgowych, kupowanych przez dzieci i młodzież szkolną oraz wojskowych do stopnia sierżanta włącznie, nadal najwięcej sprzedawano na linię nr 1<sup>93</sup>. Wynikało to z przestrzennego rozmieszczenia szkół skupionych głównie w śródmieściu oraz w centrum edukacyjnym przy ul. Sienkiewicza.

Odpowiadając na pytanie, kto w międzywojennym Toruniu podróżował tramwajem, należy wyjaśnić, że nie dysponujemy źródłami bezpośrednio opisującymi uczestników komunikacji tramwajo-

---

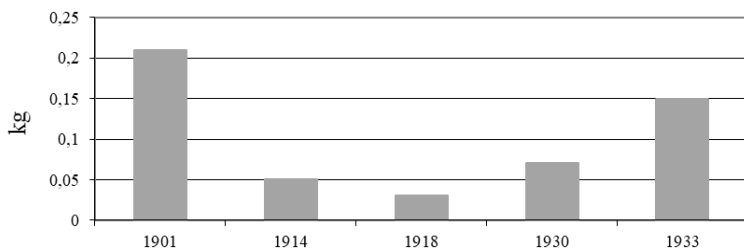
<sup>91</sup> *Rocznik statystyczny Magistratu m. Torunia*, 1932, s. 60.

<sup>92</sup> W 1933 r. normalnych biletów sprzedano: na linię nr 1 – 706 354, na linię nr 2 – 217 188, na linię nr 3 – 114 425, na linię nr 4 (od 22 XII 1933) – 3798, zob. *Rocznik statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1933, s. 65. W 1934 r. normalnych biletów sprzedano: na linię nr 1 – 532 896, na linię nr 2 – 346 931, na linię nr 3 – 223 468, na linię nr 4 – 163 640, zob. *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1934, s. 65. W 1935 r. normalnych biletów sprzedano: na linię nr 1 – 478 975, na linię nr 2 – 434 267, na linię nr 3 – 260 581, na linię nr 4 – 168 142, na linię nr 5 – 204 453, zob. *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1935, s. 70. W 1936 r. normalnych biletów sprzedano: na linię nr 1 – 388 837, na linię nr 2 – 400 394, na linię nr 3 – 243 585, na linię nr 4 – 158 246, na linię nr 5 – 247 823, zob. *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1936, s. 89.

<sup>93</sup> Zob. *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1936, s. 89.

wej. Mając jedynie dane o liczbie pasażerów i kierunkach rozbudowy linii na tle rozwoju miasta, formułowanie wniosków jest obarczone dużym stopniem uogólnienia. Dlatego oprócz stosowanej analizy przestrzennej związanej z rozmieszczeniem przedsiębiorstw, instytucji i nieruchomości mieszkalnych w pobliżu linii tramwajowych, warto odwołać się także do możliwości finansowych mieszkańców<sup>94</sup>. Poziom dochodów i przynależność do poszczególnych grup społeczno-zawodowych oraz odniesienie cen biletów do artykułów pierwszej potrzeby wydają się najskuteczniejszym miernikiem oceny uczestnictwa w ruchu tramwajowym.

Wykres 5. Ceny pojedynczego biletu tramwajowego wyrażone w kilogramach mięsa wołowego



Źródło: obliczenia własne na podstawie: tab. 5; K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1815–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 155; M. Wojciechowski, *Toruń w latach I wojny światowej*, „Roczn. Tor.” 1967, t. 2, s. 140; J. Künstler, *Położenie robotników toruńskich w dobie kryzysu gospodarczego 1930–1934*, „AUNC. Historia” 1977, z. 11, s. 162, tab. 4.

<sup>94</sup> Modelowym przykładem potwierdzającym słuszność zastosowania analizy przestrzennej było przeniesienie w 1929 r. przystanku tramwajowego z ul. Bydgoskiej przy Ogrodzie Botanicznym na ul. Bydgoską przy przecięciu z ul. Matejki. Powodem zmiany usytuowania przystanku była petycja szeregu firm zlokalizowanych w pobliżu ul. Matejki, zatrudniających znaczną liczbą pracowników (w tym urzędników), korzystających z komunikacji tramwajowej. Ponadto dla mieszkańców ul. Mickiewicza i częściowo Rybaków najbliższe dojeżdżenie do przystanku było właśnie przez ul. Matejki, APT, AmT, D 2746, k. 177–177v.

W pierwszej kolejności warto zauważyć, że w omawianym okresie koszt biletu w przeliczeniu na cenę mięsa wołowego był najtańszy w ostatnim roku I wojny światowej, co tłumaczy największą liczbę pasażerów, która skorzystała wówczas z tramwajów. Drożyzna artykułów żywnościowych w latach I wojny światowej przy jednoczesnej stabilnej cenie biletu spowodowała, że przejazd tramwajem stał się relatywnie tani. Na przejażdżkę mogli pozwolić sobie również przedstawiciele biedniejszych warstw społecznych, w tym robotnicy pracujący na potrzeby frontu, dotychczas wykluczeni z ruchu tramwajowego. Zjawisko to nie powtórzyło się w całym dwudziestoleciu międzywojennym, w którym ceny biletów w przeliczeniu na artykuły pierwszej potrzeby rosły.

W 1936 r. miesięczne uposażenie zasadnicze (bez dodatków funkcyjnych) pracownika średniego szczebla administracji ogólnej wynosiło 260 zł, aspiranta policji 240 zł, sierżanta w wojsku 171 zł, a pracownika średniego szczebla poczty polskiej, telegrafów i telefonów wynosiło 240 zł<sup>95</sup>. Każdy z wymienionych przedstawicieli różnych grup zawodowych dysponował większymi możliwościami finansowymi od robotnika, którego miesięczne uposażenie w województwie pomorskim wynosiło 99,84 zł i którego uczestnictwo w ruchu tramwajowym było ograniczone. Choć również dla pozostałych grup zawodowych przejażdżka tramwajem nie należała do małych wydatków. Jerzy Serczyk wspominał, że „mieszczanin toruński i urzędnik (a także jego małżonka) nawet z tramwaju korzystał roztropnie, obliczając, czy nie będzie się lepiej opłacało przejść tych kilka przystanków pieszo”<sup>96</sup>. Zgodnie z taryfą tramwajową normalny pojedynczy bilet, uprawniający do przejazdu w ciągu dnia, kosztował 20 gr<sup>97</sup> (bilet nocny 40 gr), a zatem stanowił 1,84% dniówki urzędnika średniego szczebla, 2% dniówki aspiranta policji oraz 4,8%

---

<sup>95</sup> *Mały Rocznik Statystyczny 1936*, s. 188.

<sup>96</sup> J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu z czasów Drugiej Rzeczypospolitej 1920–1939*, Toruń 1982, s. 23; idem, *Obraz międzywojennego Torunia*, s. 150.

<sup>97</sup> Według taryfy już w 1925 r. normalny bilet pojedynczy na Bydgoskie i na Mokre kosztował 20 gr. Bilet na Chełmińskie Przedmieście kosztował 15 gr, zob. APT, AmI, D 410.

dziennego wynagrodzenia robotnika<sup>98</sup>. Ponieważ bilet ulgowy w cenie 10 gr przysługiwał nie tylko dzieciom, ale również niższym wojskowym (do stopnia sierżanta włącznie), toteż sierżanta jeden przejazd kosztował zaledwie 1,4% dziennego wynagrodzenia<sup>99</sup>. W ujęciu kolektywnym przypuszczalnie regularnymi pasażerami tramwajów byli dobrze zarabiający urzędnicy zatrudnieni w administracji państwowej i samorządowej. Także liczni wojskowi, młodzież szkolna, pracownicy komunikacji i transportu, handlu i ubezpieczeń, przemysłu i rzemiosła oraz szeroko rozumianej służby publicznej korzystali z tramwajów. Istotny mógł być również udział osób starszych, o czym świadczy liczba pozostawionych w tramwajach lasek<sup>100</sup>.

O możliwość podróžowania tramwajami w celach służbowych ubiegali się policjanci. Przejazdy były dla funkcjonariuszy przywilejem, o czym świadczy decyzja dyrektora Elektrowni, Gazowni i Tramwajów z 1924 r., który, z uwagi na przeciążenie wozów tram-

---

<sup>98</sup> Do przeliczenia przyjęto 6-dniowy tydzień pracy.

<sup>99</sup> Dodatkowo pasażerowie mogli kupić bilet z prawem przesiadania za 30 gr, kartę abonamentową na 10 przejazdów za 2 zł lub na 50 przejazdów za 9 zł oraz kartę abonamentową ulgową na 20 jazd dla uczniów za 2 zł, APT, AmT, D 6175, nlb. W 1932 r. spadła cena biletu przesiadkowego (25 gr) oraz karty abonamentowej na 10 jazd (1,80 zł), tak by kupujący odczuł premię w postaci jednego darmowego przejazdu za zapłatę z góry, *Księga adresowa miasta*, 1932, s. 29. Bilety normalne (w kolorze brązowym), ulgowe (w kolorze zielonym) oraz karty abonamentowe dziesięcioprejazdowe sprzedawał konduktor, po czym robił w nich trzy dziurki, oznaczając dzień miesiąca, godzinę i miejsce odjazdu, zob. J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu*, s. 23–24.

<sup>100</sup> Szacując uczestników ruchu tramwajowego, można przyrzeć się przedmiotom pozostawionym w wagonach. Między 1931 a 1933 r. w toruńskich tramwajach pasażerowie najwięcej zgubili męskich lasek w liczbie 11 sztuk, co mogłoby wskazywać na niemały udział wśród pasażerów mężczyzn w podeszłym wieku. Wniosek ten należy jednak traktować z dużą ostrożnością, gdyż zjawisko pozostawionych lasek w równym stopniu może dowodzić przewagi liczebnej pasażerów w podeszłym wieku, co demencji starczej. Ponadto pasażerowie często gubili parasole oraz rękawiczki zarówno damskie, jak i męskie, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 26 V 1934, nr 18, poz. 78. Niedocenianą często grupą byli również turyści sklasyfikowani w szeroko rozumianej grupie przyjezdnych. Marian Sydow w przewodniku po mieście z 1929 r. podkreślał, że przedmieścia Torunia najlepiej zwiedza się właśnie przy pomocy tramwajów, M. Sydow, *Toruń, jego dzieje*, s. 122; por. Z. Knothe, *Toruń. Stolica Pomorza. Przewodnik po mieście*, Toruń 1934, s. 103–106.



Harodowa Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3987-1

Ryc. 25. Tramwaj linii nr 5, kursujący na Jakubskie Przedmieście, 1935 r.

wajowych, przekazał toruńskiej policji tylko osiem biletów na okaziciela. Dopiero w 1934 r. władze miejskie wyraziły zgodę, aby jednorazowo z bezpłatnego przejazdu tramwajem mogło skorzystać trzech policjantów. Do tego wyłącznie na przedniej platformie i to w sytuacji, gdy do wagonu nie wsiedli żandarmi. Wówczas policjanci musieliby zaczekać i pojechać następnym tramwajem<sup>101</sup>. Podczas nieobecności szofera tramwajem podróżował również prezydent miasta Antoni Bolt. Przyjeżdżał nim do ratusza oraz na prowadzone budowy, a czasami wracał wieczorem do mieszkania na Bielanych<sup>102</sup>.

W 1929 r. statystycznie każdy mieszkaniec Torunia przejechał tramwajem 81 razy, podczas gdy mieszkaniec Krakowa 111 razy, Łodzi – 141, Poznania – 176, Warszawy – 234 razy. Również napętnienie wozów, czyli średnia liczba pasażerów przypadająca na 1 wo-

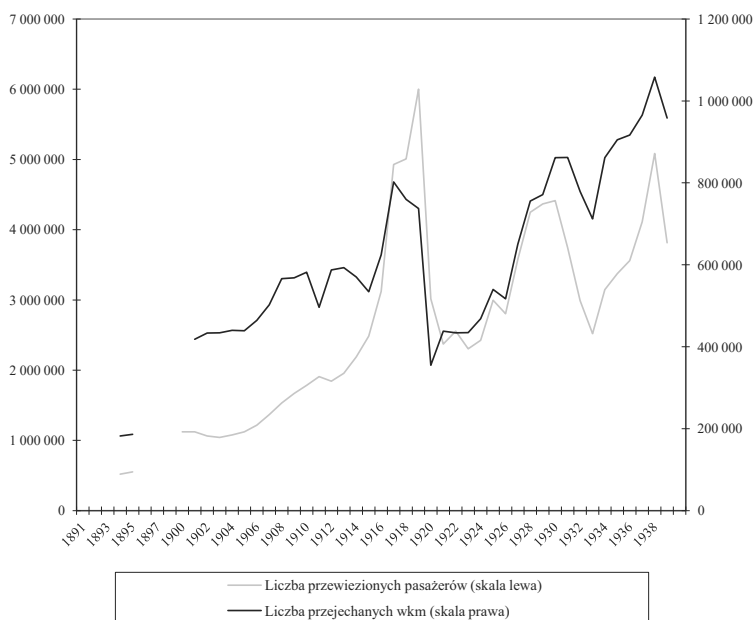
<sup>101</sup> B. Sprengel, *Policja Państwowa*, s. 166.

<sup>102</sup> I. F. Tłoczek, *Antoni Bolt – prezydent miasta Torunia w latach 1924–1936*, „Roczn. Tor.” 1978, t. 13, s. 76.



zokilometr (wkm), nie było w Toruniu wysokie. W przykładowym 1929 r. napelnienie wynosiło w Toruniu 5,7 osoby na 1 wkm, w Krakowie, Poznaniu i Warszawie – 6,5, w Łodzi – 7<sup>103</sup>. Cztery lata wcześniej (1925) napelnienie wozów w Toruniu wyniosło 5,5 osoby na 1 wkm, we Lwowie – 6 osób, w Łodzi – 7,3, w Krakowie – 7,7, w Warszawie – 8,9, a w Poznaniu – 13,1<sup>104</sup>.

Wykres 6. Eksploatacja tramwajów toruńskich w latach 1891–1939



Źródło: 60 lat toruńskich tramwajów 1899–1959, Warszawa 1959, s. 48–49. Brak danych za lata 1896–1899.

<sup>103</sup> K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 152. W porównywanych miastach dane obejmują przejazdy tramwajami i autobusami łącznie.

<sup>104</sup> *Toruń. Monografia miasta*, Toruń 1929, s. 69.

Tabela 5. Ceny pojedynczego biletu tramwajowego na trasie Dworzec Toruń-Miasto-Cegielnia w latach 1891–1936

Rok	Cena biletu
1891	25 fen.
1903	10 fen.
1908	10 fen. za jazdę <sup>a</sup>
1912	10 fen. za jazdę
1917	15 fen.
1925	20 gr za jazdę na Bydgoskie Przedmieście lub Mokre <sup>b</sup>
1 IX 1926	20 gr za bilet pojedynczy (jednorazowa jazda)
1929	20 gr za bilet pojedynczy <sup>c</sup>
1932	20 gr za bilet pojedynczy
1 VI 1934	20 gr za pojedynczy bilet normalny na liniach nr 1, 2, 3, 4
1 II 1936	20 gr za bilet pojedynczy na każdą linię w dowolnym kierunku

- <sup>a</sup> W 1908 r. opłata w wysokości 10 fen. obejmowała jazdę w dowolnym kierunku. Ceny biletów nie były już uzależnione od stref miasta i kierunków jazdy tramwaju. Cena 10 fen. dotyczyła jazdy dziennej. W godzinach porannych i wieczornych bilet kosztował 20 fen.
- <sup>b</sup> W 1925 r. ceny biletów ponownie były uzależnione od stref miasta i kierunków jazdy tramwaju.
- <sup>c</sup> Ponownie przywrócono dowolny kierunek jazdy przy zakupie pojedynczego biletu.

Źródło: *Polizei Verordnung für den Betrieb der Strassenbahn in der Stadt Thorn*, Thorn 1891, s. 13; *Kolej konna w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 31 V 1891, nr 121; *Thorner Adreß-Buch für das Jahr 1892*, hrsg. von P. Kirsten, Thorn 1892, cz. 6, s. 115; R. Uebrick, *Thorn*, Danzig 1903, nlb.; *Adressbuch für Thorn Stadt und Land*, Thorn 1908, cz. A, s. 259; *Adressbuch für Thorn Stadt und Land 1912*, Thorn 1912, cz. A, s. 315; *Jahres-Bericht der Elektrizitätswerke Thorn für 1917*, Thorn 1918, s. 3; APT, AmT, D 410, nlb.; AmT, D 6175, nlb.; *Taryfa tramwajowa*, „Tyg. Tor.” 21 VIII 1926, nr 34 (138), s. 7–8; *Księga adresowa i informacyjna miasta Torunia*, oprac. A. Krzyżanowski, Toruń 1932, dz. 2, s. 29; *Taryfa tramwajowa*, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 29 V 1934, nr 19, s. 88–89; *Obwieszczenie Zarządu Miejskiego w Toruniu z dnia 28 stycznia 1936 r.*, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 28 I 1936, nr 4, poz. 18.

Komunikacja tramwajowa w Toruniu w powyższym kształcie przetrwała do wybuchu II wojny światowej<sup>105</sup>, kiedy to 7 IX 1939 r., na skutek wysadzenia mostu drogowego przez wycofujące się wojska polskie, została zlikwidowana linia między pl. Bankowym a Dworcem Toruń-Przedmieście.

## Dorożki konne i samochodowe

W XIX w. dla dorożek konnych jako środków komunikacji w miastach rozpoczął się okres dynamicznego rozwoju, charakterystyczny dla większości miast epoki industrialnej. W państwie pruskim ruch dorożkarski w sposób systemowy uregulowano już w pierwszej połowie XIX w.<sup>106</sup> W Toruniu jedną z głównych regulacji prawnych, porządkujących zasady transportu miejskimi powozami, był *Regulamin dorożkarski z 3 VI 1865 r.*<sup>107</sup> Data jego wydania nie była przypadkowa i należy wiązać ją ze wzmożonym ruchem dorożek w kierunku dworca kolejowego po odbudowaniu przeprawy mostowej w 1863 r. W sąsiedniej Bydgoszczy ruch dorożkarski został uregulowany dekadę wcześniej, co przypuszczalnie również można wiązać z uzyskanym przez to miasto połączeniem kolejowym w 1851 r.<sup>108</sup> Historia dorożek dowodzi, że w XIX w. to właśnie dworce kolejowe odegrały dla ich rozwoju szczególną rolę. Tak często krytykowane w litera-

<sup>105</sup> W 1939 r. łączna długość torów tramwajowych w mieście wynosiła 19 505 m, z czego 16 996 m było przeznaczonych dla ruchu osobowego (tory pojedyncze obejmowały 10 389 m, tory podwójne 3303 m), a 2509 m torów stanowiły tory dojazdowe do zajezdni, w zajezdni i pomocniczo-gospodarcze, K. Przybyszewski, *Przedsiębiorstwa miejskie Torunia*, s. 131–132; idem, *Toruń w latach Drugiej*, s. 151. Tabor tramwajów miejskich w 1939 r. liczył 19 wozów silnikowych i 22 wozy przyczepne, M. Wojciechowski, *W czasach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939)*, w: *Toruń dawny i dzisiejszy. Zarys dziejów*, red. M. Biskup, Warszawa–Poznań–Toruń 1983, s. 458. Na dzień 31 III 1938 r. wartość księgową taboru tramwajowego wynosiła 513 158,19 zł. Wartość księgową budynków wynosiła 265 967,51 zł, torów i przewodów jezdnych – 1 093 076,46 zł, urządzeń wewnętrznych (urządzenia remizy i warsztatów) – 32 379,00 zł, APT, AmT, D 6143, s. 44.

<sup>106</sup> GStAPK, I HA, Rep. 120 B, XVI, nr 5.

<sup>107</sup> *Reglement nebst Tarif für das Droschken Fuhrwesen in Thorn*, Thorn 1865.

<sup>108</sup> GStAPK, I HA, Rep. 120 B, XVI, nr 25.

turze – z punktu widzenia urbanistyki – oddalenie dworców kolejowych od ścisłych centrów miast paradoksalnie dla ruchu dorożek okazało się zbawienne.

W dniu 10 II 1888 r. zostało opublikowane *Rozporządzenie policji w sprawie działalności dorożek w mieście Toruniu*<sup>109</sup>. Zarządzenie w pełni regulowało zasady funkcjonowania dorożek konnych i obowiązywało do końca pruskiego okresu miasta. Zgodnie z jego treścią nikt nie mógł prowadzić dorożkarskiej firmy przewozowej bez pisemnego zezwolenia policji. Chcąc je uzyskać, właściciel przyszłej dorożki musiał posiadać trwały i wygodny pojazd konny wyposażony w lampy dające co najmniej 1,02 m strumienia światła w szerokości. Każda zarejestrowana dorożka miała przydzielony własny numer umieszczony po dwóch stronach pojazdu, namalowany odpowiednim kolorem. Kolor, jakim malowano numer dorożki, był uzależniony od przypisanego miejsca postoju powozu. Dorożki stacjonujące w centrum miasta miały numerację w kolorze czarnym, przed Bramą Bydgoską w czerwonym, przed Bramą Chełmińską w żółtym, zaś przed Bramą Lubicką lub na lewym brzegu Wisły w kolorze niebieskim. Po zakończeniu każdorazowej jazdy dorożkarz musiał niezwłocznie powrócić na swoje miejsce postoju. Dodatkowo każdy pojazd musiał być wyposażony w dwie przednie latarnie zamontowane na wsporniku, podświetlające numer dorożki. Każdorazową niedyspozycję pojazdu, związaną z jego uszkodzeniem bądź trwającą naprawą, właściciel był zobowiązany zgłosić organowi policji. Właściciel dorożki powinien także utrzymywać powóz w ruchu od 6.30 do 22.30. Ponadto dorożkarze byli zobligowani świadczyć usługi podczas przyjazdów i odjazdów nocnych pociągów<sup>110</sup>, co dowodzi stawianej wyżej tezy o kluczowym znaczeniu dworców kolejowych dla rozwoju tej formy komunikacji.

Każdy woźnica prowadzący dorożkę miał obowiązek posiadać ze sobą prawo jazdy oraz aktualną taryfę w celu udostępnienia jej pasażerom. Poza uregulowanymi taryfą opłatami nie wolno mu

<sup>109</sup> *Polizei-Verordnung über das Droschken Fuhrwesen in der Stadt Thorn vom 10. Februar 1888*, Thorn 1888; APT, AmT, C 40, nlb.

<sup>110</sup> *Polizei-Verordnung über das Droschken*, s. 3–6 (§ 1–11); *Toruń*, „Gaz. Tor.” 5 VIII 1888, nr 179.

było żądać napiwków oraz innych gratyfikacji. Jeśli zlecenie jazdy przekraczało dystans 4 km od miasta, woźnica miał prawo odmówić realizacji przewozu. Wymienione wyżej rozporządzenie zawierało swoisty *savoir-vivre* dla woźniców dorożek konnych, którzy byli nim zobligowani do zachowywania się przyzwoicie wobec pasażerów, a także do powstrzymywania się od sporów na drogach publicznych, jeśli mogłyby prowadzić do krzyków, przeklinania, sponiewierania koni bądź wzbudzania sensacji<sup>111</sup>.



Ryc. 26. Postój dorożek konnych pod Ratuszem Miejskim w Toruniu, koniec XIX w.

W 1888 r. przejazd dorożką konną w obrębie twierdzy kosztował jedną osobę 40 fen.<sup>112</sup>, analogicznie kształtowała się opłata za

<sup>111</sup> *Polizei-Verordnung über das Droschken*, s. 7–11 (§ 17–41).

<sup>112</sup> W roku poprzednim na czas przebudowy Bramy Bydgoskiej, którą zamknięto dla potrzeb komunikacji, władze policyjne wydały dodatkową taryfę dla dorożek na jazdę do Rybaków i do Bydgoskiego Przedmieścia. Opłata za przewiezienie

przejazd wewnątrz każdego z przedmieść. Między śródmieściem a przedmieściami przejazd opiewał z kolei na kwotę 50 fen.<sup>113</sup> Z racji odległości najdroższe były przejazdy do fortów i do Podgórza. Pasażer musiał wówczas liczyć się z wydatkiem rządu 1 mk. Do stacji Toruń-Miasto opłata wynosiła 50 fen., do Dworca Głównego 80 fen.<sup>114</sup> Przejazdy do Dworca Głównego należały do bardzo popularnych, a wynikało to z tego, że uczestnicy komunikacji kolejowej, chcąc dojechać do dworca, spośród dostępnych środków transportu mieli do wyboru tylko konny omnibus i statek parowy, kursujące według stałych rozkładów. Dorożka zaś była dostępna natychmiast. Zjawisko wzmacniało dodatkowo to, że położona nieopodal śródmieścia stacja Toruń-Miasto (rozbudowana w 1889 r.) obsługiwała w tym czasie tylko jedno połączenie kolejowe do Wystruci przez Jabłonowo, Iławę i Olsztyn, skazując pasażerów jadących w innych kierunkach na dojazdy do Dworca Głównego<sup>115</sup>.

---

szosą nadbrzeżną jednej osoby wynosiła 10 fen. Na wypadek zamknięcia szosy na nadbrzeżu np. z powodu powodzi taryfa miała zostać odpowiednio podwyższona o 20 fen., *Kronika i rozmaitości. Toruń*, „Gaz. Tor.” 14 VI 1887, nr 132. W 1878 r. przejazd dorożką konną w obrębie murów miasta kosztował jednego pasażera 25 fen., czyli dokładnie tyle samo, ile 13 lat później kosztował bilet tramwajowy między Dworcem Miejskim a Cegielnią. W przypadku dwóch pasażerów koszt przejazdu dorożką rozkładał się i wynosił łącznie 40 fen. Dla trzech osób przejazd w obrębie murów miejskich kosztował 50 fen., dla czterech osób 75 fen. Taryfa rosła proporcjonalnie do zasięgu podróży. I tak między śródmieściem a przedmieściami opłata wynosiła 40 fen., zaś przejazd do cegielni i na odległość do 4 km po prawej stronie Wisły kosztował jednego pasażera 50 fen. Najdrożej wychodziła podróż z miasta do Dworca Głównego przez most kolejowo-drogowy. Uwzględniając opłatę mostową, klient dorożki musiał liczyć się z wydatkiem rządu 60 fen., *Taryfa dla dorożek w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 23 III 1878, nr 69.

<sup>113</sup> W przypadku miejsc bardziej odległych w obrębie danego przedmieścia taryfa wzrastała o dodatkowe 20 fen. Opłata za dwie osoby wynosiła 60 fen., za trzy – 80 fen., za cztery – 90 fen., *Polizei-Verordnung über das Droschken*, s. 3.

<sup>114</sup> Przejazd w relacji Dworzec Miejski–Przedmieście wynosił 60 fen., w relacji Dworzec Główny–Przedmieście – 90 fen., *Polizei-Verordnung über das Droschken*, s. 13–14. Zob. również *Zusatz-Tarif zum Droschken-Tarif für die Stadt Thorn vom 10. Februar 1888*, „Th. KrbL.” 18 IV 1891, nr 31.

<sup>115</sup> Szerzej por. A. Piątkowski, *Geneza i rozwój sieci kolejowej w Prusach Zachodnich (1842–1914)*, w: *Toruń i Pomorze pod władzą pruską. Materiały konferencji z 10–11 grudnia 1993 r. w Toruniu*, red. S. Wierzchosławski, Toruń 1995, s. 109–128.

Czy w ujęciu realnym jazdy dorożkami konnymi należały do kosztownych i kto z nich korzystał? W latach osiemdziesiątych XIX w. w największych fabrykach maszyn w mieście, w Born i Schütze oraz E. Drewitz, zwykli robotnicy zarabiali dziennie od 1,5 do 1,75 mk<sup>116</sup>. Chcąc dojechać dorożką ze śródmieścia do Dworca Głównego, robotnik dużej fabryki musiałby wydać połowę dziennych zarobków, nie mówiąc już o trasie spod fabryki Born i Schütze, znajdującej się na Mokrem, do Dworca Głównego, gdzie opłata przekraczała 1 mk. Z powodów ekonomicznych transport dorożką był dla przeciętnego robotnika poza zasięgiem jego możliwości finansowych. Nieco lepiej wyglądała siła nabywcza czeladników ciesielskich zarabiających 35 fen. za godzinę<sup>117</sup>. Ale i w ich przypadku transport dorożką ze śródmieścia na Dworzec Główny stanowił ponad 20% dziennych poborów. Ważny jest tu nie tylko aspekt ceny i siły nabywczej wymienionych grup zawodowych. Istotny wydaje się również rytm życia codziennego, w ramach którego dzień pracy trwał zwykle 12 godzin, a w „koszyku potrzeb” trudno dostrzec potrzebę przemieszczania się dorożką, w przeciwieństwie do reprezentantów wyższych warstw społecznych. Należy zdać sobie również sprawę z tego, że skoro dorożka z oczywistych względów nie była masowym środkiem transportu, a omnibus konny obsługiwał głównie połączenie lewo- i prawobrzeżnej Wisły, przed uruchomieniem tramwaju dominującym sposobem przemieszczania się dla wielu grup społecznych pozostawał ruch pieszy, często niemający alternatywy.

Mimo uruchomienia linii tramwajowej w 1891 r., stwarzającej alternatywę dla podróżującej wewnątrz miasta społeczności, ceny usług dorożkarskich nie spadły<sup>118</sup>. Co więcej, w 1900 r. taryfa dorożkarska uległa podwyżce<sup>119</sup>, podczas gdy niemal w tym samym czasie

---

<sup>116</sup> K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 155.

<sup>117</sup> *Ze strajku*, „Gaz. Tor.” 17 IV 1904, nr 87.

<sup>118</sup> *Adreß-Buch der Stadt*, 1897, s. 138–139. Według taryfy opublikowanej w księdze adresowej w 1897 r. nadal obowiązywały stawki taryfy stanowiącej załącznik Zarządzenia Policji z 10 II 1888 r.

<sup>119</sup> W dniu 5 IX 1900 r. została znowelizowana taryfa z 10 II 1888 r., zob. *Adressbuch für Thorn*, 1908, cz. A, s. 257–258.

ceny biletów tramwajowych spadły o ponad 50%<sup>120</sup>, co oznacza, że nożyce cenowe rozwarły się jeszcze bardziej. O ile bilet tramwajowy na odcinku między Dworcem Toruń-Miasto a Rynkiem Staromiejskim kosztował w 1891 r. 10 fen., o tyle przejazd dorożką na tym samym dystansie wynosił 50 fen. W 1903 r. przejazd tramwajem kosztował nadal 10 fen., a dorożką już 75 fen. Zjawisko to pokazuje, że tramwaj konny, a później elektryczny, nie stanowił konkurencji dla dorożek. Tym samym obydwie środki transportu były przeznaczone dla innych grup społecznych.

By odpowiedzieć na kluczowe pytanie, do kogo skierowane były usługi dorożkarskie, należy pamiętać, że dorożki konne, a później także samochodowe, pozostawały najdroższym środkiem komunikacji publicznej spośród tych dostępnych w mieście. Zatem naturalną grupę korzystającą z tej formy transportu tworzyli zamożni i średniozamożni mieszkańcy Torunia, a także przyjezdni z zewnątrz, odwiedzający miasto. Odwołując się do spisu podatników z 1894 r., ewidencjonującego osoby, których roczne dochody przekraczały 3000 mk, oraz uwzględniając strukturę wyznania i narodowości<sup>121</sup>, możemy założyć, że pewnym klientem toruńskiego dorożkarza był ewangelik niemiecki, z dużym prawdopodobieństwem przedsiębiorca bądź osoba na stanowisku kierowniczym. Według spisu zakładów z 1907 r. w grupie 9351 osób pracujących w toruńskich przedsiębiorstwach 3180 osób stanowili właściciele, personel nadzorczy i biurowy<sup>122</sup>. Na gruncie kryterium dochodowego to właśnie część z wymienionej grupy stanowiła potencjalnych klientów dla woźniców dorożek. Oczywiście wysokość zarobków nie jest jedyną przesłanką, by stwierdzić, że dana grupa korzystała z usług dorożek. Równie istotny pozostaje kontekst motywacyjny, czyli rzeczywista potrzeba, jaka w rytmie dnia mogła spowodować konieczność przemieszczania się dorożką. U przedstawicieli wymienionej grupy właścicieli i kierowników rzeczywiście częściej niż w przypadku pozostałych grup zawodowych istniała potrzeba jazdy taksówką,

---

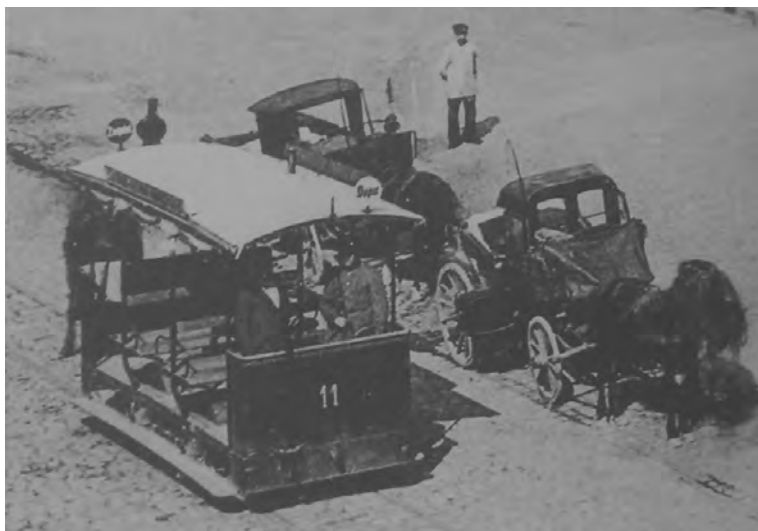
<sup>120</sup> R. Uebrick, *Thorn*, nlb.

<sup>121</sup> GStAPK, XIV HA, Rep. A 207, nr 195, nlb.

<sup>122</sup> K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 157, tab. 1.



wynikająca z charakteru wykonywanej pracy. Warto również zwrócić uwagę, że w wymienionej grupie kierowniczej dominowała ludność niemiecka. Społeczność polska miała niską pozycję materialną, dlatego klasyfikacja pasażerów z punktu widzenia narodowości skłania do przypuszczenia, że o ile Polacy zdominowali zawód dorożkarza, o tyle ich obecność jako pasażerów dorożek nie była już tak oczywista jak w przypadku społeczności niemieckiej.



Ryc. 27. Spotkanie dorożek konnych z letnim wozem tramwaju konnego na Rynku Staromiejskim, lata dziewięćdziesiąte XIX w.

U schyłku XIX w. dorożki konne stacjonowały w centrum przy Rynku Staromiejskim, przed Bramą Bydgoską, Bramą Chełmińską i Bramą Lubicką. Na początku XX w. upowszechniły się postoje przy Rynku Staromiejskim, Rynku Nowomiejskim oraz przy dworcach Miejskim i Głównym, pozostając tam niezmiennie do końca pru-

skiego okresu miasta<sup>123</sup>. Lokalizacje placów postojowych nie zaskakują i są charakterystyczne dla wszystkich organizmów miejskich, w których dorożki stacjonowały w centrach życia miejskiego, w bezpośrednim sąsiedztwie ratusza, dworców, sklepów, targów czy restauracji, którym towarzyszyło po prostu duże natężenie ruchu osobowego. W pewnym sensie to miejsce postoju określało aktualną rolę społeczną pasażera dorożki, a zjawisko to najbardziej uwidaczniało się w przypadku postoju dorożek przy dworcach kolejowych, gdzie oczywistą grupą pasażerów byli uczestnicy komunikacji zewnętrznej. Warto przy tym wspomnieć, że praktyka zamawiania dorożki przez telefon upowszechniła się w Toruniu dopiero po 1910 r., co oznacza, że do tego czasu jazdę zaczynało się niemal wyłącznie z miejsca postoju.

Rozwój toruńskich dorożek był również związany z kwitnym w mieście życiem towarzyskim, szczególnie widocznym w restauracjach, gospodach i szynkach. Sprzyjał temu klimat miasta, nazywanego u schyłku XIX w. *Befestigte Kneipe*<sup>124</sup>. Jak zauważa Magdalena Niedzielska, nieproporcjonalnie duży rozwój gospód w stosunku do liczby ludności wynikał głównie z ruchu podróżnych, zwłaszcza flisaków, oraz funkcji miasta jako twierdzy. W 1892 r. było otwartych w Toruniu aż 167 szynków i gospód<sup>125</sup>. Ich licznymi gośćmi byli m.in. żołnierze garnizonu toruńskiego, liczącego w 1905 r. 5638 wojskowych<sup>126</sup>. Zwykli żołnierze bywali głównie w szynkach, gdzie sprzedawano wódkę i tańczono, a oficerowie i podoficerowie gościli częściej w kawiarniach i restauracjach<sup>127</sup>. Prowadzone przez nich w czasie

---

<sup>123</sup> Por. *Führer durch Thorn*, s. 2.

<sup>124</sup> Zob. szerzej A. Kortas, „*Befestigte Kneipe*”. *Toruńskie lokale gastronomiczne i hotele w XIX i na początku XX wieku w świetle ksiąg adresowych i lokalnej prasy*, Toruń 2010.

<sup>125</sup> M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne*, s. 255.

<sup>126</sup> *Gemeindelexikon für die Provinz Westpreußen. Auf Grund der Materialien der Volkszählung vom 1. Dezember 1905 und anderer amtlicher Quellen*, bearb. vom Königlich Preußischen Landesamte, Berlin 1908, s. 138. Podana liczba wojskowych obejmowała wyłącznie żołnierzy stacjonujących w Toruniu (bez okolicznych miejscowości, które również obejmował garnizon toruński).

<sup>127</sup> A. Nowakowski, *Z koszar niemieckich. 176 Regiment Piechoty Pruskiej w Toruniu nad Wisłą*, przeł. A. Strzelecki, Warszawa 1905, s. 63.

wolnym życie rozrywkowe wielokrotnie wiązało się z koniecznością powrotu dorożką konną do koszar lub, zwłaszcza w przypadku oficerów, do kwater położonych w mieście.

Mimo rozwijającego się ruchu dorożkarskiego w mieście długo nie pojawiały się taksometry. Pierwsze profesjonalne urządzenia tego typu na dorożkach, w formie aparatów służących do pomiaru opłaty za przejazd, pojawiły się w Toruniu ok. 1899 r. Użytkowanie taksometrów, na zasadach wynajmu urządzenia, proponowali wówczas producenci powozów, którzy od 1898 r. nadsyłali oferty do Magistratu Torunia. Producenci tych aparatów zalecali, aby chronić je przed wilgocią, kurzem i brudem. Jeśli nie były w trakcie używania w terenie, powinny znajdować się pod dachem lub w innej zamkniętej przestrzeni<sup>128</sup>. Pojawienie się taksometrów oznaczało *de facto* zapoczątkowanie ery taksówek w mieście, choć termin „taksówka” pojawił się w Toruniu w obiegu dopiero w latach trzydziestych XX w. i dotyczył jedynie dorożek samochodowych. Pojęcie taksówki nie przyjęło się dla określenia powozu konnego, mimo umieszczenia w nim taksometru. Przez wiele lat w powszechnym użyciu funkcjonowały wyłącznie nazwy dorożka lub doróżka. Wielce prawdopodobne, że czynnikiem hamującym upowszechnienie taksometrów, a wraz z nimi taksówek, była taryfa określająca wysokość opłat za przejazd w zależności od strefy miasta, a nie od liczby przejechanych kilometrów. Z tego powodu taksometr nie miał szerszego zastosowania do 1900 r., w którym znowelizowano *Rozporządzenie dorożkarskie z 10 II 1888 r.*

W dniu 5 IX 1900 r. uchwalono nową taryfę dla dorożek. Od-tąd przejazd w obrębie śródmieścia i w obrębie tego samego przed-mieścia kosztował jedną osobę 50 fen, był zatem droższy o 10 fen. w stosunku do poprzedniej taryfy. Opłata za pojedynczy przejazd ze śródmieścia na przedmieścia wynosiła 75 fen. i oznaczała podwyżkę

---

<sup>128</sup> APT, AmT, C 7704, nlb. Wśród przedsiębiorstw oferujących w Toruniu takso-metry na przełomie XIX i XX w. były: Emil Zdanek właściciel Taxameter-Droschken z Wrocławia, C. F. Roell'sche Wagen-Fabrik Inh. R. G. Kolley z Gdańska, Franz Todtenhöfer & Co. Auto Palast z Gdańska, a także lokalna firma Hugo Erwin Schütze Thorn-Mocker, reklamująca się jako posiadacz kilku patentów, ibidem.

o 25 fen. Nowa taryfa wprowadzała możliwość jazdy na czas. Niezależnie od liczby pasażerów jedna godzina jazdy dorożką w systemie czasowym kosztowała 2 mk<sup>129</sup>. Jazdy nocne opiewały na dwukrotność taryfy dziennej. Pewnym *novum* taryfy z 5 IX 1900 r. było pojawienie się dodatkowego cennika dla dorożek z taksometrem. Stawki za przejazd zostały dla nich sklasyfikowane w zakresie trzech taryf oznaczonych kolorami: czerwonym, czarnym i niebieskim. W pierwszej, czerwonej taryfie trasa przejazdu do 1000 m kosztowała 50 fen. (za każde następne 500 m jazdy dopłata wynosiła 10 fen.)<sup>130</sup>. Jazdy według taryfy czarnej kosztowały 50 fen. za przejazd do 750 m (za każde następne 375 m jazdy dopłata wynosiła 10 fen.)<sup>131</sup>. Taryfa niebieska była taryfą nocną i zgodnie z nią za przejazd do 500 m pasażer winien uiścić opłatę w wysokości 50 fen. (za każde kolejne 250 m dopłacić 10 fen.)<sup>132</sup>. Dla ogółu społeczności Torunia przemieszczanie się dorożkami wiązało się więc z wysokimi wydatkami. W 1901 r. za równowartość jazdy dorożką konną w obrębie śródmieścia można było nabyć 40 dkg mięsa wieprzowego, 44 dkg mięsa wołowego lub 10,31 kg ziemniaków albo pięć biletów tramwajowych<sup>133</sup>. Czyniło to zeń środek transportu niedostępny dla większości mieszkańców.

Taryfa z 1900 r. na wiele lat ustabilizowała ceny przejazdów dorożkami, mimo że lobby dorożkarskie dążyło do jej zmiany. Świadczy o tym pismo zarządu policji z 23 listopada 1906 r., w którym czytamy:

[...] tutejsi dorożkarze są pod wskazówką powszechnego podniesienia cen na przejazdy dorożkami w celu zwiększenia dochodu. O ustalenie,

---

<sup>129</sup> Zimą podczas jazdy z użyciem sań jedna godzina jazdy kosztowała 2,5 mk, *Adressbuch für Thorn*, 1908, cz. A, s. 257–258.

<sup>130</sup> Taryfa czerwona obejmowała jazdy ze śródmieścia na: Bydgoskie Przedmieście (do ul. Szkolnej); Chełmińskie Przedmieście (do magazynu z żywnością i do ul. Cmentarnej); Mokre (do Wiener Cafe); Jakubskie Przedmieście (do żydowskiego cmentarza i do ul. Lubickiej 29), *ibidem*, s. 258.

<sup>131</sup> Taryfa czarna obejmowała jazdy ze śródmieścia do miejsc i dzielnic oznaczonych w pkt. 3–7 taryfy dorożkarskiej z 5 IX 1900 r., *ibidem*.

<sup>132</sup> *Ibidem*.

<sup>133</sup> Obliczenia własne na podstawie danych zawartych w *Adressbuch für Thorn*, 1908, cz. A, s. 257; K. Wajda, *Życie gospodarze miasta*, s. 155.

czy tutejsze ceny przejazdu są ustalone niedrogo wobec innych miast, prosimy o przesłanie ważnych taryf dla dorożek z tamtych miast do wglądu<sup>134</sup>.

Ostatnia zmiana taryfy w pruskim Toruniu nastąpiła 30 VII 1919 r. Zgodnie z jej treścią za pierwsze 800 m jazdy dorożką z taksometrem w taryfie dziennej (od 6.30 do 22.30) opłata wynosiła 1,5 mk<sup>135</sup>.

Od momentu pojawienia się w mieście automobilu w 1905 r. musiało upłynąć kilka lat, zanim po ulicach Torunia zaczęły jeździć pierwsze dorożki samochodowe. Choć warto wspomnieć, że to właśnie pierwszy samochód, jaki przejazdem zawitał w Toruniu w 1894 r., został określony w miejscowej prasie dorożką<sup>136</sup>. Dopiero w kwietniu 1911 r. elbląska firma Komnick<sup>137</sup> uruchomiła w Toruniu dwie dorożki automobilowe celem rozpoznania rynku. Dla porównania, w Warszawie pierwsza autodorożka pojawiła się osiem lat wcześniej, choć na stałe pojazdy te jeździły dopiero od 1908 r. W Poznaniu pierwsze taksówki kursowały w 1905 r., ale do I wojny światowej ich liczba nie przekroczyła dziesięciu<sup>138</sup>. Także w stosunku do wielkich miast europejskich opóźnienie Torunia w tym zakresie nie było tak ogromne – w Paryżu taksówki samochodowe wprowadzono w 1898 r., w Berlinie – w 1899 r., w Sztokholmie i Wiedniu – w 1900 r., w Londynie i Kopenhadze – w 1903 r.<sup>139</sup> W przypadku stwierdzenia opłacalności przedsięwzięcia wspomniana firma Komnick planowała uruchomić dodatkowo jeszcze trzy dorożki samochodowe. Cena za przejazd pierwszymi autodorożkami w Toruniu wynosiła 45 fen. za kilometr jazdy, a wynajęcie pojazdu na cały dzień kosztowało

---

<sup>134</sup> APT, AmT, C 18428, nlb.

<sup>135</sup> Za każde następne 400 m jazdy opłata wynosiła 30 fen. W taryfie nocnej opłaty wynosiły dwukrotność taryfy dziennej. Dodatkowo w przypadku dorożek bez taksometra taryfa wprowadzała opłaty za jazdę na czas w wysokości 3 mk (za dwie osoby) za jazdę do 30 minut, APT, AmT, D 410, nlb.

<sup>136</sup> *Pierwsza doróżka*, „Gaz. Tor.” 23 VI 1894, nr 142.

<sup>137</sup> Właściciel firmy, Franz Komnick był znanym elbląskim przemysłowcem, który w 1906 r. założył w Elblągu fabrykę samochodów.

<sup>138</sup> T. Dohnalowa, *Handel, transport, komunikacja*, w: *Dzieje Poznania*, t. 2, cz. 1: 1793–1918, red. J. Topolski, L. Trzeciakowski, Warszawa–Poznań 1994, s. 212.

<sup>139</sup> A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie*, s. 118.

50 mk, co stanowiło niebagatelną kwotę. Samochody mogły zabierać pięć osób. W „Gazecie Toruńskiej” napisano, że w tej sytuacji podróż czterech osób do Lubicza w obie strony kosztowałaby za 12 km niecałe 11 mk<sup>140</sup>. Oznacza to, że robotnik zatrudniony w młynie Gersona lub olejarni Längner & Illgner na taką przejażdżkę musiałby pracować 55 godzin<sup>141</sup>.

Tym niemniej na upowszechnienie się autodorożek mieszkańcy Torunia nie musieli długo czekać. Wbrew powszechnemu wyobrażeniu o kosztownych przejazdach dorożką samochodową, która dla lokalnej społeczności była czasami jedyną szansą przejażdżki autodemem, opłaty nie odbiegały znacząco od dorożek konnych. Kilometr jazdy autodorożką, przy odpowiednio zaplanowanej trasie, mógł być tańszy od przejazdu dorożką konną z taksometrem w ramach taryfy czerwonej. Oznaczało to zapoczątkowanie strukturalnej przemiany rynku taksówkowego, przejawiającej się w kolejnych latach dynamicznym przyrostem liczby dorożek samochodowych kosztem dorożek konnych. W 1912 r. po ulicach Torunia jeździło osiem dorożek automobilowych<sup>142</sup>, a w 1913 r. firma Bernstein & Co. oddała do użytku cztery nowe kryte dorożki samochodowe, przejmując jednocześnie dotychczasowe przedsiębiorstwo Towarzystwa Powózek Automobilowych. W październiku 1913 r. firma dysponowała 10 dorożkami samochodowymi, którymi gotowa była przewozić pasażerów zarówno w ciągu dnia, jak i w nocy, oferując im możliwość zamawiania pojazdów telefonicznie pod nr. 701<sup>143</sup>. W efekcie firma bardzo szybko zdobyła największy udział w toruńskim rynku autodorożkarskim. Przedsiębiorstwo ogłaszało się, że w zamian za wyuczenie młodych mężczyzn na szofera zatrudni tychże na kierow-

---

<sup>140</sup> *Dorożki samochodowe*, „Gaz. Tor.” 29 IV 1911, nr 97. W 1912 r. w Warszawie było 80 taksówek, w 1913 r. 90, zaś przed wybuchem I wojny światowej 150, A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie*, s. 118–119.

<sup>141</sup> Robotnicy w wymienionych zakładach zarabiali od 18–20 fen. na godzinę i domagali się 15% podwyżki, *Strajk*, „Gaz. Tor.” 14 XI 1911, nr 262.

<sup>142</sup> S. Spandowski, *Panie doróżkarz, gazul!*, „Nowości” 1 IV 2015, s. 8.

<sup>143</sup> *Toruń pod znakiem postępu*, „Gaz. Tor.” 22 X 1913, nr 245.

ców przy własnych dorożkach samochodowych<sup>144</sup>. Dostęp do zawodu nie wydawał się zatem trudny. Dynamiczny rozwój spółki wzmacniał zapotrzebowanie na nowych szoferów, których firma była gotowa zatrudniać od zaraz<sup>145</sup>.



Ryc. 28. Reklama prasowa firmy Bernstein & Co., 1913 r.

Problemem, jaki napotykamy przy badaniu historii toruńskich dorożek, jest brak najcenniejszego materiału statystycznego, prezentującego w czasie liczbę przewiezionych pasażerów oraz pozwalającego poznać cykliczność i intensywność ruchu dorożkarskiego. Być może z powodu prywatnego charakteru tej części rynku przewozowego i jego rozdrobnienia stosowne ewidencje nie były prowadzone. Zatem najwięcej trudności nastęrcza badaczowi udzielenie odpowiedzi na istotne pytania: jaki odsetek mieszkańców Torunia korzystał z dorożek i jak bardzo ta część rynku przewozowego była sko-

<sup>144</sup> „Gaz. Tor.” 19 X 1912, nr 241; 20 X 1912, nr 242; 24 X 1912, nr 245; 25 X 1912, nr 246; 27 X 1912, nr 248; 4 II 1913, nr 28; 5 II 1913, nr 29; 6 II 1913, nr 30; 7 II 1913, nr 31; 8 II 1913, nr 32; 9 II 1913, nr 33; 13 II 1913, nr 36; 14 II 1913, nr 37; 15 II 1913, nr 38; 18 II 1913, nr 40; 19 II 1913, nr 41; 20 II 1913, nr 42; 21 II 1913, nr 43; 22 II 1913, nr 44; 23 II 1913, nr 45; 25 II 1913, nr 46; 26 II 1913, nr 47; 27 II 1913, nr 48; 28 II 1913, nr 49; 1 III 1913, nr 50; 2 III 1913, nr 51; 7 III 1913, nr 55; 9 III 1913, nr 57; 13 III 1913, nr 60; 15 III 1913, nr 62.

<sup>145</sup> „Gaz. Tor.” 14 III 1914, nr 60. Wkrótce przedsiębiorstwo Bernstein & Co., oferujące podróże samochodowe zarówno w mieście, jak i poza nim, rozpoczęło także sprzedaż benzolu. „Gaz. Tor.” 23 IX 1914, nr 200; 24 IX 1914, nr 201; 29 IX 1914, nr 205; 1 X 1914, nr 207; 3 X 1914, nr 209; 8 X 1914, nr 213.

relowana z aktualną sytuacją gospodarczą miasta. W tej sytuacji, nie znając liczby pasażerów, najwłaściwszą metodą, pośrednio pozwalającą uzyskać pożądaną rezultat, wydaje się przeprowadzenie analizy liczby dorożek w czasie. Ponieważ zachowane źródła nie dostarczają również precyzyjnej wiedzy o liczbach dorożek, analizę należy zacząć od samych właścicieli tych pojazdów.

W 1892 r. odnotowano w księdze adresowej Torunia 14 właścicieli dorożek konnych<sup>146</sup>. Pięć lat później grupa ta nieco się uszczupliła i wynosiła 10 osób, z których większość była zameldowana na Mokrem i w Podgórzu<sup>147</sup>. Kolejne dane z 1908 r. wskazują 44 właścicieli dorożek<sup>148</sup>, z 1912 r. – 36<sup>149</sup>, z 1919 r. – 9<sup>150</sup>. Uwzględniając specyfikę tej branży, dla której charakterystyczne wydaje się zjawisko samozatrudnienia, można przyjąć, że przeciętnie tylko co drugi właściciel zatrudniał woźnicę, utrzymując w ten sposób 2–3 dorożki. Oznaczałoby to, że w najlepszym okresie mogło kursować w Toruniu 60–80 dorożek. A jeszcze w 1875 r. ich liczba wynosiła 33<sup>151</sup>. Pokazuje to, że w rzeczywistości dorożkarstwo miało niewielki udział w strukturze rynku komunikacyjnego miasta i w strukturze zawodowej w ogóle. Na jednego właściciela dorożki w 1892 r. przypadało 1930 mieszkańców. Nawet w najlepszym, pod względem liczby właścicieli dorożek, 1908 r. na jednego koncesjonariusza przypadało aż 992 mieszkańców. Liczby te świadczą o istnieniu niewielkiego rynku dla tej formy komunikacji, a jednocześnie, z powodu małych rozmiarów i kosztownych przejazdów, o jego elitarności. Ponieważ w interesującym nas okresie liczba ludności stale rosła, fluktuacja liczby dorożek nie znajduje z nią korelacji. Dowodzi tego zwłaszcza sytuacja z 1919 r., kiedy liczba mieszkańców osiągnęła 47 443 osoby, a liczba koncesjonariuszy wyraźnie spadła, skutkując najwyższym w badanym okresie wskaźnikiem liczby mieszkańców przypadających na jednego koncesjonariusza, wynoszącym 5271 osób (tab. 6).

<sup>146</sup> *Thorner Adreß-Buch*, 1892, cz. 5, s. 103.

<sup>147</sup> *Adreß-Buch der Stadt*, 1897, s. 135.

<sup>148</sup> *Adressbuch für Thorn*, 1908, s. 240.

<sup>149</sup> *Adressbuch für Thorn*, 1912, s. 292–293.

<sup>150</sup> *Einwohnerbuch von Thorn und Umgebung* 1919, Thorn 1919, cz. 3, s. 7.

<sup>151</sup> *Dorożki toruńskie*, „Gaz. Tor.” 6 VII 1875, nr 150.





Ryc. 29. Dorożki samochodowe przy Dworcu Toruń-Miasto, 1915 r.

Nie jest również oczywista współzależność liczby dorożek od sytuacji gospodarczej miasta, gdyż nawet w okresach dekonunktury na kilkanaście–kilkadziesiąt powózek klient i tak powinien się znaleźć. Poza tym, ze względu na występowanie niewielkiej liczby dorożek, istnieje ryzyko zbyt małej grupy porównawczej, by wynik statystyczny uznać za reprezentatywny. Nie bez zastrzeżeń jest również dostępny materiał źródłowy, na którym opieramy szacunki<sup>152</sup>. Tym niemniej, skoro w latach 1908–1912 odnotowano najwięcej właścicieli dorożek w pruskim okresie miasta, przewyższających znacznie liczbę właścicieli przypadającą na jednego mieszkańca w okresie międzywojennym, można wnioskować, że był to czas, w którym najwięcej pasażerów korzystało z jazdy dorożką. Warto przy tym dodać, że jednocześnie na lata 1911–1913 przypadły w mieście fascynacja dorożką samochodową i jej debiut, co mogło nie być bez znaczenia.

Po zakończeniu wojny i przyłączeniu Torunia do Polski na nowo uregulowano ruch dorożek. W dniu 28 I 1920 r. została wprowadzona tymczasowa taryfa różnicująca ceny dla dorożek konnych i samochodowych<sup>153</sup>. Po niespełna trzech miesiącach (22 IV 1920 r.) wydano nową taryfę dla dorożek, zgodnie z którą za jazdę dzienną w obrębie miasta lub przedmieścia opłata dla jednej osoby wynosiła 5 mkp. Z miasta do bardziej odległych miejsc na przedmieściach koszt dojazdu opiewał na 7,5 mkp, zaś z miasta do Dworca Głównego na 10 mkp. Taryfa nocna, w której opłaty wynosiły dwukrotność taryfy dziennej, trwała od 21.00 do 7.00<sup>154</sup>. A więc podobnie jak w przypadku ruchu tramwajowego, na początku lat dwudzie-

---

<sup>152</sup> Z nieznanymi przyczyn spisy koncesjonariuszy dorożek (i autodorożek), zamieszczone w księgach adresowych, nie uwzględniają firmy Bernstein & Co. Ponadto dla lat 1912 i 1919 brak jest rozróżnienia właścicieli dorożek konnych od właścicieli dorożek samochodowych.

<sup>153</sup> W taryfie dziennej, określonej od 6.30 do 22.30, za pierwsze 800 m jazdy opłata dla jednej osoby wynosiła 3 mk, a za każde kolejne 400 m 60 fen. W taryfie nocnej stosowano opłaty podwójne. W przypadku dorożek samochodowych za przejazd do 600 m w taryfie dziennej opłata dla jednej lub dwóch osób wynosiła 4,20 mk, a za każde następne 400 m 60 fen., APT, AmT, D 410, nlb.

<sup>154</sup> *Taryfa dla dorożek rozporządzenia policyjnego tyżące furmaństwo dorożek w mieście Toruniu z dnia 10 II 1888 roku*, APT, AmT, D 410, nlb. W przypadku jazdy na czas pierwsze 30 minut kosztowało jednego pasażera 8 mkp.

stych XX w. ruch dorożek trwał krócej niż w czasach pruskich, kiedy to dorożki w taryfie dziennej kursowały od 6.30 do 22.30. To kolejny przykład obrazujący krótszą aktywność mieszkańców po przyłączeniu miasta do Polski. Taryfa nie satysfakcjonowała dorożkarzy, którzy 16 IX 1920 r. napisali do prezydenta miasta, by ze względu na wysokie koszty utrzymania podwyższył ją o 75%<sup>155</sup>. Niezależnie od niezadowolenia dorożkarzy, którzy mogli zacząć odczuwać konsekwencje rodzącej się inflacji, w tym czasie napływało na nich coraz więcej skarg do urzędu policji. Skargi dotyczyły przede wszystkim wyzysku cenowego. W sprawie interweniował nawet wojewoda, który w piśmie do prezydenta Torunia zwrócił uwagę, aby bezzwłocznie ustanowić precyzyjne taksy i poddawać je kwartalnej rewizji. Nieposłusznych dorożkarzy wyzyskujących swoich klientów polecił karać<sup>156</sup>, nie miało to jednak większego wpływu na ich postawy. W sierpniu 1920 r. jeden z mieszkańców pisemnie wnioskował o uruchomienie omnibusu spod Ratusza Miejskiego do Dworca Głównego, do obsługi porannych i nocnych pociągów – ze względu na wysokie ceny usług dorożkarskich. Problem wyzysku oficjalnie zgłosił również dowódca 1 Baterii Artylerii Ciężkiej, por. Edward Słowikowski, który złożył na policji skargę na woźnicę dorożki nr 4. Za podróż z Dworca Głównego na Przedmieście Bydgoskie w taryfie nocnej mężczyzna zażądał od niego 400 mkp, co zdaniem por. Słowikowskiego powinno kosztować 360 mkp<sup>157</sup>. W rzeczywistości, zgodnie z opublikowaną 20 I 1921 r. nową taryfą, opłata powinna opiewać na 210 mkp<sup>158</sup>. Problem pozostał nierozwiązany przez cały

---

<sup>155</sup> APT, AmT, D 410, nłb.

<sup>156</sup> Ibidem.

<sup>157</sup> Ibidem.

<sup>158</sup> Por. *Toruń w jednym dniu*, Toruń 1921, s. 46. W dniu 20 I 1921 r. uchwalono nową taryfę, zgodnie z którą klient toruńskich dorożek miał możliwość skorzystania z przejazdu według stawki określonej dla poszczególnych stref miasta lub z jazdy na czas. Wynajmując dorożkę na czas, jeden pasażer był zobligowany do uiszczenia opłaty w wysokości 60 mkp za jazdę trwającą do 30 minut. Za każdy następny rozpoczęty kwadrans opłata wynosiła kolejne 30 mkp. Wynajęcie dorożki na czas dla dwóch osób kosztowało 67,5 mkp za pierwsze 30 minut, dla trzech osób 75 mkp, a dla czterech osób 90 mkp. Korzystając natomiast z dorożki według stałych tras przejazdu, jeden pasażer za jazdę zwyczajną

okres międzywojenny. Jeszcze w styczniu 1936 r. jeden z zamożnych mieszkańców, korzystający regularnie z dorożek samochodowych w różnych miastach, tłumaczył, że w Toruniu zdarza się, że szofer potrafi pod nieobecność pasażera ustawić w taksometrze taryfę nocną, chociaż jazda odbywa się w ciągu dnia<sup>159</sup>.

Z początkiem lat dwudziestych XX w. upowszechniła się praktyka zamawiania autodorożki przez telefon. Pod nr. 234 można było zamówić dorożkę samochodową z firmy dorożkarskiej przy ul. Bydgoskiej 35b<sup>160</sup>. Inne przedsiębiorstwo zachęcało do zamawiania swo-

---

wewnątrz śródmieścia lub w obrębie jednego przedmieścia płacił 37,50 mkp. Podróż z miasta na każde z przedmieść kosztowała 52,50 mkp, 75 mkp lub 90 mkp w zależności od położenia punktu docelowego na obszarze przedmieścia. Z miasta na Bydgoskie Przedmieście do ul. Sienkiewicza opłata wynosiła 52,50 mkp; do restauracji Cegielnia lub koszar ułańskich – 75 mkp; do nowych Bielow lub Fortu IV – 90 mkp. Z miasta na Chełmińskie Przedmieście do ul. Górnej lub do końca ul. św. Jerzego opłata wynosiła 52,50 mkp; do Zakładu Wodociągu przy ul. Grunwaldzkiej – 75 mkp; do szosy kolejowej lub Dworca Północnego – 90 mkp. Z miasta na Mokre aż do Złotego Lwa – 52,50 mkp; do ul. Grudziądzkiej (do piekarni) lub ul. Kościuszki (do wysokości ul. Panieńskiej), lub ul. Chrobrego (do młeczarni), lub ul. Sobieskiego (do koszar) – 75 mkp. Z miasta na Jakubskie Przedmieście do cmentarza żydowskiego lub restauracji przy ul. Lubickiej 29 – 52,50 mkp; do rzeźni lub końca ul. Winnica – 75 mkp; do Fortu I – 90 mkp. Kosztowny był przejazd z przedmieść na Dworzec Główny, który dla pojedynczego klienta opiewał na kwotę 105 mkp. Również drogi był przejazd z miasta do Podgórze na Fort VI, VII lub do pola dla ćwiczeń artylerii, który wynosił 127,50 mkp. Podobnie z miasta do Fortu V i VI w cenie 150 mkp. W ruchu nocnym, tj. od 21.00 do 7.00 rano, opłaty były podwójne. Pierwsze pięć minut oczekiwania dorożkarza na pasażera było bezpłatne, za każde następne klient musiał zapłacić 6 mkp. Jednak w przypadku, gdyby klient zlecił również jazdę powrotną lub nową, dorożkarz był zobowiązany oczekiwać bezpłatnie przez 15 minut. Za przejazdy na lewy brzeg Wisły do Dworca Głównego do ceny przejazdu doliczano opłatę mostową, wynoszącą według ówczesnej taryfy 25 fen. Dla dzieci poniżej 10. roku życia przejazd był bezpłatny. Dorożkarz nie był zobowiązany zabierać więcej niż czterech pasażerów, zob. *Toruń w jednym dniu*, s. 46–48.

<sup>159</sup> APT, AmT, D 4897, k. 6–6v. Ponadto wskazywał, że skutek niejednoznacznej taryfy klient zamawiający dorożkę pod dom jest narażony na nadużycia ze strony szofera, który przed przyjazdem po pasażera może przejechać pół miasta na jego koszt.

<sup>160</sup> „Śl. Pom.” 30 XI 1921, nr 274, s. 7; 1 XII 1921, nr 275, s. 4; 2 XII 1921, nr 276, s. 5; 27 VI 1922, nr 145, s. 6; 14 II 1925, nr 37, s. 8.

ich dorożek stacjonujących przy Rynku Staromiejskim, pod nr. tel. 645, wskazując przy tym, że ceny autodorożki nie przekraczały taryfy dorożkarzy konnych<sup>161</sup>. W ogromnym stopniu zaważyło to na szybkim wyparciu dorożek konnych przez dorożki samochodowe, skutkując rosnącym bezrobociem wśród woźniców. Sprzyjały temu jednolite taryfy, które do 1925 r. nie różnicowały opłat dla dorożek konnych i samochodowych, dając pasażerom możliwość przejazdu dorożką samochodową w cenie dorożki konnej. Z początkiem marca 1923 r. uchwalono taryfę dostosowującą wysokość opłat do realnej wartości pieniądza, uszczuplonej efektem galopującej inflacji. Za jazdę wewnątrz miasta lub w obrębie jednego z przedmieść pasażer musiał ponieść opłatę 3000 mkp<sup>162</sup>. Stałym kosztem ciążącym na cenie przejazdu dorożką między lewo- a prawobrzeżną częścią miasta były opłaty mostowe. Pod koniec 1923 r. związek dorożkarzy złożył wniosek o obniżenie mostowego, na co Urząd Wojewódzki nie wy-

---

<sup>161</sup> „Sł. Pom.” 3 X 1924, nr 230, s. 7; 9 XI 1924, nr 261, s. 15. Od 1925 r. również pod nr. tel. 818 można było zamawiać autodorożki, zob. K. Kluczwajd, *Toruń między wojnami*, s. 64. W połowie lat dwudziestych XX w. znaczna część przedsiębiorstw oferowała możliwość zamawiania dorożek samochodowych przez telefon zarówno w dzień, jak i w nocy, „Sł. Pom.” 27 VI 1922, nr 145, s. 6; 4 II 1925, nr 28, s. 7; 5 II 1925, nr 29, s. 9; 10 IV 1925, nr 84, s. 10; 11 IV 1925, nr 85, s. 9; 12 IV 1925, nr 86, s. 11; 16 IV 1925, nr 88, s. 10; 17 IV 1925, nr 89, s. 10; 18 IV 1925, nr 90, s. 10; 19 IV 1925, nr 91, s. 14; 21 IV 1925, nr 92, s. 10; 22 IV 1925, nr 93, s. 10; 23 IV 1925, nr 94, s. 12; 24 IV 1925, nr 95, s. 8; 25 IV 1925, nr 96, s. 10; 28 IV 1925, nr 98, s. 12. Latem 1925 r. intesywnie ogłaszał swoje usługi właściciel autodorożki nr 33 na podwójnych resorach, którą można było zamówić pod nr. tel. 252, „Sł. Pom.” 22 VII 1925, nr 167, s. 10; 23 VII 1925, nr 168, s. 8; 25 VII 1925, nr 170, s. 12; 26 VII 1925, nr 171, s. 16; 28 VII 1925, nr 172, s. 8; 1 VIII 1925, nr 176, s. 12; 2 VIII 1925, nr 177, s. 12; 4 VIII 1925, nr 178, s. 10; 6 VIII 1925, nr 180, s. 10; 8 VIII 1925, nr 182, s. 11.

<sup>162</sup> *Księga adresowa miasta*, 1923, dz. 1, s. 12.

raził jednak zgody<sup>163</sup>. Kolejne zmiany taryfy dokonały się z początkiem stycznia 1924 r.<sup>164</sup> oraz 1 VIII 1924 r.<sup>165</sup>

Z punktu widzenia rozwoju ruchu dorożkarskiego 1924 r. okazał się bardzo charakterystyczny. Jeszcze w roku poprzednim w mieście było zarejestrowanych zaledwie dziewięciu właścicieli dorożek<sup>166</sup>. O ile w pierwszym półroczu 1924 r. widać stabilizację liczby przedsiębiorstw dorożkarskich (zlikwidowano w tym czasie tylko jedno z nich)<sup>167</sup>, o tyle w okresie od 1 VII do 31 XII 1924 r. uruchomiono furmanek oraz dorożek konnych i samochodowych aż 22<sup>168</sup>. Tylko w grudniu 1924 r. zgłoszono działalność aż dziewięciu dorożek samochodowych<sup>169</sup>. Nie znamy bezpośredniej przyczyny tak dynamicznego wzrostu, niemniej jednak można przypuszczać, że czynnikiem stymulującym stanowiło wprowadzenie nowej taryfy w sierpniu 1924 r., która podniosła ceny usług o blisko 100% w stosunku do poprzedniej taryfy ze stycznia tego roku. Ten nagły przyrost liczby dorożek

<sup>163</sup> APB, UWP, sygn. 23332, k. 51.

<sup>164</sup> Zgodnie z jej treścią jazda wewnątrz śródmieścia lub w obrębie tego samego przedmieścia kosztowała jedną osobę 50 gr. W praktyce jednak, przy zwykłe dłuższych przejazdach, należało liczyć się z opłatą przekraczającą 1 zł, a czasem również 2 zł. Z miasta na Bydgoskie Przedmieście do ul. Sienkiewicza, na Chełmińskie do ul. Podgórznej lub Cmentarnej oraz na Mokre do ul. Grudziądzkiej, a także na Jakubskie do żydowskiego cmentarza albo do restauracji przy ul. Lubickiej 29 przejazd dla jednej osoby kosztował 80 gr. Opłata za jazdę w bardziej odległe miejsca w obrębie przedmieść wynosiła z kolei 1,20 zł (na Bydgoskie Przedmieście do restauracji Cegielnia lub koszar ułańskich, na Chełmińskie do zakładu wodnego, na Mokre do piekarni przy ul. Grudziądzkiej lub mleczarni przy ul. Chrobrego albo do koszar przy ul. Sobieskiego, na Jakubskie do rzeźni lub do końca ul. Winnica, a także do Dworca Głównego). W przypadku dalszych odcinków przejazdu kurs kosztował 2 zł, a nawet 2,60 zł przy jeździe do Podgórza, do Fortu VI lub do Fortu V. Czas nocny liczył się od 21.00 do 7.00 i obowiązywały w nim opłaty w podwójnej wysokości, *Taryfa dla dorożek*, „Tyg. Tor.” 5 IV 1924, nr 14, s. 9.

<sup>165</sup> *Taryfa dla dorożek*, „Tyg. Tor.” 16 VIII 1924, nr 33, s. 9; *Taryfa dla dorożek*, „Tyg. Tor.” 6 IX 1924, nr 36, s. 13.

<sup>166</sup> *Księga adresowa miasta*, 1923, dz. 4, s. 6.

<sup>167</sup> *Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 stycznia 1924 do 31 czerwca 1924*, s. 9.

<sup>168</sup> *Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 lipca 1924 do 31 grudnia 1924*, s. 9.

<sup>169</sup> *Zmiany w handlu i przemyśle*, „Tyg. Tor.” 10 I 1925, nr 2 (54), s. 10.

stał się realnym zagrożeniem dla Elektrowni i Gazowni w Toruniu, uruchamiającej w listopadzie 1924 r. komunikację autobusową między Dworcem Głównym a Dworcem Toruń-Miasto i Rynkiem Staromiejskim. Zarząd elektrowni wyraźnie obawiał się dużej liczby wniosków o pozwolenie na dorożkę samochodową, które wpłynęły do Magistratu. Zarząd prosił nawet o możliwe ograniczenie liczby zezwoleń dorożkarskich, argumentując: „[...] w przeciwnym bowiem razie ilość pasażerów jadących autobusami zmalałaby tak, że kosztu ruchu nie byłyby pokryte, a wtedy ruch tych wozów musiałby być wstrzymany”<sup>170</sup>. Sytuacja ta dowodzi, w jak dużym stopniu dotychczasowym beneficjentem komunikacji między lewo- i prawobrzeżną częścią miasta były dorożki. W okresie od stycznia do listopada 1925 r. zgłoszono uruchomienie 28 autodorożek, przy zlikwidowanych 11, co oznaczało ich przyrost o 17 nowych pojazdów<sup>171</sup>. W roku następnym dynamika rejestrowania dorożek samochodowych okazała się już nieco mniejsza. Co natomiast znamienne, spośród rozpoczynających działalność 21 dorożek w 1926 r. tylko jedna była dorożką konną, a w 1925 r. nie uruchomiono żadnej dorożki konnej<sup>172</sup>.

W okresie międzywojennym postoje dorożek nadal znajdowały się w tych samych miejscach, co w okresie pruskim, potwierdzając niezmiennosc położenia centralnych placów i ich funkcji związanych z tętnem życia miejskiego. Na ścianie ratusza zamocowano nawet skrzynkę z telefonem do wzywania taksówek<sup>173</sup>. Na Rynku Staromiejskim dorożki stacjonowały obok poczty<sup>174</sup>, co stało się z czasem powodem skarg. W marcu 1927 r. Urząd Telegraficzny w Toru-

---

<sup>170</sup> APT, AmT, D 410, nlb.

<sup>171</sup> Zob. zmiany w handlu i przemyśle publikowane w: „Tyg. Tor.” 14 II 1925, nr 7 (60), s. 6; 7 III 1925, nr 10 (63), s. 3–4; 4 IV 1925, nr 14 (66), s. 8–9; 11 VII 1925, nr 28 (79), s. 6; 8 VIII 1925, nr 32 (83), s. 5; 5 IX 1925, nr 36 (87), s. 5; 11 X 1925, nr 41 (93), s. 3; 14 XI 1925, nr 46 (98), s. 4; 5 XII 1925, nr 49 (101), s. 4.

<sup>172</sup> Zmiany w handlu i przemyśle, „Tyg. Tor.” 13 III 1926, nr 11 (115), s. 6–7; 17 IV 1926, nr 16 (120), s. 5–6; 15 V 1926, nr 20 (124), s. 7; 11 IX 1926, nr 37 (141), s. 9–10; 5 X 1926, nr 40 (144), s. 4–5; 13 XI 1926, nr 46 (150), s. 4–5.

<sup>173</sup> *Ruch automobilowy zamiera*, „Śl. Pom.” 2 VII 1931, nr 149, s. 8.

<sup>174</sup> J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu*, s. 22–23; idem, *Obraz międzywojennego Torunia*, s. 150.

niu, mieszczący się przy Rynku Staromiejskim 13, podjął starania u prezydenta miasta, aby zmienić miejsce postoju taksówek samochodowych. Dyrektor urzędu żalił się, że

[...] przez hałas, dym i warkot samochodów pracownicy urzędu telegraficznego nie są w stanie pracować. Ponieważ ich praca ma charakter fonetyczny a odgłosy silnika przeszkadzają w rozmowach więc petenci dzwoniący żalą się potem na słabą jakość obsługi telefonistów z urzędu. Gazy motorowe uniemożliwiają także wietrzenie ubikacji służbowych<sup>175</sup>.

Prezydent miasta uznał jednak, że zmiana obecnego miejsca postoju autodorozek nie była możliwa. Postawienie ich pod murami ratusza według opinii Naczelnika Budownictwa Miejskiego zagrażało zażytkowemu gmachowi, którego wartość architektoniczna wymagała specjalnej opieki. Ponadto prezydent stwierdził, że poza obecnie zajmowanym miejscem nie ma w śródmieściu innego odpowiedniego placu postoju dla taksówek, a usunięcie ich z Rynku Staromiejskiego byłoby sprzeczne z interesem publicznym<sup>176</sup>. Dorożki pozostały więc w ścisłym centrum na Rynku Staromiejskim (tel. 333) obok poczty, Rynku Nowomiejskim, przy dworcach Głównym i Miejskim oraz przy ul. Konopnickiej nieopodal Parku Miejskiego Cegielnia<sup>177</sup>. Sąsiednia Bydgoszcz miała w tym czasie sześć placów postojów<sup>178</sup>. Jerzy Serczyk wspominał, że przy każdym postoju w Toruniu oczekiwała przynajmniej jedna dorożka, a często i więcej dorożek, na które z przyczyn finansowych nie było dużego popytu. Jak pisze:

<sup>175</sup> APT, AmT, D 416, Dyrektor Urzędu Telegraficznego do prezydenta miasta Torunia z 12 III 1927 r.

<sup>176</sup> Ibidem, Prezydent do Dyrektora Urzędu Telegraficznego.

<sup>177</sup> *Toruń 1233–1933*, s. 18; J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu*, s. 22–23; K. Kluczward, *Toruń między wojnami*, s. 53.

<sup>178</sup> Place postoju taksówek znajdowały się przy pl. Teatralnym, Starym Rynku, Wałach Jagiellońskich (przed Sądem Grodzkim), na narożniku al. Adama Mickiewicza i ul. Gdańskiej, na ul. Jagiellońskiej i przy Dworcu Głównym PKP, P. Kunda, *Rozwój motoryzacji w Bydgoszczy w latach 1920–1939*, Bydgoszcz 2009, s. 76, mps (praca magisterska napisana pod kierunkiem prof. Z. Biegańskiego).



[...] oszczędni mieszkańcy Torunia taksówkami jednak jeździli raczej rzadko. Chętniej korzystali z nich przybysze z byłej Kongresówki (bo ex-Galicjanie byli raczej skąpi) oraz co młodsi panowie oficerowie, którzy wprawdzie mieli pensje raczej skromne, ale za to lubili „trzymać fason”. Taki „pistolet”, młody porucznik, przyrządził sobie w tajemnicy przed otoczeniem na śniadanie płatki owsiane w rondelku, żeby taniej kosztowało, ale damę swego serca wioził na spacer taksówką, nie raz z nią rozpaczą spoglądając na wyskakującą na liczniku cyferki<sup>179</sup>.

Podobnie jak w czasach pruskich, z usług dorożek nie korzystali zapewne bezrobotni, których liczba w międzywojennym Toruniu wynosiła przeciętnie 15% osób w wieku produkcyjnym. Dorożkami nie jeździli również przedstawiciele najliczniejszej grupy społecznej, robotnicy, stanowiący aż 45,2% ludności zawodowo czynnej. Nawet po przewyższeniu inflacji w 1924 r., gdy koszty utrzymania 4–5-osobowej rodziny robotniczej określano na 40 zł tygodniowo, znaczna część robotników zarabiała poniżej tego progum<sup>180</sup>. Jedna jazda dorożką ze śródmieścia na przedmieście kosztowała w tym czasie 1,5 zł, czyli 3,75% tygodniowych kosztów utrzymania całej rodziny robotniczej, na które i tak większość robotników nie była w stanie zarobić. Relacja kosztów przejazdu do dochodów korzystniej kształtowała się w przypadku pracowników urzędów, sądownictwa, banków oraz wojska. W 1936 r. jedna jazda autodorożką na trasie spod Ratusza Miejskiego do Dworca Głównego kosztowała pracownika umysłowego średniego szczebla administracji ogólnej 17% dziennego wynagrodzenia, sierżanta w wojsku 25%<sup>181</sup>. Do najpewniejszych klientów toruńskich dorożek należeli natomiast przyjezdni z zewnątrz, zasilający toruńskie dworce oraz przedstawiciele wyższych warstw społeczeństwa toruńskiego.

---

<sup>179</sup> J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu*, s. 22–23; idem, *Obraz międzywojennego Torunia*, s. 150.

<sup>180</sup> R. Sudziński, *Życie gospodarcze*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2, s. 99; podrozdział *Stratyfikacja społeczna i siła nabywczą*.

<sup>181</sup> Obliczenia własne na podstawie: *Mały Rocznik Statystyczny 1936*, s. 188; „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 20 V 1936, nr 18, poz. 106. Do obliczeń przyjęto 6-dniowy tydzień pracy. Długość trasy od Ratusza Miejskiego do Dworca Głównego przez most drogowy wynosi 2,5 km.

Na początku 1926 r. prezydent Torunia Antoni Bolt podpisał rozporządzenie policyjne w sprawie dorożkarstwa w mieście<sup>182</sup>, założenia dokumentu były umocowane na gruncie rozporządzenia pruskiego z 1888 r. Zgodnie z jego treścią wykonywanie usług przewozowych w tym zakresie wymagało policyjnego zezwolenia<sup>183</sup>, zaś pojazdy powinny być trwale i dobrze utrzymane, oznaczone z dwóch stron oraz z tyłu czerwonymi numerami na białym tle i wyposażone w dwie latarnie przymocowane do koźła, umożliwiające podświetlenie numeru dorożki o zmroku. Woźnicom dorożek konnych nie wolno było w obrębie miasta trzaskać z bicia<sup>184</sup>. Właściciel policyjnie koncesjonowanej dorożki miał obowiązek utrzymywać ją w ruchu od 6.00 do 21.00, jak również był zobowiązany do odbywania nocnych jazd w czasie przyjazdu i odjazdu nocnych pociągów na dworcach w Toruniu. Każdy woźnica musiał być ubrany w niebieski surdut, niebieski płaszcz oraz kapelusz, na którym był przymocowany numer dorożki w kolorze czerwonym. Karmienie koni było dozwolone wyłącznie na miejscach postoju z zawieszonych worków lub naczyń. Woźnica mógł oczekiwać wyłącznie zapłaty według taryfy, nie wolno mu było żądać piwnego<sup>185</sup>.

Do obowiązków właścicieli samochodów wykorzystywanych w celach zarobkowych, w tym właścicieli autodorożek, należało zamieszczenie na pojeździe tabliczki z nazwiskiem i adresem właściciela, czego w Toruniu dość często nie przestrzegano<sup>186</sup>, a także pod-

---

<sup>182</sup> *Rozporządzenie policyjne w sprawie dorożkarstwa w mieście Toruniu z dnia 5 marca 1926 r.*, „Tyg. Tor.” 20 III 1926, nr 12 (116), s. 2–5.

<sup>183</sup> Przed pierwszym uruchomieniem dorożki właściciel miał także obowiązek przedstawić pojazd do zbadania przez władzę policyjną, zaś zamierzając zamknąć interes dorożkarski, powinien na osiem dni przed unieruchomieniem pojazdu poinformować o tym fakcie policję, *ibidem*, § 1.

<sup>184</sup> *Ibidem*, § 2, 4, 7. O zaprzęgu jedno- lub dwukonnym dorożki decydował właściciel.

<sup>185</sup> *Ibidem*, § 10–11, 14, 25, 35.

<sup>186</sup> APT, AmT, D 416, Wojewoda Pomorski do Magistratu w Toruniu z 6 V 1924 r. Obowiązek umieszczenia na samochodzie tabliczki informacyjnej z nazwiskiem i adresem właściciela regulowało *Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dn. 6 VII 1922 o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych*, § 18 (Dz. U. R.P. 1922, nr 65, poz. 587).

danie samochodu corocznym badaniom technicznym<sup>187</sup>. Obowiązek ten rzeczywiście weryfikowano, a osobom uchylającym się od wykonania badań technicznych zabraniano zarobkowego prowadzenia samochodu, a nawet – jak w przypadku Konrada Kiljana, właściciela samochodu o nr. rej. PM13716 – grożono unieruchomieniem pojazdu. W jego przypadku można jednak domniemywać, że brak wykonania badania technicznego nie wynikał z zaniedbań właściciela. W dniu 6 XI 1926 r. matka Konrada Kiljana, Bronisława Kiljan, przedstawiła samochód do ponownego badania, gdyż syn, który prowadził samochód do celów zarobkowych, mając tylko pozwolenie niezawodowe, zmarł przed tygodniem<sup>188</sup>. Zmarły nie dysponując wcześniej pozwoleniem zawodowym, stanowił niezdrową konkurencję i w kręgu dorożkarzy był traktowany jako „czarna owca”. Okazuje się, że na krótko przed jego śmiercią, 15 IX 1926 r., wpłynęło do Magistratu pismo Związku Właścicieli Autodorożek (ul. Mickiewicza 128) ze skargą na Konrada Kiljana:

Uprzejmie donosimy, iż samochód No. rejestr. P.M.13716 należący do p. Kilijana, którym kierował Kilijan Konrad, mając pozwolenie kierowania niezawodowe. Dnia 11 b.m. w nocy ów kierowca z wyżej wymienionym samochodem stał przed restauracją „Eldorado” ul. Chełmińska Szosa, na zapytanie gości, czy jest wolny odpowiedział, iż tak, i rozwoził ich po mieście. Powyższe widział p. Górny właściciel Autodorożki Nr. 19<sup>189</sup>.

Cytowany Franciszek Górny zeznał później w trakcie przesłuchania na policji, że Konrad Kiljan trzy razy odjeżdżał sprzed Eldorado i za każdym razem zabierał gości, odwożąc ich do domu, a przy tym pobierał od nich opłatę<sup>190</sup>. Prezydent miasta nakazał Komisariatowi II Policji Państwowej przeprowadzić dochodzenie w celu ustalenia, czy człowiek ten faktycznie, mając zezwolenie na prawo prowadzenia

---

<sup>187</sup> APT, AmT, D 416, Wojewoda Pomorski do Magistratu w Toruniu z 19 III 1924 r.

<sup>188</sup> Ibidem, Wojewoda Pomorski do Magistratu w Toruniu z 29 X 1926 r., Magistrat do Wojewody Pomorskiego Wydział Robót Publicznych z 20 XI 1926 r.

<sup>189</sup> Ibidem, Związek Właścicieli Autodorożek do Magistratu w Toruniu z 15 IX 1926 r.

<sup>190</sup> Zeznanie świadka z 30 IX 1926 r.

pojazdów jako kierowca niezawodowy, wykonywał samochodem swej matki (Bronisławy) przewozy osobowe na zamówienie, biorąc zapłatę. Wyniku śledztwa nie znamy, możliwe, że dochodzenie zbiegło się ze śmiercią kierowcy.

W październiku 1925 r. została ogłoszona pierwsza taryfa dla autodorożek<sup>191</sup>. Zgodnie z jej treścią za pierwsze 1000 m jazdy opłata dla jednego pasażera wynosiła 0,80 zł. W roku następnym stawka za jazdę uległa podwyżce o 20 gr<sup>192</sup>. Na krótkich dystansach do 1800 m wybór taksówki był dla pasażera nieznacznie tańszym rozwiązaniem (opłata wynosiła 1,4 zł) aniżeli wybór dorożki konnej, przy której opłatę pobierano ryczałtowo dla poszczególnych dzielnic miasta (zwykle 1,5 zł)<sup>193</sup>. W 1926 r. za równowartość jednej jazdy autodorożką na trasie spod Ratusza Miejskiego na Bydgoskie Przedmieście (do ul. Sienkiewicza) można było nabyć osiem biletów tramwajowych, a za jazdę dorożką konną – 7,5. Wraz z wprowadzeniem taryfy w 1926 r. wydłużeniu o jedną godzinę uległa taksa dzienna i obowiązywała odtąd od 6.00 do 22.00, co oznaczało powrót do dłuższej aktywności w życiu miejskim. Zjawisko to potwierdza również wydłużenie dziennej taryfy tramwajów z krańcowej 23.00 do 23.30<sup>194</sup>.

Przed wydaniem kolejnej taryfy władze Torunia zasięgnęły szczegółowych informacji o cenach usług dorożkarskich w in-

---

<sup>191</sup> *Taryfa dorózek samochodowych w mieście Toruniu*, „Tyg. Tor.” 20 III 1926, nr 12 (116), s. 4–5. Każdorazowa taryfa była ustalana przez Zarząd Gminy Miejskiej po zaczerpnięciu opinii Izby Przemysłowo-Handlowej.

<sup>192</sup> W myśl nowej taryfy należność za przewóz dwóch osób w obrębie granic administracyjnych miasta wynosiła (dla taksy dziennej od 6.00 do 22.00) 1 zł za pierwsze 1000 m. Za każde następne 400 m opłata wynosiła 0,20 zł. W przypadku taksy nocnej opłata 1 zł dotyczyła pierwszych 666 m i dalej 0,20 zł za każde następne 266 m. Za trzecią i dalszą osobę dopłata wynosiła 0,50 zł, *Taryfa dla dorózek samochodowych*, „Tyg. Tor.” 23 X 1926, nr 43 (147), s. 3–4. Zob. korespondencję starosty grodzkiego z Magistratem, dotyczącą ustalenia nowej taryfy, APT, AmT, D 4896, k. 1–4.

<sup>193</sup> Jazda spod Ratusza Miejskiego na Bydgoskie Przedmieście do ul. Sienkiewicza nieco korzystniej wychodziła dorożką konną (taniej o 10 gr), ale już spod Ratusza Miejskiego do Dworca Głównego taniej o 10 gr wychodził przejazd dorożką samochodową, obliczenia własne na podstawie: *Taryfa dla dorózek samochodowych*, „Tyg. Tor.” 23 X 1926, nr 43 (147), s. 3–4; Google Maps.

<sup>194</sup> *Księga adresowa i informacyjna*, 1932, dz. 2, s. 28.

nych miastach, prosząc tamtejsze magistraty o nadsyłanie obowiązujących u nich taryf. Dla przykładu, w 1931 r. za pierwsze 1000 m jazdy opłata w wysokości 1 zł obowiązywała w Warszawie, Lublinie i Częstochowie. W Łodzi zaś wynosiła 1,20 zł, w Wilnie 0,80 zł, a w sąsiedniej Bydgoszczy i Poznaniu pobierano opłatę w wysokości 0,60 zł za pierwsze 300 m jazdy<sup>195</sup>. Ostatnią wydaną przez Zarząd Miejski w okresie międzywojennym taryfą maksymalną opłat za przewozy dorożkami samochodowymi była ta z 30 IV 1936 r., utrzymująca w mocy wysokość opłaty w kwocie 1 zł za pierwsze 1000 m jazdy (za każde następne 400 m dopłata wynosiła 0,20 zł). Co charakterystyczne, nastąpiło ponowne wydłużenie taksy dziennej, która obowiązywała odtąd aż do 24.00<sup>196</sup>.

W 1938 r. za równowartość jazdy taksówką na odcinku spod Ratusza Miejskiego do Dworca Głównego (Toruń-Przedmieście) mieszkaniec Torunia mógł kupić prawie osiem bochenków chleba

---

<sup>195</sup> APT, AmT, D 4896, k. 11, 17, 20, 24, 26, 30, 42, 57. W Bydgoszczy od 1936 r. opłata wynosiła 1 zł za pierwsze 1000 m jazdy, a za każde kolejne 165 m – 10 gr, *Księga adresowa miasta Bydgoszczy Rocznik 1936/37*, oprac. W. Weber, Bydgoszcz 1936, s. XXX.

<sup>196</sup> W nocy, tj. od 24.00 do 6.00 rano, opłata maksymalna wynosiła od jednej osoby 1 zł za pierwsze 666 m jazdy i 0,20 zł za każde następne 266 m. Opisywana taryfa, która musiała znajdować się w każdej autodorożce w miejscu widocznym dla pasażera, zaczęła obowiązywać od 15 V 1936 r., zastępując dotychczasową taryfę opłat maksymalnych za przewozy dorożkami samochodowymi z 21 X 1926 r., która tym samym straciła moc prawną, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 20 V 1936, nr 18, poz. 106; „Pomorski Dziennik Wojewódzki” 1936, nr 12, poz. 169, s. 229–230. Z dniem 14 IV 1938 r. rozciągnięto taryfę maksymalną opłat za przewóz osób dorożkami samochodowymi z 30 IV 1936 r. na obszary włączone do Torunia 1 IV 1938 r., „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 16 IV 1938, nr 16, poz. 71. Przed wprowadzeniem nowej taryfy Magistrat Torunia zasięgnął informacji o wysokości taryf obowiązujących w innych miastach oraz zorganizował konsultacje ze związkiem dorożkarzy oraz Izbą Przemysłowo-Handlową w Gdyni, APT, AmT, D 4897, k. 26. Pod koniec okresu międzywojennego zarząd miasta, być może pod wpływem nacisku radnego Stefana Michałka postulującego obniżenie taryfy, ponownie przyjrzał się wysokościom taryf dorożkarskich w innych miastach, APT, AmT, D 4898, k. 1–1v. Dla przykładu, w 1939 r. w Bydgoszczy za pierwsze 1000 m jazdy autodorożką opłata wynosiła 1 zł, w Wilnie i Krakowie po 0,80 zł, *ibidem*, k. 60, 71, 75.

(po 1 kg), 6,25 kg kaszanki, 0,70 kg szynki, 10 litrów mleka, 2,5 czekolady marki Wedel albo trzy paczki papierosów firmy Sport<sup>197</sup>.

Jerzy Serczyk dość intuicyjnie wspominał, a w ślad za nim przepisywali to inni badacze, że w międzywojennym Toruniu kursowało niespełna 50 taksówek<sup>198</sup>. O ile dla lat trzydziestych szacunek ten jest bardzo bliski stanu faktycznego, o tyle w odniesieniu do lat dwudziestych jest nieco zawyżony. W literaturze powszechnie można spotkać się z poglądem, że okres międzywojenny w polskich miastach nie sprzyjał rozwojowi ruchu dorożek samochodowych. Eugenia Brzosko zauważa, że w skali kraju okres dobrej koniunktury na przewozy taksówkowe trwał bardzo krótko, z powodu niewielkiego zapotrzebowania społecznego na tego rodzaju usługi, zwłaszcza w okresie kryzysu gospodarczego<sup>199</sup>. Także w Toruniu na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych XX w., w obliczu nadchodzącego kryzysu, pojawiły się gorsze czasy dla biznesu dorożkarskiego, przejawiające się wzrostem liczby ogłoszeń z zamiarem zbycia pojazdu. Właściciele autodorożek oferowali przy tym dogodne warunki sprzedaży z możliwością rozłożenia zakupu na raty<sup>200</sup>. Zjawisko najpełniej obrazuje spadek liczby taksówek w okresie kryzysu gospodarczego. W 1932 r. w Toruniu było zarejestrowanych 55 autodorożek, w 1933 r. – 48, a w 1935 r. – 46. W rezultacie o ponad 30% wzrósł wskaźnik liczby mieszkańców przypadających na jedną autodorożkę z 1014 w 1932 r. do 1377 w 1935 r. (tab. 6). Choć spadek liczby taksówek nie wydaje się tak dotkliwy jak w sąsiedniej Bydgoszczy, gdzie łączna liczba samochodów osobowych i dorożek w mieście obniżyła się z 536 w 1930 r. do 298 w 1932 r., lecz i trend

---

<sup>197</sup> Obliczenia własne na podstawie: „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 20 V 1936, nr 18, poz. 106; K. Kluczwajd, *Toruń między wojnami*, s. 90; Google Maps.

<sup>198</sup> J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu*, s. 22–23; idem, *Obraz międzywojennego Torunia*, s. 150. Por. A. Tarnowska, A. Falkowska-Szameta, S. Gołębiowski, *Zakaz prania bielizny pod hydrantem, czyli toruńskie przepisy porządkowe dwudziestolecia międzywojennego. Obraz miasta*, „Rocz. Tor.” 2005, t. 32, s. 88.

<sup>199</sup> E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982, s. 188.

<sup>200</sup> „Śl. Pom.” 23 VIII 1929, nr 193, s. 10; 25 VIII 1929, nr 195, s. 14; 19 IX 1929, nr 216, s. 9.

wzrostowy w tym mieście rozpoczął się już w 1933 r.<sup>201</sup> Problem kryzysu został poruszony w trakcie zjazdu właścicieli autodorożek, który odbył się 11 XII 1932 r. w Toruniu. Wygłoszono na nim referat omawiający bolączki zawodu dorożkarstwa samochodowego, który „przeżywa obecnie ciężki kryzys a mimo to ponosić musi olbrzymie ciężary podatkowe, zwłaszcza w związku z »funduszem drogowym«. Niewspółmierność obciążenia podatkowego w stosunku do obrotów, które np. w Toruniu nie przekraczają dla dorożki samochodowej 6 zł grożą zupełną ruiną przedsiębiorcom dorożkarskim”<sup>202</sup>. W listopadzie 1933 r. na łamach „Słowa Pomorskiego” prezes Toruńskiego Klubu Szoferów tłumaczył, że w mieście było ok. 300 taksówkarzy, z czego ok. 100 pozostawało bez pracy. Pojazdy miały często dwóch właścicieli, z których każdy pracował przez trzy dni w tygodniu po 24 godziny na dobę<sup>203</sup>.

Znamienne, że w omawianym okresie po mieście kursowały już niemal wyłącznie dorożki samochodowe. W księdze adresowej z 1932 r. pada stwierdzenie, że „w Toruniu kursuje jeszcze kilka dorożek konnych”<sup>204</sup>, a cztery lata później zaprzestano publikowania osobnej taryfy. Tak oto w ciągu zaledwie dwóch dekad, od momentu pojawienia się pierwszej autodorożki w mieście w 1911 r., rozwój motoryzacji doprowadził do marginalizacji powozów konnych jako środków komunikacji publicznej. W drugiej połowie lat trzydziestych XX w. liczba taksówek powróciła na ścieżkę wzrostu. Na dzień 30 IV 1936 r. odnotowano w Toruniu 44 koncesjonariuszy dorożek samochodowych, o 14 więcej niż w roku poprzednim (tab. 6). Odwołując się do historycznego wskaźnika liczby koncesjonariuszy do liczby taksówek, można przypuszczać, że w połowie 1936 r. kursowało w Toruniu ok. 65–75 autodorożek. W analogicznym okresie (luty 1936 r.) w sąsiednim Grudziądzu były zarejestrowane 32 dorożki samochodowe<sup>205</sup>.

---

<sup>201</sup> R. Sudziński, *Infrastruktura i gospodarka komunalna międzywojennego Torunia*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2, s. 289, tab. 52.

<sup>202</sup> *Zjazd właścicieli autodorożek*, „Sł. Pom.” 13 XII 1932, nr 286, s. 7.

<sup>203</sup> S. Spandowski, *Życie na postoju*, „Nowości” 8 IV 2015, s. 8.

<sup>204</sup> *Księga adresowa i informacyjna*, 1932, dz. 2, s. 31.

<sup>205</sup> APT, AmT, D 4897.

Tabela 6. Liczba dorożek oraz ich właścicieli na tle ludności Torunia 1892–1936\*

Rok	Liczba mieszkań-ców	Liczba właścicieli (koncesjonariuszy) dorożek konnych i samochodowych	Liczba mieszkań-ców przypadająca na jednego koncesjonariusza	Liczba dorożek (autodorożek)	Liczba mieszkań-ców przypadająca na jedną dorożkę (autodorożkę)
1892	27 018	14	1930	–	–
1897	27 894	10	2789	–	–
1908	43 658	44	992	–	–
1912	46 227	36	1284	–	–
1919	47 443	9	5271	–	–
1923	41 238	9	4582	–	–
1932	55 766	31	1799	55	1014
1933	59 125	–	–	48	1232
1935	63 330	30	2111	46	1377
1936	64 331	44	1462	–	–

Źródło: *Thorner Adreß-Buch für das Jahr 1892*, hrsg. von P. Kirsten, Thorn 1892, cz. 5, s. 103; *Adreß-Buch der Stadt Thorn, Podgorz u. Mocker sowie des Landkreises Thorn für das Jahr 1897*, hrsg. von P. Kirsten, W. Jaskulski, Thorn 1897, s. 135; *Adressbuch für Thorn Stadt und Land*, Thorn 1908, s. 240; *Adressbuch für Thorn Stadt und Land 1912*, Thorn 1912, s. 292–293; *Einwohnerbuch von Thorn und Umgebung 1919*, Thorn 1919, cz. 3, s. 7; *Księga adresowa miasta Torunia wraz z Podgórzem i powiatem Toruń-Wieś*, Toruń 1923, dz. 4, s. 6; *Księga adresowa i informacyjna miasta Torunia*, oprac. A. Krzyżanowski, Toruń 1932, dz. 2, s. 32, 539; APB, UWP, sygn. 24762, nlb.; APT, AmT, D 4643, nlb.; AmT, D 4897, nlb.; *Książka adresowa miasta Torunia według stanu z czerwca 1936*, oprac. M. Reinke, Toruń 1936, s. 40–41; K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 121, tab. 2; K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939). Społeczeństwo i gospodarka*, Toruń 1994, s. 62, tab. 4.

Warto jeszcze wspomnieć, że 1 I 1939 r. w województwie pomorskim było zarejestrowanych 481 taksówek i – nie licząc Warszawy, w którym kursowało 2399 autodorożek – Pomorskie ustępowało minimalnie tylko województwu poznańskiemu, w którym zarejestrowano dwie taksówki więcej (483)<sup>206</sup>. Tak znaczący awans woje-

\* Dla lat 1892, 1897, 1908, 1912 i 1919 dane o liczbie mieszkańców podano według stanu z lat: 1890, 1895, 1905, 1910, 1918.

<sup>206</sup> E. Brzosko, *Rozwój transportu*, s. 166.



Tabela 7. Opłaty za jazdę dorożką między Rynkiem Staromiejskim a Bydgoskim Przedmieściem w latach 1888–1936\*

Rok	1888	1900	1908	1919	1920	1921	1923	I 1924	VIII 1924	1925		1926 <sup>b</sup>		1936 <sup>c</sup>
										dorożki konne	dorożki samochodowe	dorożki konne	dorożki samochodowe	
Wysokość opłaty w aktualnie obowiązującej walucie	50 fen.	75 fen.	75 fen.	1,5 mk za pierwsze 800 m jazdy; za następne 400 m – 30 fen.	7,5 mkp	52,5 mkp	4000 mkp	80 gr	1,5 zł	80 gr za pierwsze 1000 m jazdy; za następne 400 m – 20 gr	1,5 zł	1 zł za pierwsze 1000 m jazdy; za następne 400 m – 20 gr	1 zł za pierwsze 1000 m jazdy; za następne 400 m – 20 gr	
Równowartość liczby biletów tramwajowych dostępnych za cenę jednej jazdy dorożką (dot. biletu na trasie Dworzec Toruń–Miasto–Cegielnia) <sup>c</sup>	Nd.	3	7,5	16	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	7,5	8	7,5	8	b.d.

<sup>a</sup> W 1926 r. została wydana pierwsza odrębna taryfa dla dorożek samochodowych. Odtąd rozróżniano dwie taryfy: dla dorożek konnych i dla dorożek samochodowych.

<sup>b</sup> Dla 1936 r. nie opublikowano taryfy dla dorożek konnych.

<sup>c</sup> Ceny biletów tramwajowych przyjętych do obliczeń na podstawie tab. 5. Ceny pojedynczego biletu tramwajowego na trasie Dworzec Toruń–Miasto–Cegielnia w latach 1891–1932.

Źródło: *Polizei-Verordnung über das Droschken Fuhrwesen in der Stadt Thorn vom 10. Februar 1888*, Thom 1888, s. 13–14; *Adressbuch für Thorn Stadt und Land*, Thorn 1908, cz. A, s. 257–258; APT, AmI, D 410, nb.; *Toruń w jednym dniu*, Toruń 1921, s. 46–48; *Księga adresowa miasta Torunia wraz z Podgórzem i powiatem Toruń-Wieś*, Toruń 1923, dz. 1, s. 12; „Iyg. Tor.” 5 IV 1924, nr 14, s. 9; 16 VIII 1924, nr 33, s. 9; 6 IX 1924, nr 36, s. 13; 23 X 1926, nr 43 (147), s. 3–4; APT, AmI, D 4896, k. 1–4 *Księga adresowa i informacyjna miasta Torunia*, oprac. A. Krzyzanowski, Toruń 1932, dz. 2, s. 31; „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 20 V 1936, nr 18, poz. 106; „Pomorski Dziennik Wojewódzki” 1936, nr 12, poz. 169, s. 229–230; *Księżka adresowa miasta Torunia według stanu z czerwca 1936*, oprac. M. Reinke, Toruń 1936, s. 41.

\* Zestawienie dotyczy opłat za pojedynczą jazdę od jednego pasażera (do ul. Szkolnej/Sienkiewicza). Trasa wynosiła 2,1 km, obliczenie na podstawie: Google Maps.

wództwa pomorskiego nie wynikał jednak z faktycznego wzrostu zapotrzebowania na przewozy taksówkami, lecz ze zmiany podziału administracyjnego kraju i dołączenia do województwa pomorskiego w 1938 r. Bydgoszczy, Inowrocławia oraz innych miast i powiatów<sup>207</sup>.

### Miejski przewóz przez Wisłę statkiem parowym

Położenie geograficzne Torunia powodowało, że problem sprawnej komunikacji między lewym i prawym brzegiem Wisły należał do kluczowych wyzwań w życiu społeczno-gospodarczym miasta. W XIX w. podstawową funkcję połączenia obydwu brzegów spełniał most drewniany, wielokrotnie niszczonej przez wodę, kry i ogień. Sytuacja wyraźnie skomplikowała się na początku lat sześćdziesiątych XIX w., kiedy wybudowano dworzec kolejowy i uruchomiono linię kolejową do Bydgoszczy i Warszawy, a zniszczony w 1854 r. most palowy nie został jeszcze odbudowany<sup>208</sup>. Wojsko wprowadziło most pontonowy, udostępniony następnie dla ruchu publicznego, lecz nie sprostało to rosnącym potrzebom komunikacyjnym<sup>209</sup>. Most drewniany odbudowano w 1863 r., lecz wraz z powstaniem w 1873 r. mostu kolejowo-drogowego rola przeprawy drewnianej spadła. Gdy w 1877 r. przeprawa spłonęła, zrezygnowano z jej odtworzenia. Ponieważ most stalowy był usytuowany powyżej śródmieścia, droga z centrum Torunia do Dworca Głównego i do Podgórze uległa znacznemu wydłużeniu. W tej sytuacji, w linii rozebranej przeprawy palowej u wylotu ul. Mostowej w kierunku Kępy Bazar-

---

<sup>207</sup> Zob. *Ustawa z dnia 12 czerwca 1937 r. o zmianie granic województw: poznańskiego, pomorskiego, warszawskiego i łódzkiego* (Dz. U. R.P. 1937, nr 46, poz. 350).

<sup>208</sup> Por. T. Zakrzewski, *Dylematy i współzależności komunikacji wodnej i lądowej Torunia w latach budowy głównych dróg żelaznych do miasta (1853–1883)*, „Roczn. Tor.” 1991, t. 20, s. 178–179. Szerzej o intensywnej komunikacji na Wiśle w Toruniu zob. GStAPK, I HA, Rep. 120 C, XVII, 2, nr 11, nlb.

<sup>209</sup> *Polizeiverordnung über die Benutzung der Pontonbrücke*; APG, Rejencja w Kwidzynie, sygn. 10/1095, k. 77; „Th. Wbl.” 9 VI 1863, nr 67. W dniu 8 VI 1863 r. ukazało się obwieszczenie informujące o rozpoczęciu pobierania opłat za przejazd mostem pontonowym, APG, Rejencja w Kwidzynie, sygn. 10/1095, k. 79; por. szerzej GStAPK, XIV HA, Rep. A181, nr 4733, 4734.

wej, władze miasta zdecydowały się uruchomić osobowy statek parowy, nazywany popularnie parowcem wahadłowym<sup>210</sup>. W „Gazecie Toruńskiej” można było przeczytać: „[...] ułatwienie będzie z urządzenia przewozu parowym statkiem, gdzie dziś w miejscu spalonego mostu chodzą łódki wiosłarskie. Dwóch przedsiębiorców z Gdańska wzięło przewóz ten w dzierżawę za opłatą 600 mk rocznie i obowiązali się od 1 września r.b. urządzić przewóz dwoma stateczkami parowymi”<sup>211</sup>. Pierwszy ze statków, o nazwie „Thorn”, przybył jednak do miasta 17 IX 1879 r.<sup>212</sup>, drugi, o nazwie „Kopernik”, zawinął do portu miesiąc później<sup>213</sup>.

Idea zapewnienia mieszkańcom Torunia sprawnej komunikacji rzecznej między brzegami Wisły opierała się na wydzierżawieniu przewozu przez rzekę przedsiębiorcy posiadającemu własne statki parowe. Magistrat w drodze przetargu oddawał na okres umowy przewóz temu oferentowi, który zaproponował najwyższy czynsz dzierżawny. Zatem – poza spełnieniem wymogów formalnych – o zwycięstwie w przetargu decydowała najwyższa cena, jaką przedsiębiorca był gotowy zapłacić za prawo monopolu na przewóz statkiem parowym. Lecz monopol ten nie był nieograniczony, gdyż o wysokości pobieranych za transport opłat decydował Magistrat w drodze uchwalanej taryfy.

Zgodnie z taryfą przewozu przez Wisłę, opublikowaną 3 I 1881 r., opłata za przewóz parowcem kosztowała jedną osobę z bagażem podręcznym 5 fen. W przypadku posiadania z sobą dodatkowych przedmiotów o wadze poniżej jednego centnara należało uiścić opłatę za

---

<sup>210</sup> M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po Toruniu*, s. 17; B. Dybaś, K. Walczak, *Toruńska przeprawa*, s. 28; T. Zakrzewski, *Dylematy i współzależności komunikacji*, s. 198; zob. szerzej APT, AmT, C 5645 (tamże szkice).

<sup>211</sup> *Toruń*, „Gaz. Tor.” 19 VI 1879, nr 139.

<sup>212</sup> „Thorn”, „Gaz. Tor.” 18 IX 1879, nr 217. Parostatek „Thorn” zabierał na pokład 120–130 pasażerów. Właściciel przewozu w przedsięwzięcie zainwestował 30 000 mk. Na kwotę tę składały się zakup parostatków (29 000 mk) oraz zbudowanie pomostów (1000 mk), *Kopernik*, „Gaz. Tor.” 7 X 1879, nr 233.

<sup>213</sup> *Parostatek Kopernik*, „Gaz. Tor.” 18 X 1879, nr 243. Od wiosny 1881 r. przewóz przez Wisłę obsługiwał nowy parostatek „Prinz Wilhelm”, mogący pomieścić 500 pasażerów, *Nowy wielki parowiec*, „Gaz. Tor.” 10 IV 1881, nr 82; *Nowy parowiec*, „Gaz. Tor.” 7 VI 1881, nr 128.

bagaż w kwocie 5 fen., a za przedmioty o wadze powyżej jednego centnara – 10 fen. Osobom odwiedzającym kąpieliska na Kępie Bazarowej oraz dzieciom poniżej 10. roku życia przysługiwały zniżki. Z opłat byli zwolnieni żołnierze i urzędnicy wojskowi na służbie oraz żołnierze i urzędnicy wojskowi miejscowego garnizonu, także nie będąc w trakcie służby. Nie musieli oni okazywać legitymacji. Ponadto urzędnicy podatkowi, policjanci w umundurowaniu, duchowni w stroju kościelnym i towarzysząca im służba kościelna oraz działacze publicznych instytucji dobroczynnych. Zwolnienie z opłaty za przewóz, jednak za okazaniem legitymacji, przysługiwało obywatelom mieszkającym w wojskowym przyczółku mostowym, urzędnikom wojskowym bez munduru, urzędnikom cywilnym w podróży służbowej oraz dzieciom zamieszkałym na lewym brzegu Wisły, uczęszczającym do miejskich szkół<sup>214</sup>.

Czy w ujęciu realnym podróz statkiem parowym należała do kosztownych? Porównując koszt pojedynczego przejazdu do ceny normalnego biletu tramwajowego, podróz parowcem okazywała się relatywnie tania. Za cenę jazdy tramwajem na odcinku między Rynkiem Staromiejskim a Dworcem Toruń-Miasto mieszkańiec Torunia mógł skorzystać z parowca dwukrotnie. Jeszcze korzystniej wygląda zestawienie z cenami usług dorożkarskich. Do 1900 r. przejazd dorożką konną ze śródmieścia do Dworca Głównego kosztował 80 fen., szesnastokrotnie drożej niż podróz parostatkiem<sup>215</sup>.

Integralną część taryfy stanowił regulamin przewozu (Fährordnung) opublikowany 23 III 1881 r. i obowiązujący wraz z taryfą aż do 1919 r. Zgodnie z jego treścią pasażerowie korzystający z przewozu parowcem na czas jazdy byli zobowiązani podporządkować się instrukcjom kapitana statku, który był uprawniony wykluczyć z jazdy osoby niestosujące się do jego dyspozycji. Pasażerowie mogli zabierać z sobą psy, pod warunkiem prowadzenia ich na smyczy.

---

<sup>214</sup> Taryfa została zatwierdzona 1 I 1881 r. i utrzymała się przez wiele lat. Wysokość opłat za przewóz została ustalona na podstawie taryfy z 5 VII 1867 r., „Th. Krbl.” 1881, nr 24; por. *Adressbuch für Thorn*, 1908, cz. A, s. 259; *Adressbuch für Thorn*, 1912, dz. 6, s. 315–316.

<sup>215</sup> Obliczenia własne na podstawie taryf przedstawionych w podrzędziałach: *Powstanie i rozwój komunikacji tramwajowej oraz Dorożki konne i samochodowe*.

W celu zachowania bezpieczeństwa i uniknięcia kolizji rzecznej, na czas przepływu statku parowego z jednego na drugi brzeg rzeki, linia kursu musiała być wolna. Barki i tratwy nie mogły wówczas pływać, a tratwy zakotwiczone powyżej mostu kolejowego nie mogły bez zgody nadzorca brzegowego podnieść kotwicy<sup>216</sup>.

Na początku października 1891 r. Magistrat Torunia zawarł umowę dzierżawy przewozu przez Wisłę z lokalnym przedsiębiorcą Wilhelmem Huhnem na okres sześciu lat (1 I 1892–31 XII 1897). Roczny czynsz dzierżawny opiewał na 2500 mk, sumę tę przewoźnik był zobowiązany opłacać w miesięcznych ratach<sup>217</sup>. Prawdopodobnie realizacja umowy przebiegła sprawnie, gdyż po jej zakończeniu Magistrat ponownie powierzył przewóz przez Wisłę firmie Wilhelma Huhna, prolongując z nim umowę na kolejne trzy lata (1 I 1898–31 XII 1900). Wysokość czynszu dzierżawnego nie uległa przy tym zmianie<sup>218</sup>. W okresie pruskim miasta każdy dzierżawca przeprawy, poza utrzymaniem parowca, był zobligowany utrzymywać wszelkie przyboczne instalacje i urządzenia przeprawy, w szczególności miejsca przybicia do brzegu oraz pomosty. Dzierżawca musiał również zatroszczyć się na własny koszt o oświetlenie parowców oraz obydwu przystani, a także o obsługę utrzymywanych przez miasto latarni przy Kępie Bazarowej i na moście ponad Małą Wisłą (Kleine Weichsel)<sup>219</sup>.

Największą bolączką komunikacji parowej było jej silne uzależnienie od warunków pogodowych. Zmienność stanu Wisły, związana z sezonowością pór roku, powodowała przestoje statku parowego, najczęściej na skutek gęstej kry<sup>220</sup>. W okresie zimowym, gdy rzeka zamarzała, parowiec nie kursował, a komunikacja z miasta do

---

<sup>216</sup> *Adressbuch für Thorn*, 1908, cz. A, s. 259; *Adressbuch für Thorn*, 1912, dz. 6, s. 316.

<sup>217</sup> APT, AmT, C 5641, k. 125–128. W latach 1879–1890 dzierżawcą przewozu również był Wilhelm Huhn, zob. *Stadt Thorn. Bericht über einige Verwaltungs-Angelegenheiten*, s. 57.

<sup>218</sup> APT, AmT, C 5641, k. 173–176.

<sup>219</sup> APT, AmT, C 5642, k. 70–73v.

<sup>220</sup> „Gaz. Tor.” 7 XII 1889, nr 283; „Th. Krbł.” 7 III 1894, nr 19; 13 III 1897, nr 21; 15 III 1899, nr 21.

Dworca Głównego niejednokrotnie odbywała się wtedy po lodzie<sup>221</sup>. Była to jednak niebezpieczna forma przemieszczania się. W lutym 1891 r. komunikacja po lodzie została zamknięta, lecz mimo to mieszkańcy łamali zakaz. Gdy młoda dziewczyna jechała z Nieszawy koło Dybowa wozem przez Wisłę, lód załamał się w połowie drogi. Wóz z koniem utonął, ona na szczęście uratowała się<sup>222</sup>. Także w kolejnych latach zima stanowiła zawsze problem dla komunikacji statkiem parowym, powodując albo jej wstrzymanie, albo skrócenie godzin kursowania. Po zakończeniu tej pory roku parostatek często rozpoczynał komunikację dopiero w marcu<sup>223</sup>. Wprawdzie zimą, gdy warunki atmosferyczne na to pozwalały, statek wznawiał kurs, lecz płynąca gęsta śryż zmuszała do zawieszenia przewozu lub skrócenia godzin pracy<sup>224</sup>. Również wiosną lub jesienią, kiedy stan wody podnosił się, Wisła potrafiła zalać całą Kępę Bazarową, w rezultacie komunikacja parowa musiała być wstrzymana<sup>225</sup>. Praktycznie każdego roku pojawiały się w prasie komunikaty o wstrzymaniu na jakiś czas przewozu<sup>226</sup>. Sytuacje te sprawiały, że chcąc dostać się do Dworca Głównego lub do Podgórze, trzeba było udać się przez oddalony od centrum most żelazny, który pozostawał jedyną przeprawą, poza wznoszonym przejściowo mostem pontonowym.

Dlatego m.in. na skutek pogody, mimo stałego rozkładu jazdy, realizacja przewozu nie przebiegała bez zakłóceń. Dzierżawca był zobowiązany utrzymywać przeprawę promową co najmniej na pół

---

<sup>221</sup> *Komunikacya*, „Gaz. Tor.” 6 II 1891, nr 29.

<sup>222</sup> *Komunikacya przez Wisłę*, „Gaz. Tor.” 21 II 1891, nr 42.

<sup>223</sup> *Parowiec wahadłowy*, „Gaz. Tor.” 9 III 1912, nr 56; *Parowiec wahadłowy*, „Gaz. Tor.” 16 III 1913, nr 63.

<sup>224</sup> *Parowiec wahadłowy kursuje tylko do godz. 8*, „Gaz. Tor.” 10 I 1913, nr 7; *Parowiec wahadłowy przestał kursować*, „Gaz. Tor.” 14 I 1913, nr 10; *Śryż na Wisłę*, „Gaz. Tor.” 4 I 1914, nr 3; *Przerwany most*, „Gaz. Tor.” 14 I 1914, nr 10.

<sup>225</sup> *Wstrzymana komunikacya parowcami*, „Gaz. Tor.” 9 IX 1913, nr 208; *Wisła w całym swym biegu*, „Gaz. Tor.” 23 IV 1916, nr 93.

<sup>226</sup> *Zob. Most pontonowy*, „Gaz. Tor.” 10 II 1914, nr 32; *Parowiec przewozowy*, „Gaz. Tor.” 8 III 1914, nr 55; *Przejazd parowcem*, „Gaz. Tor.” 8 X 1915, nr 231; *Przejazd przez Wisłę*, „Gaz. Tor.” 25 XII 1915, nr 295; *Parowiec przewozowy*, „Gaz. Tor.” 31 XII 1915, nr 299; *Parowiec przewozowy kursuje*, „Gaz. Tor.” 4 I 1916, nr 2; *Parowiec przewozowy*, „Gaz. Tor.” 29 II 1916, nr 48; *Parowiec przewozowy*, „Gaz. Tor.” 29 IV 1916, nr 97; *Obwieszczenie*, „Śl. Pom.” 1 VI 1921, nr 121, s. 6.

godziny przed przyjazdem, względnie odjazdem pierwszego porannego pociągu – do pół godziny po przyjeździe, względnie odejździe ostatniego wieczornego pociągu z Dworca Głównego w Toruniu<sup>227</sup>. Wieczorem, by mieszkańcy nie szli na próżno od dworca do promu, dzierżawca był zobowiązany zapalać czerwoną lampę widoczną z południowego końca mostu drewnianego. Bezpośrednio przed ostatnim odpływem parostatku z lewego brzegu musiał ją zgasić. Podróż trwała kilka minut. Po dobiciu do brzegu, zejściu i wejściu pasażerów, kapitan statku rozpoczynał kolejny kurs. Częstotliwość kursowania wynosiła zatem ok. 15 minut. Choć zdarzały się zakłócenia tego rytmu, o czym świadczyła jedna ze skarg złożona na dzierżawcę przewozu. Parowiec często stoi na brzegu przez 10–15 minut, a załoga w tym czasie opuszcza przewóz, powodując niepunktualność i słabą organizację połączenia – tłumaczył jeden z mieszkańców<sup>228</sup>.

Dzierżawca był zobligowany do stałego utrzymywania przewozu przy pomocy dwóch statków parowych przystosowanych do transportu co najmniej 80 osób. Umowa wymagała od dzierżawcy pełnej dyspozycyjności. Dzienna frekwencja pasażerów utrzymywała się na dość wysokim poziomie i oscylowała wokół 1000 osób<sup>229</sup>. Kto zatem należał do grona podróżujących? Naturalną grupą korzystającą z tej formy transportu byli uczestnicy komunikacji zewnętrznej, próbujący dotrzeć zwykle do dworca kolejowego, dla których alternatywa komunikacyjna w postaci mostu kolejowo-drogowego była kosztowna i czasochłonna. Ponadto mieszkańcy Podgórze i lewobrzeżnej części Torunia, w tym młodzież szkolna przyjeżdżająca do miasta. Główną jednak grupę stanowili beneficjenci przywilejów zapisanych w taryfie z 3 I 1881 r.

---

<sup>227</sup> APT, AmT, C 5642, k. 27–30v.

<sup>228</sup> Ibidem, k. 164.

<sup>229</sup> Ibidem, k. 70–73v. W przypadku, gdyby statki parowe okazały się niezdolne do pracy, a podstawienie zastępczego parowca w trybie pilnym byłoby niemożliwe, wówczas dzierżawca miał obowiązek zatroszczyć się o przeprawę przy pomocy łodzi. W przypadku zakłócenia przeprawy z winy dzierżawcy Magistrat miał prawo nałożyć na niego karę umowną w wysokości 10 mk dziennie lub zorganizować przeprawę promową samodzielnie na koszt dzierżawcy.

Żadna z form komunikacji publicznej w Toruniu nie uprawniała tak szerokiego grona osób do korzystania z ulg lub zwolnień z opłat jak transport statkiem parowym. Ten stan rzeczy tłumaczył brak alternatywy dla osób pracujących na drugim brzegu rzeki, zmuszonych codziennie dojeżdżać do pracy. Dzierżawca był zobligowany zapewnić zwolnienie z opłat za przejazd urzędnikom administracji miejskiej i towarzyszącym im na służbie robotnikom oraz policjantom w trakcie służby. Za potwierdzenie obecności na służbie wystarczyło zapewnienie ustne. Dodatkowo zwolnieni z opłat byli cywilni urzędnicy administracji wojskowej oraz członkowie wszystkich rodzin wojskowych i cywilnych urzędników, mieszkających na lewym brzegu Wisły. Zniżki w wysokości 50% przysługiwały osobom odwiedzającym kąpielisko rzeczne urządzone przy Kępie Bazarowej, pod warunkiem okazania karty kąpieliska. Poza tym osoby korzystające z kąpieliska mogły zakupić kartę abonamentową na 50 przejazdów parowcem za cenę 1,5 mk. Zniżki przysługiwały również urzędnikom kolejowym, mieszkającym w Toruniu lub pracującym w miejscowym Urzędzie Ruchu Kolejowego, którzy mogli nabywać karty abonamentowe na 50 przejazdów w cenie 1 mk. Również członkowie rodzin kolejarzy, mieszkający na lewym brzegu Wisły, mogli cieszyć się tymi samymi przywilejami<sup>230</sup>.

W tej sytuacji inne grupy zawodowe z zazdrością patrzyły na przywileje wojskowych, urzędników czy kolejarzy. W dniu 2 IX 1900 r. Okręgowa Zwierzchnia Dyrekcja Poczty zwróciła się z prośbą do Magistratu Torunia o poparcie w sprawie przyznania urzędnikom pocztowym (wyższego i niższego szczebla), zatrudnionym w Urzędzie Pocztowym nr 2 w Toruniu mieszczącym się na terenie dworca kolejowego, oraz ich rodzinom takiej samej ulgi na korzystanie z parowca, jaką przyznano pracownikom kolei. Wniosek został odrzucony, gdyż wiążąca umowa z dzierżawcą obowiązywała do 31 III 1905 r., a ten z kolei odmówił przyznania ulgi. Okręgowa Dyrekcja Poczty prośbę ponowiła w październiku 1904 r.<sup>231</sup> Tym razem sprawa również

---

<sup>230</sup> Ibidem.

<sup>231</sup> APT, AmT, C 5641, k. 219, Cesarska Okręgowa Dyrekcja Poczty do Magistratu w Toruniu z 14 X 1904 r.



nie spotkała się z pozytywnym rozstrzygnięciem, gdyż Magistrat, ze względu na utratę wpływów z tytułu rocznego czynszu dzierżawnego w kwocie 600 mk, nie przychylił się do wniosku pocztowców. Jak szacowała Dyrekcja Poczty, chodziło o 72 osoby stanowiące personel Urzędu Poczтового nr 2<sup>232</sup>. Podobne próby lobbingu na rzecz listonoszy podjęto na początku 1902 r., kiedy to Fortyfikacja Toruń wnioskuje o przyznanie darmowych biletów na statek parowy dla poszczególnych listonoszy obsługujących zakłady położone na lewo-brzeżnej części Wisły, którzy regularnie raz dziennie korzystali ze statku parowego w celach służbowych<sup>233</sup>.

Dzierżawcą, który zdaniem Magistratu odmówił ulg przewoźnych dla pocztowców, był w tym czasie Józef Paruszewski. Należy to bodaj jedyny dzierżawca, który odstąpił od umowy przewozu z miastem, postrzeganej w przestrzeni publicznej jako intratny interes. W dniu 28 VIII 1905 r. kupiec Józef Paruszewski w obecności notariusza oświadczył, że rozwiązuje umowę przewozu przez Wisłę z 24 VIII 1900 r. zawartą z Magistratem Torunia, obowiązującą do 31 XII 1905 r. Jednocześnie wszystkie swoje prawa z tytułu tejże umowy dzierżawy scedował, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez Magistrat, na kupca Augusta Herzberga z datą rozpoczęcia cesji 1 IX 1905 r.<sup>234</sup> Nie znamy bezpośredniej przyczyny rezygnacji Paruszewskiego, wiemy jedynie, że była dla niego początkiem nowych kłopotów. W grudniu 1905 r. kapitanowie jego parostatku, Hermann Glienke i Anton Paruszewski, złożyli bowiem przeciw Józefowi Paruszewskiemu pozew sądowy o przyznanie im należnego wynagrodzenia, które nowy dzierżawca przewozu, August Herzberg, wypowiedział obydwu powodom cesją z 14 XI 1905 r.<sup>235</sup>

August Herzberg, który przez kilka miesięcy realizował umowę po Józefie Paruszewskim, wygrał ogłoszony latem 1905 r. przetarg

---

<sup>232</sup> Ibidem, k. 280, Cesarska Okręgowa Zwierzchnia Dyrekcja Poczty do Magistratu w Toruniu z 30 VI 1905 r.

<sup>233</sup> Ibidem, k. 266, Fortyfikacja Toruń do Magistratu w Toruniu z 17 IV 1902 r.

<sup>234</sup> APT, AmT, C 5642, k. 37–37v.

<sup>235</sup> APT, AmT, C 5642, k. 39–40.

na kolejne pięć lat (1 I 1906–31 XII 1910)<sup>236</sup>. Zgodnie z treścią umowy zawartej z Magistratem wynagrodzenie na rzecz miasta opiewało na kwotę 4800 mk rocznie, płatnych w miesięcznych ratach. Po 5-letnim okresie dzierżawy władze miasta po raz kolejny powierzyły mu dzierżawę przewozu przez Wisłę, prolongując umowę do 31 XII 1915 r.<sup>237</sup> Ze względu na niewielką liczbę lokalnych przedsiębiorstw posiadających statki parowe rotacja wśród dzierżawców przeprawy wiślanej nie była duża. W 1912 r. zarejestrowano w Toruniu czterech właścicieli statków parowych, mogących potencjalnie startować do przetargów na dzierżawę przewozu<sup>238</sup>. Dwaj z nich to August Herzberg oraz Wilhelm Huhn, którym zamiennie Magistrat Torunia wydzierżawiał przeprawę promową.

Pod koniec 1915 r., gdy kończyła się umowa z Augustem Herzbergiem, Magistrat powierzył przewóz przez Wisłę na kolejny rok przedsiębiorstwu żeglugowemu W. Huhn, którego nowym właścicielem była Anna Bublatska, z domu Huhn<sup>239</sup>. Po raz pierwszy precyzyjnie określono godziny kursowania parowca wahadłowego – od 5.45 do 23.00. Jeśli rano lub wieczorem, o wspomnianych godzinach końcowych, z Dworca Głównego odjeżdżały lub przyjeżdżały pociągi, które nie miały połączenia z Dworcem Toruń-Miasto, wówczas w gestii Magistratu pozostawało wydłużenie wspomnianych godzin początkowych i końcowych do 30 minut przed 6.00 i po 23.00, tak

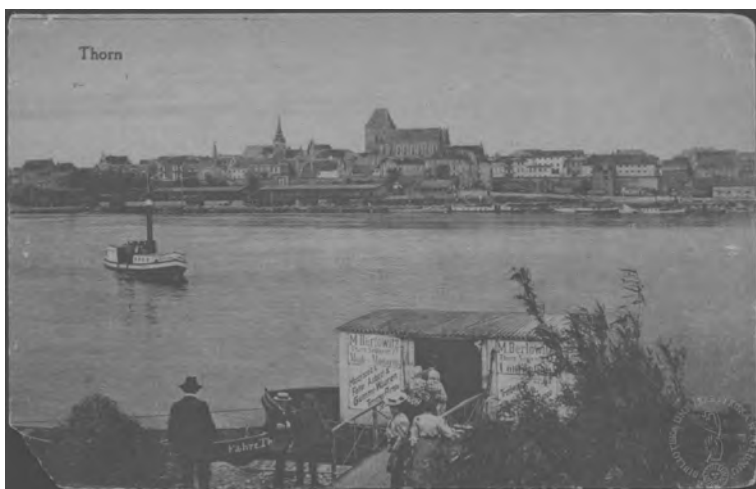
---

<sup>236</sup> *Bekanntmachung*, „Thorner Presse” 19 VI 1905, nr 149. Termin składania ofert został wyznaczony do 20 VII 1905 r.

<sup>237</sup> APT, AmT, C 5642, k. 70–73v. Umowa była zawarta na okres od 1 I 1911 do 31 XII 1915 r. Tym razem czynsz dzierżawny ustalono na 6000 mk rocznie. Por. S. Hartmann, *Untersuchungen zum Thorner Finanzwesen im Ersten Weltkrieg im Spiegel der Haushaltspläne*, w: *Thorn. Königen der Weichsel 1231–1981*, hrsg. von B. Jähnig, P. Letkemann, Göttingen 1981, s. 405. Autor podaje błędną wysokość dzierżawy w kwocie 5600 mk.

<sup>238</sup> Wilhelm Huhn, nast. Anna Bublatska (ul. Murna 2), Wilhelm Dopslaff (ul. Rayonstrasse 23), August Herzberg (ul. Żeglarska 7), Florian Urbański (ul. Łazienna 26), *Adressbuch für Thorn*, 1912, s. 289.

<sup>239</sup> APT, AmT, C 5643, k. 1–iv. Na mocy umowy podpisanej 9 XII 1915 r. Magistrat oddał w dzierżawę przewóz przez Wisłę na okres od 1 I 1916 do 31 XII 1916 r. Wartość dzierżawy opiewała na sumę 150 mk miesięcznie. Dzierżawca był zobowiązany utrzymywać żeglugę przy pomocy dwóch statków parowych mogących zabierać na pokład co najmniej 80 osób.



Ryc. 30. Widok parowca z Kępy Bazarowej, ok. 1914 r.



Ryc. 31. Przewóz przez Wisłę w Toruniu, ok. 1915 r.

aby pasażerowie mieli jeszcze możliwość skorzystania z parowca. Na czas wojny z Rosją Magistrat miał odstąpić od żądania utrzymywania w gotowości dwóch statków parowych celem realizacji postanowień umowy<sup>240</sup>.

Na parostatku dochodziło czasami do przykrych wypadków. W październiku 1912 r. 16-letni młodzieniec zatrudniony na parowcu wahadłowym stracił równowagę i wpadł do Wisły. W „Gazecie Toruńskiej” napisano, że był dobrym pływakiem i dopłynął do najbliższej tratwy, skąd zabrano go z powrotem na parowiec<sup>241</sup>. Z kolei w maju 1916 r., gdy statek parowy odbijał od brzegu po stronie Kępy Bazarowej, młoda dziewczyna, chcąc zeskoczyć ze statku z powrotem na brzeg, wpadła do rzeki. Na szczęście pewien oficer wskoczył za nią do wody – ratując jej życie, zgubił pałasz (który odpinając się, zatonał)<sup>242</sup>. Wypadki zdarzały się zwykle podczas wsiadania i schodzenia z parowca przed dobieciem do przystani<sup>243</sup>.

Wiosną 1919 r. opublikowano nową taryfę opłat za przewóz statkiem parowym przez Wisłę<sup>244</sup>. Zgodnie z jej treścią za pojedynczy przewóz pasażer z bagażem podręcznym musiał uiścić opłatę w kwocie 10 fen. W przypadku opłacenia przejazdu w dwie strony łączny koszt wynosił 15 fen. Dzieci poniżej 10. roku życia za pojedynczy przejazd płaciły 5 fen. Za jeden rower wzięty z sobą na parowiec opłata wynosiła 10 fen. Analogicznie do poprzedniej taryfy z 1881 r. niżki za przejazd przysługiwały osobom, które odwiedzały kąpieliska przy lewym brzegu Wisły, płacąc za kartę miesięczną uprawniającą do przewozu w dwie strony 2,5 mk. Dzieci poniżej 10. roku życia za karty miesięczne płaciły 1,25 mk, zaś dzieci uczęszczające do szkół miejskich na prawym brzegu Wisły, niezależnie od wieku, za miesięczne karty abonamentowe płaciły 50 fen. (karty były

---

<sup>240</sup> Ibidem. Jednocześnie władze miasta wyraziły zgodę na wykorzystanie do przewozu znajdującego się wówczas w użytku statku parowego „Viktoria”, z zastrzeżeniem wykonania w nim kilku koniecznych zmian. Firma W. Huhn utrzymywała dzierżawę do 31 XII 1919 r.

<sup>241</sup> *Wypadek na parowcu*, „Gaz. Tor.” 5 X 1912, nr 229.

<sup>242</sup> *Wypadek*, „Gaz. Tor.” 26 V 1916, nr 120.

<sup>243</sup> Por. APT, AmT, D 406, k. 49.

<sup>244</sup> „Die Presse” 15 V 1919, nr 112; 16 V 1919, nr 113; „Gaz. Tor.” 16 V 1919, nr 108.

nieważne w niedziele i święta). Zniżki przysługiwały urzędnikom kolei mieszkającym w Toruniu, którzy opłacali abonamenty w cenie 2 mk za 50 przejazdów. Ponadto utrzymano przywileje dla pozostałych grup, zgodnie z pierwotną taryfą<sup>245</sup>.

Przez wiele lat, aż do 1919 r., opłata przewozowa nie uległa zmianie. W 1901 r. za równowartość pojedynczego przejazdu statkiem parowym można było kupić 1 kg ziemniaków, 4 dkg mięsa wieprzowego lub wołowego. Niewykwalifikowany robotnik, którego dniówka wynosiła wówczas 1,6 mk, za równowartość dziennych poborów mógł kupić 32 bilety na parostatek. Na jeden przejazd pracował 23 minuty. Ten sam robotnik na przejazdówkę dorożką ze śródmieścia na Dworzec Główny musiał pracować 7,5 godziny. Za cenę przejazdu dorożką konną na wspomnianej trasie można było przepłynąć parostatkiem 20 razy<sup>246</sup>. W związku z powyższym oczywiste wydaje się, że obydwa środki transportu ze sobą nie konkurowały i były kierowane do innych grup społeczno-zawodowych. Co nie zmienia również tego, że parostatek dawał możliwość najtańszej formy komunikacji między brzegami rzeki. W 1914 r. robotnik metalowy na pojedynczy kurs parowcem pracował już tylko 10 minut. Stabilizacja opłat za przejazd statkiem parowym sprawiała, że zarówno nominalnie, jak i realnie, po uwzględnieniu kosztu pieniądza w czasie i związanych z nim podwyżkami płac i artykułów pierwszej potrzeby, parostatek pozostawał najtańszym środkiem transportu publicz-

---

<sup>245</sup> Ibidem. Również członkowie rodzin kolejarzy mieszkających na lewym brzegu Wisły korzystali z tych samych przywilejów. Urzędnicy kolejowi zamieszkaali w pozostałych częściach miasta lub poza Toruniem nie posiadali uprawnień do zniżek. Zwolnienie z opłat bez okazania dowodu przysługiwało wojskowym i urzędnikom wojskowym w trakcie służby, policjantom i urzędnikom celnym w umundurowaniu, duchownym w stroju kościelnym i towarzyszącej im służbie kościelnej oraz uczniom i uczennicom toruńskich szkół miejskich w trakcie wycieczki szkolnej. Do zwolnienia z opłat za okazaniem legitymacji byli uprawnieni wojskowi i urzędnicy cywilni zarządu wojskowego wraz z rodzinami, zamieszkaali na lewej stronie Wisły, a także państwowi urzędnicy cywilni w podróży służbowej. Zmiany taryfy zatwierdzono w kwietniu 1919 r., a termin jej obowiązywania wyznaczono na 8 V 1919 r., APT, AmT, C 5643, k. 193.

<sup>246</sup> Obliczenia własne na podstawie: K. Wajda, *Życie gospodarce miasta*, s. 155, i taryfy dorożkarskiej omówionej w podrozdziale *Dorożki konne i samochodowe*.

nego w mieście. Omawiany okres charakteryzowała stabilizacja cen usług transportowych. Także bilety tramwajowe między 1903 a 1917 r. nie zmieniły swej ceny (10 fen.). Podwyżka o 100% opłaty za przejazd parowcem w 1919 r., choć nominalnie bardzo wysoka, w ujęciu realnym – zwłaszcza w odniesieniu do cen innych produktów i artykułów pierwszej potrzeby – nie budzi zdziwienia. Należy pamiętać, że okres I wojny światowej to w Toruniu czas galopujących cen artykułów pierwszej potrzeby. Przede wszystkim jednak problem stanowiło zdobycie węgla, czyli źródła napędu statku parowego.

Po przyłączeniu Torunia do Polski w 1920 r. Antoni Dittmann przejął od swojego szwagra Władysława Draheima, aktualnego dzierżawcy przewozu przez Wisłę, przedsiębiorstwo przewozowe i tym samym wstąpił w jego umowę dzierżawy<sup>247</sup>. Jednocześnie musiał zmierzyć się z nową rzeczywistością – zmianą systemu walutowego i rosnącą inflacją. W maju 1920 r. Magistrat uchwalił taryfę przewozu, zgodnie z którą opłata za przejazd jednej osoby z bagażem podręcznym wynosiła 40 fen.<sup>248</sup>, lecz nowa stawka nie utrzymała się długo. Już w marcu 1921 r. sprawujący przewóz Antoni Dittmann prosił Magistrat o podwyższenie opłaty za przejazd do kwoty 3 mkp<sup>249</sup>. Rada Miejska wprawdzie uchwaliła zmianę stawki, jednak do kwoty 1 mkp, co stało się powodem ponownego odwołania się przedsiębiorcy. Ciągły wzrost cen towarów i zasadne niezadowolenie dzierżawcy spowodowały kolejną podwyżkę biletów w maju 1921 r. Odtąd pojedynczy przejazd kosztował 3 mkp, na co uwagę zwrócił Wojewódzki Sąd Administracyjny, zakazując dalszego podnoszenia

---

<sup>247</sup> APT, AmT, D 6496, k. 45. W listopadzie 1919 r. Magistrat podpisał umowę dzierżawy przewozu przez Wisłę z firmą Draheim z Gdańska. Na jej mocy dzierżawa przewozu przez Wisłę została oddana na okres od 1 I 1920 do 31 XII 1922 r. Roczna opłata dzierżawna wynosiła 6000 mk, płatna w miesięcznych ratach, APT, AmT, D 5643, nlb.

<sup>248</sup> APT, AmT, D 6496, k. 71. Przejazd w dwie strony w tym samym dniu kosztował 60 fen. Dzieci poniżej 10. roku życia płaciły za przejazd 10 fen. Reszta opłat regulowanych taryfą pozostała bez zmian w stosunku do poprzedniej taryfy.

<sup>249</sup> Antoni Dittmann postulował, aby przejazd w dwie strony kosztował 5 mkp oraz aby oficerowie, urzędnicy i mieszkańcy lewego brzegu Wisły mogli nabywać miesięczne karty przejazdowe za cenę 100 mkp, APT, AmT, D 6496, k. 78.

opłat bez wydania stosownej zgody<sup>250</sup>. Nie zmienia to jednak tego, że dla pasażerów było to wówczas i tak dwudziestopięciokrotnie taniej od przejazdu dorożką konną z miasta do Dworca Głównego<sup>251</sup>. Rosnąca inflacja sprawiała jednak, że nie dało się uniknąć dalszego wzrostu cen. Dzierżawca przewozu pisał, że z powodu rosnących cen materiałów oraz koniecznych podwyżek płac dla pracowników, w przypadku braku podniesienia opłat, będzie zmuszony wstrzymać przewóz<sup>252</sup>. W rezultacie już w następnym roku pojedynczy kurs parostatkiem kosztował w lipcu 10 mkp<sup>253</sup>, we wrześniu 15 mkp, a w listopadzie 30 mkp<sup>254</sup>.

Na początku lat dwudziestych XX w., podobnie jak w czasach pruskich, z przystani u wylotu ul. Mostowej w kierunku Kępy Bazarowej statek parowy kursował codziennie (z wyjątkiem pory, gdy Wisła zamarzała) w regularnym odstępnie 15 minut<sup>255</sup>. Częstotliwość kursowania z czasem wzrosła i w 1924 r. parostatek odpływał z przystani na prawym brzegu Wisły co 10 minut<sup>256</sup>. Bywało jednak, że cykliczność przeprawy została zachwiana. We wrześniu 1924 r. skarżono się, że przez brak utrzymywania przez dzierżawcę stałego połączenia między brzegami rzeki mieszkańcy często spóźniali

---

<sup>250</sup> Ibidem, k. 82, 84, 106. Dzierżawca argumentował, że przy cenie 1 mkp był zmuszony dokładać do interesu.

<sup>251</sup> Zgodnie z taryfą dla dorożek z 20 I 1921 r. pojedynczy przejazd dorożką z miasta do Dworca Głównego kosztował 75 mkp, *Toruń w jednym dniu*, s. 46–47.

<sup>252</sup> APT, AmT, D 6496, k. 109–110.

<sup>253</sup> Ibidem, k. 113. Zgodnie z nową taryfą karty miesięczne dla uczniów mieszkających na lewym brzegu Wisły kosztowały 10 mkp; karty miesięczne dla urzędników celnych, kolejowych i pocztowych – 300 mkp; karty miesięczne abonentowe dla osób prywatnych – 500 mkp; karty miesięczne dla dzieci i uczniów wszystkich szkół – 150 mkp; karty przeprawy dla dorosłych na 30-razowy przejazd i powrót – 300 mkp; bezpłatny przejazd przysługiwał jedynie urzędnikom komunalnym i policyjnym będącym na służbie.

<sup>254</sup> Ibidem, k. 119, 134.

<sup>255</sup> *Księga adresowa miasta*, 1923, dz. 1, s. 14; J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu*, s. 27. W źródłach można spotkać błędny pogląd, że parowiec osobowy kursował od wylotu ul. Łaziennej, a nie ul. Mostowej, por. M. Sydow, *Toruń, jego dzieje*, s. 119.

<sup>256</sup> M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po Toruniu*, s. 1.

się na pociąg<sup>257</sup>. Zgodnie z warunkami dzierżawy parowiec nie powinien zatrzymywać się dłużej niż na czas zejścia i wejścia pasażerów, a mimo to zaburzenia w utrzymaniu właściwej częstotliwości przepływów nie były rzadkością. W październiku 1926 r. plut. Stefan Kaczmarek złożył w tej sprawie oficjalną skargę, w której napisał:

W poniedziałek dnia 4 października udałem się rano do przystani przejazdu przez Wisłę z zamiarem przejazdu na lewy brzeg rzeki. Statek, kierowany przez niejakiego Dittmanna juń., przybył na prawą stronę Wisły o godz. 6.40. Dittmann wyszedł na ląd i udał się w nieznanym mi bliżej kierunku, powracając za 16 minut. Na moje zapytanie na przedmiot tak długiego opóźnienia wyjazdu nie tylko, że Dittmann wyjaśnienia mi nie udzielił, lecz uniósł się z wielkim oburzeniem i rzucił zwój szmat obok mnie i drugich bliżej stojących osób, wygłaszając stek przekleństw<sup>258</sup>.

Zgodnie z warunkami, na jakich wydzierżawiano przewóz, dzierżawca był zobowiązany utrzymywać parowiec wahadłowy od 5.45 do 22.30, czyli w porze wieczornej o pół godziny krócej niż w okresie pruskim<sup>259</sup>. Mimo to we wrześniu 1924 r. Antoni Dittmann wnioskuje, aby jeszcze skrócić obligatoryjne godziny utrzymywania przeprawy z dotychczasowych 5.45–22.30 do 6.00–22.00. Powodem propozycji miał być brak pasażerów w krańcowych godzinach, w których dzierżawca musiał utrzymywać personel i daremnie palić węgiel<sup>260</sup>. Utrzymanie przewozu w mniejszym zakresie czasowym w stosunku do okresu pruskiego nie jest zaskoczeniem, a raczej potwierdza zjawisko krótszej aktywności mieszkańców w pierwszej po-

---

<sup>257</sup> APT, AmT, D 406, k. 18.

<sup>258</sup> APT, AmT, D 6486, nlb.

<sup>259</sup> Ibidem. Jeśli poranne lub wieczorne pociągi nie miały połączenia z dworcem Toruń-Miasto, wówczas Magistrat mógł wyjątkowo wydłużyć godziny kursowania parowca o dodatkowe 30 minut. Także kolejny dzierżawca, Ludwik Szymański, na mocy podpisanego kontraktu (obejmującego okres I I 1923–31 XII 1923) był zobowiązany uruchomić parowiec osobowy, zabierający na pokład co najmniej 80 osób i kursujący od 5.45 do 22.30, R. Bugowski, *Kariera zawodowa Ludwika Szymańskiego, właściciela Domu Ekspedycyjno-Handlowego w międzywojennym Toruniu*, „Rocz. Tor.” 2014, t. 41, s. 69 i n.

<sup>260</sup> APT, AmT, D 6496, k. 240.



łowie lat dwudziestych XX w., widocznej również w ruchu tramwajów miejskich i dorożek.

W grudniu 1922 r. Magistrat Torunia zdecydował się powierzyć przewóz przez Wisłę na kolejny rok Ludwikowi Szymańskiemu, który w drodze licytacji pokonał Antoniego Dittmanna. Szymański bardzo szybko podzielił los poprzednika. Galopująca inflacja zmusiła go do starań o podwyżkę opłaty za przejazd, którą Magistrat niechętnie podniósł w marcu 1923 r. do kwoty 150 mkp<sup>261</sup>. Brak woli władz miasta do dalszych podwyżek cen, mimo apeli przedsiębiorcy, spowodował zawieszenie przewozu przez Szymańskiego. W rezultacie Magistrat rozwiązał z nim umowę. Według danych zawartych w księdze adresowej w 1923 r. poza Dittmannem i Szymańskim nie było w Toruniu innych liczących się firm żeglugowych<sup>262</sup>. Naturalnym następcą Szymańskiego został więc Antoni Dittmann, który ponownie otrzymał dzierżawę i utrzymywał ją aż do 1934 r., kiedy władze Torunia zdecydowały o likwidacji tej formy komunikacji zbiorowej<sup>263</sup>.

Właściciel parostatku „Wiktorja”, Antoni Dittmann, mógł liczyć na większą przychylność władz miasta. Bezpośrednią przyczyną ustąpienia Szymańskiego był brak zgody na dalszą podwyżkę ceny. Gdy Ludwik Szymański dowiedział się, że nowy przewoźnik będzie utrzymywał przeprawę, pobierając opłatę 200 mkp od osoby, złożył protest. Choć otrzymał oficjalną odpowiedź z Magistratu, że nowy dzierżawca, tak samo jak on, będzie pobierał opłatę 150 mkp za przejazd, w rzeczywistości kontrakt podpisany z Antonim Dittmannem zawierał cenę 200 mkp od osoby<sup>264</sup>. Abstrahując od intencji władz

---

<sup>261</sup> R. Bugowski, *Kariera zawodowa Ludwika Szymańskiego*, s. 69–70.

<sup>262</sup> *Księga adresowa miasta*, 1923, s. 34. W księdze została wymieniona również Zjednoczona Żegluga Polska S.A. w Warszawie (oddział w Toruniu), jednak była to w istocie duża spółka utrzymująca żeglugę śródlądową.

<sup>263</sup> Szerzej o stosunkach biznesowych między Ludwikiem Szymańskim a Antonim Dittmannem zob. R. Bugowski, *Kariera zawodowa Ludwika Szymańskiego*, *passim*.

<sup>264</sup> APT, AmT, D 406, k. 27–28v; AmT, D 6486, nlb.; AmT, D 6496, k. 176–177v. Umowa dzierżawy obejmowała okres od 16 IV 1923 do 31 XII 1926 r. Zgodnie z jej treścią dzierżawca był zobowiązany utrzymywać przewóz od 5.45 do 22.30 za pomocą statku parowego zabierającego co najmniej 180 osób. Wynagrodzenie

miasta, wymiana dzierżawcy przypadła na apogeum inflacji i należało się liczyć, że zmiana cen może nastąpić z dnia na dzień. Paradoksalnie, w dwa dni po podpisaniu kontraktu Dittmann, ze względu na podywżkę cen węgla, prosił o podwyższenie opłat za przewóz o 50%, powielając w ten sposób działania poprzednika<sup>265</sup>. W lipcu 1923 r. pojedynczy przejazd parowcem kosztował 300 mkp, w sierpniu – 1000 mkp, a w kwietniu 1924 r. – 200 000 mkp<sup>266</sup>.

Wokół przeprawy promowej przez Wisłę pojawiało się wiele spekulacji, skarg oraz donosów na dzierżawców przewozu. W sierpniu 1922 r. zarzucono Antoniemu Dittmannowi sprzedaż biletów nieostemplowanych przez kasę miejską. Zgodnie z umową dzierżawca był zobligowany kupować bilety w kasie miejskiej, od których Magistrat pobierał stosowną prowizję jako składnik swojego wynagrodzenia za wydzierżawienie przewozu. Po wpłynięciu donosu Magistrat Torunia skierował sprawę na policję z poleceniem przeprowadzenia śledztwa, obejmującego również rewizję budynków kasowych. Policja zaprotokołowała, że wszystkie bilety białe dla dorosłych były ostemplowane, zaś jeden blok biletów czerwonych dla dzieci nie miał stempli. Żona dzierżawcy tłumaczyła, że nie wiedziała, czy bilety ulgowe dla dzieci również muszą być ostemplowane. Sprawę ostatecznie zamknięto, gdy wezwany Dittmann zeznał, że wszystkie bloki biletów kupował w kasie miejskiej i zdarzyły się w środku pojedyncze nieostemplowane przez nieuwagę pracownika kasy lub maszynę stemplującą<sup>267</sup>. Magistrat nie szczędził krytyki również pod adresem Szymańskiego, wskazując, że przy obydwu przystaniach brakowało na poczekalniach napisów „wejście” i „wyjście”, a poręcze przy kładkach prowadzących od brzegu do poczekal-

---

dla miasta z tytułu czynszu dzierżawnego opiewało na kwotę 7 200 000 mkp. Integralną część umowy stanowiła taryfa, zgodnie z którą opłata od osoby za pojedynczy przewóz wynosiła 200 mkp. Uczniowie i uczennice mieszkający na lewym brzegu Wisły za karty miesięczne abonamentowe płacili 2000 mkp, urzędnicy kolejowi i pocztowi – 5000 mkp, przejazdy dla dzieci do łązienek – 3000 mkp, przejazdy dla dorosłych do łązienek – 5000 mkp.

<sup>265</sup> R. Bugowski, *Kariera zawodowa Ludwika Szymańskiego*, s. 73.

<sup>266</sup> APT, AmT, D 6496, k. 191. W październiku 1923 r. A. Dittmann prosił o podwyższenie opłaty za przewóz do ceny 5000 mkp, *ibidem*, k. 196.

<sup>267</sup> *Ibidem*, k. 117–118v.

ni były za krótkie i za słabe. Wiele do życzenia pozostawiał wygląd estetyczny budek kasowych, wykonanych z nieheblowanych i niepomalowanych desek zawierających szpary<sup>268</sup>. Wiosną 1923 r. donoszono, że parostatek Szymańskiego nie był wieczorem oświetlony<sup>269</sup>.

Spółeczność toruńska była wymagająca wobec dzierżawców przewozu. W publicznej dyskusji wielokrotnie zarzucano Antoniemu Dittmannowi niewypełnianie warunków umowy w kontekście braku utrzymywania na przewozie parostatku zabierającego na pokład co najmniej 180 osób. Przewoźnik dysponował dużym parostatkim „Wiktorja”, spełniającym to kryterium, lecz albo statek był w naprawie, albo właściciel wykorzystywał go do holowania innych jednostek pływających, generując dla siebie dodatkowy przychód. Wówczas na przeprawie przez Wisłę przedsiębiorca podstawiał niewielki parostatek „Heinrich”, wywołując falę oburzenia mieszkańców.

Parostatek ten mały Heinrich, który najwyżej może pomieścić 30–40 osób, zabiera na pokład 2 i 3 razy więcej osób i to w dniu jakie 15. razy. Parostatek ten jest dobry na kanał gdzieś, lecz nie na bystry prąd Wisły i dla Torunia, gdzie frekwencja osób z głównego Dworca do miasta jest tak wielką<sup>270</sup>

– czytamy w piśmie skierowanym do Magistratu. Innym razem donoszono:

Parostatek jest tak maleńki, że często nie zabiera wszystkich gości. Jest też bez kajut i tylko pare miejsc ma do siedzenia. Ciasno, zawsze trzeba stać, i być narażonym na okradzenie w tej ciasnocie. Takie lekceważenie sprawy przez dzierżawcę przewozu musi być napiętnowane publicznie [...]. Magistrat nie powinien na to pobłażliwym okiem patrzeć. Jeżeli Pan Dittmann dużym statkiem jeździ holować, a pozostawia do przewozu tak marny statek bez kajuty bez niczego, to musimy to nazwać drwinami i lekceważeniem Toruńskiej publiczności<sup>271</sup>.

---

<sup>268</sup> Ibidem, k. 165.

<sup>269</sup> APT, AmT, D 406, k. 3.

<sup>270</sup> Ibidem, k. 20.

<sup>271</sup> Ibidem, k. 19.

Do ataków przyłączył się również jego główny oponent biznesowy, Ludwik Szymański, zarzucając, że używany przez Dittmanna statek był przeciążony i zagrażał zatonięciem<sup>272</sup>. Wobec braku reakcji władz miasta na liczne skargi Szymański składał zażalenia nawet do Urzędu Wojewódzkiego<sup>273</sup>. Na początku października 1924 r. wpłynęło do policji zawiadomienie, że 1 X 1924 r. o 7.45, 8.10, 10.30,

<sup>272</sup> APT, AmT, D 406, k. 32.

<sup>273</sup> W jednym z donosów napisał: „[...] parostatek »Heinrich« [...] podług przepisów kotłowych bezpieczeństwa publicznego, kocioł ma stary i to przeszło 30. lat ma być stary. Podług przepisów, kotły mogą być czynne tylko do 30. lat ten kocioł do tego chodził w słonnej wodzie, a zatem tylko 20. lat czynnym być może. Po drugie maszyna ma bez kondensacji, tj. para wychodząca kominem, który wyrzuca za sobą sadzę, a nawet rozrżone węgle. My, publiczność, jesteśmy narażeni każdego czasu być poparzeni, nie mówiąc już o stałym pobrudzeniu. Parostatek ten nie ma kajuty, a obecnie jesienią każdy chroni się do kajuty przed szarugą deszczową i śnieżną, a tu takowej nie ma. Tego wszystkiego Magistrat Toruński nie powinien tolerować i publiczność Toruńska, która i tak posiada marne połączenie z dworcem, jeszcze przez marny przewóz na gorszy szwank narażać. W nadziei, że Prześwietny Urząd Wojewódzki weźmie nas zmuszonych do stałego używania przewozu w obronę i nakaże Magistratowi, aby więcej czuwał na bezpieczeństwie, wygodą przejezdnych i aby stawkę za przewóz na stopę przedwojenną zniżył, tj. na 5 groszy od osoby, i zaprowadził dla urzędników karty abonamentowe miesięczne za zł 1,50, tak jak przed wojną było”, APB, UWP, sygn. 4769, s. 3. Zarzuty Szymańskiego nie do końca były prawdziwe, bowiem statek „Heinrich” został zbudowany w Magdeburgu w 1913 r., jego wyporność wymierzono na 21 ton. Jako statek przewozowy został wymierzony na 80 osób (w tym 45 miejsc siedzących). Kocioł miał stojący i wykonany w 1907 r., choć rzeczywiście nie miał kondensacji. Ponadto, jak twierdził Magistrat, parostatek „Heinrich” winien być używany do przewozu osób tylko przejściowo na czas wykonania remontu parostatku „Wiktorja”, co nie było prawdą, ibidem, s. 5–6. Choć zawiść Szymańskiego była oczywista, to zagadkowe było stanowisko Magistratu, który sprzyjał Dittmanowi. W piśmie do Urzędu Wojewódzkiego Magistrat wyjaśnił, że parostatek „Wiktorja” nadal nie kursuje na przewozie, gdyż z powodu kry, która pojawiła się na Wiśle, Dittmann musiał odholować do portu zimowego swój tabor. Ponieważ parostatek „Heinrich” był do tego za słaby, zmuszony był wykorzystać statek „Wiktorja”, pozostawiając nadal na przewozie przez Wisłę parostatek „Heinrich”, ibidem, s. 15–16. Gdy w końcu 19 X 1924 r. parostatek „Wiktorja” wyruszył na przewóz, po kilku godzinach pękła rura, w efekcie czego Dittmann zabrał tę jednostkę i odprowadził do Gdańska, twierdząc, że tam musi wykonać naprawę. Po powrocie z Gdańska parostatek miał zostać uruchomiony 27 XI 1924 r. „Jestem przekonany, że doniesienia Szymańskiego wypływały z niechęci jego do tutejszego Urzędu, Policji

12.40, 16.30 i 17.00 parostatek „Heinrich” przewoził na pokładzie 120–150 osób<sup>274</sup>. Społeczność toruńska narzekała, że parowiec ten strasznie brudzi pasażerów.

Słyszano krzyki i mdlenie kobiet, którzy jadąc „Heinrichem” w obawie o swe życie, o zabrudzenie ubrania, bo maszynę ma wybuchową, a nie kondensacyjną. Do tego podobno kocioł jest napęknęty<sup>275</sup>.

Kluczowym zagadnieniem w opisie przeprawy wiślanej jest próba oszacowania liczby pasażerów korzystających z miejskiego przewozu przez Wisłę oraz określenie jej udziału w ogólnej liczbie mieszkańców. Zdaniem Antoniego Dittmanna w 1920 r. średnio dziennie korzystało z przewozu 2000 osób (płacących po 1 mk). Również późniejszy dzierżawca i jego główny konkurent Ludwik Szymański szacował w 1923 r. dzienną frekwencję pasażerów na poziomie niepełna 2000 osób. W dni deszczowe zaś frekwencja miała osiągać zaledwie ok. 1000 pasażerów<sup>276</sup>. Najwięcej osób korzystało z przeprawy w okresie wiosenno-letnim, zwłaszcza gdy młodzież szkolna udawała się do kąpielisk na Kępie Bazarowej. W dwóch przykładowych wieczorach lipca 1923 r. przewoźnik zabrał na pokład każdorazowo 290–296 osób, podczas gdy pojemność statku wymierzono na 192 osoby. Świadczyło to o ogromnym zainteresowaniu tą formą komunikacji w okresie letnim. Doniesienia o przeciążeniu statku zweryfikowała policja, potwierdzając, że np. 27 VIII 1923 r. parostatek przewozowy „Wiktorja” zabrał na pokład 242 osoby, o 50 osób ponad dopuszczalną liczbę<sup>277</sup>. Doskonałym miernikiem oszacowania liczby pasażerów wydają się dane o liczbie sprzedanych biletów.

---

i Ditmana. Niechęć powstała wskutek odebrania Szymańskiemu dzierżawy przewozu” – napisał prezydent Torunia, ibidem, s. 17–18.

<sup>274</sup> APT, AmT, D 406, k. 41. Również w późniejszym czasie tego typu doniesienia trafiały na policję. W dniu 22 III 1922 r. o 16.30 podczas przewozu przez Wisłę właściciel statku „Heinrich” zabrał na pokład 140 osób, podczas gdy dozwolona liczba pasażerów wynosiła 80 osób, ibidem, k. 70.

<sup>275</sup> APT, AmT, D 6486, nlb.; por. R. Bugowski, *Kariera zawodowa Ludwika Szymańskiego*, s. 78.

<sup>276</sup> APT, AmT, D 6496, k. 82, 145, 149.

<sup>277</sup> APT, AmT, D 3222, k. 4, 8v.

Między 25 IV a 21 VI 1924 r. średnia sprzedaż biletów wynosiła 4000 sztuk na dwa dni. W czerwcu liczba sprzedanych biletów wyniosła ok. 5000 sztuk w ciągu dwóch dni<sup>278</sup>. Zgoła odmiennie sytuacja wyglądała jednak jesienią. Ruch przewozowy w listopadzie 1924 r. był na tyle niewielki, że liczba oczekujących przy przewozie nie przekraczała 80 osób<sup>279</sup>. O ile w okresie pruskim miasta dzierzawca musiał utrzymywać parowiec zabierający na pokład 80 osób, o tyle w okresie międzywojennym pojemność statku miała być wymierzona na co najmniej 180 osób, co niewątpliwie obrazuje wzrost natężenia ruchu na przeprawie<sup>280</sup>. Przyjmując, że dzienna frekwencja w okresie wiosenno-letnim w pierwszej połowie lat dwudziestych XX w. kształtowała się na poziomie 2000 pasażerów, oznacza to, że liczba osób codziennie korzystających z przeprawy o tej porze roku odpowiadała ok. 4,7% ludności miasta. W analogicznym okresie z tramwajów miejskich korzystała codziennie liczba osób odpowiadająca 15,7% ogółu ludności Torunia<sup>281</sup>. Znaczący udział społeczności toruńskiej w komunikacji promowej wynikał z tego, że parowiec był najtańszym i najszybszym środkiem transportu przez rzekę. Parostatek płynął ok. czterech minut. Położony powyżej śródmieścia most kolejowo-drogowy, ze względu na odległość i czas podróży, nie sprzyjał uruchomionej w listopadzie 1924 r. linii autobusowej między Dworcem Głównym a Rynkiem Staromiejskim.

Wśród osób korzystających z przeprawy wiślanej byli głównie, poza uczestnikami komunikacji zewnętrznej, mieszkańcy lewo-brzeżnej części miasta wraz z mieszkańcami Podgórza oraz ci z torunian, którzy pracowali na lewym brzegu Wisły i byli zmuszeni codziennie przekraczać rzekę. To zwłaszcza do tych ostatnich skie-

---

<sup>278</sup> APT, AmT, D 6496, k. 224.

<sup>279</sup> APB, UWP, sygn. 4769, s. 18.

<sup>280</sup> APT, AmT, D 6486, nlb. Od 1927 r. dzierzawca był zobowiązany utrzymywać parowiec zabierający do 150 pasażerów. W umowie na okres od 1 IV 1930 do 31 III 1931 r. Magistrat był z kolei bardzo niekonsekwentny, tj. w opublikowanych warunkach przetargu podawał, że oferent powinien dysponować parostatkiem na 180 osób, po czym podpisał umowę z Antonim Dittmannem na 150 osób, nie sporządzając nowej umowy, lecz przekreślając daty i ceny z umowy za 1928 r.

<sup>281</sup> Obliczenia wykonano dla 1924 r.

rowano przywileje cenowe. Dzierżawca pobierał opłatę od osób przewożonych według taryfy ustalonej przez Magistrat, przy czym urzędnicy i funkcjonariusze Magistratu Torunia i Policji Państwowej znajdujący się w służbie oraz robotnicy w ich towarzystwie byli zwolnieni od opłaty za przewóz. Wojskowi płacili za przejazd według taryfy osób prywatnych. Jedynie w razie zawarcia umowy między miastem a władzą wojskową o bezpłatny przewóz osób wojskowych przez Wisłę dzierżawca musiał się do niej zastosować<sup>282</sup>. Co charakterystyczne – tak samo jak w okresie pruskim – żadna inna forma komunikacji miejskiej nie uprawniała tak szerokiej grupy do darmowych lub zniżkowych przejazdów. W pewnym stopniu było to usprawiedliwione brakiem alternatywy przewozowej dla osób dojeżdżających do pracy lub szkoły. Nie bez znaczenia pozostawał także rezultat ograniczenia przywilejów z czasów poprzedniej władzy. Dlatego rozległe zniżki budziły zazdrość innych grup, które coraz śmielej zaczęły domagać się zniżek przejazdowych. Wkrótce Wojskowy Zakład Żywnościowy zwrócił się do Magistratu Torunia z prośbą o przyznanie 50% zniżki dla robotników cywilnych i wojskowych mieszkających na prawym brzegu Wisły, a pracujących na lewym<sup>283</sup>. Urzędnicy Pomorskiej Izby Rolniczej domagali się z kolei „zrównania” praw: „Ponieważ niektórzy urzędnicy Województwa, Urzędu Cła i innych urzędów korzystają za zwolnieniem Magistratu z wyżej wspomnianej ulgi, prosimy uprzejmie Magistrat o równouprawnienie nas z szeregiem innych urzędników, którzy ze względów służbowych zmuszeni są korzystać z przewozu”<sup>284</sup>. Wkrótce o ulgi wnioskowało Koło Pomorskiej Ligi Obrony Powietrznej Państwa<sup>285</sup>. W marcu 1927 r. o swój interes upomnieli się wojskowi.

---

<sup>282</sup> APT, AmT, D 6486, nlb.

<sup>283</sup> Zniżka miała objąć następujące osoby: plut. Franciszek Kalkowski, robotnicy cywilni: Franciszek Długosz, Jan Zdrojewski, Szymon Gajtkowski, Wojciech Wodylewski, Józef Szkodziński, Franciszek Rózkiewicz, Władysław Iwański, Andrzej Wiśniewski, Stanisław Barczyński, Leon Rogalski, Konstanty Kosobudzki, Feliks Kędzierski, Antoni Olszewski, APT, AmT, D 6496, k. 262.

<sup>284</sup> Ibidem, k. 265.

<sup>285</sup> Ibidem, k. 266.

Za czasów niemieckich – istniał przywilej, którego udzielił ówczesny Magistrat toruńskiemu garnizonowi w postaci wolnego przejazdu statkiem przez Wisłę. Piękny i chwalebny czyn powzięły obecny polski Magistrat wobec polskiego żołnierza, gdyby zechciał ów dawny niemiecki przywilej wprowadzić w życie i udzielić wolnego przejazdu przez Wisłę żołnierzom i podoficerom toruńskiego garnizonu<sup>286</sup>.

W czerwcu 1929 r. również Klub Wioślarski w Toruniu zwrócił się do Magistratu z prośbą o udzielenie jego członkom ulgowych biletów na przejazd statkiem przez Wisłę. Klub liczył 200 członków, a jego siedziba mieściła się na lewym brzegu. Wykupienie zaś biletu na parowiec w cenie 15 gr ważyło zbyt wiele w ich budżecie<sup>287</sup>.

Pod koniec września 1926 r., gdy dobiegała końca umowa dzierżawy, Antoni Dittmann wystąpił do władz miasta z prośbą o udzielenie mu dalszej dzierżawy na warunkach określonych przez Magistrat, ewentualnie o przedłużenie dotychczasowego kontraktu na kolejne pięć lat. W szranki stanął również Ludwik Szymański, szukając nawet poparcia u sekretarza miasta, lecz i tym razem nowy kontrakt na 1927 r. stał się udziałem Dittmanna<sup>288</sup>. Integralną część umowy stanowiła taryfa przewozu, zgodnie z którą opłata za pojedynczy przejazd jednej osoby wynosiła 10 gr; urzędnicy kolejowi, pocztowi i skarbowi pełniący służbę na lewym brzegu Wisły i podoficerowie płacili 5 gr; uczniowie i uczennice szkół miejscowych, jak również wojskowi szeregowi płacili 3 gr; przewóz bagażu ponad 20 kg, rowerów, wózków, psów kosztował 10 gr; dzieci poniżej 6. roku życia były zwolnione z opłat<sup>289</sup>.

<sup>286</sup> APT, AmT, D 6486, nlb.

<sup>287</sup> Ibidem. Antoni Dittmann, jako dzierżawca, przychylił się do prośby wioślarzy skierowanej do Magistratu.

<sup>288</sup> Ibidem; *Informacje z posiedzenia Rady Miejskiej*, „Tyg. Tor.” 26 II 1927, nr 9 (165), s. 1. Oferty na dzierżawę prawa przewozu przez Wisłę można było składać w budynku Ratusza Miejskiego do 24 XII 1926 r. do 12.00, *Ogłoszenie*, „Tyg. Tor.” 18 XII 1926, nr 51 (155), s. 3; *Ogłoszenie*, „Sł. Pom.” 19 XII 1926, nr 292, s. 13. W piśmie do sekretarza miasta Ludwik Szymański zwracał uwagę, że jest wieloletnim mieszkańcem Torunia, zatrudniającym znaczną liczbę ludzi, zaś jego konkurent był przybyłym dopiero powojennym, APT, AmT, D 6486, nlb.

<sup>289</sup> APT, AmT, D 6486, nlb., Umowa pomiędzy Magistratem miasta Torunia a Antonim Dittmannem.



Obowiązująca w 1927 r. stawka 10 gr za pojedynczy przejazd została uchwalona w 1924 r. po reformie walutowej. Jednak już w czerwcu 1927 r. Antoni Dittmann skierował do władz miasta prośbę o jej podniesienie, motywując to znacznymi podwyżkami materiałów eksploatacyjnych – oliwy, smaru, węgla – oraz potrzebą podwyższenia pensji pracownikom, którzy grozili mu strajkiem w przypadku braku podwyżek<sup>290</sup>. Problem wysokości opłat za przewóz przez cały okres międzywojenny stanowił kość niezgody między dzierżawcą a Magistratem. W maju 1928 r. Dittmann ponownie wnioskował o podwyższenie opłaty za przewóz (z dotychczasowych 10 gr na 15, z 5 gr na 8, z 3 gr na 5), argumentując:

Przed wojną powyższe stawki wynosiły nominalnie równą ilość fenigów, jednakże wiadomo, że cena nabywcza ich w stosunku monetarnym i nabywczym była większa w porównaniu do grosza, co z jednej strony wynika już z odmienności systemu pieniężnego, a z drugiej strony ma swe uzasadnienie w większej taniości przedwojennych surowców i materiałów, koniecznych w tem przedsiębiorstwie przewozowym. Dalej podkreślam, że stawki dotychczasowe pobieram od chwili zaprowadzenia waluty złotowej mimo faktu, że według urzędowych notowań Urzędu Statystycznego od owego czasu poziom drożyzny we wszystkich dziedzinach gospodarczych uległ ogromnejwyżce<sup>291</sup>.

Dopiero w następnym roku, powierzając ponownie przewóz Dittmannowi, Magistrat zgodził się na proponowaną podwyżkę. Odtąd pojedynczy przejazd kosztował 15 gr<sup>292</sup>.

---

<sup>290</sup> Ibidem.

<sup>291</sup> Ibidem.

<sup>292</sup> Ibidem. Urzędnicy kolejowi, pocztowi i skarbowi, pełniący służbę na lewym brzegu Wisły, oraz podoficerowie płacili 8 gr; uczniowie i uczennice szkół miejskich oraz wojskowi szeregowcy płacili 5 gr; za przewóz bagażu ponad 20 kg, rowerów, wózków, psów opłata wynosiła 15 gr. Dzieci poniżej 6. roku życia znajdujące się pod opieką dorosłych były zwolnione z opłat. Rzeczą charakterystyczną w nowej umowie była rezygnacja miasta z pobierania stałego czynszu dzierżawnego w zamian za pobieranie odpowiedniej prowizji procentowej od ceny każdego biletu według schematu: 35% od biletów 15 gr, 30% od biletów 8 gr, 25% od biletów 5 gr.

To, co było powodem zadowolenia przewoźnika, było zarazem przyczyną niezadowolenia rzeszy mieszkańców, zmuszonych płacić o 50% więcej za korzystanie z przeprawy wiślanej. W lipcu 1929 r. mieszkańcy Podgórza i dzielnicy Toruń-Przedmieście wystosowali pismo do Wojewody Pomorskiego z zażaleniem, że Magistrat pozwolił dzierżawcy przewozu przez Wisłę podwyższyć cenę przejazdu z 10 gr na 15. Twierdzili, że podwyżka nie jest uzasadniona i w innych miastach za taki przewóz płaci się od 2 do 5 gr.

Dlaczego i z jakiego powodu, wszak nic nie podrożało? Dzierżawca przewozu ma dochody olbrzymie. Gdy tramwaj gdzie się jedzie 20 do 30 minut za 20 groszy to tu za te 3 do 4 minuty jazdy musimy opłacać 15 groszy. Powiedziano, że uczniowie mają zniżkę, dzierżawca się tego nietrzyma i twierdzi, że obecnie są wakacje i uczniowie muszą opłacać pełen bilet jak dorośli. [...] Prosimy J. WPana Wojewodę o interwencję, bo Rada Miejska nieurzęduje<sup>293</sup>.

Również dyrektor Państwowej Szkoły Zawodowej Żeńskiej (przy ul. Strumykowej 4) żaliła się, że dzierżawca statku przewozowego nie chciał przyznać jej uczennicom zniżek za przewóz, mimo że posiadały z sobą legitymacje szkolne<sup>294</sup>.

Początek lat trzydziestych XX w., związany z kryzysem gospodarczym, okazał się trudnym okresem dla dzierżawcy przewozu. W 1931 r. za cenę pojedynczego przejazdu można było kupić niecałe pół bochenka chleba żytniego, 0,5 l mleka, 8 dkg mięsa wieprzowego lub 9 dkg salcesonu<sup>295</sup>. Mimo to, podobnie jak w przypadku pozostałych form komunikacji zbiorowej, liczba pasażerów korzystających z przeprawy promowej wyraźnie spadła. Według ksiąg handlowych firmy Dittmann, kierowanej przez wdowę po zmarłym dzierżawcy, przychód ze sprzedaży biletów w 1929 r. wyniósł – 58 036,59 zł, w 1930 r. – 44 983,02 zł, w 1931 r. – 40 001,34 zł, w 1932 r. – 34 250 zł, co oznacza, że całkowity obrót z przewozu za 1932 r. w stosunku do

---

<sup>293</sup> Ibidem.

<sup>294</sup> Ibidem.

<sup>295</sup> Obliczenia własne na podstawie: J. Künstler, *Położenie robotników toruńskich*, s. 162.

1929 r. zmniejszył się o 40%<sup>296</sup>. W tym samym czasie spadek sprzedaży biletów tramwajowych sięgnął 32%.

Wiktoria Dittmann w obliczu trudnej sytuacji rynkowej przyjęła pragmatyczną postawę. Wiedząc, że trwały prace nad budową nowego mostu, nie oczekiwała poprawy frekwencji, lecz spodziewała się dalszego ubytku pasażerów. Ponadto zwróciła uwagę, że należało poważnie liczyć się z konkurencją autobusową.

Mianowicie, gmina Podgórz uruchomiła autobus między Toruniem a Podgórzem po cenie przejazdu pierwotnie 50 gr, natomiast autobus uruchomiony przez Związek Strzelecki obniżył cenę przejazdu do 20 gr, do której ceny i gmina Podgórz z względów konkurencyjnych musiała zejść. Ta stosunkowo niska cena jest oczywiście powodem dalszego ubytku pasażerów, zwłaszcza ludności Podgórza, która chętniej korzysta w takim wypadku z autobusu z powodu małej różnicy ceny między przewozem a tymże i większej dogodności. Więc należy przyjąć, że i również w bieżącym roku sytuacja nie ulegnie poprawie. Jako środek zaradczy ewentualnego zwiększenia frekwencji wysunęła by się ewentualna zniżka ceny biletów. Lecz możliwość ta nie wytrzymuje zupełnie kalkulacji, gdyż już przy pobieżnym zbadaniu wynika, że alternatywa ta byłoby wówczas możliwą, o ile by frekwencja co najmniej zwiększyła się o 80%, co nie należy przewidywać. Rentowność wymaga jak niżej na podstawie ksiąg handlowych udowodnić, dochodu brutto co najmniej 45 000 zł<sup>297</sup>.

W 1932 r. firma Dittmann sprzedała 176 000 biletów białych za 15 gr (26 400 zł), 60 000 biletów czerwonych za 8 gr (4800 zł), 61 000 biletów żółtych za 5 gr (3050 zł), co łącznie dawało 297 000 biletów. Tym samym uśredniona liczba pasażerów parostatku wyniosła ok. 813 osób dziennie, pomijając osoby niewykupujące biletów – uprawnione do bezpłatnego przejazdu. Oznacza to, że z przeprawy korzystało codziennie ok. 1,5% ogółu ludności miasta.

W tej sytuacji, aby utrzymać przewóz i nie ponosić strat finansowych, dzierżawca przewozu, uwzględniając warunki rynkowe, w tym konkurencję autobusową, zaproponował, aby – przy jed-

<sup>296</sup> APT, AmT, D 6486, nlb.

<sup>297</sup> Ibidem.

Tabela 8. Dzierżawcy przewozu przez Wisłę w Toruniu w latach 1892–1934

Okres umowy	Dzierżawca
1 I 1892–31 XII 1897	Wilhelm Huhn
1 I 1898–31 XII 1900	Wilhelm Huhn
1 I 1901–31 XII 1905	Józef Paruszewski (do 30 VIII 1905), August Herzberg (od 1 IX 1905)
1 I 1906–31 XII 1910	August Herzberg
1 I 1911–31 XII 1915	August Herzberg
1 I 1916–31 XII 1916	Wilhelm Huhn
1 I 1917–31 XII 1918	Anna Bublatska (z domu Huhn), właściciel firmy W. Huhn
1 I 1919–31 XII 1919	Anna Bublatska (z domu Huhn), właściciel firmy W. Huhn
1 I 1920–31 XII 1922	Władysław Draheim (od marca 1920 Antoni Dittmann)
1 I 1923–31 XII 1923	Ludwik Szymański (od 16 IV 1923 Antoni Dittmann)
16 IV 1923–31 XII 1926	Antoni Dittmann
1 I 1927–31 XII 1927	Antoni Dittmann
1 I 1928–31 XII 1928	Antoni Dittmann
1 I 1929–31 XII 1929	Antoni Dittmann
1 I 1930–31 III 1930	Antoni Dittmann (bez umowy)
1 IV 1930–31 III 1931	Antoni Dittmann
1 IV 1932–31 III 1933	Antoni Dittmann
1 IV 1933–31 III 1934	Wiktoria i Oskar Dittmannowie

Źródło: APT, AmT, C 5641, k. 125–128, 173–176; AmT, C 5642, k. 27–30v, 37–37v, 70–73v; AmT, C 5643, k. 1–4v; AmT, D 6486, nlb.; AmT, D 6496, k. 9, 12, 25–28v, 127, 176–177v; AmT, D 406, k. 27–28v, 113–114v.

noczesnym zachowaniu dotychczasowej ceny za pojedynczy przejazd – Magistrat ograniczył swoją prowizję od sprzedanych biletów o 50%<sup>298</sup>. Propozycja wdowy po Antonim Dittmannie została poddana dokładnym przeliczeniom. Władze miasta szacowały, że wobec planowanego otwarcia mostu drogowego i uruchomienia tramwaju należało liczyć się, że frekwencja na statku parowym spadnie o dal-

<sup>298</sup> Czyli od biletów 15-groszowych – 15%, od biletów 8-groszowych – 12%, od biletów 5-groszowych – 10%, ibidem.

Tabela 9. Opłaty za pojedynczy przejazd statkiem parowym przez Wisłę w Toruniu w latach 1881–1934 na tle cen usług dorożkarskich

Rok	Wysokość opłaty w aktualnie obowiązującej walucie	Wysokość opłaty za przejazd dorożką konną lub samochodową na trasie Rynek Staromiejski–Dworzec Główny
1881	5 fen.	60 fen.
1919	10 fen.	3,15 mk
1920	40 fen.	6,3 mkp
1921	1 mkp	75 mkp
V 1921	3 mkp	75 mkp
VII 1922	10 mkp	–
IX 1922	15 mkp	–
XI 1922	30 mkp	–
III 1923	150 mkp	6000 mkp
VI 1923	200 mkp	–
VII 1923	300 mkp	–
VIII 1923	500 mkp	–
VIII 1923	1000 mkp	–
VI 1924	10 gr	1,90 zł
1929	15 gr	2 zł
1934	15 gr	2 zł

Źródło: „Th. Krbł.” 1881, nr 24, s. 76; APT, AmT, C 5642, k. 27–30v; „Die Presse” 15 V 1919, nr 112; 16 V 1919, nr 113; „Gaz. Tor.” 16 V 1919, nr 108; „Th. Ztg.” 15 V 1919; APT, AmT, C 5643, k. 193; AmT, D 6496, k. 71, 79, 84, 112–113, 119, 134, 153, 177, 191, 216, 232, 293; AmT, D 406, k. 28–28v; AmT, D 6486, nlb.; *Księga adresowa i informacyjna miasta Torunia*, oprac. A. Krzyżanowski, Toruń 1932, dz. 2, s. 28, 31; „Gaz. Tor.” 23 III 1878, nr 69; APT, AmT, D 410, nlb.; *Toruń w jednym dniu*, Toruń 1921, s. 46–47; *Księga adresowa miasta Torunia wraz z Podgórzem i powiatem Toruń-Wieś*, Toruń 1923, dz. 1, s. 12; „Tyg. Tor.” 16 VIII 1924, nr 33, s. 9; „Tyg. Tor.” 23 X 1926, nr 43, s. 3–4.

sze 50%<sup>299</sup>. Przewoźnik zbliżył się do progu rentowności i wobec braku akceptacji wniosku Wiktoria Dittmann unieruchomiła parostatek. Spowodowało to, że Magistrat ugiął się i zgodził na zmniejszenie partycypacji w sprzedanych biletach<sup>300</sup>. Ostatecznie podpisano umowę z Wiktoria i Oskarem Dittmannami na okres od 1 IV 1933 do 31 III 1934 r. i była to ostatnia umowa dzierżawy prawa przewozu przez Wisłę w historii miasta<sup>301</sup>. Po otwarciu nowego mostu w 1934 r. i uruchomieniu na nim tramwaju mieszkańcy Torunia uzyskali nowe możliwości komunikacyjne. Przejazd tramwajem w cenie 20 gr okazał się rozwiązaniem bardziej praktycznym, zgodnym z polityką władz miasta. Odtąd, aż do wybuchu wojny, parostatek „Wiktoria” kursował już tylko w celach turystycznych<sup>302</sup> i nadal stanowił najdogodniejszą formę komunikacji dla osób korzystających z plaży na Kępie Bazarowej<sup>303</sup>.

### Konny omnibus i ruch autobusowy

Począwszy od uruchomienia na ziemiach polskich pierwszego dyliżansu w 1808 r. (między Warszawą a Poznaniem), przez cały XIX w. powozy osobowe, nazywane omnibusami (były to wówczas kryte furgony dla 10–12 osób), funkcjonowały przede wszystkim jako środki transportu na dłuższych trasach międzymiastowych, nie zaś jako

---

<sup>299</sup> Ponadto z kalkulacji porównawczej miało wynikać, że firma Dittmann nie poniosła straty, jak deklarowała Wiktoria Dittmann, lecz zanotowała zysk w kwocie 870 zł, *ibidem*, nlb.

<sup>300</sup> Podjęto kompromisowe rozwiązanie, zgodnie z którym Magistrat obniżył swój udział prowizyjny na 20% od biletów białych, 15% od biletów żółtych, 12% od biletów czerwonych, na co Wiktoria Dittmann przystała w zakresie biletów żółtych i czerwonych, zaś od biletów białych zaproponowała udział miasta w wysokości 18%.

<sup>301</sup> *Ibidem*.

<sup>302</sup> K. Kluczwajd, *Toruń między wojnami*, s. 31. Potwierdza to przewodnik Zygmunta Knothe'go z 1934 r., w którym czytamy, że aby przedostać się z jednego brzegu na drugi brzeg Wisły, do wyboru pozostaje pociąg, tramwaj po nowym moście drogowym oraz taksówka, Z. Knothe, *Toruń. Stolica Pomorza*, s. 120.

<sup>303</sup> J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu*, s. 29.

środki komunikacji w miastach<sup>304</sup>. Rozwój miast w XIX w., związany z poszerzeniem przestrzeni, zrodził jednak potrzebę ich wewnętrznego skomunikowania. Dotyczyło to zwłaszcza połączenia centralnych placów z powstającymi wówczas dworcami kolejowymi, lokowanymi często na rubieżach aglomeracji<sup>305</sup>. Skutkiem tego omnibusy z czasem zostały wprzęgnięte w granice miast i przeznaczone do roli środków komunikacji miejskiej. Tak stało się m.in. w Poznaniu, gdzie omnibusy kursowały do obydwu dworców kolejowych<sup>306</sup>.

Także w Toruniu przyczyną uruchomienia pierwszego omnibusu było połączenie odległych, a zarazem ważnych dla społeczności miejsc, tj. dworca kolejowego z centrum miasta. Propozycja uruchomienia omnibusu konnego w Toruniu, w postaci regularnego połączenia, wiązała się nie tylko z usprawnieniem komunikacji między miastem a Dworcem Głównym, ale także z potrzebą zwiększenia wpływów z opłat mostowych w celu sfinansowania kosztów odbudowy mostu palowego. Na skutek determinacji Magistratu w 1863 r. firma braci Lippmann uzyskała koncesję na uruchomienie cztero-konnego omnibusu do wszystkich połączeń kolejowych na dworcu toruńskim, a z końcem listopada tego roku wprowadziła stałą komunikację między Dworcem Głównym a Starym Rynkiem. Zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy omnibus z przystanku początkowego przed hotelem Trzy Korony kursował sześć razy dziennie, począwszy od 5.15 do 22.10<sup>307</sup>. W literaturze można spotkać się na-

---

<sup>304</sup> Por. T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce*, s. 46–65. Zob. założenie lokalnej trasy pocztowej z Bydgoszczy do Torunia w latach 1837–1842, APG, Rejencja w Kwidzynie, sygn. 10/223; GStAPK, XIV HA, Rep. A181, nr 602.

<sup>305</sup> Szerzej na temat umiejscowienia dworców kolejowych zob. A. Zabłocka-Kos, *Zrozumieć miasto. Centrum Wrocławia na drodze ku nowoczesnemu city 1807–1858*, Wrocław 2006, s. 259–263.

<sup>306</sup> T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce*, s. 66–67. Pierwszy omnibus na ulicach Poznania pojawił się w 1865 r., a w 1871 r. firma braci Starkowskich wprowadziła w tym mieście do obsługi ruchu miejskiego cztery omnibusy, ibidem.

<sup>307</sup> T. Zakrzewski, *Dylematy i współzależności komunikacji*, s. 192; M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne*, s. 225–226. Taryfa przewozu omnibusem ustalała opłatę w wysokości 2 gr srebrnych od osoby za jazdę w dzień oraz 4 gr srebrnych od osoby za jazdę nocną, *Omnibus*, „Th. Wbl.” 1 XII 1863, nr 142; *Bekanntmachung*, „Th. Wbl.” 5 XII 1863, nr 144.

wet z poglądem, że poprowadzenie omnibusu przez most zapoczątkowało powstanie pierwszej regularnej komunikacji miejskiej w Toruniu<sup>308</sup>.

Pod koniec 1871 r., w związku z otwarciem linii kolejowej Mokre–Jabłonowo, została uruchomiona przez braci Lippmann druga linia omnibusu konnego, prowadząca do stacji na Mokrem. Przedsiębiorstwo obwieściło, że odtąd omnibus rozpoczynał kurs spod pomnika Kopernika na Rynku Staromiejskim, a opłata za przejazd do stacji kolejowej Mokre od jednej osoby wynosiła 3 gr. Jednocześnie firma celowo podkreślała, że przejazd w tej samej relacji dorożką konną kosztowałby aż 7,5 gr, czyli dwuipółkrotnie więcej<sup>309</sup>.

Wybudowanie mostu kolejowo-drogowego w 1873 r., przez który kursował konny omnibus, niewątpliwie wpłynęło stymulująco na rozwój tej formy transportu miejskiego<sup>310</sup>. Nie trwało to jednak długo. Już wkrótce, gdy spłonęła przeprawa palowa, został uruchomiony na Wiśle statek parowy, który stał się największym wrogiem właścicieli omnibusów. Niskie opłaty za przejazd parowcem wahańdłowym, które przez lata wynosiły 5 fen. od osoby, czyniły zeń najtańszy środek transportu między brzegami Wisły. Do tego szeroki zakres przywilejów, zwalniający liczne grupy zawodowe z opłaty za przewóz parostatkiem, powodował naturalny odpływ pasażerów od konnego omnibusu. Za korzystaniem z parowca przemawiało dodatkowo to, że statek wypływał na wysokości ul. Mostowej, i dzięki temu był dostępny dla społeczności bezpośrednio z centrum miasta, podczas gdy regularna linia omnibusu biegła przez oddalony od centrum most kolejowo-drogowy. Sytuację utrudniało też to, że na przełomie XIX i XX w. został uruchomiony konkurencyjny omnibus kursujący z Podgórze do drewnianego mostu na Kępie Bazarowej<sup>311</sup>. Umożliwiał on mieszkańcom Podgórze szybkie i sprawne dotarcie do Kępy, z której dalej odpływał parowiec do miasta. Poranny

---

<sup>308</sup> T. Zakrzewski, *Dylematy i współzależności komunikacji*, s. 192.

<sup>309</sup> „Extra-Beilage der Thorner Zeitung” 19 X 1871, nr 274. Bagaż podręczny był bezpłatny, zaś opłata za bagaż dodatkowy wynosiła 1 gr.

<sup>310</sup> I. Janosz-Biskupowa, *Dzieje miasta Podgórze (1555–1938)*, „Zap. Hist.” 1962, t. 27, z. 3, s. 373.

<sup>311</sup> R. Uebrick, *Thorn*, nlb.



omnibus wyruszał z Podgórza o 7.00 i kursował z cegodzinną częstotliwością. Z powrotem z Kępy Bazarowej odjeżdżał o 7.30, zabierając pasażerów w kurs powrotny. Cena przejazdu dla osoby dorosłej wynosiła 10 fen.<sup>312</sup> To prawda, że skokowy wzrost liczby mieszkańców Podgórza wiązał się z budową linii kolejowej. W 1903 r. spośród 3500 mieszkańców aż 500 osób pracowało na kolei, opierając swą egzystencję o lewobrzeżną część Wisły<sup>313</sup>. W rezultacie zaplecze ludnościowe w postaci Podgórza wcale nie oznaczało wysokich codziennych przepływów ruchu przez Wisłę, niezależnie od poprowadzenia omnibusu z Podgórza do Kępy Bazarowej, podnoszącego niewątpliwie frekwencję na parowcu.

Na skutek uszczuplenia rynku wymienione okoliczności realnie obniżyły rentowność działalności przewozowej, realizowanej za pomocą konnego omnibusu na linii Dworzec Główny–Stare Miasto. Aczkolwiek nie mogły zupełnie przekreślić opłacalności przedsięwzięcia. Kierunek poprowadzenia linii bezsprzecznie wskazuje, że głównym zadaniem komunikacji omnibusowej, przeznaczonej dla uczestników komunikacji zewnętrznej, była obsługa ruchu osobowego między centrum miasta a dworcem kolejowym. W latach 1891–1905 liczba pasażerów odjeżdżających pociągiem z Dworca Głównego wzrosła ze 146 168 do 285 281 osób<sup>314</sup>. Upraszczając, uśredniony dzienny przepływ ruchu osobowego na Dworcu Głównym wzrósł zatem z ok. 400 osób w 1891 r. do ok. 782 w 1905 r. Tym samym oznaczało to istnienie dość dużego rynku przewozowego, w którym mógł partycypować konny omnibus. Dla osób wysiadających na Dworcu Głównym bezpośredni dojazd na drugi brzeg Wisły konnym omnibusem, zabierającym pasażerów spod dworca, wydawał się atrakcyjnym rozwiązaniem. Szczególnie zważywszy na to, że do Kępy Bazarowej, spod której wyruszał parostatek, należało przejść pieszo kilkaset metrów. Źródła nie dostarczają bezpośredniej wiedzy o liczbie osób korzystających z komunikacji omnibusowej. Jeśli jednak przyjmiemy, że powóz do pasażerskiego przewozu

---

<sup>312</sup> Ibidem. Dla dzieci opłata wynosiła 5 fen.

<sup>313</sup> I. Janosz-Biskupowa, *Dzieje miasta Podgórza*, s. 370–372.

<sup>314</sup> JBHK, 1891, s. 63; JBHK, 1905, s. 169.

liczył 15 miejsc i odbywał jazdy z kompletem pasażerów, to dziennie w dwie strony nie przewoził więcej niż 300 osób. Pozostała grupa uczestników ruchu jechała więc koleją bezpośrednio do Dworca Toruń-Miasto, a ci, którzy wysiadali na Dworcu Głównym, albo korzystali z usług parowca, droższych dorożek konnych, albo z indywidualnych środków transportu. Taka struktura komunikacyjna z okresowymi przerwami, kiedy omnibus nie kursował, utrzymała się aż do otwarcia mostu drogowego w 1934 r. Zmieniały się tylko środki techniczne, omnibus zastąpiono autobusem, a dorożki konne – tymi samochodowymi.

Opłacalność utrzymywania komunikacji omnibusowej była wątpliwa także na linii Rynek Staromiejski–Mokre. W kwietniu 1894 r. w „Gazecie Toruńskiej” można było przeczytać:

Omnibusy między miastem Toruniem a Mokrem przestaną chodzić w przyszły poniedziałek. Poprzedni właściciele stracili na tem przedsięwzięciu 12–14000 M. Terazniejszy nabywca przekonał się w ciągu miesiąca, że to samo go czeka, a więc zaprzestaje<sup>315</sup>.

Trudno jednoznacznie stwierdzić, dlaczego utrzymanie omnibusu na odcinku Rynek Staromiejski–Mokre w połowie lat dziewięćdziesiątych XIX w. okazywało się nierentowne. Bezsprzeczne jest to, że największym zagrożeniem dla miejskiej komunikacji omnibusowej był rozwój ruchu tramwajowego, czego dowodzą historie innych miast. W opisywanym wyżej Poznaniu, wkrótce po powstaniu komunikacji tramwajowej, u schyłku XIX w. omnibusy zostały wyparte<sup>316</sup>. W Toruniu druga linia tramwajowa biegnąca z Rynku na Mokre powstała w 1902 r., a więc zanim tramwaj wyjechał na ulice Mokrego, problem z zapewnieniem regularnego połączenia już istniał. Po 1902 r. utrzymanie konnego omnibusu na trasie do gminy Mokre traciło ekonomiczny sens.

W przypadku trudności z utrzymaniem rentowności komunikacji omnibusowej na Mokre nie bez znaczenia pozostawało zjawi-

<sup>315</sup> *Omnibusy*, „Gaz. Tor.” 8 IV 1894, nr 80.

<sup>316</sup> T. Dohnalowa, *Rozwój transportu w Wielkopolsce*, s. 67; eadem, *Handel, transport, komunikacja*, s. 211.

ska silnego spowolnienia rozwoju ludnościowego tej gminy w latach 1895–1905. W latach osiemdziesiątych XIX w. Mokre wykazywało wysokie średnioroczne tempo wzrostu ludnościowego na poziomie 9%. Było ono związane z napływem ludności robotniczej, znajdującej zatrudnienie przy pracach fortyfikacyjnych. Po zakończeniu robót fortyfikacyjnych (1892), w latach 1890–1895 nastąpiło zahamowanie przyrostu liczby ludności<sup>317</sup>. O ile między 1885 a 1895 r. liczba ludności Mokrego wzrosła z 6809 do 10 409 osób, o tyle pomiędzy 1895 a 1905 r. wzrosła zaledwie o 1243 osoby<sup>318</sup>. Słabości ruchu przewozowego dowodzi także poprowadzona na Mokre linia tramwajowa, która przez lata pozostawała trakcją o najmniejszej częstotliwości przejazdów i najmniejszej liczbie pasażerów. W końcu tuż przed przyłączeniem gminy Mokre do Torunia – tylko 964 podatników zamieszkałych na Mokrem pracowało w Toruniu<sup>319</sup>. Ponadto stosunkowo niewielka odległość od centrum Torunia sprawiała, że znaczna część mieszkańców mogła decydować się na ruch pieszy, który trwał ok. 30 minut.

U schyłku XIX w., kiedy karierę robiła komunikacja tramwajowa, wiele miast na ziemiach polskich, idąc śladem Europy Zachodniej, podejmowało inwestycje w celu zbudowania szynowego transportu miejskiego. Rozwój komunikacji tramwajowej okazał się zabójczy dla prywatnych przedsiębiorstw, utrzymujących w granicach miast konne omnibusy. Przede wszystkim komunikacja tramwajowa była inwestycją miejską, wpisaną w długoletni plan rozwoju miasta, mającą stabilne zaplecze finansowe. Jej atrakcyjne położenie, łączące przedmieścia z centralnymi placami i dworcami, wespół

---

<sup>317</sup> K. Dyl, *Socjotopografia Torunia*, s. 103–104.

<sup>318</sup> *Gemeindelexikon für die Provinz Westpreußen. Auf Grund der Materialien der Volkszählung vom 1. Dezember 1885 und anderen amtlicher Quellen*, Berlin 1887, s. 113; *Gemeindelexikon für die Provinz Westpreußen. Auf Grund der Materialien der Volkszählung vom 2. Dezember 1895 und anderen amtlicher Quellen*, Berlin 1898, s. 110; K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 122. Według danych zawartych w Geheimes Staatarchiv Preufischer Kulturbesitz w 1905 r. liczba ludności Mokrego wynosiła 11 732, co oznaczało by wzrost o 1322 osoby w stosunku do 1895 r., GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1502, nr 14, k. 112v.

<sup>319</sup> GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1502, nr 14, k. 113.

z niewygórowaną opłatą za przejazd, dawało tramwajom znaczącą przewagę. Ponadto ułożenie szyn radykalnie zwiększało ciężar, jaki mógł pociągnąć koń. Wprawdzie po uruchomieniu w Toruniu tramwaju w maju 1891 r. omnibus konny bez zmian wyruszał ze Starego Miasta, ale już od grudnia 1891 kursował tylko między Dworcem Głównym a Dworcem Toruń-Miasto, z pominięciem Rynku<sup>320</sup>. Komunikacyjna przestrzeń Rynku Staromiejskiego została zawłaszczona przez tramwaj miejski. Stało się sprawą oczywistą, że omnibusem podróżowali praktycznie tylko pasażerowie kolei. Niewykluczone, że przesunięcie omnibusu z przestrzeni śródmieścia miało na celu uniknięcie dublowania trasy z tramwajem i pozbycie się konkurencyjnego środka transportu. Wysiadając z pociągu na Dworcu Toruń-Miasto, pasażerowie, jeśli chcieli dostać się do centrum, i tak zwykle przesiadali się do tramwaju lub maszerowali pieszo.

Rozwój komunikacji omnibusowej do Dworca Głównego był wprost proporcjonalny do rozwoju ruchu kolejowego. Gwarantem utrzymania w granicach Torunia linii omnibusowej stała się budowa nowych połączeń kolejowych – zarówno lokalnych, jak i ogólnopanstwowych – oraz związany z tym wzrost natężenia ruchu na toruńskim Dworcu Głównym. W rezultacie linia ta wymykała się z charakterystycznych ram określających istotę wewnątrzmięskiej komunikacji zbiorowej. W przeciwieństwie do tramwajów, które swoim rozkładem ilustrowały ramy czasowe aktywności zawodowej torunian i które były skorelowane z aktualną sytuacją gospodarczą miasta, omnibus tętnił życiem dworca, jego rozkład wyznaczały godziny przyjazdów i odjazdów pociągów.

Rozbudowa trakcji tramwajowej zapowiadała jednak ograniczenie rynku przewozowego dla pasażerskich powozów konnych. W tej sytuacji niejednokrotnie jedynym wyjściem dla właścicieli omnibusów była ucieczka ze swymi usługami na obszary miasta, z którymi tramwaj nie miał jeszcze połączenia. Po uruchomieniu parostatku na Wiśle, a następnie poprowadzeniu drugiej linii tramwajowej na Mokre w 1902 r. i trzeciej na Przedmieście Chełmińskie w 1906 r., jedyną nieskomunikowaną z centrum miasta przestrzenią pozostawa-

---

<sup>320</sup> H. Jung, W. Kramer, *Die Straßenbahn in Thorn*, s. 413.

ło Jakubskie Przedmieście. Naturalnie więc stało się ono miejscem aktywności omnibusu konnego, który połączył je ze śródmieściem.

Docelowy przystanek na Jakubskim Przedmieściu znajdował się przy Rzeźni Miejskiej, skąd ostatni odjazd w kierunku miasta omnibus rozpoczynał o 20.13. Położenie miejsca postoju przy rzeźni wynikało z dużego natężenia ruchu w tej części przedmieścia, związanego chociażby z zatrudnieniem w rzeźni. Potwierdzają to postulaty mieszkańców, którzy domagali się dostosowania godziny odjazdu omnibusu do godziny zamknięcia rzeźni, w której praca wielokrotnie kończyła się o 19.00. Zmuszało to jej pracowników do oczekiwania ponad 60 minut na omnibus powrotny. Nawet w poniedziałki i czwartki, kiedy Rzeźnię Miejską zamykano o 20.00, podnoszono argument, że czas oczekiwania do 20.13 był zbyt długi<sup>321</sup>. Tylko w ciągu trzech miesięcy 1914 r. linią omnibusową do Rzeźni Miejskiej przewieziono 3824 osoby. Jak szacowano, rocznie korzystało z tej linii 15 300 pasażerów. Linią omnibusową do Dworca Toruń-Północ w ciągu siedmiu miesięcy 1914 r. przewieziono z kolei 8988 osób, co szacunkowo miało dawać ok. 15 400 pasażerów rocznie<sup>322</sup>.

Przez długi czas opłata za podróż omnibusem na Przedmieście Jakubskie wynosiła 20 fen., stanowiąc równowartość dwóch biletów tramwajowych. Dopiero w maju 1914 r. opłata za połączenie omnibusem została obniżona do kwoty 10 fen. zarówno dla osób dorosłych, jak i dzieci<sup>323</sup>. Odtąd koszty przejazdu tramwajem i omnibusem zrównały się. Tak znaczna obniżka ceny spowodowała, że wykwalifikowany robotnik budowlany w 1914 r. za godzinę pracy mógł nabyć 4–5 biletów na przejazd omnibusem. Jednocześnie za równowartość 0,5 kg mięsa wołowego mieszkaniec Torunia mógł skorzystać z omnibusu 10 razy albo za jedną jazdę kupić 2 kg ziemniaków<sup>324</sup>.

<sup>321</sup> APT, AmT, C 7700, k. 36.

<sup>322</sup> *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Thorn für 1914*, APT, AmT, C 101, k. 183 i n.

<sup>323</sup> *Tańsze połączenie omnibusem na przedmieście Jakóbskie*, „Gaz. Tor.” 27 V 1914, nr 119.

<sup>324</sup> Obliczenia własne na podstawie: K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 155; M. Wojciechowski, *Toruń w latach I wojny*, s. 140.

O ile pod koniec XIX w. komunikacja omnibusowa była prowadzona przez prywatne przedsiębiorstwa na podstawie uzyskanych od miasta koncesji, o tyle na początku XX w. organizację komunikacji omnibusowej przejęła na siebie gmina miasta Torunia, organizując ją na kształt komunikacji tramwajowej z zachowaniem swowych dla niej atrybutów. Odtąd konduktor omnibusu został ubrany w płaszcz o tym samym fasonie, co toruńscy konduktorzy tramwajowi<sup>325</sup>. Do utrzymania linii omnibusowej na Jakubskie Przedmieście wykorzystywano miejskie konie straży pożarnej. Według nowego planu jazdy z lipca 1915 r. konie powinny odbywać dziennie sześć jazd, choć prawdopodobnie dochodziło do sytuacji, w których realizowały one 17 kursów dziennie. Problem ten stał się w 1915 r. powodem burzliwej korespondencji między komendanturą twierdzy a Magistratem. Wraz z ogłoszeniem rozkładu jazdy, zawierającego nową trasę do Dworca Toruń-Północ, komunikacja omnibusowa wymagała wykorzystania silnych koni przystosowanych do długich przejazdów, gdyż lekkie konie wojskowe mogły nie wytrzymać trudów drogi. Problem polegał na tym, że ciężkie konie pociągowe powinny pozostać w głównej strażnicy pożarnej, ponieważ tylko one były w stanie ciągnąć ciężkie pojazdy z drabiną do gaszenia ognia. Ich brak uniemożliwiał właściwe reagowanie straży pożarnej na wypadek alarmu. A ponieważ były to konie podstawione z zasobów twierdzy, komendantura oczekiwała, że miasto zwróci silne konie do dyspozycji kompanii straży pożarnej<sup>326</sup>.

Po okresowej przerwie, po tym, jak komendantura twierdzy zwolniła użytkowane dotychczas konie straży pożarnej, 24 XI 1915 r. wznowiono ruch omnibusu na linii Ratusz–Jakubskie Przedmieście–Dworzec Toruń-Mokre. Frekwencja pasażerów okazała się na tyle wysoka, że zarząd został zmuszony uruchomić dwa wozy, gdyż jeden nie był w stanie pomieścić wszystkich pasażerów. Szacunko-

---

<sup>325</sup> Z korespondencji handlowej wynika, że Zakłady Elektryczne miasta Torunia w odpowiedzi na ofertę handlową od firmy Emil Meyer z Wrocławia, produkującej uniformy i stroje, były zainteresowane w styczniu 1917 r. dwoma płaszczami dla konduktora omnibusu w tym samym fasonie, jaki nosili toruńscy konduktorzy tramwajowi, APT, AmT, C 7700, k. 79.

<sup>326</sup> Ibidem, k. 45, 49–49v, 52–52v.

wa liczba podróżnych w 1915 r. wyniosła 55 700 osób, przy rocznym dochodzie wynoszącym 8300 mk<sup>327</sup>.

Zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy, obowiązującym zimą 1916/1917, omnibus kursował na odcinku Rynek Staromiejski–Rzeźnia Miejska–Dworzec Toruń-Mokre, skąd następował bieg powrotny. Poranny kurs z Rynku Staromiejskiego rozpoczynał się o 6.32. Na Dworzec Toruń-Mokre omnibus dojeżdżał po 28 minutach (czyli o 7.00). Kolejne jazdy odbywały się o 9.52, 11.42, 15.22 i 16.07, odpowiadając codziennemu rytmowi życia miejskiego<sup>328</sup>. Przyjmując, że każdy z omnibusów zabierał komplet pasażerów w umownej liczbie 15 osób, oznacza to, że dzienny ruch w dwie strony nie przekraczał 150 pasażerów. W lutym 1917 r. ogłoszono jednak zmianę trasy czwartego omnibusu, wyruszającego o 15.22 z Rynku Staromiejskiego. Od 19 II 1917 r. omnibus dojeżdżający do Rzeźni Miejskiej o 15.47, zamiast jechać do Dworca Toruń-Mokre, wracał bezpośrednio do miasta do stacji końcowej (przy której zatrzymywał się o 16.07)<sup>329</sup>. W okresie I wojny światowej to właśnie utrzymanie stałości połączenia było największym problemem. W dniu 8 X 1917 r. jazdy miejskimi omnibusami na trasie Rynek Staromiejski–Rzeźnia Miejska zostały wstrzymane z powodu braku koni i personelu<sup>330</sup>. Przerwy w komunikacji dawały się we znaki szczególnie społeczności pracującej na Jakubskim oraz mieszkańcom tego przedmieścia. W kwietniu 1919 r. w „Die Presse” opisano problem połączenia omnibusu z Jakubskim Przedmieściem. Mieszkańcy Jakubskiego prosili o możliwie szybkie wznowienie ruchu omnibusowego, „żeby w końcu wszechstronne życzenia mieszkańców Jakubskiego Przedmieścia, którzy się i tak bez tego naprzeciw innym przedmieściom czują skrzywdzeni, sprawiedliwie zostały spełnione”<sup>331</sup>.

---

<sup>327</sup> *Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Thorn für 1915*, APT, AmT, C 101, k. 36.

<sup>328</sup> APT, AmT, C 7700, k. 75. Dziennie kursowało zatem pięć omnibusów.

<sup>329</sup> *Ibidem*, k. 80.

<sup>330</sup> APT, AmT, C 102, k. 189; AmT, C 7700, k. 87.

<sup>331</sup> „Die Presse” 24 IV 1919.



Ryc. 32. Omnibus na ul. Mostowej w Toruniu, przed 1914 r.



W okresie I wojny światowej ukształtowały się w Toruniu dwie linie omnibusowe. Jedna kursowała między Rynkiem Staromiejskim a Dworcem Toruń-Północ, druga zaś między Rynkiem Staromiejskim a Dworcem Toruń-Mokre<sup>332</sup>. Nie funkcjonowało połączenie do Dworca Głównego. Linia omnibusowa spod Ratusza Miejskiego do Dworca Toruń-Mokre działała do 31 VII 1917 r., kiedy to zamknięto ją w związku z przedłużeniem linii tramwajowej nr 2 do dworca na Mokrem. Po raz kolejny omnibus został wyparty przez tramwaj elektryczny.

Po zakończeniu wojny, w 1919 r. można zaobserwować większą intensywność korespondencji handlowej skierowanej do Magistratu Torunia z ofertą nowych omnibusów. Wiemy, że wiosną 1919 r. Magistrat przymierzał się do zakupu dwóch autoomnibusów z napędem silnikowym, przeznaczonych dla 16–20 osób. Na zapytanie ofertowe odpowiedziała w kwietniu 1919 r. firma Daimler-Motoren-Gesellschaft. Z jej kosztorysu wynikało, że jeden nowy omnibus silnikowy miał kosztować 32 400 mk. Firma Hansa-Lloyd Werke zaoferowała z kolei omnibus w cenie 35 000 mk (bez ogumienia i z używaną ramą). Ofertę handlową na zakup 26-osobowego omnibusu złożyła również firma Benz, oferując czterocylindrowy i czterobiegowy pojazd osiągający dopuszczalną prędkość 28 km/h<sup>333</sup>. Źródła milczą na temat wyboru którejkolwiek z ofert. Ówczesnie konny omnibus stawał się jednak przeżytkiem. Władze miasta, wzorem większych ośrodków, kierowały uwagę ku nowoczesnemu napędowi spalinowemu.

Wkrótce po przyłączeniu Torunia do Polski, w lipcu 1920 r., z inicjatywy Izby Handlowej pojawiła się propozycja uruchomienia omnibusu konnego kursującego między Ratuszem Miejskim a Dworcem Głównym. Omnibus miałby jeździć do porannych i nocnych pociągów, pod warunkiem jednak, że to Magistrat przekazałby do dyspozycji pojazd. Przedsiębiorca gotowy świadczyć transport omnibusem oczekiwał opłaty za przejazd w kwocie 5 mkp od osoby. Jednocześnie deklarował wzięcie na siebie ciężaru kosztów drobnych napraw

---

<sup>332</sup> *Führer durch Thorn*, s. 2.

<sup>333</sup> APT, AmT, C 7700, k. 94–98v, 109–114, 119–121.

omnibusu do wysokości 50 mkp<sup>334</sup>. Potrzeba uruchomienia komunikacji omnibusowej spod Ratusza Miejskiego do Dworca Głównego została wyrażona również w innej korespondencji skierowanej do Magistratu. Na początku sierpnia 1920 r. jeden z obywateli pisał, że uruchomienie omnibusu jest potrzebne „ze względu na wysokie ceny dorożkarskie i stawienie konkurencji nigdy niezadowolonym dorożkarzom przez ustaloną takse”<sup>335</sup>.

Mimo pierwszych powojennych prób uruchomienia stałej komunikacji omnibusowej autobus na ulicach Torunia zagościł na nieco dłużej dopiero w 1923 r., choć i ta inicjatywa skończyła się wkrótce niepowodzeniem<sup>336</sup>. W zasadzie przez cały okres międzywojenny komunikacja autobusowa w Toruniu funkcjonowała z przerwami. Jej okresowe wznowienia wiązały się z podejmowaniem prób przez kolejne przedsiębiorstwa liczące, że uda im się zbić interes na przewozie społeczności miejskiej. Już w marcu 1923 r. toruński przewoźnik rzeczny, Ludwik Szymański, skarżąc się w Magistracie, że bilety na parostatek są zbyt tanie, informował, że przejazd z Dworca Toruń-Miasto do Dworca Głównego koleją kosztował 900 mkp. Opłata za przejazd tramwajem w mieście wynosiła 500 mkp, omnibusem 1500 mkp, podczas gdy bilet na parowiec kosztował wówczas 150 mkp<sup>337</sup>. Przedsiębiorca dał w ten sposób wyraz temu, że cena, która była źródłem popularności miejskiego parowca, stała się zarazem przyczyną porażki komunikacji autobusowej, droższej także od tramwaju.

Warto zauważyć, że na początku lat dwudziestych XX w. w potocznym obiegu nazwę „omnibus” na trwałe zastąpił „autobus”. W lokalnej prasie po 1920 r. niemal we wszystkich ogłoszeniach kupna-sprzedaży funkcjonował już wyłącznie termin „autobus”<sup>338</sup>.

---

<sup>334</sup> Ibidem, k. 138. Opłata za jazdę nocną miała wynosić 10 mkp, a bagaż podręczny miał być zwolniony z opłaty.

<sup>335</sup> APT, AmT, D 410, nlb.

<sup>336</sup> Por. M. Wojciechowski, *W czasach Drugiej Rzeczypospolitej*, s. 439. Była to linia autobusowa łącząca Jakubskie Przedmieście z Podgórzem.

<sup>337</sup> APT, AmT, D 6496, k. 145.

<sup>338</sup> Zob. przykładowe ogłoszenia zamieszczone w: „Sł. Pom.” 17 III 1922, nr 64, s. 8; 7 XI 1925, nr 259, s. 8; 8 XI 1925, nr 260, s. 15; 15 XI 1925, nr 266, s. 15; 27 I 1928, nr 22, s. 8; 28 I 1928, nr 23, s. 10; 22 III 1928, nr 68, s. 10; 15 IX 1928, nr 213, s. 9; 16 IX 1928, nr 214, s. 14; 18 IX 1928, nr 215, s. 10; 1 XII 1928, nr 278, s. 9; 2 XII

W dniu 29 IX 1924 r. Zarząd Elektrowni i Gazowni w Toruniu (właściciel toruńskich tramwajów) wystąpił do Magistratu z wnioskiem o wydanie koncesji na ruch autobusowy między Dworcem Toruń-Miasto a Dworcem Głównym (określanym wówczas Dworcem Toruń-Przedmieście). Komunikacja miała odbywać się co pół godziny, z uwzględnieniem przyjeżdżających i odjeżdżających pociągów. Zdaniem Zarządu połączenie miało stanowić naturalne przedłużenie linii tramwajowej do Dworca Głównego<sup>339</sup>. Wniosek spotkał się z aprobatą toruńskiego Magistratu, efektem czego Elektrownia 15 XI 1924 r. uruchomiła dwa autobusy kursujące na przemian przez 24 godziny na trasie Dworzec Toruń-Miasto–Dworzec Główny. W ruchu nocnym, jadąc do Dworca Głównego, autobus wyruszał spod Ratusza Miejskiego i zatrzymywał się po drodze na Rynku Nowomiejskim oraz Dworcu Toruń-Miasto<sup>340</sup>. Zarząd Elektrowni i Gazowni, choć spodziewał się rentowności przedsięwzięcia, jednocześnie obawiał się realnej konkurencji ze strony dorożek samochodowych, dając temu wyraz w piśmie skierowanym bezpośrednio do prezydenta miasta:

Jest to pierwsza próba dogodnego połączenia Dworca Głównego z miastem i już dziś można wyrazić nadzieję, że dział ten przyniesie elektrowni pewne zyski, o ile znajdzie poparcie tutejszej władzy komunalnej. Ponieważ jednak – jak nas informują – wpłynęła do Magistratu poważna ilość próśb o udzielenie pozwolenia na dorożki samochodowe – upraszamy o możliwe ograniczenie liczby takich zezwoleń<sup>341</sup>.

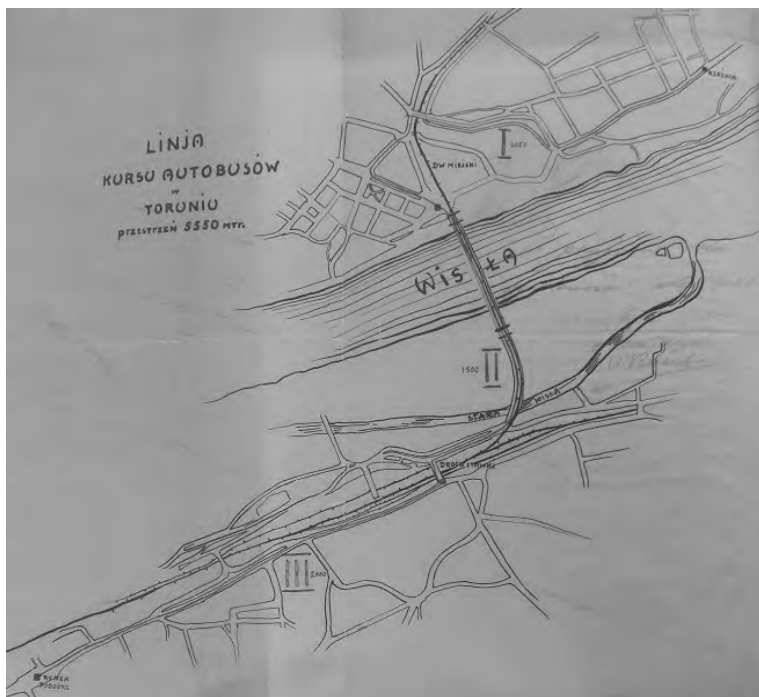
---

1928, nr 279, s. 14; 4 XII 1928, nr 280, s. 10; 12 II 1929, nr 35, s. 10; 13 II 1929, nr 36, s. 12; 25 VIII 1929, nr 195, s. 15; 3 XII 1929, nr 279, s. 7; 15 VI 1930, nr 137, s. 14; 1 VII 1930, nr 149, s. 9; 12 VII 1930, nr 159, s. 10; 18 VII 1930, nr 164, s. 10; 10 VIII 1930, nr 184, s. 10; 13 IX 1930, nr 212, s. 10; 27 IX 1930, nr 224, s. 10; 28 IX 1930, nr 225, s. 14; 17 X 1930, nr 241, s. 8; 18 X 1930, nr 242, s. 10; 19 X 1930, nr 243, s. 14; 28 V 1931, nr 121, s. 10; 21 VI 1931, nr 141, s. 8; 8 VII 1931, nr 154, s. 10; 14 II 1932, nr 36, s. 14; 30 III 1932, nr 73, s. 8; 12 IV 1932, nr 84, s. 8; 21 IV 1932, nr 92, s. 10; 23 IV 1932, nr 94, s. 8; 26 IV 1932, nr 96, s. 8; 29 IV 1932, nr 99, s. 10.

<sup>339</sup> APT, AmT, D 410, nlb.

<sup>340</sup> *Autobusy toruńskie*, „Tyg. Tor.” 22 XI 1924, nr 47, s. 8.

<sup>341</sup> APT, AmT, D 410, nlb., Elektrownia i Gazownia w Toruniu do Prezydenta miasta Torunia z 19 XI 1924 r.



Ryc. 33. Plan linii autobusowej nr 2 Jakubskie Przedmieście–Podgórze

Abstrahując od obaw dyrektora Elektrowni i Gazowni, już w drugiej połowie stycznia 1925 r. przedsiębiorstwo otrzymało zgodę na uruchomienie drugiej linii autobusowej, łączącej Jakubskie Przedmieście z Podgórzem<sup>342</sup>. Zgodnie z taryfą cena biletu za przejazd spod Rzeźni Miejskiej na Jakubskim przez Dworzec Toruń-Miasto do podgórskiego rynku wynosiła 60 gr. Najkrótszy odcinek z Jakubskiego do Dworca Miejskiego kosztował 30 gr (od lutego 1925 r. – 40 gr). Ceny biletów zawierały w sobie opłatę mostową, a z opłat za bilet były zwol-

<sup>342</sup> Ibidem, Elektrownia i Gazownia w Toruniu do Magistratu miasta Torunia z 15 I 1925 r.; K. Ciesielska, T. Zakrzewski, *450 lat toruńskiego Podgórze (1555–2005)*, Toruń 2005, s. 74.

nione jedynie dzieci do 3. roku życia. Ruch na linii nr 2 rozpoczął się o 7.00, a kończył o 22.30. Autobusy kursowały z 30-minutową częstotliwością<sup>343</sup>.

Przejazd linią autobusową nr 1 między Dworcem Miejskim a Dworcem Głównym kosztował 30 gr. W relacji odwrotnej, tj. z Dworca Głównego do Dworca Toruń-Miasto, można było przesiąść się na tramwaj linii nr 1 z zachowaniem ważności biletu – tzw. biletu przesiadkowego<sup>344</sup>.

Porównując cenę biletu autobusowego z kosztami przejazdu parostatkiem, okazuje się, że za równowartość biletu autobusowego z Dworca Miejskiego do Dworca Głównego można było odbyć trzy podróże parostatkiem. Przy czym, korzystając z tej formy transportu, by dotrzeć do dworca kolejowego, pasażer parowca wysiadając na Kępie Bazarowej, musiał dodatkowo przejść pieszo kilkaset metrów. W zestawieniu z dorożką samochodową cena biletu autobusowego wyglądała z kolei atrakcyjnie – jedna jazda dorożką stanowiła równowartość czterech biletów autobusowych. Także na tle komunikacji tramwajowej ceny biletów autobusowych były konkurencyjne<sup>345</sup>. Na uwagę zasługuje to, że autobusy na linii nr 1 kursowały przez 24 godziny na dobę do wszystkich pociągów, co w tym czasie stanowiło zjawisko niespotykane. Analiza ruchu pozostałych środków komunikacji miejskiej Torunia wskazuje, że jego natężenie i aktywność mieszkańców na ulicach miasta między 1920 a 1924 r. należały do najniższych w całym badanym okresie. Dlatego ten śmiały krok – transport całodobowy – mógł stać się przyczyną późniejszej decyzji o zawieszeniu komunikacji autobusowej.

---

<sup>343</sup> APT, AmT, D 410, nlb.; AmP, sygn. 2060, nlb. Ceny biletów zawierały w sobie koszty opłaty mostowej.

<sup>344</sup> *Autobusy toruńskie*, „Tyg. Tor.” 22 XI 1924, nr 47, s. 8; APT, AmT, D 410, nlb. W ruchu nocnym, tj. od 22.30 do 7.00 rano, podróż spod Ratusza Miejskiego do Dworca Głównego kosztowała 60 gr. Opłata za bagaż była równa cenie pojedynczego biletu. Bagaż był natomiast przewożony na dachu autobusu. Z opłat były zwolnione dzieci do 3. roku życia.

<sup>345</sup> Bilet tramwajowy kosztował wówczas 20 gr.

## AUTOBUSY TORUŃSKIE.

### ROZKŁAD JAZDY.

#### NOCNY.

Z pod ratusza . . . . .	Odjazd	0 00	1 10	2 00	3 00	4 00	4 45	6 00
do Dworca Głównego . .	Przyjazd	0 20	1 30	2 20	3 20	4 20	5 05	6 20
Z Dworca Główn. . . . .	Odjazd	23 15	0 45	1 30	2 30	3 30	4 20	5 30
pod ratusz . . . . .	Przyjazd	23 35	1 05	1 50	2 50	3 50	4 40	5 50

Przystanki po drodze: Rynek Nowomiejski — Dworzec Miejski.

#### DZIENNY.

Z Dworca Miejsk.	Odjazd	7 00	7 30	8 00	8 30	9 00	9 30	} itd. co pół godziny
do Dworca Główn.	Przyjazd	7 10	7 40	8 10	8 40	9 10	9 40	
Z Dworca Główn.	Odjazd	7 20	7 45	8 15	8 45	9 15	9 45	} itd. co pół godziny
do dworca Miejsk.	Przyjazd	7 30	7 55	8 25	8 55	9 25	9 55	

### TARYFA AUTOBUSOWA.

PRZESTRZEŃ:	Taryfa w dzień od godz. 7 do 22½ godz.		Taryfa w nocy od 22½ do 7 g.
	pojedyncza jazda	Karta abona- mentowa 10 jazd	pojedyncza jazda
	zł.	zł.	zł.
1. Dworzec Główny — Dworzec Miejski (wzgl. odwrotnie) jednorazowo . . . . .	—,30	2,50	—
2. Dworzec Główny — Dworzec Miejski (z przesiadaniem) na tramwaj linii I-szej (wzgl. odwrotnie) . . . . .	—,40	3,50	—
3. Dworzec główny — Dworzec Miejski — Ratusz (wzgl. odwrotnie) . . . . .	—	—	—,60

#### U w a g a.

1. Dzieci do lat trzech trzymane na ręku — są wolne od opłaty.
2. Za pakunek ponad 5 kg. opłaca się bilet normalny. — Bagaż umieszcza się na dachu autobusu. — Bagażu ponad 25 kg. wzgl. o rozmiarach nieodpowiednich nie przyjmuje się.
3. Karty dziesiętkowe nie są ważne w nocy t. j. w czasie o godziny 22½ do godziny 7-mej.
4. Ceny biletów wykazane włącznie z opłatą mostową.
5. Zarząd nie wydaje wolnych biletów jazdy (miejsce obok szofera zarezerwowane dla kontroli).
6. Zmiana wozów o 6.50 rano na Starym Rynku względnie o 18.55 wieczorem przy Dworcu Miejskim (od miasta do Dworca 40 groszy).  
Ruch autobusowy odbywa się:  
Od 7-mej do 23-ciej z Dworca Miejskiego co pół godziny.  
Od 22-giej do 7-mej z Rynku Staromiejskiego co godzinę.

Toruń, dnia 6. listopada 1924 r.

(—) inż. Dalbor.

Z pisma Elektrowni i Gazowni do Magistratu Torunia dowiadujemy się o występowaniu ciągłej presji cenowej. Już pod koniec stycznia 1925 r. Magistrat Podgórze pisemnie zwrócił się do Zarządu Elektrowni, by ten obniżył ceny biletów aż o 50%, twierdząc, że są one wygórowane i prowadzą do „wyzysku ludności”. Spotkało się to ze zdecydowanym sprzeciwem dyrektora Elektrowni, inż. Dalbora. Wobec braku porozumienia podgórze Magistrat wraz z Radą Miejską wystosował pismo do Urzędu Województwa Pomorskiego z prośbą o obniżenie cen biletów drogą urzędową, gdyż „uczniowie szkół, urzędnicy, pracownicy, robotnicy oraz rzemieślnicy, którzy w liczbie około 250 pracują w Toruniu, nie mogą z tak drogiej komunikacji korzystać”<sup>346</sup>.

Zarząd Elektrowni poinformował wkrótce o wprowadzeniu do sprzedaży kart abonamentowych dla pasażerów podróżujących cyklicznie z Dworca Miejskiego do Podgórze w cenie 15 zł za 50 jazd. Karty abonamentowe z 40-procentową zniżką były również dostępne na linii Jakubskie Przedmieście i Dworzec Główny. Dyrektor Dalbor nie omieszkał przy tym dodać, że „podjęty przez Elektrownię ruch samochodowy spotkał się z ogólnym uznaniem i szczerem zadowoleniem publiczności, wyrazem czego są głosy miejscowej prasy”<sup>347</sup>. Wobec tego oświadczenia tym bardziej zaskakujące mogły okazać się przyszłe kłopoty z utrzymaniem rentowności, które uniemożliwiły kontynuowanie komunikacji autobusowej<sup>348</sup>. Zarząd Elektrowni i Gazowni zrezygnował wkrótce z utrzymywania linii i postanowił sprzedać autobusy<sup>349</sup>. W październiku 1926 r. w „Słowie Pomorskim” ukazała się oferta sprzedaży, w drodze przetargu, dwóch autobusów marki Ford należących do toruńskiej Elektrowni i Gazowni<sup>350</sup>.

W miejsce zwolnionej linii natychmiast pojawiła się inicjatywa prywatna. Jeszcze w czerwcu 1926 r. Pomorska Fabryka Samochodów, Motorów i Maszyn Bracia Cierpiałkowscy wystąpiła z wnio-

---

<sup>346</sup> APT, AmP, sygn. 2060, nlb.

<sup>347</sup> APT, AmT, D 410, nlb., Elektrownia i Gazownia do Magistratu miasta Torunia z 23 III 1925 r.

<sup>348</sup> Por. *Toruńskie tramwaje*, s. 207.

<sup>349</sup> K. Ciesielska, T. Zakrzewski, *450 lat toruńskiego Podgórze*, s. 74.

<sup>350</sup> „Sł. Pom.” 9 X 1926, nr 233, s. 9.

skiem o udzielenie zgody na uruchomienie autobusu na linii Podgórz Rynek–Dworzec Toruń–Miasto. Przewóz pasażerów miał zapewnić 40-osobowy autobus marki Renault na pełnych gumach<sup>351</sup>. Według przedstawionego Magistratowi cennika biletów opłata za przejazd z Podgórza do Dworca Miejskiego miała wynosić 40 gr<sup>352</sup>. Zasadnicza zmiana dotyczyła godzin kursowania – firma zrezygnowała z ruchu całodobowego i autobusy jeździły od 7.00 do 21.30 z godziną częstotliwością<sup>353</sup>. Ponieważ pismo Wojewody Pomorskiego w sprawie udzielenia koncesji firmie braci Cierpiałkowskich wpłynęło do Magistratu dopiero 23 VII 1926 r., można przypuszczać, że termin uruchomienia komunikacji autobusowej opóźnił się<sup>354</sup>. Tym niemniej zaskakujące jest, że prawdopodobnie już pod koniec roku Konstancy Cierpiałkowski zamknął działalność przewozową i wystawił autobus na sprzedaż<sup>355</sup>. Nową linię autobusową uruchomił kolejny prywatny inwestor, liczący na zyski z przewozu osób<sup>356</sup>. Nie znamy dokładnej przyczyny rezygnacji z utrzymywania przewozu przez Cierpiałkowskiego. Możliwe, że była ona związana z pogarszającą się sytuacją przedsiębiorstwa po odejściu brata-wspólnika, gdyż zastosowanie wyższych cen biletów i skrócenie rozkładu jazdy stanowiły, z punktu widzenia przedsiębiorcy, krok właściwy<sup>357</sup>. Podobnie jak po rezygnacji Elektrowni i Gazowni, tak i po ustąpieniu Pomor-

---

<sup>351</sup> R. Bugowski, *Kariera braci Cierpiałkowskich*, s. 85; K. Kluczajd, *Toruń między wojnami*, s. 50.

<sup>352</sup> APT, AmT, D 409. Bilet z Podgórza do Dworca Głównego oraz z Dworca Miejskiego do Dworca Głównego kosztował zaś 30 gr. Bilety zniżkowe (50%) przysługiwały uczniom oraz dzieciom między 4. a 12. rokiem życia. Dostępne były również bilety dziesięcioprzejazdowe w cenie 3,5 zł oraz bilety dziesięcioprzejazdowe dla uczniów w kwocie 1,8 zł. Miesięczne bilety imienne (bez ograniczeń liczbą jazd) kosztowały 18 zł; bilety miesięczne dla szeregowych Wojska Polskiego, uczniów i dzieci do 12. roku życia kosztowały 12 zł.

<sup>353</sup> Ibidem. O 7.00 rano odchodził pierwszy autobus z Dworca Miejskiego. Pierwszy odjazd z rynku podgórskiego następował o 7.30. Ostatni autobus z Dworca Miejskiego odjeżdżał o 21.00, zaś z rynku w Podgórzu o 21.30.

<sup>354</sup> R. Bugowski, *Kariera braci Cierpiałkowskich*, s. 85.

<sup>355</sup> „Śl. Pom.” 19 V 1927, nr 114, s. 10; 21 V 1927, nr 116, s. 10.

<sup>356</sup> Por. K. Ciesielska, T. Zakrzewski, *450 lat toruńskiego Podgórza*, s. 74; K. Kluczajd, *Toruń między wojnami*, s. 51.

<sup>357</sup> Zob. R. Bugowski, *Kariera braci Cierpiałkowskich*, s. 85–86.



skiej Fabryki Samochodów, Motorów i Maszyn Bracia Cierpiałkowscy, natychmiast pojawili się prywatni przedsiębiorcy gotowi świadczyć usługi przewozu. Jednym z nich był mieszkaniec Podgórze, Marcin Serafin, który autobus nabył od Elektrowni Miejskiej. Mimo to w omawianym okresie widać jednak niepopularność autobusowej działalności przewozowej wśród miejscowych przedsiębiorców, którą odzwierciedlała liczba należącego do nich taboru. Według stanu na 1 VII 1926 r. na terenie gminy miasta Torunia były zarejestrowane zaledwie cztery autobusy. Dwa z nich należały do Elektrowni Miejskiej, która je następnie sprzedała (wspomnianemu Marcinowi Serafinowi), jeden stanowił własność firmy braci Cierpiałkowskich, a jeden należał do firmy Hartwig i S-ka<sup>358</sup>. Także w kolejnych latach stan ten nie podlegał większym fluktuacjom<sup>359</sup>.

W dniu 22 XII 1926 r. Marcin Serafin wystąpił do Wojewody Pomorskiego z wnioskiem o udzielenie zgody na uruchomienie komunikacji autobusowej na linii Toruń–Podgórze. Planowana opłata za przejazd wynosiła 50 gr. Po otrzymaniu koncesji 1 II 1927 r.<sup>360</sup> autobus rozpoczął kursować z Podgórze od 7.30 do 22.00 z codzienną częstotliwością przejazdów<sup>361</sup>. Serafin, który najdłużej utrzymał przewóz, na początku działalności dokonał dwóch właściwych posunięć: podniósł znacząco cenę biletu w stosunku do swoich poprzedników oraz wymusił zgodę Magistratu na postój autobusu przy Nowym Rynku, zapewniając sobie duży przepływ pasażerów. Wkrótce Zarząd Elektrowni, który nie utrzymał linii i sprzedał Serafinowi autobus, pokrzyżował mu plany. Doniósł bowiem, że ruch odbywa się w obrębie dwóch przystanków tramwajowych, przez co przedsiębiorstwo tramwajowe, a pośrednio także miasto, ponosi straty.

---

<sup>358</sup> APT, AmT, D 420, nlb.; AmP, sygn. 2060, nlb.

<sup>359</sup> Na dzień 1 VII 1929 r. były zarejestrowane w Toruniu zaledwie dwa autobusy, APT, AmT, D 420, k. 231. Dopiero w połowie lat trzydziestych XX w. zauważalny był wzrost ich liczby. Także w skali województwa liczba autobusów nie była wysoka. W województwie pomorskim na 1 I 1928 r. były zarejestrowane 62 autobusy, a na 1 VII 1929 r. – 101 autobusów, Z. Kuras, *Przemysł na Pomorzu Gdańskim w latach 1920–1939*, Bydgoszcz 1984, s. 188.

<sup>360</sup> APT, AmP, sygn. 2060, nlb.

<sup>361</sup> APT, AmT, D 409, nlb.

W rezultacie Magistrat cofnął wcześniej wydaną zgodę na postój autobusu przy Rynku Nowomiejskim i wyznaczył przedsiębiorcy nowe miejsce postoju na pl. 18 Stycznia przy Dworcu Miejskim. Według raportów policji Marcin Serafin nie zastosował się do decyzji Magistratu i nadal stawiał autobus na Rynku Nowomiejskim przy restauracji Pod Modrym Fartuchem<sup>362</sup>. Co więcej, odwołał się od decyzji, a wobec braku zmiany stanowiska władz miasta poskarżył się Wojewodzie Pomorskiemu, tłumacząc, że postój przy Rynku Nowomiejskim jest wygodny dla społeczności Podgórza. Wojewoda Pomorski poparł koncepcję Serafina i 3 III 1927 r. napisał do Magistratu Torunia:

[...] muszę zauważyć, że komunikacja autobusowa została uruchomiona celem udogodnienia przejazdu publiczności miasta Podgórza do Torunia i obecnie ludność Podgórza prosi o umożliwienie dojazdu do Nowego Rynku. Przesiadanie bowiem z autobusu do tramwaju jest dla publiczności niedogodne i kosztowne. Autobus nie stwarza konkurencji dla tramwajów, gdyż od dworca miejskiego do miasta publiczność bardzo rzadko używa tramwaju, a na dalszy przejazd, czy to z dworca miejskiego, czy też z Nowego Rynku jednakowoż będzie korzystać z tramwajów. Wobec ograniczenia ruchu kołowego na ul. Szpitalnej i św. Jakóba można zezwolić na postój autobusu na Nowym Rynku przed restauracją Modry Fartuszek, skąd jednak autobus winien przejeżdżać przez ul. Browarną i Piernikarską do mostu kolejowego. Proszę w tym względzie o spieszne oświadczenie się<sup>363</sup>.

Wobec nieugiętych postaw stron sprawa znalazła finał w Wojewódzkim Sądzie Administracyjnym. Do czasu jej rozstrzygnięcia Marcin Serafin był zobowiązany zatrzymywać autobus przy pl. 18 Stycznia. Mimo to tylko sporadycznie zatrzymywał się przy Dworcu Miejskim i nadal dowoził pasażerów do Rynku Nowomiejskiego, zmieniając jedynie postój na drugi róg Rynku, w pobliżu kościoła św. Jakuba<sup>364</sup>.

Abstrahując od potyczek w sprawie postoju, Serafin uzyskał od wojewody przedłużenie koncesji na utrzymanie linii autobusowej

---

<sup>362</sup> Kierowcą autobusu był Jan Serafin, z zawodu szofer, stanu wolnego, ur. 15 XII 1905, zam. w Podgórzu przy ul. Głównej 23, ibidem.

<sup>363</sup> Ibidem.

<sup>364</sup> Zob. raporty posterunkowych policji, ibidem.

Toruń–Podgórz na kolejny rok, tj. do 1 II 1928 r. Wnet dała jednak o sobie znać konkurencja. Klub Szoferów na Pomorzu doniósł, że ojciec Marcina Serafina, jako kierowca jego autobusu, miał prawo jazdy niezawodowe, a mimo to woził pasażerów autobusem w celach zarobkowych<sup>365</sup>. W grudniu 1927 r. nowe połączenie autobusowe uruchomił zaś Wincenty Lewandowski<sup>366</sup>. Wojewoda, mimo próby sprzeciwu burmistrza Podgórza, który lobbował na rzecz Serafina<sup>367</sup>, udzielił Lewandowskiemu tymczasowego zezwolenia na wprowadzenie komunikacji autobusowej między Rynkiem Nowomiejskim w Toruniu a rynkiem w Podgórzu z zastrzeżeniem jednak, że ceny biletów dla osób dorosłych nie przekroczą 50 gr, a dla dzieci 30 gr<sup>368</sup>. Tak więc przez cały 1928 r. linię autobusową między Toruniem a Podgórzem utrzymywało dwóch przewoźników, którym Wojewoda Pomorski przedłużył zezwolenie również na kolejny rok<sup>369</sup>.

Warto zauważyć, że odkad w 1925 r. Elektrownia i Gazownia połączyła Podgórz z Toruniem linią autobusową, komunikacja ta na-

---

<sup>365</sup> Ibidem.

<sup>366</sup> Por. K. Ciesielska, T. Zakrzewski, *450 lat toruńskiego Podgórza*, s. 74.

<sup>367</sup> Burmistrz Podgórza w piśmie z 1 XII 1927 r. do Wojewody Pomorskiego wskazywał, że obecna linia autobusowa (Marcina Serafina) jest w zupełności wystarczająca i „nie daje widoków na możliwe istnienie dwóch przedsiębiorstw i z tego powodu przez wzajemnie niszczenie się ucierpiła by komunikacja jak się już często zdarzało”, APT, AmP, sygn. 2060, nlb.

<sup>368</sup> Wincenty Lewandowski, zam. w Toruniu przy ul. Browarnej 7, w piśmie z 8 XII 1927 r. do Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego wyjaśnił, że nie mogąc znaleźć stałej posady lub zatrudnienia jako mechanik bądź szofer, zamierza kupić dzięki pomocy rodziny autobus i w ten sposób znaleźć zatrudnienie. Zgodnie z przedłożonym rozkładem jazdy pierwszy poranny autobus wyruszał o 7.00 z Podgórza. Do Torunia przyjeżdżał o 7.10, po czym kurs powrotny rozpoczynał się o 7.30. O 7.40 autobus był na Rynku w Podgórzu. Według takiego schematu komunikacja odbywała się co godzinę aż do 23.00, APT, AmT, D 409, nlb.

<sup>369</sup> W dniu 16 XII 1927 r. Wojewoda Pomorski udzielił zezwolenia na prowadzenie linii autobusowej na kolejny rok (do 1 II 1929 r.) dla Marcina Serafina. W marcu 1928 r., gdy kończyło się tymczasowe zezwolenie na komunikację autobusową Toruń–Podgórz dla Wincentego Lewandowskiego, Wojewoda Pomorski wydłużył mu zezwolenie do 1 IV 1929 r. W dniu 14 V 1929 r. Wojewoda Pomorski przedłużył zezwolenie Marcinowi Serfinowi na kolejny rok, tj. do 1 II 1930 r., ibidem.

brała nowego charakteru. Poza tradycyjną grupą pasażerów kolei coraz większy udział w strukturze pasażerów autobusu odgrywali mieszkańcy Podgórza oraz okolicznych wsi: Piasków, Stawek czy Rudaka. O ile w czasach pruskich połączenie takie nie funkcjonowało, o tyle w okresie dwudziestolecia, kiedy plany przyłączenia Podgórza do Torunia stawały się realne, zdano sobie sprawę z istnienia dużego rynku przewozowego. W 1920 r. Podgórz liczył 2837 mieszkańców, a w 1932 – już 4863<sup>370</sup>. Bezpośredni autobus kursujący spod Rynku w Podgórzu do Rynku Nowomiejskiego stał się atrakcyjną alternatywą dla podgórczan, w czym zagrożenie widział dzierżawca przewozu przez Wisłę<sup>371</sup>.

W maju 1928 r. Wincenty Lewandowski, jeszcze przed rokiem będący bezrobotny, otrzymał zgodę na uruchomienie drugiej linii autobusowej Rynek Staromiejski–Jakubskie Przedmieście. Przewoźnik argumentował, że Jakubskie Przedmieście jest dość oddalone od centrum miasta, a jego mieszkańcy domagają się, by jak najszybciej uruchomić autobus<sup>372</sup>. Aż do 1935 r. na Jakubskim nie istniała trakcja tramwajowa i było to najslabiej skomunikowane z centrum przedmieście Torunia. Warto zauważyć, że od czasu rezygnacji z utrzymania przewozu przez Zarząd Elektrowni i Gazowni w 1926 r. Jakubskie Przedmieście przez dwa lata nie miało regularnego połączenia ze śródmieściem. Otwarcie linii autobusowej w kierunku Jakubskiego stanowiło sygnał dla pozostałych przewoźników. W omawianym okresie, szczególnie po 1927 r., kiedy uwolniono rynek i zaliczono zarobkowy transport samochodowy do tzw. przemysłów wolnych, dynamicznie zaczął rozwijać się autobusowy transport międzymiastowy<sup>373</sup>. Spośród okolicznych linii autobusowych najbliższa była li-

---

<sup>370</sup> K. Ciesielska, T. Zakrzewski, *450 lat toruńskiego Podgórza*, s. 73.

<sup>371</sup> Zob. podrozdział *Miejski przewóz przez Wisłę statkiem parowym*.

<sup>372</sup> APT, AmT, D 409, nlb. Wincenty Lewandowski wnioskował, aby miejscem postoju autobusów był Rynek Nowomiejski w centrum miasta i Lecznicza Miejska na Jakubskim Przedmieściu. Magistrat, po otrzymaniu odpisu wniosku od wojewody, wyraził zgodę na postój autobusu w zachodniej części Rynku Staromiejskiego i nie zgodził się na postój przy Lecznicy Miejskiej, *ibidem*.

<sup>373</sup> W latach 1927–1930 liczba przedsiębiorstw autobusowych zwiększyła się z 855 do 2112. W tym samym okresie liczba autobusów wzrosła trzykrotnie, E. Brzóska, *Rozwój transportu*, s. 189.

nia Toruń–Lubicz, która w naturalny sposób biegła przez Jakubskie Przedmieście. W lutym 1929 r. Maria Nowakowska<sup>374</sup>, utrzymująca dotąd międzymiastową komunikację Toruń–Lubicz, otrzymała zezwolenie na uruchomienie dodatkowej komunikacji autobusowej na linii Toruń–Jakubskie Przedmieście. W ten sposób mieszkańcy Jakubskiego zyskali dodatkowe połączenie z blisko cogodzinną częstotliwością przejazdów. Jeszcze we wrześniu 1928 r. Wojewoda Pomorski wydał Marcinowi Serafinowi pozwolenie na uruchomienie linii autobusowej Toruń–Lubicz na jeden roku (do 15 VII 1929), co stało się wkrótce powodem niezdrowej konkurencji. Serafin, do którego już wcześniej zgłaszano zastrzeżenia<sup>375</sup>, podważał działalność Marii Nowakowskiej, chcąc doprowadzić do zmonopolizowania linii<sup>376</sup>.

Dynamiczny rozwój autobusowej komunikacji międzymiastowej w regionie na początku lat trzydziestych XX w. sprawił, że korzyści komunikacyjne zaczęła czerpać z tego również społeczność toruńska, przemieszczająca się wewnątrz miasta<sup>377</sup>. Dwa najbliższe połączenia do Lubicza i Podgórza biegły bowiem przez Jakubskie Przedmieście oraz dworce Miejski i Główny, które stanowiły stałe miejsca przystankowe tras. Do momentu uruchomienia tramwaju na Jakubskie Przedmieście linia autobusowa do Lubicza była dla mieszkańców tej dzielnicy głównym połączeniem ze śródmieściem,

---

<sup>374</sup> Zam. w Toruniu przy ul. Wielkie Garbary 20, APT, AmT, D 409, nlb.

<sup>375</sup> Latem 1928 r. pojawiły się skargi na Marcina Serafina w związku z nieprzestrzeżeniem rozkładu jazdy. Przedsiębiorca został w tej sprawie zdyscyplinowany przez Wojewodę Pomorskiego pod groźbą odebrania mu zezwolenia. Ponadto wojewoda wezwał przedsiębiorcę, by zaopatrzył każdy ze swoich autobusów w tabliczki umieszczone na zewnątrz pojazdu, zawierające imię i nazwisko właściciela, liczbę miejsc siedzących i stojących, APT, AmT, D 409, nlb.

<sup>376</sup> *Ibidem*, *passim*. Jeszcze w marcu 1928 r. wniosek do Wojewody Pomorskiego o zgodę na uruchomienie linii autobusowej Toruń–Lubicz złożył Paweł Cierpiałkowski, APB, UWP, sygn. 25818, nlb.

<sup>377</sup> W lutym 1932 r. Toruń miał następujące połączenia autobusowe: 1. Toruń–Podgórz; 2. Toruń–Rzęczkowo; 3. Toruń–Chełmża–Wąbrzeźno; 4. Brodnica–Kowalewo–Toruń; 5. Toruń–Lubicz–Czarnowo; 6. Toruń–Lipno; 7. Toruń–Rzęczkowo–Siemoń; 8. Toruń–Kowalewo–Golub–Dobrzyń, APB, UWP, sygn. 25818, nlb. Ożywienie ruchu było widoczne również w liczbie składanych do Wojewody Pomorskiego pism i wniosków o udzielenie koncesji na przewóz osób, APB, UWP, sygn. 25490, nlb.

stanowiącym *quasi*-komunikację miejską. Jej minusem była niewielka częstotliwość przejazdów<sup>378</sup>. Analizując godziny przystankowe na Jakubskim Przedmieściu autobusów jadących do Lubicza, widać wyraźnie, że linia nie była podyktowana interesem mieszkańców Jakubskiego i Lubicza, lecz zaspokajała potrzeby osób wyjeżdżających z centrum Torunia, w tym dojeżdżających do pracy na Jakubskim. Zjawisko to było zaprzeczeniem obowiązującego trendu połączeń autobusowych okolicznych miasteczek z regionalnym ośrodkiem miejskim. Linie z Czarnowa przez Górsk i Przysiek, z Rzęczkowa przez Bierzgłowo, z Wąbrzeźna przez Chełmżę i Łysomice były nastawione na poranny dojazd do Torunia, a nie odjazd<sup>379</sup>.

Pod koniec 1931 r. nastąpiły istotne zmiany w zakresie autobusowego połączenia Podgórze z Toruniem. W październiku tego roku Magistrat Podgórze wystąpił do Wojewody Pomorskiego o pozwolenie na uruchomienie własnego autobusu na linii Podgórze Rynek–Toruń-Plac Teatralny. Koncesję na świadczenie usług przewozu osób autobusem marki Oświęcim-Praga (przeznaczonym do przewozu 20 osób) Magistrat podgórski uzyskał 16 XI 1931 r. Cena biletu normalnego wynosiła 40 gr, bilet ulgowy (dla dzieci) kosztował 20 gr. We wniosku o koncesję argumentowano:

Magistrat, przystępując do uruchomienia własnej linii, miał przede wszystkim na uwadze zapewnienie obywatelstwu tańszej i wygodniejszej, a przede wszystkim czystszej i estetyczniejszej lokomocji, czego nie można powiedzieć o obecnych kursujących wozach znajdujących się w rękach prywatnych<sup>380</sup>.

Analiza rozwoju środków komunikacji zbiorowej w Toruniu prowadzi do wniosku, że intensywność ruchu, mierzona rozpiętością czasową rozkładu jazdy, była wprost proporcjonalna do kondycji go-

<sup>378</sup> Jadąc w kierunku Lubicza, autobus na Jakubskim Przedmieściu zatrzymywał się o 7.10, 11.25, 13.10, 16.10, 18.10. W relacji odwrotnej, jadąc z Lubicza w kierunku Torunia, autobus zatrzymywał się na Jakubskim Przedmieściu o 8.30, 12.25, 14.30, 17.10, 19.30, zob. *Księga adresowa i informacyjna*, 1932, s. 26.

<sup>379</sup> Zob. rozkłady połączeń autobusowych okolicznych miasta z Toruniem, ibidem, s. 26.

<sup>380</sup> APT, AmP, sygn. 2061, nlb.

spodarczej miasta i położenia mieszkańców. Przy czym najbardziej zauważalny spadek ruchu odnotowano na początku lat dwudziestych XX w. (do 1924 r.). Dlatego tak bardzo zaskoczyło uruchomienie w 1924 r. przez Elektrownię i Gazownię autobusu kursującego 24 godziny na dobę. Paradoksalnie, ten „innovacyjny” krok prawdopodobnie stał się przyczyną utraty rentowności z powodu braku zainteresowania linią, przy wysokich kosztach jej utrzymania. Kolejni koncesjonariusze skracali już godziny rozkładu jazdy autobusu. Jeszcze bardziej wymowne staje się to, że o ile w 1863 r. konny omnibus braci Lippmann kursował przez Wisłę między 5.15 a 22.30, o tyle autobus Cierpiałkowskich w 1926 r. kursował od 7.00 do 21.30.

Prywatny charakter linii autobusowych sprawiał, że w źródłach nie zachowały się statystyki ruchu. W rezultacie próba zmierzenia wielkości rynku przewozu autobusowego jest obarczona dużym ryzykiem. Także precyzyjne określenie struktury zawodowej pasażerów toruńskich autobusów nie wydaje się możliwe. Jeśli jednak przyjmiemy, że 40-osobowy autobus braci Cierpiałkowskich zabierał w każdym kursie połowę dopuszczalnych miejsc, oznaczałoby to, że w 1926 r. na linii Dworzec Toruń-Miasto-Podgórz Rynek dziennie kursowało w jedną stronę ok. 300 osób. Przepuszczalnie w następnych latach, biorąc pod uwagę rozkłady jazdy, stan ten mógł utrzymywać się na wyższym poziomie. W 1932 r. połączenie Podgórz z Toruniem funkcjonowało na dwóch liniach, które kursowały co pół godziny od 7.00 do 23.00<sup>381</sup>. Wówczas dziennie w jedną stronę mogło podróżować ok. 640 osób. W lipcu 1933 r. jeden z koncesjonariuszy, Józef Lewandowski, skarżył się na znaczny spadek obrotów, które sięgały dziennie 40–60 zł, przy jednoczesnym wzroście cen benzyny<sup>382</sup>. Choć wieczorne godziny rozkładu jazdy były cyklicznie wydłużane, od 1925 r. nadal wszystkie poranne kursy autobusów nie rozpoczynały jazdy wcześniej niż o 7.00, co oznacza, że autobusy nie służyły przede wszystkim jako środki zbiorowego dowozu do pracy.

---

<sup>381</sup> APB, UWP, sygn. 25818, nlb.; *Księga adresowa i informacyjna*, 1932, s. 27. Bilet z Podgórz do Torunia dla osoby dorosłej kosztował 40 gr, dla dziecka 20 gr. Za bagaż o wadze przekraczającej 50 kg dodatkowa opłata wynosiła 50 gr.

<sup>382</sup> APT, AmP, sygn. 2061, nlb.

Nie jest tajemnicą, że miasta, które na przełomie XIX i XX w. postawiły na rozwój trakcji tramwajowej, wewnętrzne połączenia omnibusowe oraz autobusowe przyjmowały za rozwiązanie zastępcze lub uzupełniające. Doświadczenia Torunia oraz innych miast dowodzą, że komunikacja autobusowa nie wytrzymała konkurencji tramwajów. W sąsiedniej Bydgoszczy w całym okresie międzywojennym bezsprzecznie dominowały właśnie tramwaje, a pierwsze autobusy pojawiły się tam dopiero w 1936 r. jako uzupełnienie oferty komunikacyjnej<sup>383</sup>. Na początku 1939 r. wewnątrzmięską komunikację autobusową posiadały Warszawa, Poznań, Kraków, Łódź, Gdynia, Bydgoszcz. Wymienione ośrodki, z wyjątkiem Gdyni, dysponowały również trakcją tramwajową. Autobusy stanowiły w nich uzupełnienie sieci tramwajowej i kursowały zwykle na ulicach pozabawionych takiej komunikacji<sup>384</sup>.

W Toruniu problem mieszkańców Jakubskiego został rozwiązany w 1935 r., w którym poprowadzono linię tramwajową nr 5. Połączenie autobusowe nie było potrzebne, choć nadal funkcjonowała linia do Lubicza<sup>385</sup>. Przyszłość komunikacji autobusowej między lewo- i prawobrzeżną częścią miasta również zależała od terminu poprowadzenia linii tramwajowej przez nowy most drogowy. Gdy w 1934 r. most został otwarty, a tramwaj zaczął kursować do Dworca Głównego, linia autobusowa, podobnie jak parostatek łączący obydwa brzegi rzeki, straciła wyraźnie na znaczeniu<sup>386</sup>. Ponieważ tram-

---

<sup>383</sup> P. Kunda, *Rozwój motoryzacji*, s. 90, mps.

<sup>384</sup> E. Brzosko, *Rozwój transportu*, s. 195.

<sup>385</sup> Z. Knothe, *Toruń. Stolica Pomorza*, s. 119; *Książka adresowa miasta*, 1936, s. 40.

<sup>386</sup> Zygmunt Konthe w przewodniku po mieście z 1934 r. pisał, że chcąc przedostać się na prawy brzeg Wisły, podróżni mogli skorzystać z pociągu jadącego do Dworca Toruń-Miasto, tramwaju bądź taksówki, Z. Knothe, *Toruń. Stolica Pomorza*, s. 120. Nie jest wykluczone, że do czasu wybudowania mostu drogowego linie autobusowe Podgórz–Toruń utrzymywały firmy: Marcina Serafina, Wincentego Lewandowskiego i Kazimierza Lewandowskiego, K. Ciesielska, T. Zakrzewski, *450 lat toruńskiego Podgórza*, s. 74. W księdze adresowej z 1936 r. odnotowano w Toruniu trzy przedsiębiorstwa *stricto* autobusowe: Józef Lewandowski (pl. Bankowy 8, tel. 10–19), Maria Nowakowska (ul. Wielkie Garbary 14), Pomorski Związek Przedsiębiorstw Samochodowych (ul. Chełmińska 11, tel. 20–35), *Książka adresowa miasta*, 1936, s. 50.



waj docierał tylko do dworca kolejowego, nadal potrzebne było połączenie autobusowe do Podgórze. Dlatego, mimo poprowadzenia tramwaju i usprawnienia połączenia przez Wisłę, wciąż codziennie kursował autobus między Podgórzem a Toruniem. Zmieniono tylko rozkład jazdy, odtąd autobus jeździł między 8.00–22.00<sup>387</sup>.

W 1938 r., staraniem dwóch przedsiębiorców Edmunda Szwengruba i Jana Gorzechowskiego<sup>388</sup>, przy ul. Dąbrowskiego został wybudowany nowoczesny dworzec autobusowy o powierzchni 5500 m<sup>2</sup>. Obiekt wyposażony w kryte perony, poczekalnię i restaurację był przeznaczony do obsługi ruchu międzymiastowego<sup>389</sup>. Dlatego z punktu widzenia publicznej komunikacji wewnętrznej nie wprowadzał istotnych zmian. Wybudowanie dworca spowodowało natomiast znaczące odciążenie natężenia ruchu osobowego na pl. Teatralnym, z którego dotychczas odchodziły autobusy międzymiastowe<sup>390</sup>. Odtąd wraz z oddaniem nowego dworca w listopadzie 1938 r. autobusy zmieniły miejsce postoju.

W 1938 r. zarejestrowano w Toruniu 13 autobusów<sup>391</sup> kursujących jednak wyłącznie w ruchu międzymiastowym. Swój rozdział w międzywojennej historii miasta zamknęły one 3 IX 1939 r., służąc jako główny środek ewakuacji władz i urzędów po agresji hitlerowskiej<sup>392</sup>. Warto wspomnieć, że w skali całego województwa pomorskiego na dzień 1 VII 1938 r. było zarejestrowanych 146 autobusów, podczas gdy jeszcze w styczniu 1936 r. dysponowano 90 pojazdami<sup>393</sup>.

<sup>387</sup> *Książka adresowa miasta*, 1936, s. 40. Cena biletu wynosiła 20 gr.

<sup>388</sup> Zob. pozwolenie budowlane udzielone przedsiębiorcom, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 10 IX 1938, nr 38, poz. 169.

<sup>389</sup> Dworzec w stylu modernizmu funkcjonalnego został zaprojektowany przez inż. arch. Zbigniewa Wahla. Przy dworcu oddano do użytku również stację obsługi samochodów polski fiat, zob. K. Przybyszewski, *Rozbudowa miasta Torunia w latach 1920–1939*, „AUNC. Historia” 1977, z. 74, s. 138; K. Pszczółkowska, *Dworzec autobusowy w Toruniu (1938). Zagadnienia formy i funkcji*, „Rocz. Tor.” 2008, t. 35, s. 211–218; K. Kluczajd, *Toruń między wojnami*, s. 35, 50–51.

<sup>390</sup> *Toruń 1233–1933*, s. 18.

<sup>391</sup> APT, AmT, D 5900, nlb. Aż 11 autobusów należało do przedsiębiorstwa Toruńskie Towarzystwo Komunikacyjne.

<sup>392</sup> W. Janowski, *Przygotowania do obrony Torunia w 1939 r.*, „Rocz. Tor.” 1980, t. 15, s. 114–115.

<sup>393</sup> AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 2138, k. 131; sygn. 2136, k. 2.



## Przemiany przestrzeni komunikacyjnej

### Organizacja i regulacja ruchu

Zagadnienie porządku ruchu w mieście regulowały stosowne przepisy uchwalane na szczeblu centralnym, jak również wydawane lokalnie rozporządzenia. Wszelkie wytyczne dla ruchu komunikacyjnego początkowo nie były odrębnymi przepisami, lecz stanowiły część szerszej regulacji ujmującej całość spraw porządkowych w przestrzeni miejskiej. Podstawę do tworzenia przyszłych procedur stanowił wydany w 1845 r. zbiór przepisów porządkowych dla Torunia<sup>1</sup>, którego zapisy stosowano również w pierwszym dziesięcioleciu XX w.<sup>2</sup> Zgodnie z treścią wymienionego aktu każde zanieczyszczenie ulic lub placów było zakazane, podobnie płukanie i pranie bielizny oraz mycie wozów na ulicy lub przy publicznych studniach. Także wywieszanie bielizny w oknach oraz wykładanie pościeli przed drzwiami było niedozwolone. Zakazano również wystawiania na ulicy czegokolwiek, co mogłoby blokować drogę, w szczególności beczek, skrzynek lub drewna<sup>3</sup>. Warto podkreślić, że część z wymienionych uregulowań, jak zakaz prania na ulicach i wywieszania bielizny, a także palenia tabaki na ulicy, funkcjonowała już w latach dwudziestych i trzydziestych XIX w.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> *Straßen-Ordnung für die Stadt Thorn*, Thorn 1845; „Th. Wbl.” 19 VII 1845, nr 58 (Beilage); 23 VII 1845, nr 59 (Beilage). Zob. szerzej na temat gminnych rozporządzeń w Toruniu w latach 1851–1853, GStAPK, XIV HA, Rep. A181, nr 990.

<sup>2</sup> Obowiązki zawarte w zbiorze przepisów porządkowych z 1845 r. zostały powtórzone 64 lata później w rozporządzeniu policyjnym z 10 XII 1909 r., *Polizei-Verordnung betreffend Straßenordnung für die Stadt Thorn vom 10. Dezember 1909*, APT, AmT, C 10, k. 78.

<sup>3</sup> *Straßen-Ordnung*, 1845, § 7, 8, 17, 20.

<sup>4</sup> Zob. R. Trenkel, *Thorn zur Biedermeierzeit*, „Westpreußen-Jahrbuch” 1961, Bd. 11, s. 99.

Pierwsze rozporządzenia, uwzględniające poszczególne środki transportu, zaczęły pojawiać się w Toruniu pod koniec XIX w. Były to rozporządzenia policyjne, które na mocy ustawy o zarządzie policji z 1850 r.<sup>5</sup> i ustawy o krajowej administracji ogólnej z 1883 r.<sup>6</sup> otrzymały szeroki zakres kompetencji, dający im możliwość regulowania wielu obszarów życia miejskiego. W 1887 r. ukazało się w Toruniu pierwsze rozporządzenie policyjne dotyczące jazdy na welo-cypedach<sup>7</sup>. Siedem lat później zostało zniesione rozporządzeniem policyjnym z 1 VI 1894 r. odnoszącym się do jazdy rowerami<sup>8</sup>.

Z punktu widzenia organizacji ruchu ulicznego niezwykle ważne jest, że piesi mieli wówczas pierwszeństwo przed pojazdami. Jak zapisano w § 23 zbioru przepisów porządkowych z 1845 r.: „[...] podróżujący i jadący konno muszą pieszych, którzy im wchodzą w drogę, wyminąć, zakrzyknąć i tak długo zatrzymać się, do czasu aż owi zjeżdżą z drogi”<sup>9</sup>. Dotyczyło to również rowerzystów, którzy – zgodnie z rozporządzeniem policyjnym z 1894 r. – przed wychodzącymi naprzeciw pieszymi mieli obowiązek zjechać na wolną stronę drogi<sup>10</sup>. Posiadanie przez pieszych pierwszeństwa w ruchu przed innymi pojazdami potwierdzało *de facto*, że byli oni wówczas głównymi uczestnikami ruchu ulicznego i to im podporządkowano organizację komunikacji w mieście. Pewne odstępstwa od tej reguły pojawiły się wraz z powstaniem komunikacji zbiorowej w postaci konnego tramwaju. Wówczas to piesi znajdujący się na torach, po usłyszeniu dzwonka sygnalizacyjnego mieli obowiązek opuścić je celem umożli-

---

<sup>5</sup> *Gesetz über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850*, Berlin 1850.

<sup>6</sup> *Gezetz über die allgemeine Landesverwaltung (Das Landesverwaltungsgesetz) vom 30. Juli 1883*, „Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten” 1883, nr 25.

<sup>7</sup> *Polizeiverordnung vom 13. Mai 1887*; por. M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 233.

<sup>8</sup> *Polizeiverordnung betreffend das Fahren mit Fahrrädern vom 1. Juni 1894*, „Th. KrbL.” 9 VI 1894, nr 46. Por. rozporządzenia dotyczące rowerów z lat 1893–1896 i 1898–1900 innych miast Rzeszy (m.in. Poznań, Szczecina), GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1328, nr 39, Bd. 1, 3.

<sup>9</sup> *Straßen-Ordnung*, 1845, § 23.

<sup>10</sup> *Polizeiverordnung betreffend das Fahren mit Fahrrädern vom 1. Juni 1894*, § 2.

liwienia przejazdu tramwaju. A warto dodać, że maszerujące wojsko nadal miało pierwszeństwo na torach przed tramwajem, który musiał zatrzymać się lub jechać za idącym szykiem żołnierzy<sup>11</sup>. W każdym razie pojawienie się miejskiego pojazdu szynowego zapoczątkowało zmiany w kształtowaniu przepisów drogowych. Furmanka nie mogła się poruszać wzdłuż po torach linii tramwajowej, jeśli pozostała część jezdni była wolna. Zabronione było też zatrzymywanie pojazdów na torach. W celu zapewnienia sprawnego przewozu, bez zbędnych przestojów, wozy tramwajowe mogły zatrzymywać się jedynie w przypadku utrudnień w ruchu, na zwrotnicach, aby przepuścić nadjeżdżający z naprzeciwka tramwaj, oraz na przystankach, by zabrać lub wysadzić pasażerów. Pasażerowie do wozów tramwajowych mogli wsiadać zarówno z przodu, jak i z tyłu, przy czym wchodzenie lub schodzenie z przedniej platformy w trakcie jazdy było zabronione. Podobnie jak wystawianie nóg poza poręcz platformy, stanie między rzędami siedzeń oraz palenie wewnątrz wozu i zabieranie zwierząt<sup>12</sup>. Ciekawy ze współczesnego punktu widzenia wydaje się zakaz „zabierania do tramwaju naładowanej broni palnej oraz niebezpiecznych, niezabezpieczonych ostrych lub spiczastych przedmiotów”<sup>13</sup>.

Wraz z elektryfikacją trakcji w 1899 r. został opublikowany nowy regulamin ustalający maksymalną prędkość jazdy tramwaju na 16 km/h<sup>14</sup>. Był to pierwszy akt lokalny regulujący kwestię prędkości w mieście, którą dotąd traktowano dość ogólnikowo. Zgodnie z cytowanym wyżej rozporządzeniem z 1894 r. dotyczącym rowerów rowerzystom wolno było jeździć wyłącznie po jezdni w stosownym tempie, którego maksymalna prędkość nie została jednak określona. Zmiany w postrzeganiu pojęcia prędkości przyszły wraz z upowszechnieniem się samochodu. Gdy w 1909 r. została uchwalona

---

<sup>11</sup> *Polizei Verordnung für den Betrieb der Strassenbahn*, § 24.

<sup>12</sup> *Ibidem*, § 5–15. Do przewozu bagaży zostało przeznaczone miejsce zewnętrzne, znajdujące się z przodu tramwaju, o ile nie było zajęte przez pasażerów.

<sup>13</sup> *Ibidem*, § 15 pkt C.

<sup>14</sup> *Polizei-Verordnung über den Betrieb der elektrischen Strassenbahn in Thorn u. Mocker*, „Th. Ztg.” 1 XII 1899, nr 282.

ustawa o ruchu pojazdami mechanicznymi<sup>15</sup>, a rok później ukazało się rozporządzenie wykonawcze<sup>16</sup>, w całym państwie prędkość maksymalna w terenie zabudowanym wynosiła 15 km/h, dla samochodów ciężarowych o masie własnej powyżej 5,5 t – 12 km/h. Rozporządzenie jednocześnie cedowało na lokalne władze poszczególnych miast (po zaczerpnięciu opinii ekspertów) konieczność ustalania stosowanych ograniczeń prędkości w miejscach powodujących utrudnienia w ruchu<sup>17</sup>.

Już w pierwszej połowie XIX w. funkcjonowała w mieście pewna forma ruchu prawostronnego. Zasada ta nie była wyrażona wprost odgórnym aktem prawnym, gdyż dopiero w czerwcu 1900 r. minister pracy publicznej pisał o konieczności uregulowania ruchu prawostronnego i mijania się lewą stroną, najlepiej rozporządzeniem policyjnym<sup>18</sup>. Dotąd podlegało to lokalnym rozporządzeniom, które mówiły o zasadzie zjeżdżania na prawo. Według zbioru przepisów porządkowych Torunia z 1845 r. woźnica furmanki, napotykając w połowie toru jazdy pieszego, musiał zjechać na prawo<sup>19</sup>. W rozporządzeniu dotyczącym jazdy rowerami z 1896 r., które poprzedzało ustawę z 1898 r., zapisano, że rowerzysta, chcąc wyprzedzić zaprzęg konny, powinien wykonać manewr od strony woźnicy. Ponieważ woźnica siedział zwykle z lewej strony kozła, manewr wyprzedzania także odbywał się lewą stroną. W sytuacji, gdy woźnica lub jeździec wydawał komendę, rowerzysta miał obowiązek zaprzestać manewru

---

<sup>15</sup> *Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909*, „RGBI” 1909, nr 26, s. 437–444; zob. proces legislacyjny ustawy: GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1328, nr 12, Bd. 3; nr 13, Bd. 1.

<sup>16</sup> *Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910*, „RGBI” 1910, nr 5, s. 389–443.

<sup>17</sup> Ibidem, § 18, 23 pkt 4. Według informacji prasowych z października 1913 r. samochody pasażerskie po ulicach miasta mogły poruszać się z maksymalną prędkością 16 km/h, ciężarowe – 14. Za niestosowanie się do przepisów groziła kara grzywny w wysokości do 150 mk lub areszt, *Ważne dla kierowników samochodów*, „Gaz. Tor.” 24 X 1913, nr 247.

<sup>18</sup> GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1328, nr 3, Bd. 3.

<sup>19</sup> *Straßen-Ordnung*, 1845, § 21.

wyprzedzania i zjechać na prawą stronę<sup>20</sup>. Z dniem 1 I 1902 r. weszło w życie rozporządzenie policyjne dotyczące porządku ruchu na drogach publicznych, podpisane przez prezydenta rejencji w Kwidzynie. Rozporządzenie to sankcjonowało ruch prawostronny oraz zasadę wyprzedzania lewą stroną drogi<sup>21</sup>. Zgodnie z rozporządzeniem policyjnym dotyczącym porządku ulicznego w Toruniu z 1912 r. wszystkie pojazdy oraz konie powinny poruszać się prawą stroną drogi, zaś skręcanie wozu miało odbywać się co najmniej w połowie toru powozu<sup>22</sup>. Można jednak przypuszczać, że uczestnicy ruchu nie zawsze się do tego stosowali, skoro przepis, wraz z wysokością nakładanych kar, został w późniejszych latach przypomniany na łamach „Die Presse”<sup>23</sup>. Warto przy tym wspomnieć, że przed 1900 r. trzymanie się prawej strony drogi było zwyczajową praktyką także w miastach Stanów Zjednoczonych<sup>24</sup>.

Dziewiętnastowieczne przepisy porządkowe, wydawane w warunkach braku zunifikowanego systemu znaków drogowych, określały jedynie wybrane zachowania i manewry. W Toruniu wozy niezaladowane były zobowiązane całkiem zjechać z drogi przed wozami z ładunkiem<sup>25</sup>. Kierujący tramwajem woźnica miał obowiązek 3 m przed skrzyżowaniem z bocznymi ulicami i przed ostrymi zakrętami dawać sygnał dzwonkiem, bez względu na to, czy furmanki, jeźdźcy albo piesi przechodzą lub jadą bocznymi ulicami bądź też znajdują się na zakrętach. Zgodnie z rozporządzeniem policyjnym dla przedsiębiorstwa tramwajów w mieście Toruniu z 1891 r. było zaka-

---

<sup>20</sup> *Verordnung betreffend das Fahren mit Fahrrädern vom 9. Oktober 1896*, § 6, § 7. Rozporządzenie weszło w życie 1 I 1897 r.

<sup>21</sup> *Polizeiverordnung über die Fahrordnung auf öffentlichen Wegen vom 13. Dezember 1901*, „Th. Krbl.” 22 I 1902, nr 6. Za niestosowanie się do rozporządzenia groziła kara grzywny do wysokości 60 mk.

<sup>22</sup> APT, AmT, C 5848, Obwieszczenie zarządu policji z 17 XII 1918 r., stanowiące wyciąg z *Straßenpolizei Verordnung für den Polizeibezirk (Stadtkreis Thorn vom 9. Dezember 1912)*, § 22, 23, zob. „Kreisblatt für den Land und Stadtkreis Thorn” 1912, nr 101.

<sup>23</sup> „Die Presse” 20 XII 1919, nr 300; 3 I 1919, nr 2.

<sup>24</sup> P. D. Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge 2008, s. 48.

<sup>25</sup> *Straßen-Ordnung*, 1845, § 21.

zane zatrzymywanie się na skrzyżowaniach ulic oraz przejściach dla pieszych<sup>26</sup>. Regulamin informuje zatem, że u schyłku XIX w. funkcjonowały w Toruniu przejścia dla pieszych, których sposób oznaczenia, ze względu na braki źródłowe, jest trudny do ustalenia. Według rozporządzenia rowerowego z 1894 r. szczególną ostrożność należało zachować na zakrętach i ulicach, którymi biegł tramwaj<sup>27</sup>. Co ciekawe, dwóch, a nawet więcej rowerzystów mogło jechać drogą obok siebie, pod warunkiem jednak, że nie zagrażało to bezpieczeństwu ruchu<sup>28</sup>. Dla przykładu, w 1902 r. wprowadzono w Berlinie obowiązek sygnalizowania skinieniem ręki zamiar zmiany kierunku ruchu<sup>29</sup>. W Toruniu jeszcze w 1912 r. podczas jazdy, przed zbliżeniem się do będących w ruchu ludzi i innych wozów, woźnica musiał zwrócić uwagę przez zawołanie, a w przypadku gdy nie był w stanie ich ominąć, powinien się zatrzymać. Kto w takich sytuacjach umyślnie i niepotrzebnie trząsał z biczem, podlegał karze policyjnej<sup>30</sup>. Międzynarodowa konwencja dotycząca ruchu pojazdów mechanicznych z 11 X 1909 r., ratyfikowana przez Bundesrat 17 II 1910 r., nakładała obowiązek wprowadzenia czterech znaków drogowych, oznaczających kolejno: przekop, zakręt, przejście przez tor i skrzyżowanie dróg<sup>31</sup>. Obowiązek znakowania dróg zamkniętych dla pojazdów mechanicznych nakładało również rozporządzenie o ruchu takimi pojazdami z 1910 r.<sup>32</sup> Źródła nie dostarczają wiedzy, kiedy dokładnie znaki pojawiły się w Toruniu. Analiza zdjęć oraz pocztówek z okresu pruskiego skłania do przypuszczeń, że albo znaków pionowych było bardzo mało, albo malowano je na budynkach, gdyż ustalenie ich obecności na zachowanych fotografiach zakończyło się niepowodzeniem. To drugie przypuszczenie wynika z tego, że w okresie

---

<sup>26</sup> *Polizei Verordnung für den Betrieb der Strassenbahn*, § 23 i n.

<sup>27</sup> *Polizeiverordnung betreffend das Fahren mit Fahrrädern vom 1. Juni 1894*.

<sup>28</sup> *Verordnung betreffend das Fahren mit Fahrrädern vom 9. Oktober 1896*, § 8.

<sup>29</sup> M. G. Lay, *Die Geschichte der Strasse. Vom Trampelpfad zur Autobahn*, Frankfurt am Main–New York 1994, s. 202.

<sup>30</sup> *Straßenpolizei Verordnung vom 9. Dezember 1912*, § 48.

<sup>31</sup> *Internationalen Abkommens über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 11. Oktober 1909*, „RGBI” 1910, nr 21, zob. szerzej na temat ratyfikacji umowy i jej uzgodnień: GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1328, nr 39, Bd. 2.

<sup>32</sup> *Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910*.



międzywojennym znaki drogowe w formie tablic mocowano właśnie na narożnikach toruńskich budynków. Nie wiemy również, jakim znakiem oznaczono w Toruniu pierwsze ulice z ruchem jednokierunkowym, który zarząd policji wprowadził 1 XI 1902 r. Ruch jednostronny – tak został wówczas nazwany – objął ul. Rybaki (do skrzyżowania z ul. Bendera – późn. Matejki), ul. Jezuicką (późn. Ciasna) na odcinku od ul. Murnej do ul. Mostowej, ul. Murną na odcinku od ul. Szerokiej do ruin zamku krzyżackiego, ul. Wieżową na odcinku od ul. św. Ducha do ul. Piekary. Wymienionymi ulicami zakazano jazdy konnej w więcej niż dwie osoby obok siebie<sup>33</sup>.

Rozporządzenia z pruskiego okresu Torunia incydentalnie poruszały również kwestię parkowania pojazdów w przestrzeni ulicznej. Pozostawiając zaparkowany wóz na ulicy, konia należało uwiązać od strony dyszla<sup>34</sup>. Wozów jednak nie wolno było pozostawiać na ulicy na dłuższy czas bez dozoru, ponieważ zdarzały się kopnięcia przechodniów przez konie, gdy woźnica opuścił już furmankę<sup>35</sup>. Według rozporządzenia dotyczącego porządku ulicznego Torunia z 10 XII 1909 r. dopuszczalne było pozostawianie furmanki na ulicy w czasie nocy<sup>36</sup>.

Wraz z upowszechnianiem się nowych środków transportu coraz większego znaczenia nabierała kwestia uprawnień. Już pod koniec XIX w. każdy rowerzysta miał obowiązek posiadania karty rowerowej (Fahrkarte), wystawionej na swoje nazwisko, po uprzednio zdanym egzaminie<sup>37</sup>. Przepis ten nie zmienił się przez lata<sup>38</sup>. Od 1909 r. każdy, kto chciał prowadzić pojazd mechaniczny (w postaci samochodu bądź motocykla) po drogach publicznych, musiał mieć pozwolenie właściwego organu. Pozwolenie na kierowanie po-

<sup>33</sup> APT, AmT, C 10, k. 49; C 17440, k. 141; *Przepis policyjny*, „Gaz. Tor.” 14 I 1903, nr 10. Warto odnotować, że w 1894 r. ul. Rybaki nie miała jeszcze połączenia drogą wozową, *Od głównej ulicy*, „Gaz. Tor.” 12 VIII 1894, nr 184.

<sup>34</sup> *Straßen-Ordnung*, 1845, § 24.

<sup>35</sup> *Straßenpolizei Verordnung vom 9. Dezember 1912*, § 49.

<sup>36</sup> *Polizei-Verordnung betreffend Straßenordnung für die Stadt Thorn vom 10. Dezember 1909*, § 18; APT, AmT, C 10, k. 78.

<sup>37</sup> *Polizeiverordnung betreffend das Fahren mit Fahrrädern vom 1. Juni 1894*, § 6; *Verordnung betreffend das Fahren mit Fahrrädern vom 9. Oktober 1896*, § 1.

<sup>38</sup> *Kołodnikom, właścicielom powózek i samochodów*, „Gaz. Tor.” 9 X 1913, nr 234.

jazdem było przyznawane, jeśli osoba ubiegająca się o nie zdała egzamin i nie było wobec niej dowodów uzasadniających przypuszczenie, że była niezdolna do kierowania pojazdami. Osoby, którym odmówiono wydania lub cofnięto prawo jazdy, mogły odwoływać się od decyzji pod warunkiem, że nie wynikała ona z niezdanego egzaminu<sup>39</sup>. Jedynie w przypadku powozów nie wymagano dodatkowych uprawnień, lecz – jak zapisano w rozporządzeniu policyjnym dotyczącym używania koni i psów jako zwierząt pociągowych wydanym w Toruniu 12 V 1894 r. – prowadzenie wozów ciągniętych przez konie nie powinno być powierzane osobom, które nie ukończyły 16. roku życia<sup>40</sup>. Przepis ten obowiązywał przez lata i został powtórzony również w rozporządzeniu policyjnym dotyczącym porządku ulicznego z 9 XII 1912 r.<sup>41</sup> Granica wiekowa miała również znaczenie przy ubieganiu się o kartę rowerową. W tym przypadku osobom poniżej 16. roku życia organ policji uzależniał wydanie decyzji od stosownego oświadczenia rodziców bądź opiekunów rowerzysty<sup>42</sup>. Prawo jazdy z kolei mogły uzyskać wyłącznie osoby, które ukończyły 18 lat. Każdy pojazd mechaniczny, samochód bądź motocykl (od 1909 r.) użytkowany na drogach publicznych musiał uzyskać dopuszczenie do ruchu przez właściwy organ administracji na podstawie wniosku o rejestrację pojazdu silnikowego. Zarejestrowany pojazd musiał mieć przytwierdzone dwie tablice rejestracyjne<sup>43</sup>. Zanim zostało to uregulowane ustawą, mieszkańców Torunia obowiązywało rozporządzenie oberprezydenta o ruchu pojazda-

---

<sup>39</sup> *Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909*, § 2, 5. Z pisma landrata w Toruniu wynika, że w grudniu 1910 r. prawo jazdy na samochód uzyskał w Toruniu Waldemar Gęsicki, APT, SPT, sygn. 259, nlb.

<sup>40</sup> *Polizeiverordnung betreffend die Benutzung von Pferden und Hunden als Zugtiere vom 12. Mai 1894*, § 3, „Th. Krbl.” 19 V 1894, nr 40 (Beilage).

<sup>41</sup> *Straßenpolizei Verordnung vom 9. Dezember 1912*, § 47.

<sup>42</sup> *Polizeiverordnung betreffend das Fahren mit Fahrrädern vom 1. Juni 1894*, § 6. Przepis ten obowiązywał przez lata i został powtórzony również w rozporządzeniu policyjnym dotyczącym porządku ulicznego z 9 XII 1912 r., *Straßenpolizei Verordnung vom 9. Dezember 1912*, § 47.

<sup>43</sup> *Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909*, § 1; *Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910*, § 9.

mi mechanicznymi z 1902 r.<sup>44</sup> Zgodnie z jego treścią (§ 29) pojazdy mechaniczne od 1 VI 1902 r. musiały mieć znaki rozpoznawcze z oznaczeniem prowincji państwa i właściwym numerem<sup>45</sup>. Dla rejencji kwidzyńskiej, do której przynależał Toruń, przydzielono nr. od 601 do 1000. Warto odnotować, że w Toruniu nikt nie miał jeszcze samochodu. Oznaczało to nie tyle szybki rozwój przepisów, ile opóźnienie całych Prus Zachodnich w stosunku do zachodniej części Rzeszy, gdzie proces upowszechniania się pojazdów mechanicznych był dalece bardziej zaawansowany.

Poza brakiem precyzyjnego ograniczenia prędkości w mieście dziewiętnastowieczne przepisy nie określały jeszcze w wartościach bezwzględnych ograniczeń tonażowych oraz maksymalnych wymiarów, jakie mogły osiągać pojazdy kursujące po drogach miejskich. Zgodnie z rozporządzeniem policyjnym z 1894 r., dotyczącym używania koni i psów jako zwierząt pociągowych, masa wozu i ciężar ładunku musiały mieć właściwe proporcje do wydajności zaprzęgu. Przeciążenie, względnie przeładowanie furmanki, w rezultacie którego zaprzęg stawał się niezdolny do prawidłowego działania, było karalne. Policja miała wówczas prawo nakazać natychmiastowe przerwanie jazdy i zakazać jej kontynuowania do czasu, aż obciążenie zostanie odpowiednio zredukowane<sup>46</sup>. Dopiero rozporządzenie policyjne dotyczące porządku ulicznego Torunia z 9 XII 1912 r. wprost stwierdzało, że powóz bądź furmanka będące w ruchu ulicznym wraz z ładunkiem nie powinny być szersze niż 2,51 m i wyższe niż 3,77 m. Ponadto furmanki wykorzystywane do transportu gnoju, gruzu, wapna lub innych materiałów sypkich i ulotnych musiały być zabezpieczone tak, aby ładunek nie spadał<sup>47</sup>. Wspomniany organ policji był uprawniony do przeprowadzania kontroli drogowych

---

<sup>44</sup> *Polizei-Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 9. März 1902 (ausgestellt vom Ober-Präsident in Danzig)*, „Th. Krbl.” 17 V 1902, nr 39.

<sup>45</sup> *Verkehr mit Kraftfahrzeugen (Thorn den 2 Mai. 1902)*, „Th. Krbl.” 17 V 1902, nr 39.

<sup>46</sup> *Polizeiverordnung betreffend die Benutzung von Pferden und Hunden als Zugtiere vom 12. Mai 1894*, § 4.

<sup>47</sup> *Straßenpolizei Verordnung vom 9. Dezember 1912*, § 48.

oraz nakładania kar grzywny, które w przypadku wykroczeń rowerzystów sięgały od 1 do 9 mk<sup>48</sup>.

Obowiązujące przepisy regulowały również zasady poruszania się toruńskimi ulicami po zmroku. Każdy powóz ze stałym dyszlem lub z saniami w porze wieczornej i nocnej musiał być wyposażony w latarnie przytwierdzone z lewej strony wozu. Woźnica, który nie zamocował latarni podczas jazdy drogą publiczną, podlegał karze policyjnej, zaś właściciel wozu lub furmanki również mógł ponieść karę pod warunkiem, że nie udowodnił, iż dla przymocowania latarni dopełnił wszelkich starań<sup>49</sup>. Zamocowanie latarni obowiązywało również kierujących samochodami, zwanych kierownikami, oraz rowerzystów. Porą jesienną, na początku października przypomniano w prasie o obowiązku zapalania latarni już w pół godziny po zachodzie słońca<sup>50</sup>. Z treści rozporządzenia z 1910 r. dotyczącego ruchu pojazdów mechanicznych wynika, że jeśli dwie latarnie przytwierdzone do samochodu były niewystarczające, należało przymocować dodatkowe oświetlenie<sup>51</sup>. W styczniu 1917 r. anulowano obowiązek jazdy powozem z zapaloną latarnią w nocy w zabudowanych częściach miasta<sup>52</sup>. Podczas manewru wyprzedzania furmanki w ciemności lub przy panującej mgle rowerzysta, zbliżając się do pojazdu, powinien zwrócić na siebie uwagę dzwonkiem<sup>53</sup>.

Wraz z rosnącą liczbą pojazdów, a zwłaszcza z upowszechnianiem się samochodów i motocykli, w przepisach zaczęto dostrzegać zagadnienie odpowiedzialności za szkody powstałe w trakcie uczestnictwa w ruchu komunikacyjnym. Jak wynika z protokołów posiedzeń Reichstagu, szersza dyskusja wokół zagadnienia bezpieczeństwa rozpoczęła się w 1902 r. Minister Pracy nawoływał, by prezydenci rejencji nadsyłać własne doświadczenia związane z pojazda-

---

<sup>48</sup> *Verordnung betreffend das Fahren mit Fahrrädern vom 9. Oktober 1896*, § 12, 13, 16; *Polizeiverordnung betreffend das Fahren mit Fahrrädern vom 1. Juni 1894*, § 10.

<sup>49</sup> *Straßenpolizei Verordnung vom 9. Dezember 1912*, § 48.

<sup>50</sup> *Ważne dla kołowników i woźniców*, „Gaz. Tor.” 9 X 1912, nr 232; *Kołownikom, właścicielom powozek i samochodów*, „Gaz. Tor.” 9 X 1913, nr 234.

<sup>51</sup> *Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910*, § 4.

<sup>52</sup> APT, AmT, C 17446, k. 10.

<sup>53</sup> *Verordnung betreffend das Fahren mit Fahrrädern vom 9. Oktober 1896*, § 5.

mi, przede wszystkim informacje dotyczące wypadków, które miały posłużyć do opracowania nowych przepisów<sup>54</sup>. Rezultatem dyskusji wokół kształtowania tychże przepisów w latach 1902–1905 było opublikowanie w 1904 r. pracy doktorskiej poświęconej zagadnieniu odpowiedzialności kierowców samochodów w świetle powstającego prawa<sup>55</sup>. Był to początek głębszych uregulowań automobilizmu. W ustawie o samochodach z 1909 r. zapisano, że sprawca wypadku jest zobowiązany do zadośćuczynienia poszkodowanemu za wynikłe szkody. Gdy wypadek był śmiertelny, sprawca musiał ponieść koszty pogrzebu, a w uzasadnionych przypadkach wypłacać rodzinie zmarłego alimenty, zwrócić koszty leczenia oraz pokryć wszelkie straty finansowe<sup>56</sup>.

Zmiana przynależności państwowej Torunia nie wniosła przekształceń w zakresie uregulowania ruchu pojazdów mechanicznych aż do 1921 r.<sup>57</sup> Polska na mocy rozporządzenia Ministra byłej Dzielnicy Pruskiej z 15 XII 1919 r.<sup>58</sup> utrzymała w mocy ustawę o ruchu pojazdów mechanicznych z 3 V 1909 r.<sup>59</sup> oraz rozporządzenie Rady Związko-

---

<sup>54</sup> GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1328, nr 12, Bd. 1, nlb.

<sup>55</sup> B. Vorwerk, *Die Automobilhaftung nach bestehendem Recht und de lege ferenda (Inaugural-Dissertation zur Erlangung der juristischen Doktorwürde)*, Düsseldorf 1904. Rok później, z inicjatywy rządu, została wydana nowa praca: R. Büchner, *Haftpflichtgesetz für Automobilbesitzer und seine voraussichtlichen Folgen (für den Automobilismus und die Automobil-Industrie)*, Berlin 1905; zob. szerzej GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1328, nr 12, Bd. 2. W 1905 r. opublikowano również pracę poświęconą odpowiedzialności kierowców tramwajów: Wussow, *Die Haftpflicht der Strassenbahnen*, Berlin 1905.

<sup>56</sup> *Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909*, § 6, 10, 11. Odpowiedzialność była wykluczona, jeżeli kolizja została wywołana nieuniknionym zdarzeniem, które nie było spowodowane wadami pojazdu, ibidem, § 7.

<sup>57</sup> Użytkownicy dróg korzystali z ustawodawstwa poszczególnych dzielnic, M. Pyter, *Prawne zasady użytkowania pojazdów mechanicznych w Drugiej Rzeczypospolitej*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 2011, t. 63, z. 2, s. 97.

<sup>58</sup> APT, AmT, D 416, Okólnik Wojewody Pomorskiego nr 95 w sprawie samochodów, ruchu ich i rejestracji z dnia 18 VI 1921 r. skierowany do starostów i prezydentów Torunia i Grudziądza; Okólnik Wojewody Pomorskiego nr 145 dotyczący samochodów z dnia 14 X 1921 r. skierowany do starostów i prezydentów Torunia i Grudziądza.

<sup>59</sup> *Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909*.

wej o ruchu pojazdami mechanicznymi z 3 II 1910 r.<sup>60</sup>, obowiązujące na całym obszarze byłej Dzielnicy Pruskiej.

Maksymalna prędkość jazdy w terenie zabudowanym nadal wynosiła 15 km/h, dla samochodów ciężarowych o masie własnej powyżej 5,5 t – 12 km/h<sup>61</sup>. Zmiany zaszły wraz z wydaniem ministerialnego rozporządzenia z 6 VII 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych<sup>62</sup>. Odtąd samochody osobowe mogły poruszać się w terenie zabudowanym z prędkością nieprzekraczającą 25 km/h, ciężarowe – 15 km/h, na mostach zaś prędkość ograniczono do 6 km/h<sup>63</sup>. Choć rozporządzenie obowiązywało do kwietnia 1928 r., z powodu nagminnego łamania przepisów w październiku 1924 r. Wojewoda Pomorski wydał ograniczenie prędkości dla Torunia do 10 km/h w śródmieściu oraz do 15 km/h – na przedmieściach<sup>64</sup>. Sytuacja ta stała się jednak powodem skarg. Zarząd Klubu Szoferów na Pomorze zwrócił się do wojewody z wnioskiem o zmianę ograniczeń w szybkości ruchu, argumentując to powstawaniem paraliżu komunikacyjnego podczas jazdy samochodem<sup>65</sup>. Po ustaleniach z wojewodą prezydent miasta Antoni Bolt w październiku 1926 r. wydał więc nowe zarządzenie „podnoszące” maksymalną prędkość jazdy do 15 km/h w śródmieściu<sup>66</sup> oraz do 20 km/h – na

---

<sup>60</sup> *Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910.*

<sup>61</sup> Zob. *Rozporządzenie Urzędu Policji z 26 III 1920 r. określające maksymalną szybkość ruchu w miejscowościach*, APT, AmT, D 416, Okólnik Wojewody Pomorskiego nr 145 dotyczący samochodów z dnia 14 X 1921 r. skierowany do starostów i prezydentów Torunia i Grudziądza.

<sup>62</sup> *Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. 1922, nr 65, poz. 587).

<sup>63</sup> *Ibidem*, § 31.

<sup>64</sup> *Zarządzenie Wojewody Pomorskiego z dnia 29 października 1924 r.*, „Tyg. Tor.” 8 XI 1924, nr 45, s. 3.

<sup>65</sup> APT, AmT, D 416, Zarząd Główny Klubu Szoferów na Pomorze do Wojewody Pomorskiego z 11 VI 1926 r.

<sup>66</sup> W treści rozporządzenia śródmieście określono jako obszar ograniczony linią dawnych wałów fortyfikacyjnych, tj. od miejsca dawnej Bramy Bydgoskiej aż do Dworca Miejskiego.

przedmieściach Torunia<sup>67</sup>. Za nieprzestrzeganie tych przepisów groził mandat w wysokości 1000 zł – stanowiący równowartość ok. pięciu nauczycielskich pensji – lub sześć tygodni aresztu<sup>68</sup>. Zgodnie z § 38 rozporządzenia z 27 I 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych prędkość maksymalna w terenie zabudowanym wynosiła dla pojazdów ciężarowych (na drążonych obręczach gumowych) 20 km/h, dla osobowych – 40 km/h<sup>69</sup>. W październiku 1929 r. Wojewoda Pomorski ograniczył dozwolone szybkości pojazdów mechanicznych na obszarze śródmieścia (w obrębie dawnych bram: Bydgoskiej, Chełmińskiej i Lubickiej aż do Dworca Miejskiego) dla samochodów półciężarowych i ciężarowych do 10 km/h, a dla samochodów osobowych do 25 km/h. Przestrzeń objęta ograniczeniem prędkości miała zostać oznaczona odpowiednimi tablicami ostrzegawczymi<sup>70</sup>. Według informacji zawartych w przewodniku automobilowym po Polsce z 1930 r. w Toruniu prędkość jazdy w śródmieściu ponownie została ograniczona do 10 km/h, na przedmieściach zaś do 15 km/h<sup>71</sup>.

---

<sup>67</sup> *Szybkość jazdy samochodów w mieście*, „Sł. Pom.” 23 X 1926, nr 245, s. 10; APT, AmT, D 416, Wojewoda Pomorski do Magistratu miasta Torunia z 24 VI 1926 r.; Wojewoda Pomorski do Magistratu miasta Torunia z 8 X 1926 r., Magistrat miasta Torunia do Wydziału I Bezpieczeństwa Publicznego Urzędu Wojewódzkiego z 2 XI 1926 r.

<sup>68</sup> K. Kluczajd, *Toruń między wojnami. Opowieść o życiu miasta 1920–1939*, Łódź 2011, s. 52.

<sup>69</sup> Dla pojazdów ciężarowych o metalowych obręczach prędkość maksymalna wynosiła 10 km/h, dla pojazdów ciężarowych na pełnych obręczach gumowych – 15 km/h, *Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. 1928, nr 41, poz. 396).

<sup>70</sup> *Rozporządzenie Wojewody Pomorskiego z dnia 12 X 1929 r. o ograniczeniu szybkości pojazdów mechanicznych na ulicach miasta Torunia*, „Pomorski Dziennik Wojewódzki” 1929, nr 34, poz. 287; „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 18 I 1930, nr 3. Za naruszenia przepisów tego rozporządzenia groziła kara administracyjna na podstawie art. 21 *Ustawy z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. 1921, nr 89/21, poz. 656) w formie grzywny do 1000 zł lub areszt do 6 tygodni (albo obie kary łącznie).

<sup>71</sup> M. Orłowicz, R. Morsztyn, *Przewodnik automobilowy po Polsce*, Warszawa 1930, s. 46–47.

Z powyższego wynika, że do końca lat dwudziestych XX w. tylko przez krótki czas (1928 r.) dopuszczalna prędkość jazdy w mieście wynosiła 40 km/h dla samochodów osobowych. Stałym kierunkiem podejmowanych działań było jej ograniczanie ze względu na bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz zagrożenie dla starych nieruchomości. W związku z rosnącym ruchem pojazdów mechanicznych w pierwszej połowie lat dwudziestych XX w. lokalne władze podjęły próbę wyprowadzenia ruchu samochodowego ze ścisłego centrum, głównie z obawy o stan nieruchomości. W dniu 6 X 1923 r. zostało wydane rozporządzenie policyjne w sprawie wstrzymania ruchu kołowego przez ul.: Panny Marii, Piekary (od Różanej do Franciszkańskiej) oraz Szpitalną. Dojazd do wymienionych ulic był dozwolony dla samochodów jedynie z maksymalną prędkością 5 km/h. Ponadto został wprowadzony zakaz ruchu dla samochodów ciężarowych na ul. św. Jakuba (od Rynku Nowomiejskiego do ul. Wola Zamkowa)<sup>72</sup>. Po dwóch latach (16 IV 1925 r.) okazało się jednak, że przejazd samochodami osobowymi i powozami nie naraża budowli znajdujących się przy tych ulicach na żadne wstrząśnienia, w związku z czym Wojewoda Pomorski zalecił uchylić rozporządzenie policyjne<sup>73</sup>. Jak dowiadujemy się z przewodnika automobilowego, w 1930 r. ponownie zamknięte były dla ruchu kołowego ul.: Panny Marii, Szpitalna i Piekary (od Różanej do Franciszkańskiej) oraz pl. św. Jana (od strony północnej i południowej).

W ścisłym centrum – z uwagi na rosnące natężenie ruchu, a przede wszystkim z powodu niewielkiej przepustowości niektórych ulic istniejących niezmiennie w swym średniowiecznym kształcie – obowiązywał również ruch jednokierunkowy<sup>74</sup>. W 1930 r. ruch jednokierunkowy odbywał się ul.: Ciasną (między Podmurną i Mostową w kierunku Mostowej), Podmurną (między Szeroką a zamkiem krzyżackim w kierunku od Szerokiej) oraz Pod Krzywą Wieżą (między św. Ducha a Piekarami w kierunku Piekar). Ponadto ruch

---

<sup>72</sup> APB, UWP, sygn. 23435. W dniu 20 XI 1924 r. zostało wydane nowe rozporządzenie policyjne, nieznacznie zmieniające treść rozporządzenia z 6 X 1923 r., zob. *Rozporządzenie policyjne*, „Tyg. Tor.” 29 XI 1924, nr 48, s. 4.

<sup>73</sup> APB, UWP, sygn. 23435.

<sup>74</sup> APT, AmT, C 10, k. 49; AmT, C 17440, k. 141.



jednokierunkowy obowiązywał na ulicach: Małachowskiego (kierunek od Szosy Chełmińskiej), Końcowej i Krótkiej (kierunek od Małachowskiego), Bażyńskich i Panieńskiej (kierunek od Czarnckiego), Granicznej i Legionów (kierunek od Podgórznej), Kilińskiego (kierunek od Piaskowej) oraz Łąkowej (kierunek od Kościuszki). Na wszystkich wymienionych ulicach z ruchem jednokierunkowym oraz na ul. Łaziennej i ul. Żeglarskiej wzdłuż kościoła św. Jana prędkość maksymalna była ograniczona do 6 km/h<sup>75</sup>.

Problem regulacji ruchu w ścisłym centrum, w kontekście zagrożeń dla bezpieczeństwa starych nieruchomości, powrócił w latach trzydziestych XX w. Jeden z przedsiębiorców, posiadający cztery nieruchomości w śródmieściu, doniósł władzom miasta, że liczne przejazdy samochodami ciężarowymi na masowach powodują wstrząsy, wskutek których mury budynków mogą popękać, zwłaszcza mury kościoła św. Jana<sup>76</sup>. W rezultacie w listopadzie 1934 r. Zarząd Miasta zwrócił się do Wojewody Pomorskiego o wydanie stosownego zarządzenia – zabraniającego wszystkim samochodom ciężarowym o oponach maszynowych i o ładowności powyżej 2 ton przejeżdżania ulicami śródmieścia – twierdząc, że spowodowane wstrząsy prowadzą do szybszego niszczenia zabytkowych budynków, których w śródmieściu jest 65<sup>77</sup>. Wojewoda oddalił jednak wnioski, uznając, że wydanie takiego zarządzenia mogłoby wywołać komplikacje i protesty sfer gospodarczych. Przede wszystkim w śródmieściu Torunia znajdowało się wiele zakładów przemysłowych i handlowych, których nie można było odciąć od dostaw towarów. Ochronę budynków zabytkowych należało więc zapewnić przez ograniczenie prędkości pojazdów do minimum.

Ponadto nie ulega wątpliwości, że budowa ulicy Obwodowej, jaka powstanie przez przebudowę ulicy Wały, odciąży śródmieście od pojazdów

---

<sup>75</sup> M. Orłowicz, R. Morsztyn, *Przewodnik automobilowy*, s. 46–47.

<sup>76</sup> APT, AmT, D 2811, k. 3a, A. Kulwicki do Zarządu Miejskiego w Toruniu z 30 X 1934 r.

<sup>77</sup> *Ibidem*, k. 4, Zarząd Miejski do Wojewody Pomorskiego z 28 XI 1934 r.

tranzytowych, które zyskałyby dogodniejszy kierunek ruchu niż przez ulicę Kopernika, św. Ducha i ulicę Szeroką<sup>78</sup> – podsumował wojewoda.

Z zachowanej korespondencji między Policją Państwową a Magistratem dowiadujemy się, że na początku lat dwudziestych XX w. znaki drogowe, ograniczające prędkość jazdy w mieście, miały formę tabliczek z napisem „samochody wolnym tempem” i były przymocowane na rogach kamienic. W listopadzie 1922 r. komendant policji w piśmie do prezydenta miasta skarżył się, że ta forma sygnalizacji była słabo widoczna, a ponadto szoferzy różnie interpretowali zwrot „wolnym tempem”. Postulował zatem, „aby wywieszono na ulicach wjazdowych do miasta tablice z napisem »Samochody 5 klm«, i to możliwie na drucie w środku ulic we wysokości 3½–4½ metrów”<sup>79</sup>. System sygnalizacji i oznaczeń na początku lat dwudziestych XX w. nie funkcjonował należycie. Pod koniec 1922 r. na większych przystankach tramwajowych brakowało tablic ze wskazaniem kierunku jazdy tramwaju oraz czasu przyjazdu i odjazdu, co stanowiło utrudnienie dla wojskowych oraz osób przyjezdnych<sup>80</sup>. Znaki drogowe w formie tablic umieszczano u wylotów ulic<sup>81</sup>. Z komunikatów prasowych wynika, że w połowie lat dwudziestych XX w. brakowało czasami odpowiednich znaków w śródmieściu, zwłaszcza tych z ograniczeniem prędkości, które znajdowały się z kolei na rogatkach miasta<sup>82</sup>. Czasami – jak w przypadku bocznej ulicy w pobliżu kościoła św. Jakuba – mimo wywieszonej tablicy z zakazem kierujący autami i wożami nie stosowali się do znaku<sup>83</sup>. Bałagan związany ze znakowaniem ulic miejskich mógł wynikać z tego, że ministerialne rozporządzenie

---

<sup>78</sup> Ibidem, k. 5–5v. Wydział Komunikacyjno-Budowlanego Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego do Zarządu miasta Torunia z 16 I 1935 r.

<sup>79</sup> APT, AmT, D 416, Komendant Policji Państwowej do Prezydenta miasta Torunia z 17 XI 1922 r.

<sup>80</sup> APT, AmT, D 407, Komendant Obozu Warownego do Magistratu miasta Torunia z 6 XI 1922 r.

<sup>81</sup> APT, AmT, D 416, Wojewoda Pomorski Wydział Robót Publicznych do Magistratu Wydział Bezpieczeństwa Publicznego w Toruniu z 16 IV 1925 r.

<sup>82</sup> APT, AmT, D 407.

<sup>83</sup> Ibidem, Towarzystwo Miłośników miasta Torunia do Magistratu miasta Torunia z 7 V 1925 r.

z 26 VI 1924 r., regulujące używanie i ochronę dróg oraz precyzyjnie opisujące sposób stosowania znaków drogowych, nie obejmowało ulic i placów miejskich<sup>84</sup>.

W połowie lat dwudziestych XX w. nawet przepisowe używanie reflektorów w Toruniu stało się przedmiotem dyskusji. W marcu 1925 r. Klub Szoferów na Pomorzu zwrócił się do wojewody z prośbą o zmianę przepisów w zakresie jazdy nocnej na włączonych reflektorach w terenie zabudowanym, argumentując to ryzykiem wypadku na słabo oświetlonych ulicach przedmieść<sup>85</sup>. Choć wniosek spotkał się z poparciem wojewody<sup>86</sup>, prezydent miasta stwierdził, że wobec zwiększenia oświetlenia ulic w śródmieściu i na przedmieściach Torunia „nie zachodzi potrzeba do udzielenia zezwolenia na używanie reflektorów przy samojazdach, ponieważ ulice i na przedmieściach są tak dostatecznie oświetlone, że orientacja kierowników samojazdowych przy pomocy zwyczajnego oświetlenia samochodu nie jest pod tym względem utrudniona”<sup>87</sup>. Głos w sprawie zabrał Minister Robót Publicznych, przychyłając się do stanowiska wojewody i Klubu Szoferów<sup>88</sup>. Prezydent miasta pozostał jednak nieugięty i stwier-

---

<sup>84</sup> *Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r. regulujące używanie i ochronę dróg* (Dz. U. R.P. 1924, nr 61 poz. 611), § 38.

<sup>85</sup> APT, AmT, D 416, Klub Szoferów na Pomorzu do Urzędu Wojewódzkiego Oddział Drogowy z 16 III 1925 r.

<sup>86</sup> *Ibidem*, Wojewoda Pomorski do Magistratu miasta Torunia z 21 III 1925 r.

<sup>87</sup> *Ibidem*, Prezydent miasta Torunia do Wojewody Pomorskiego z 30 III 1925 r. Prezydent miasta w uzasadnieniu odpowiedzi powołał się na podstawę prawną w postaci Rozporządzenia Wojewody z 29 X 1924 r., „Tyg. Tor.” 8 XI 1924, nr 45, s. 3.

<sup>88</sup> APT, AmT, D 416, Ministerstwo Robót Publicznych do Wojewody Pomorskiego w Toruniu z 27 X 1925 r. Kierownik Ministerstwa (Rybczyński) przypomniał, że „zabrania się używać reflektorów lub latarni oślepiających w miejscowościach zamieszkałych, posiadających oświetlenie publiczne. Jednak w niektórych miastach, które posiadają oświetlenie ulic w postaci latarni gazowych lub elektrycznych, ale ich światło nie wystarcza dla bezpiecznej jazdy kierowców, którzy nie mogą rozpoznać przedmiotów lub przeszkód znajdujących się na jezdni. Uznając, że ten fakt może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa Ministerstwo Robót Publicznych w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych upoważnia Wojewodę do wydawania kierowcom zezwoleń zapalać silne światło wyjątkowe na poszczególnych niedostatecznie oświetlonych ulicach miast. Zaznacza

dził, że w obrębie całego miasta ulice były dostatecznie oświetlone i przy przepisowych prędkościach jazda nie była w żaden sposób utrudniona<sup>89</sup>. Problem zapewne istniał. Jeszcze w kwietniu 1926 r. w „Słowie Pomorskim” pisano, że zakaz używania reflektorów o dużej wiązce światła podczas jazdy w mieście jest uzasadniony tylko na ulicach i placach dostatecznie oświetlonych, czego nie można powiedzieć natomiast o oświetleniu mostu drogowego. W pochmurne i dżdżyste noce podczas jazdy mostem przed oczami kierowcy tworzyła się gęsta zasłona<sup>90</sup>.

Już w okresie pruskim, wraz z uchwaleniem ustawy o samochodach z 1909 r., lokalne rozporządzenia dotyczące zagadnienia komunikacji traciły swój pierwotny charakter. Odkąd organizacja ruchu była regulowana centralnie w drodze ustaw bądź rozporządzeń poszczególnych ministrów, zarządzenia policyjne miały znaczenie uzupełniające lub ograniczające zasady sformułowane w ustawie bądź rozporządzeniu. Zgodnie z powszechnie obowiązującymi wówczas przepisami kierowcy pojazdów mechanicznych mieli obowiązek stosować się do ograniczeń prędkości, jeździć wyłącznie prawą stroną drogi oraz dawać sygnały ostrzegawcze, a także należycie oświetlać pojazdy podczas podróżowania po zmroku. Na skrzyżowaniu dróg pierwszeństwo przejazdu miały pojazdy nadjeżdżające z prawej strony. Używanie reflektorów było dozwolone jedynie na drogach i ulicach nieposiadających oświetlenia publicznego lub w miejscach, gdzie okazywało się ono niedostateczne, także w terenie zabudowanym. Rowerzystom nie wolno było jeździć po chodnikach, przeznaczonych dla pieszych. W nielicznych przypadkach na ulicach o szerokim chodniku – jaką była np. ul. Mickiewicza – Magistrat zezwalał rowerzystom na używanie części chodnika do jazdy<sup>91</sup>. Woź-

---

się przy tem, że zapalenie silnych światel może mieć miejsce tylko na rzeczywiście niedostatecznie oświetlonych ulicach oraz że w miarę zmian ilości światła na poszczególnych ulicach, należy wprowadzać zmiany w rozporządzeniach, wydawanych na podstawie niniejszego upoważnienia”, ibidem.

<sup>89</sup> Ibidem, Prezydent miasta Torunia do Wojewody Pomorskiego z 20 XI 1925 r.

<sup>90</sup> *Z reflektorami czy bez?*, „Sł. Pom.” 11 IV 1926, nr 83, s. 11.

<sup>91</sup> Latem 1928 r. Magistrat zezwolił na korzystanie z chodnika przy ul. Mickiewicza na wysokości od ul. Sienkiewicza do ul. Reja, APT, AmT, D 407, Magistrat

nice oraz furmani powinni trzymać się prawej strony drogi, a jeżeli jechali jej środkiem, to po usłyszeniu sygnału dźwiękowego zbliżającego się samochodu, byli zobligowani niezwłocznie zjechać na prawo. Kierowcy pojazdów mechanicznych oraz konnych, a także jeźdźcy oraz rowerzyści ponosili odpowiedzialność za wszelkie uszkodzenia odzieży przechodniów lub przejeżdżających. Ruch pieszy odbywał się zasadniczo po chodnikach. Przed przejściem przez jezdnię pieszy miał obowiązek rozejrzeć się i upewnić, czy nie zagraża mu niebezpieczeństwo. Jeśli przechodzień na jezdni usłyszał sygnał pojazdu mechanicznego, miał obowiązek zejść z niej na prawą stronę<sup>92</sup>. Ponieważ zachodziły coraz częstsze przypadki niestosowania się do wymienionych przepisów o ruchu na drogach publicznych, w lutym 1933 r. starosta grodzki wydał stosowne zarządzenie<sup>93</sup>. Tym samym potwierdzał usankcjonowaną strukturalną zmianę w ruchu miejskim, jaka zaszła w badanym okresie – tj. utratę przez pieszych pierwszeństwa w ruchu na rzecz pojazdów mechanicznych.

W kolejno wydawanych rozporządzeniach uszczegóławiano zasady poruszania się po drogach publicznych, procedury dopuszczenia pojazdów do ruchu oraz zdobywania uprawnień. Do 1922 r. pojazdy mechaniczne zarejestrowane w Toruniu miały tablice rejestracyjne właściwe dla województwa pomorskiego, których numery rozpoczynały litery IWP. Wraz z wydaniem rozporządzenia z 6 VII 1922 r. tablice rejestracyjne otrzymały nowe oznaczenia PM, lecz wielu toruńskich kierowców jeszcze w kwietniu 1923 r. nie zastoso-

---

miasta Torunia do Komisariatu II Policji Państwowej w Toruniu z 23 VIII 1928 r.

<sup>92</sup> *Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych; Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r. regulujące używanie i ochronę dróg; Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 12 maja 1930 r. o wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. 1930, nr 43 poz. 706); por. AAN, Min. Kom., sygn. 1929, k. 1–4.

<sup>93</sup> *Zarządzenie Starosty Grodzkiego Toruńskiego z 23 lutego 1933 r. o ruchu na drogach publicznych*, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 4 III 1933, nr 6, s. 22.

wało się do zmiany przepisów i nadal jeździło ze starymi tablicami<sup>94</sup>. Oznaczenia te (PM) pozostały w mocy do końca okresu międzywojennego. Dopiero w 1928 r. precyzyjnie został zdefiniowany termin „pojazd mechaniczny”, za który uznano pojazd napędzany silnikiem i nieporuszający się po szynach. Od 1928 r. kierowca pojazdu mechanicznego określone manewry sygnalizował specjalnym przyrządem, który nie był jeszcze wiernym odpowiednikiem kierunkowskazu we współczesnym rozumieniu tego pojęcia.

Procedura uzyskania uprawnień do kierowania pojazdem mechanicznym w okresie międzywojennym podlegała ewolucyjnym zmianom. Z dniem 1 VII 1920 r. straciły ważność niemieckie świadectwa szoferskie. Chcąc zatem uzyskać prawo użytkowania pojazdu, należało zgłosić się na kurs szoferski (trzymiesięczny kurs nauki prowadzenia pojazdu oraz sześciomiesięczny kurs w wybranym warsztacie samochodowym w charakterze czeladnika) i zdać egzamin. Osoba zgłaszająca się na szkolenie poza standardowymi dokumentami musiała przedłożyć również świadectwo moralności, biegle władać językiem polskim oraz mieć ukończone 18 lat<sup>95</sup>. Egzaminy

---

<sup>94</sup> APT, AmT, D 416, Wojewoda Pomorski Wydział Robót Publicznych do Magistratu miasta Torunia z 23 IV 1923 r.

<sup>95</sup> Ibidem, Ministerstwo Robót Publicznych do Magistratu z 6 XII 1922 r. Chcąc przystąpić do egzaminu nadającego uprawnienia szoferskie, należało spełnić następujące wymagania: 1) mieć skończone 18 lat, 2) umieć biegle czytać i pisać po polsku, 3) nie podlegać nałogom obniżającym wartość fizyczną i moralną, 4) nie mieć wad ograniczających lub chorób utrudniających prowadzenie pojazdu, 5) odbyć przynajmniej sześciomiesięczną praktykę, *Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z 6 lipca 1922 r.*; APT, AmT, D 416; por. M. Pyter, *Prawne zasady użytkowania*, s. 101. Uwagę zwraca pismo Wojewody Pomorskiego Wydział Robót Publicznych do Magistratu miasta Torunia z 31 X 1924 r., w którym czytamy: „Stosownie do postanowień art. 25 (ustęp końcowy) Rozp. Min. Rob. Publ. i Min. Spraw Wewn. z 6 VII 1922 Dz.U.R.P. Nr.65.poz.587 o ruchu samochodów, należy przy opiniowaniu podań o pozwolenie na prawo prowadzenia pojazdów mechanicznych zbierać informacje o peentencie w celu ustalenia jego kwalifikacji, niezależnie od opinii wyrażonej na świadectwie moralności. Przy podaniach kandydatów, którzy odbywają praktykę w szkołach szoferskich, należy zbadać, czy w czasie odbywania tej praktyki peentent rzeczywiście zamieszkiwał w odnośnej miejscowości i czy pracował w szkole szoferskiej, co można stwierdzić przy pomocy list płacy względnie zgłoszenia do kasy chorych, itp. Zarazem należy zwracać uwagę na postanowienia

na kierowców (oraz badania techniczne pojazdów) przeprowadzała Wojewódzka Komisja zwykle w 3–4 dni w miesiącu<sup>96</sup>. Od 1928 r., w związku z wydaniem nowego rozporządzenia<sup>97</sup>, ubiegającym się o pozwolenie na prowadzenie samochodu podwyższono wiek do 21 lat (zmniejszono wymagany wiek dla kandydatów na motocykl – do 16. roku życia). Ponadto nie wymagano już pełnej znajomości języka polskiego w mowie i piśmie, a jedynie wystarczyło rozumienie języka polskiego i posiadanie umiejętności czytania w stopniu pozwalającym na zrozumienie przepisów ruchu drogowego<sup>98</sup>. W 1937 r.

---

art. 24 i żądać od kandydatów znajomości języka polskiego w mowie i piśmie”, APT, AmT, D 416, nlb.

<sup>96</sup> Por. *Dot. egzaminów szoferskich*, „Tyg. Tor.” 22 III 1924, nr 12, s. 15; *Badanie samochodów i egzaminowanie kierowców*, „Tyg. Tor.” 27 VI 1925, nr 26 (77), s. 5; *Ogłoszenie*, „Tyg. Tor.” 31 VII 1926, nr 31 (135), s. 3. Po ustaleniu wysokości podatku auto przechodziło badanie techniczne. Następnie wydawano tabliczkę z numerem policyjnym. Wyjazd samochodem za granicę był możliwy wyłącznie ze specjalnym pozwoleniem Urzędu Wojewódzkiego i dotyczył tylko firm i osób o „nieskazitelną reputację”, APT, AmT, D 416, Okólnik Wojewody Pomorskiego z 4 V 1920 r. We wrześniu 1927 r. Wojewoda Pomorski pismem do starostów i prezydentów Torunia i Grudziądza zwrócił uwagę, że kandydaci na kierowców niezawodowych mogą być zwolnieni od praktyki warsztatowej względnie obowiązku ukończenia szkoły szoferskiej. „Zaznaczam, że celem otrzymania prawa jazdy oprócz umiejętności kierowania samochodem, konieczna jest znajomość obowiązujących przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu na drogach, oraz ogólna znajomość konstrukcji pojazdów mechanicznych. Pomocnymi w tym kierunku mogą być podręczniki: Nowoczesny samochód A. Tuszyńskiego, Egzamin kierowcy A. Tuszyńskiego i E. Olechnowicza, Ustawy i rozporządzenia, odnoszące się do ruchu samochodowego w Polsce, Inż. E. Bratry [...]”, ibidem, Wojewoda Pomorski do Wszystkich Panów Starostów Prezydentów miast Torunia i Grudziądza Komendy Wojewódzkiej Policji Państwowej z 25 IX 1927 r. Za podstawę prawną wojewoda przywołał § 24 ust. 2 pkt e *Rozporządzenia z 6 lipca 1922 o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych*. Powszechną praktyką było niezgłaszanie informacji do Urzędu Wojewódzkiego o zbyciu lub nabyciu samochodu oraz zaniebdywanie przeprowadzania powtórnych badań technicznych pojazdów po naprawie.

<sup>97</sup> *Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 roku o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych*.

<sup>98</sup> M. Pyter, *Prawne zasady użytkowania*, s. 103. Latem 1928 r. na podstawie *Rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z 27 stycznia 1928 r.* właściciele samochodów i motocykli byli zobowiązani

wprowadzono podział kierowców na amatorów i kierowców zawodowych. W odniesieniu do pierwszej grupy obniżono też wiek umożliwiający uzyskanie zezwolenia na kierowanie pojazdem do 16. roku życia. By zostać kierowcą zawodowym, należało natomiast ukończyć 21 lat<sup>99</sup>.

Ewolucja prawna zasad ruchu komunikacyjnego w analizowanym półwieczu była nieproporcjonalnie głębsza od zmian, jakie zaszły w tym zakresie w XIX w. Największe metamorfozy nastąpiły po 1909 r., choć i wówczas obowiązywały w mieście przepisy sięgające jeszcze 1845 r. Jakościowa przebudowa przepisów ruchu komunikacyjnego w Toruniu, której symbolem stała się utrata dominującej pozycji prawnej przez pieszych w przestrzeni ulicznej, oznaczała przede wszystkim uregulowanie kwestii prędkości, która jeszcze u schyłku XIX w. pozostawała w Toruniu zjawiskiem niedookreślonym. Od 1933 r. w zabudowanych częściach miast maksymalna prędkość wynosiła 20 km/h dla samochodów ciężarowych i 40 km/h – dla osobowych<sup>100</sup>. Zmiany przepisów oznaczały prawne dostosowanie przestrzeni miejskiej do wyzwań związanych z postępem technicznym oraz rosnącą liczbą pojazdów, czego efektem stało się ograniczanie ruchu kołowego w śródmieściu oraz wprowadzanie ruchu jednokierunkowego. Przepisy stanowiące odpowiedź na dynamiczny wzrost natężenia ruchu często nie były jednak zmieniane od czasów pruskich. W 1926 r. prezydent miasta, gdy przypominał o obowiązku natychmiastowego opuszczania torów tramwajowych z chwilą od-

---

w ciągu trzech miesięcy (do 29 VII 1928 r.) wymienić dotychczasowe zezwolenia na kursowanie samochodów na nowe dowody rejestracyjne, *Zmiana dowodów rejestracji samochodów*, „Orędownik Toruński” 9 VI 1928, nr 23, poz. 167; *Komunikat dot. właścicieli samochodów i kierowców*, „Orędownik Toruński” 28 VII 1928, nr 30, poz. 220. Również właściciele pojazdów mechanicznych prywatnych i zarobkowych, których dowody rejestracyjne były ważne do 31 XII 1928 r., musieli do 14 I 1929 r. przedstawić samochody do badania technicznego celem uzyskania przedłużenia ważności dowodu rejestracyjnego, *Obwieszczenie*, „Orędownik Toruński” 15 XII 1928, nr 50, poz. 303.

<sup>99</sup> M. Pyter, *Prawne zasady użytkowania*, s. 104.

<sup>100</sup> *Rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. 1933, nr 9, poz. 55), § 37.



dania sygnału przez motorowego, odwoływał się do obowiązującego rozporządzenia policyjnego z 8 V 1899 r.<sup>101</sup> Jeszcze w 1927 r. podstawą prawną obowiązku ubezpieczania pojazdów konnych i mechanicznych od nieszczęśliwych wypadków była ordynacja ubezpieczeniowa z 19 VII 1911 r. (§§ 836–842)<sup>102</sup>. Tym niemniej okres międzywojenny, pod względem organizacji ruchu komunikacyjnego, znacznie różnił się od czasów pruskich Torunia, zwłaszcza końca XIX i początku XX w. Dla przykładu, w 1939 r. rowerzystom nie wolno było jeździć parami, a tym bardziej trójkami w jednym rzędzie<sup>103</sup>, co u schyłku XIX w. dozwolano. Warto również odnotować, że w styczniu 1939 r., w związku z rozwojem ruchu samochodowego, po raz pierwszy zostały wyznaczone miejsca postoju pojazdów prywatnych, które dotąd zatrzymywały się w różnych punktach miasta. Z dniem 18 I 1939 r. wyznaczono postoje strzeżone (płatne) po stronie wschodniej Rynku Staromiejskiego oraz na pl. Bankowym (obok gazowni). Postoje niestrzeżone wyznaczono również po wschodniej stronie Rynku Staromiejskiego (druga połowa stoiska), przy Fosie Staromiejskiej (obok teatru), przy ul. Mickiewicza (między Czerwoną Drogą a al. 700-lecia), przy Czerwonej Drodze (między ul. Szopena a nadbrzeżem) oraz przy ul. Łaziennej. W dni pozatargowe parkowanie było dozwolone po zachodniej stronie Rynku Staromiejskiego<sup>104</sup>. Prawdopodobnie stałym elementem krajobrazu miejskich ulic aż do wybuchu II wojny światowej pozostało zjawisko masowego łamania zasad ruchu drogowego zarówno przez pieszych, jak i kierujących pojazdami. Jeszcze w czerwcu 1939 r.

---

<sup>101</sup> *Przypomnienie*, „Tyg. Tor.” 30 I 1926, nr 5 (109), s. 4.

<sup>102</sup> *Obwieszczenie*, „Orędownik Toruński” 27 VIII 1927, nr 35 (191), s. 3, poz. 127.

<sup>103</sup> *Rozporządzenie Wojewody Pomorskiego z dnia 6 czerwca 1939 roku o próbie ruchu bezdźwiękowego w mieście Toruniu*, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 15 VI 1939, nr 22, poz. 105; por. *Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 15 lipca 1937 r. o ruchu rowerów na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. 1933, nr 58, poz. 458).

<sup>104</sup> *Ogłoszenie Zarządu Miejskiego w Toruniu z dnia 18 stycznia 1939 r. o miejscach postoju samochodów prywatnych*, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 21 I 1939, nr 2, poz. 6.

Zarząd Miejski przypominał o konieczności przestrzegania przepisów w tym zakresie<sup>105</sup>.

## Ruch uliczny i jego natężenie

Zagadnienie ruchu ulicznego i jego natężenia na gruncie polskich badań historycznych nie było dotąd szeroko eksplorowane<sup>106</sup>. Największy problem sprawia zmienność i ulotność zjawisk związanych z ruchem komunikacyjnym. W przypadku Torunia, jak i innych miast, zachowane w źródłach informacje o sytuacji na ulicach miasta mają często charakter incydentalny, wzmiankują o wydarzeniach będących odstępstwem od obowiązujących zachowań bądź przepisów. A to niesie z kolei ryzyko przedstawienia zniekształconego obrazu miejskiej ulicy. W przypadku Torunia brak pomiarów ruchu dla dłuższych przekrojów czasowych sprawił, że termin „natężenie ruchu” w myśl definicji, że jest to „liczba pojazdów przejeżdżających w ciągu jednostki czasu przez punkt sieci komunikacyjnej, bądź liczba osób lub ilość towarów przejeżdżających przez ten punkt”<sup>107</sup>, mógł zostać potraktowany literalnie tylko w kilku przypadkach. Poza tym natężenie ruchu, choć pojmowane w tym samym znaczeniu, zostało potraktowane jako miernik uogólniający, informujący o wielkościach ruchu w poszczególnych częściach miasta. Opisane w tym podrozdziale zagadnienie stanowi kontynuację treści zawartych w organizacji porządku ruchu. Przede wszystkim jest to analiza rozwoju kierunków ruchu w mieście oraz jego intensywności na tle warunków infrastrukturalnych, umożliwiających swobodną komunikację z uwzględnieniem implikacji w postaci kolizji i wypadków drogowych. W pewnym stopniu przedstawiony poniżej ruch uliczny konfrontuje rzeczywiste zachowania społeczności toruńskiej z zasadami obowiązującymi wówczas jego uczestników.

---

<sup>105</sup> *Rozporządzenie Wojewody Pomorskiego z dnia 6 czerwca 1939 roku o próbie ruchu bezdźwiękowego w mieście Toruniu.*

<sup>106</sup> *Zob. Wprowadzenie.*

<sup>107</sup> *Encyklopedia popularna PWN, Warszawa 1993, s. 551.*

W rezultacie uzyskujemy obraz skuteczności stosowanych rozwiązań komunikacyjnych, a w szczególności obraz respektowania przepisów ruchu drogowego przez mieszkańców Torunia.

„Nie ma miasta bez targu i bez dróg, żywią się one ruchem”<sup>108</sup>, pisał znany francuski historyk. Targ miejski, od wieków integrujący aktywność lokalnej społeczności, był nie tylko centralnym placem każdego ośrodka miejskiego, na którym dokonywano wymiany handlowej, lecz także miejscem organizującym tygodniowy rytm życia społeczno-gospodarczego, a nadto obszarem skupiającym największe natężenie ruchu ulicznego. W końcu nie bez przyczyny, pisał klasyk myśli socjologicznej, targ stanowił istotę ekonomiczną każdego miasta<sup>109</sup>. Analizując genezę kierunków ruchu w mieście przez pryzmat wielkości i natężenia, należy wskazać, że poza Rynkiem Staromiejskim największy ruch pieszy i kołowy odbywał się na głównych ulicach wychodzących z Rynku, ze szczególnym uwzględnieniem ul. Szerokiej. Po rozbiórce Bramy Kotlarskiej w 1834 r. ul. Szeroka połączona z ul. Elżbiety była najdłuższą arterią handlowo-usługową w mieście. W XIX w., w dni pozatargowe, ruch na Szerokiej przewyższał nawet ten na Rynku Staromiejskim. Miarą potwierdzającą tę tezę była liczba lokali handlowo-usługowych na Szerokiej, zdecydowanie większa niż na jakiegokolwiek innej arterii miasta<sup>110</sup>. Koreponduje z powyższym tekst zamieszczony w „Gazecie Toruńskiej” w styczniu 1871 r., w którym czytamy: „[...] nie cisnąłby się cały handel tak jak dziś na ulicę Szeroką, trochę Maślanej [Żeglarska – R. B.] i Chełmińskiej i na jedną połąć rynku, szrubując cenę sklepów do niesłychanej wysokości [...]”<sup>111</sup>. Nie sposób pominąć także historycznego znaczenia Wisły w gospodarczej funkcji miasta, a w konsekwencji roli jego południowych ulic – Żeglarskiej, Łaziennej, Mostowej – w rozwoju kierunków przemieszczania się. Autor przewodnika

<sup>108</sup> F. Braudel, *Morze Śródziemne i świat śródziemnomorski w epoce Filipa II*, t. 1, przeł. T. Mrówczyński, M. Ochab, Warszawa 2004, s. 336.

<sup>109</sup> M. Weber, *Gospodarka i społeczeństwo. Zarys socjologii rozumiejącej*, przeł. D. Lachowska, Warszawa 2002, s. 906.

<sup>110</sup> Zob. spisy przedsiębiorstw i sklepów zawarte w księgach adresowych miasta Torunia za lata 1866–1919.

<sup>111</sup> *Nieco o sprawach miejskich w Toruniu*, „Gaz. Tor.” 28 I 1871, nr 23.

po Toruniu z 1921 r. w rysie historycznym pisał, że „cztery bramy dawały wstęp do miasta od strony Wisły, co świadczy o tem, że droga wodna była najważniejszą i najwięcej używaną, gdyż reszta miasta posiadała ogółem tylko cztery bramy”<sup>112</sup>. Z pewnością można stwierdzić, że o kierunkach ruchu – zarówno pieszego, jak i kołowego – w największym stopniu decydowała funkcja gospodarcza, a w szczególności rozkład szlaków handlowych i innych miejsc integrujących aktywność zawodową mieszkańców. Zależność ta miała charakter uniwersalny i obowiązywała w całym badanym okresie, co wydaje się kluczowe dla tych rozważań.

W pierwszej połowie XIX w., w otoczonym starymi murami śródmieściu, ruch uliczny był już skrupowany. Dopiero likwidacja przedproży kamienic, bud kupieckich i przeniesienie handlu do parterów kamienic oraz systematyczna rozbiorka średniowiecznych bram i murów przeprowadzona w drugiej połowie XIX w. ułatwiły swobodę ruchu komunikacyjnego<sup>113</sup>. Notabene główną przyczyną likwidacji starych obwarowań stały się trudności komunikacyjne, a w wielu przekazach prasowych wprost pisano, że bramy „zawadzają komunikacji”<sup>114</sup>. U schyłku XIX w. ulice Torunia były już częściowo wybrukowane, a śródmieście zyskało chodniki<sup>115</sup>. Przestrzeń ścisłego centrum została więc częściowo uwolniona, a ulice stały się szersze, co miało korzystnie wpłynąć na ich przepustowość. Należy jednak pamiętać, że jednocześnie nastąpił intensywny wzrost liczby ludności miasta z 15 505 osób w 1867 r. do 27 894 w 1895 r.<sup>116</sup>, co przełożyło się na wzrost gęstości zaludnienia<sup>117</sup>. W rezultacie oczywiste korzy-

---

<sup>112</sup> *Toruń w jednym dniu*, Toruń 1921, s. 23.

<sup>113</sup> Zob. B. Mansfeld, *Architektura w Toruniu (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 423; podrozdział *Proces otwarcia przestrzeni miejskiej do lat dziewięćdziesiątych XIX w.*

<sup>114</sup> *Bramę Paulińską*, „Gaz. Tor.” 31 III 1874, nr 73; *Brama św. Jakóba*, „Gaz. Tor.” 6 VII 1875, nr 150; *Wieża Paulińska*, „Gaz. Tor.” 27 XI 1878, nr 275; *Dwie stare bramy*, „Gaz. Tor.” 29 I 1879, nr 23.

<sup>115</sup> Zob. podrozdział *Rozwój infrastruktury komunikacyjnej*.

<sup>116</sup> Dane obejmują ludność cywilną i wojskową, K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1, s. 121, tab. 2.

<sup>117</sup> Zob. podrozdział *Przestrzenne i socjoprzestrzenne warunki rozwoju komunikacji wewnętrznej*.

ści wynikające z uwolnienia przestrzeni zostały częściowo „skonsumowane”. Trzeba także zauważyć, że z wyjątkiem głównych arterii znaczna część ulic Starego Miasta była dość wąska, co stanowiło wyzwanie dla rosnącego ruchu ulicznego. Przykładem może tu być ul. Kopernika, której poszerzenie planowano już w 1891 r. z uwagi na tamowanie ruchu spowodowane tramwajem konnym<sup>118</sup>. Projektu nie zrealizowano i ponowną dyskusję nad poszerzeniem tej ulicy w pobliżu Gazowni Miejskiej rozpoczęto w 1901 r.<sup>119</sup> Problem wąskich ulic był częściowo niwelowany przez ścinanie naroży budynków, które usprawniało widoczność na skrzyżowaniach i ostrych zakrętach. Rozwiązanie to nie upowszechniło się jednak w Toruniu na szeroką skalę, poza tym ścinanie naroży z czasem stało się sposobem na podnoszenie atrakcyjności architektury kamienic, niekoniecznie w miejscach newralgicznych dla bezpieczeństwa ruchu<sup>120</sup>. Ruch uliczny w śródmieściu wzrastał z dekady na dekadę, równoległe ze wzrostem liczby mieszkańców miasta i regionu oraz przyrostem liczby pojazdów. W sobotę 19 VII 1879 r. liczba wozów przejeżdżających przez Bramę Bydgoską (w obie strony) wyniosła 578<sup>121</sup>. Jeszcze większy ruch wozów odbywał się przez Bramę św. Jakuba<sup>122</sup>. Między 1879 a 1889 r. liczba pieszych przechodzących Bramą Bydgoską (w obie strony) w ciągu jednego dnia (niedziela) wzrosła z 6454 do 13 000 osób<sup>123</sup>.

Uwagę zwraca ciągła niedrożność systemu komunikacyjnego w ścisłym centrum Torunia. Zapewne było to jednym z głównych powodów wprowadzenia w 1902 r. ruchu jednokierunkowego na wybranych ulicach Starego Miasta<sup>124</sup>. W marcu 1904 r. ruch przebie-

---

<sup>118</sup> *Zur Verbreiterung der Coppernikus-Straße*, „Th. Ztg.” 15 V 1891, nr 111.

<sup>119</sup> *Chodzi o rozszerzenie ulicy Kopernika*, „Gaz. Tor.” 6 IX 1901, nr 205; *Wylot ulicy Kopernika*, „Gaz. Tor.” 13 X 1901, nr 237; *Rozszerzenie ulicy Kopernika*, „Gaz. Tor.” 23 IV 1902, nr 92.

<sup>120</sup> B. Mansfeld, *Architektura w Toruniu*, s. 426.

<sup>121</sup> Z czego do miasta: 182 wozy jednokonne i 126 wozów dwukonnych; z miasta: 150 wozów jednokonnych i 120 dwukonnych, *W Toruniu*, „Gaz. Tor.” 23 VII 1879, nr 168.

<sup>122</sup> *Ibidem*.

<sup>123</sup> Zob. podrozdział *Ruch pieszy*.

<sup>124</sup> Szerzej zob. podrozdział *Organizacja i regulacja ruchu*.

gający ul. Wały, na wysokości pomnika ku czci poległych, nie mógł zostać „wchłonięty”. Najintensywniejszy ruch kołowy odbywał się wówczas ul.: Piekary, Fosą Staromiejską, Szeroką oraz wspomnianą ul. Wały. Sytuacja komplikowała się zwłaszcza w dni targowe, kiedy intensywnie przejeżdżająca duża liczba furmanek utrudniała nawet prace przy budowie teatru miejskiego<sup>125</sup>. Dni targowe rządziły się jednak innymi prawami. Na targowisku zakazywano jazdy galopem i kłusem. Kupując konia, jazdę kłusem można było odbyć jedynie na specjalnie przeznaczonym do tego torze<sup>126</sup>. „Zadziwiał ruch niezwykły na ulicach miasta, które liczy zaledwie 33 000 mieszkańców razem z wojskiem” – pisał w 1904 r. autor przewodnika po Toruniu<sup>127</sup>.



Ryc. 35. Rynek Staromiejski w dniu targowym, ok. 1900 r.

<sup>125</sup> GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1502, nr 19 (Thorn), k. 8–8v.

<sup>126</sup> *Polizei-Verordnung betreffend die Regelung des Vieh- und Pferdehandels, sowie des Verkehrs auf dem städtischen Viehhof zu Thorn vom 20. März 1902*, „Th. KrbL.” 29 III 1902, nr 25.

<sup>127</sup> *Przewodnik po Toruniu z roku 1904*, oprac. J. Domasłowski, Toruń 2005 (reprint).

Wzmoczony ruch stał się jedną z głównych przyczyn wypadków drogowych. Paradoksalnie, działało się tak też dlatego, że po zlikwidowaniu dawnych ograniczeń (budowlanych) prędkość jazdy, naturalnie wyhamowywana przed bramą Starego lub Nowego Miasta, od-tąd nie podlegała takiemu ograniczeniu. Poprowadzenie torów przez starówkę w 1891 r. doprowadziło do wymieszania się ruchu pieszego, kołowego i szynowego na głównych ulicach śródmieścia. W 1899 r. piesi stracili pierwszeństwo w ruchu przed pojazdem szynowym, ale nadal zachowali je przed wozami. Z komunikatów prasowych wynika, że piesi niebaczenie wchodzili jednak na szyny. W maju 1907 r. tramwaj, przejeżdżając przez Rynek Nowomiejski, poturbował 68-letnią kobietę<sup>128</sup>. Innym razem „pewien pijany do bezprzytomności robotnik upadł na szynach tramwaju tuż przed garnizonowym cmentarzem w chwili, gdy nadjeżdżał w pełnym pędzie wagon elektrycznej kolei. Kierownik wagonu zauważył wypadek jeszcze dość wcześniej i zdołał pijaka z szyn usunąć”<sup>129</sup>. W dniu 30 XII 1907 r. odnotowano pierwszy wypadek wykolejenia tramwaju, który wjechał w budynek narożny Rynku Staromiejskiego i ul. Szerokiej<sup>130</sup>.

Z przeprowadzonej analizy odnotowanych kolizji i wypadków drogowych wynika, że w okresie pruskim Torunia uczestnikami, a wielokrotnie sprawcami kolizji byli najczęściej woźnice wozów konnych. Z jednej strony wynikało to z niestosowania się przez nich do obowiązujących przepisów, z drugiej jednak ze spłoszenia koni, o co nie było trudno, zwłaszcza w zgiełku handlu na starówce. Pewnego razu na ul. Szerokiej wóz przejechał wdowę, która odniosła dotkliwe obrażenia ciała<sup>131</sup>. W czerwcu 1913 r. na ul. Wysokiej zderzyła się dorożka samochodowa z wozem okolicznego gospodarza<sup>132</sup>.

---

<sup>128</sup> Wypadek, „Gaz. Tor.” 29 V 1907, nr 121.

<sup>129</sup> Pijak na szynach tramwaju, „Gaz. Tor.” 4 X 1912, nr 228.

<sup>130</sup> 115 lat komunikacji miejskiej w Toruniu, oprac. J. Bartczak, P. Bohdziewicz, W. Olszewski, K. Polcyn, Toruń 2006, s. 7.

<sup>131</sup> Nieszczęśliwy wypadek, „Gaz. Tor.” 16 VII 1912, nr 159.

<sup>132</sup> Wypadek z samochodem, „Gaz. Tor.” 3 VI 1913, nr 124.

W wyniku spłoszenia konia doszło także do przykrego zdarzenia w Podgórzu<sup>133</sup>.

Lokalna prasa w niekorzystnym świetle przedstawiała zwłaszcza kierowców dorożek samochodowych, zarzucając im zbyt szybką jazdę. Już w rok po uruchomieniu pierwszych autodorożek w prasie pojawiły się skargi, że „dorożki samochodowe pędzą ulicami z taką szybkością, iż niejednokrotnie przechodzące osoby znajdują się w niebezpieczeństwie życia. Bezwzględność tę odczuwać można nawet na najbardziej ożywionych ulicach, jak Szerokiej, Elżbiety, Katarzyny itd.”<sup>134</sup>. Według relacji prasowych przewinienia drogowe kierowców dorożek – zarówno konnych, jak i samochodowych – zdarzały się bardzo często, prowadząc tym samym do wypadków i kolizji drogowych<sup>135</sup>. W grudniu 1912 r. szofer dorożki samochodowej, wyjeżdżając zbyt szybko z Bramy Lubickiej, wjechał w powózkę, raniąc konia i uszkadzając sobie samochód<sup>136</sup>. Najczęściej jednak pod koła autodorożek lub pod konie dorożek wpadały dzieci. W kwietniu 1913 r. przy wylocie ul. Prawej wpadła pod koła dorożki samochodowej 13-letnia dziewczynka. Upadła jednak na tyle szczęśliwie, że nic jej się nie stało<sup>137</sup>. Innym razem, na narożniku ul. Szerokiej i Rynku Staromiejskiego, wpadł pod konie przejeżdżającej dorożki 5-letni chłopiec. Woźnica zdołał zatrzymać powózkę, w rezultacie malec odniósł tylko niewielkie obrażenia<sup>138</sup>. Problem dzieci biegających i bawiących się bez opieki na ulicach miasta występował od dawna i nie został rozwiązany także w okresie międzywojennym. Już w zbiorze przepisów porządkowych z 1845 r. wprowadzono, jak

<sup>133</sup> W prasie napisano wówczas: „Rozbiegł się wczoraj około godz. 9 koń restauratora Hubricha i popędził z wozem na Piaski, gdzie wpadł do sklepu i ciężko się pokaleczył. Szczęściem na wozie nikt się nie znajdował. Inny koń, restauratora Jahna, poleciał za nim, lecz tego wczas pochwycono”, *Podgórze*, „Gaz. Tor.” 3 IV 1914, nr 76.

<sup>134</sup> *Bezwzględność szoferów*, „Gaz. Tor.” 9 X 1912, nr 232.

<sup>135</sup> *Zob. Wypadek z samochodem*, „Gaz. Tor.” 3 VI 1913, nr 124; *Pod kołami samochodu*, „Gaz. Tor.” 20 IX 1913, nr 218; *Nieszczęśliwy wypadek*, „Gaz. Tor.” 8 VII 1914, nr 152.

<sup>136</sup> *Wypadek z samochodem*, „Gaz. Tor.” 11 XII 1912, nr 284.

<sup>137</sup> *Pod kołami samochodu*, „Gaz. Tor.” 18 IV 1913, nr 88.

<sup>138</sup> *Pod końmi dorożki*, „Gaz. Tor.” 24 IV 1913, nr 93.



się okazało, martwy zakaz przebywania na ulicach małych dzieci bez nadzoru dorosłych<sup>139</sup>. Wałęsające się bez opieki dzieci stawały się niejednokrotnie przyczyną i ofiarami wypadków drogowych<sup>140</sup>. W 1928 r. policja stwierdziła, że niektóre dzieci bawiące się na chodniku przy ul. Franciszkańskiej, przeważnie w godzinach wieczornych, miały zaledwie dwa lata<sup>141</sup>. Wypadki z udziałem małoletnich bynajmniej nie dotyczyły wyłącznie Torunia. *Krew, smutek i gniew* – tytuł jednego z rozdziałów książki Petera Nortona – to słowa symbolizujące losy dzieci i przeżycia matek, które utraciły swoje pociechy w zdarzeniach drogowych w pierwszych dwóch dekadach XX w. w miastach Stanów Zjednoczonych. Tam zjawisko to, związane z niewspółmiernie większym ruchem samochodów, wywoływało ciągle obawy o dzieci bawiące się przy drodze, o ich bezpieczny powrót do domu<sup>142</sup>.

Problem przekraczania prędkości przez kierujących pojazdami mechanicznymi pozostał nierozwiązany aż do 1939 r. Skargi mieszkańców na zbyt szybką jazdę były adresowane także w kierunku rowerzystów jeżdżących niebezpiecznie w miejscach przeznaczonych dla pieszych<sup>143</sup>. Zdarzenia drogowe, jakie zaszły w mieście w roku poprzedzającym wybuch I wojny światowej, przyniosły apele o odrębne uregulowanie szybkości jazdy dla samochodów na ulicach o nasilonym ruchu<sup>144</sup>. A chodziło o ulice zabytkowego centrum

---

<sup>139</sup> *Straßen-Ordnung*, 1845, § 34.

<sup>140</sup> *Tramwaj elektryczny najechał*, „Gaz. Tor.” 25 III 1914, nr 69; *Tramwaj elektryczny przejechał*, „Gaz. Tor.” 31 III 1914, nr 73; *Zabity przez samochód*, „Gaz. Tor.” 16 IV 1914, nr 85. We wrześniu 1925 r. dziecko wpadło pod jadący tramwaj, APT, AmT, D 6507, nlb.

<sup>141</sup> APT, AmT, D 407, Prezydent miasta Torunia do I Komisarjatu Policji Państwowej w Toruniu z 31 V 1928 r.

<sup>142</sup> P. D. Norton, *Fighting Traffic*, s. 21–46.

<sup>143</sup> *Swawola kołownika*, „Gaz. Tor.” 19 IX 1913, nr 217; *Najechana przez kołownika*, „Gaz. Tor.” 7 XI 1913, nr 258.

<sup>144</sup> W dniu 27 V 1913 r., ok. 6.00 rano kierujący dorożką samochodową na skrzyżowaniu Szosy Chełmińskiej i ul. Górnej potrącił robotnika, Juliusza Krampitza (zam. ul. św. Ducha). Poszkodowany w wyniku ciężkich obrażeń głowy zmarł w drodze do szpitala. Szofer tłumaczył się, że dawał znaki ostrzegawcze, a nawet wołaniem starał się zwrócić uwagę przechodnia, by ten usunął się z drogi. Po tym przykrym wydarzeniu w prasie pojawił się komentarz: „[...] bądźź jak bądźź,

oraz ulice wylotowe i okalające Stare oraz Nowe Miasto, co wskazuje jednocześnie na promienisty układ kierunków ruchu drogowego w Toruniu.

Jedną z przyczyn wypadków drogowych stanowiły niesprawne elementy techniczne pojazdów mechanicznych, zwłaszcza hamulców, co odnotowujemy zarówno w okresie pruskim, jak i międzywojennym. W takich przypadkach zdarzenia drogowe kończyły się często wjechaniem pojazdu w sklepowe okno wystawowe lub w tłum przechodniów<sup>145</sup>. Czasem przyczyną wypadku była zwykła nieuwaga, kiedy np. ludzie potrafiliby wypaść z tramwaju<sup>146</sup>.

Do zdarzeń drogowych dochodziło najczęściej na placu Rynku Staromiejskiego, Rynku Nowomiejskiego, na ul. Szerokiej oraz Szosie Chełmińskiej<sup>147</sup>. W maju 1914 r. na Rynku Nowomiejskim doszło do zderzenia trzech różnych środków transportu: samochodu, powózki oficerskiej i tramwaju. Mimo silnego uderzenia pasażerem samochodu, tramwaju oraz powózki nic się nie stało<sup>148</sup>. Z przeprowadzonej analizy wynika, że w całym badanym okresie najbardziej niewaligicznym miejscem, z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, był zbieg ul.: Strumykowej, Szerokiej, Przedzamcze, Królowej

konieczność, by policja osobnemi unormowała jazdę samochodów w mieście i miejscach zaludnionych coraz bardziej daje się we znaki. Nadużycia pod tym względem ze strony szoferów dosięgają coraz częściej grubej swawoli”, *Zabity przez samochód*, „Gaz. Tor.” 28 V 1913, nr 119. W drugiej połowie roku, po tym jak kierowca dorożki potrafił kobietę, ponownie pojawiły się apele, aby policja ustaliła prędkość jazdy dorożek samochodowych w obrębie miasta i ulic o nasilonym ruchu, *Do wiadomości*, „Gaz. Tor.” 21 IX 1913, nr 219.

<sup>145</sup> Latem 1913 r. na Rynku Staromiejskim autodorożka, mając uszkodzony hamulec, wjechała w szafkę wystawną wiszącą przed składem szkła i porcelany Fischera, *Wypadek z samochodem*, „Gaz. Tor.” 9 VII 1913, nr 155.

<sup>146</sup> *Nieszczęśliwy wypadek w tramwaju*, „Gaz. Tor.” 19 I 1913, nr 15; *Nieszczęśliwy wypadek*, „Gaz. Tor.” 30 VII 1913, nr 173.

<sup>147</sup> *Wypadek*, „Gaz. Tor.” 29 V 1907, nr 121; *Nieszczęśliwy wypadek*, „Gaz. Tor.” 16 VII 1912, nr 159; *Na większą stratę*, „Gaz. Tor.” 18 I 1913, nr 14; *Nieszczęśliwy wypadek*, „Gaz. Tor.” 21 I 1913, nr 16; *Wypadek z samochodem*, „Gaz. Tor.” 28 V 1913, nr 119; *Wypadek z samochodem*, „Gaz. Tor.” 9 VII 1913, nr 155; *Zderzenie samochodu z wozem*, „Gaz. Tor.” 10 XII 1913, nr 284; *Wypadki*, „Gaz. Tor.” 1 IV 1914, nr 74.

<sup>148</sup> *Wypadek z samochodem*, „Gaz. Tor.” 9 V 1914, nr 105.

Jadwigi (Elżbiety) oraz Wielkie Garbary (Garbarska), gdzie dochodziło do największej liczby kolizji. Ożywiony ruch wozów, tramwajów, rowerzystów i samochodów tworzył w tym miejscu szczególnie zagrożenie także dla przechodniów. We wrześniu 1913 r. postulowano nawet, aby ustawić w pobliżu posterunek policyjny dla regulowania ruchu<sup>149</sup>. Gdy w latach dwudziestych XX w. dochodziło tam do licznych kolizji furmanek z tramwajami, w marcu 1929 r. Zarząd Tramwajów zwrócił się z tym samym wnioskiem, aby w tym miejscu wprowadzić stały posterunek policyjny<sup>150</sup>. Ponadto do kolizji dochodziło często na skrzyżowaniach głównych arterii śródmieścia z jego podrzędnymi ulicami, jak w przypadku ul. św. Katarzyny z Sukienniczą oraz Rynku Nowomiejskiego z Prawą<sup>151</sup>. Rzadziej dochodziło do wypadków na mniejszych ulicach śródmieścia, na moście kolejowo-drogowym oraz na przedmieściach<sup>152</sup>.

Warto w tym miejscu wskazać, że wypadki notowane na wspomnianych skrzyżowaniach z ul. św. Katarzyny oraz z Rynkiem Nowomiejskim mogły być wynikiem ogólnego wzrostu ruchu w tym ciągu komunikacyjnym. Odkąd wybudowano dworzec pasażerski Toruń-Miasto w 1889 r., zlokalizowano przy nim postój dorożek, a następnie poprowadzono do niego linię tramwajową, nastąpił niesłychany awans arterii łączących centrum z Dworcem Miejskim. Nie dysponujemy pomiarami ruchu na tej trasie, ale uwzględniając statystyki pasażerów linii tramwajowej nr 1 oraz rosnący ruch osobowy na dworcu, możemy śmiało założyć, że ruch na ul. Fryderyka, pl. Wilhelma (późn. pl. św. Katarzyny), ul. św. Katarzyny, Rynku Nowomiejskim wykazywał stały, dynamiczny wzrost. Potwierdza to dokumentacja fotograficzna oraz liczba lokali sklepowych. Ponadto poza ul. Chełmińską wiodącą na północ od Rynku Staromiejskiego

---

<sup>149</sup> *Pod kołami dorożki samochodowej*, „Gaz. Tor.” 30 IX 1913, nr 226.

<sup>150</sup> APT, AmT, D 407, Elektrownia i Gazownia do Magistratu miasta Torunia Wydział Bezpieczeństwa Publicznego z 18 III 1929 r.

<sup>151</sup> *Wypadek z tramwajem*, „Gaz. Tor.” 13 X 1912, nr 236; *Pod kołami samochodu*, „Gaz. Tor.” 18 IV 1913, nr 88; *Zderzenie się tramwaju z dorożką*, „Gaz. Tor.” 5 XI 1913, nr 256.

<sup>152</sup> Zob. *Nieszczęśliwy wypadek*, „Gaz. Tor.” 31 VIII 1912, nr 199; *Wypadki*, „Gaz. Tor.” 1 IV 1914, nr 74.



Tabela 10. Ruch osób na toruńskich dworcach w latach 1891–1913\*

Rok	Stacja Toruń-Szkolna	Dworzec Toruń-Północ	Dworzec Toruń-Mokre	Dworzec Miejski	Dworzec Główny
1891	–	–	14 005	106 819	146 168
1892	–	–	13 130	123 305	140 927
1893	–	–	12 229	120 026	137 521
1894	–	–	14 282	161 407	176 583
1895	–	–	15 299	145 321	165 111
1896	–	–	15 493	148 115	172 449
1897	–	–	18 108	174 604	194 926
1898	–	–	20 387	163 386	178 271
1899	–	–	19 867	176 276	189 202
1900	–	–	20 393	179 218	240 538
1901	–	–	19 772	172 758	339 677
1902	–	–	22 251	187 467	298 408
1903	–	–	45 835	195 041	290 766
1904	–	–	36 321	210 217	283 715
1905	–	–	35 921	226 146	285 281
1911	19 999	2223	89 093	343 998	334 773
1913	20 611	24 721	117 084	400 848	341 679

Źródło: JBHK, 1891, s. 63–64; JBHK, 1892, s. 82–83; JBHK, 1893, s. 92–93; JBHK, 1894, s. 11, 113–114; JBHK, 1895, s. 133–134; JBHK, 1896, s. 143–144; JBHK, 1897, s. 126–127; JBHK, 1898, s. 127–128; JBHK, 1899, s. 187–188; JBHK, 1900, s. 177–178; JBHK, 1901, s. 169; JBHK, 1902, s. 144; JBHK, 1903, s. 134; JBHK, 1904, s. 171; JBHK, 1905, s. 169; JBHK, 1911, s. 129; JBHK, 1913, s. 144.

---

\* Na podstawie odjazdów/sprzedanych biletów kolejowych.

oraz ul. św. Ducha i Kopernika po zachodniej stronie Starego Miasta, ul. św. Katarzyny stanowiła główną trasę wylotową ze starówki.

Wspomniany wyżej ruch osób na Dworcu Miejskim, między 1891 a 1913 r., wzrósł blisko czterokrotnie, ze 106 819 do 400 848 osób rocznie. Jeśli dokonamy uproszczenia i arytmetycznie uśrednimy liczbę odjeżdżających z Dworca Miejskiego, to okaże się, że ruch osób wynosił od 290 w 1891 r. do 1098 osób na dobę w 1913 r.<sup>153</sup> Były to wartości nie do osiągnięcia dla większości ulic przedmiejskich Torunia. Równie wysoką frekwencją cieszył się Dworzec Główny, na którym jeszcze na początku XX w. liczba odjeżdżających przewyższała liczbę odwiedzających Dworzec Toruń-Miasto. Lokalizacja Dworca Głównego przesądzała zarazem o wysokim natężeniu ruchu na moście kolejowo-drogowym, który do 1934 r. był jedyną drogą wiodącą z miasta na lewy brzeg Wisły, z wyjątkiem przeprawy wiślanej z użyciem statku parowego. Także lokalizacje pozostałych dworców i stacji determinowały wysoki ruch pieszy i kołowy na wiodących do nich ulicach, jak choćby na ul. Szkolnej i ul. Lindego.

Niewielka liczba wypadków na przedmieściach, odnotowywanych w toruńskiej prasie, była z kolei spowodowana znacznie mniejszym ruchem ulicznym, który w dużym stopniu wynikał ze słabych powiązań między przedmieściami a śródmieściem. Izolacja przedmieść utrwalona w ciągu XIX w. rzutowała na strukturę przestrzenną i jakość ciągów komunikacyjnych także na początku XX stulecia. Choć jednocześnie należy podkreślić, że niewielki ruch na ulicach przedmieść przede wszystkim wynikał z charakteru tych dzielnic i miażdżącej przewagi śródmieścia w roli organizatora życia gospodarczego oraz kulturalnego<sup>154</sup>. Z analizy materiału źródłowego wynika, że próby szacowania natężenia ruchu w okresie pruskim Torunia podejmowano niezwykle rzadko. Były to zwykle pomiary liczby osób i pojazdów przekraczających bramy miejskie, przeprowadzone w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XIX w. przy okazji planowanej rozbiórki tych obiektów. Nie dysponujemy pomiarami

<sup>153</sup> Nie licząc osób przyjezdnych, wysiadających na Dworcu Miejskim, dla których brak danych źródłowych.

<sup>154</sup> Zob. podrozdział *Przestrzenne i socjoprzestrzenne warunki rozwoju komunikacji wewnętrznej*.

ruchu dla przedmieść. W konsekwencji tezę o niewielkim natężeniu ruchu na przedmieściach należy oprzeć na informacjach pośrednich, charakteryzujących specyfikę tych dzielnic. Świadczy o tym m.in. znacznie słabsze oświetlenie tamtejszych ulic. O ile pierwsze latarnie gazowe stały w przestrzeni śródmieścia w 1859 r., o tyle 20 lat później oświetlenie ulic przedmiejskich na koszt komunalny nadal pozostawało jedynie w planach<sup>155</sup>. Oświetlenie gazowe na Jakubskie Przedmieście doprowadzono dopiero w 1881 r.<sup>156</sup>, a na Mokrem w 1901 r. Problem sprawiało choćby zdobycie podstawników pod nowe latarnie<sup>157</sup>. Jak zostało wykazane w opisie ruchu pieszego, przedmieścia Torunia w okresie pruskim niezmiennie charakteryzowała także niewielka liczba sklepów. Ponadto miejscowe statuty regulujące zasady sprzątania ulic oraz rozporządzenia policyjne nakładały mniejsze obowiązki na właścicieli nieruchomości przedmieść niż na właścicieli nieruchomości zlokalizowanych w ścisłym centrum<sup>158</sup>. Wreszcie mniejsza gęstość zaludnienia i liczba zakładów przemysłowych na przedmieściach uprawniają do sformułowania wniosku o niższym ruchu ulicznym w tych miejscach, co w konsekwencji prowadziło do mniejszej liczby wypadków niż w śródmieściu.

Na przedmieściach, w całym badanym okresie, najżywszy ruch uliczny odbywał się na ul.: Mickiewiczza, Bydgoskiej, Kościusz-

---

<sup>155</sup> *Oświetlenie na przedmieściach*, „Gaz. Tor.” 16 X 1879, nr 241. W 1879 r. zarząd policji wydał rozporządzenie, w myśl którego oberżyci i szynkarze mieszkający na przedmieściach mieli przed swoimi lokalami umieścić latarnie zapalane co wieczór. Była to wówczas jedyna forma stałego oświetlenia ulic przedmiejskich.

<sup>156</sup> K. Przybyszewski, *Przedsiębiorstwa miejskie Torunia w międzywojennym dwudziestoleciu*, „Rocz. Tor.” 1980, t. 15, s. 119.

<sup>157</sup> *Oświetlenie na Mokrem*, „Gaz. Tor.” 19 X 1901, nr 242; *Sprawy oświetlenia ulic*, „Gaz. Tor.” 3 XI 1901, nr 254.

<sup>158</sup> *Zob. Ortsstatut betreffend die Straßenreinigung vom 1. Juli 1880 nebst dem Nachtrage vom 13./28. Dezember 1889; Ortsstatut betreffend die Uebernahme der den Grundbesitzern obliegenden Verpflichtung zur Straßenreinigung durch die städtische Verwaltung vom 8./14. November 1894*, APT, AmT, C 43, k. 30; *Ortsstatut betreffend die Straßenreinigung in der Stadt Thorn vom 25. Februar/12. März 1913*, APT, AmT, C 43, k. 29; *Ortsgesetz über die Straßenreinigung in der Stadt Thorn vom 29. Januar/15. März 1917*, APT, AmT, C 43, k. 27. Zarządzenie policyjne regulowało również wywóz śmieci domowych, *Polizei-Verordnung betreffend die Abfuhr des Hauskehrichts in Thorn vom 21. Mai 1912*; APT, AmT, C 10, k. 160.

ki, Grudziądzkiej, Podgórznej oraz Szosie Chełmińskiej i Lubickiej. Wynika to z funkcji tych ulic odgrywających rolę głównych i najdłuższych arterii przedmiejskich, przy których znajdowało się także najwięcej lokali handlowo-usługowych, jak zostało to wykazane w podrozdziale dotyczącym ruchu pieszego. Zachowane dla okresu międzywojennego pomiary ruchu jeśli obejmowały także przedmieścia, to dotyczyły wyłącznie kilku z wymienionych ulic, na których odbywały się również targi. Poświadcza to jedynie ich rangę.

Niestety dla okresu pruskiego nie dysponujemy precyzyjnymi danymi statystycznymi o liczbach osób i pojazdów przemieszczających się ulicami miasta (z wyjątkiem danych dla Bramy Bydgoskiej). Z zachowanych pojedynczych pomiarów ruchu dla 1925 r. wynika z kolei dość przewidywalne zjawisko większego przepływu pieszego i kołowego w dni targowe. W 1925 r. w dniu targowym liczba osób przebywających na ul. Szewskiej, Chełmińskiej oraz Szosie Bydgoskiej była blisko dwukrotnie wyższa niż w dzień pozatargowy. Jedynie w przypadku Szosy Lubickiej dysproporcje nie były tak duże, choć liczba osób w dzień targowy również okazywała się zdecydowanie wyższa. W dniu targowym 8 IX 1925 r. w ciągu jednej godziny łączna liczba osób przechodzących ul. Szewską i Chełmińską wynosiła 6340, co odpowiadało 14,8% liczby ludności miasta<sup>159</sup>. Biorąc pod uwagę, że targowanie odbywało się głównie na Rynku Staromiejskim, gdzie liczba osób była z pewnością kilkukrotnie wyższa od dwóch wymienionych ulic, można zaryzykować stwierdzenie, że podczas godzin targowych (do 12.00) łączna liczba osób pojawiających się okresowo na Starym Mieście przewyższała ¼ liczby ludności Torunia. Z danych opracowanych przez Wydział Statystyczny Magistratu płynie jeszcze jeden istotny wniosek. Otóż, biorąc pod uwagę wyłącznie dzień pozatargowy, liczba osób pojawiających się w ciągu jednej godziny na stosunkowo krótkiej ulicy Starego Miasta, czyli Szewskiej, była blisko dwuipółkrotnie wyższa niż łączna liczba przechodniów na ul. Grudziądzkiej w ciągu dziewięciu godzin.

---

<sup>159</sup> Obliczenia własne na podstawie: tab. 11; K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drużej Rzeczypospolitej (1920–1939). Społeczeństwo i gospodarka*, Toruń 1994, s. 62, tab. 4.



Szewska od 9.00 do 10.00 przeszło 2116 osób, Grudziądzką od 7.00 do 16.00 przeszło 870 osób, Szosą Chełmińską (7.00–16.00) – 238 osób, Szosą Bydgoską (7.00–16.00) – 167 osób. Dane te potwierdzają wprawdzie tezę o znacznej przewadze natężenia ruchu w śródmieściu nad pozostałymi częściami miasta, ale zaskakująca jest skala zjawiska. Nieco odmienne korelacje dotyczyły pojazdów. Z wyjątkiem Szosy Lubickiej, w dzień targowy liczba samochodów przejeżdżających wymienionymi ulicami była niższa niż w dzień pozatargowy. Wozów jednak więcej odnotowano w dzień targowy, lecz proporcje nie były bynajmniej tak duże jak w przypadku pieszych. Zjawisko to należy tłumaczyć większym wykorzystaniem w sprzedaży targowej wozów konnych aniżeli samochodów, których liczba mogła spadać w wyniku pogorszenia drożności ulic, zwykle zakorkowanych w dni targowe (tab. 11).

Analogiczne wnioski płyną z pomiarów ruchu przeprowadzonych w styczniu 1925 r. Liczba pieszych na ul. Szerokiej i Chełmińskiej była ponaddwukrotnie wyższa w dni targowe. Została zachowana również prawidłowość dotycząca liczby wozów i samochodów. Uwagę zwraca jednak niewielka liczba samochodów, które przejeżdżały ulicami Starego Miasta zarówno w styczniu, jak i we wrześniu 1925 r. Kilkanaście samochodów przejeżdżających w ciągu godziny ulicami Starego Miasta (Szeroką, Chełmińską i Szewska) potwierdza bardzo niewielki stopień zmotoryzowania miasta i koresponduje z tezą o niskim natężeniu ruchu w pierwszej połowie lat dwudziestych XX w. Na podstawie dostępnych danych można również zaobserwować dużą liczbę wozów w stosunku do liczby pieszych na ulicach wylotowych, co nie budzi wątpliwości z uwagi na charakter tranzytowy tych ulic. Przykładowo 10 I 1925 r., w dzień pozatargowy, od 7.00 do 16.00 Szosą Bydgoską przejechało 310 wozów, pieszych odnotowano zaś zaledwie 125. Liczba wozów najwyższy poziom osiągała na Szosie Lubickiej, zwłaszcza podczas targów, przekraczając 1000. W 1925 r. liczba samochodów przejeżdżających ulicami wylotowymi z miasta (Szosa Bydgoska, Szosa Lubicka, Grudziądzka) wynosiła kilkadziesiąt pojazdów w ciągu dziewięciu godzin (7.00–16.00).

Tabela 11. Pomiary ruchu na ulicach i drogach Torunia w 1925 r.\*

Miejsce/ulica	Data i godzina	Ludzi	Wozów	Samochodów	Uwagi
Szeroka	13 I 1925, 11.00–12.00	2556	55	12	Dzień targowy
Szeroka	14 I 1925, 11.00–12.00	1150	38	15	
Chełmińska	13 I 1925, 11.00–12.00	1696	51	10	Dzień targowy
Chełmińska	14 I 1925, 11.00–12.00	900	26	8	
Szosa Lubicka	5 I 1925, 7.00–16.00	1616	652	35	
Szosa Lubicka	6 I 1925, 7.00–16.00	1923	1060	57	Dzień targowy
Szosa Lubicka	8 I 1925, 7.00–16.00	2439	1346	53	Dzień targowy
Szosa Bydgoska	9 I 1925, 7.00–16.00	394	327	18	Dzień targowy
Szosa Bydgoska	10 I 1925, 7.00–16.00	125	310	18	
Szosa Bydgoska	8 I 1925, 7.00–16.00	773	740	38	Dzień targowy (targ wielki)
Szewska	7 IX 1925, 9.00–10.00	2116	60	26	
Szewska	8 IX 1925, 9.00–10.00	4220	94	16	Dzień targowy
Chełmińska	7 IX 1925, 10.00–11.00	1226	46	15	
Chełmińska	8 IX 1925, 10.00–11.00	2120	48	12	Dzień targowy
Szosa Lubicka	7 IX 1925, 7.00–16.00	1565	698	62	
Szosa Lubicka	8 IX 1925, 7.00–16.00	1993	812	114	Dzień targowy
Szosa Bydgoska	7 IX 1925, 7.00–16.00	167	104	79	
Szosa Bydgoska	8 IX 1925, 7.00–16.00	206	247	38	Dzień targowy
Grudziądzka	10 IX 1925, 7.00–16.00	827	193	24	
Grudziądzka	11 IX 1925, 7.00–16.00	870	168	30	
Szosa Chełmińska	10 IX 1925, 7.00–16.00	148	67	15	
Szosa Chełmińska	11 IX 1925, 7.00–16.00	238	187	11	

Źródło: Wykaz Statystyczny miasta Torunia za czas od 1 stycznia 1925 do 31 grudnia 1925 r., s. 36.

\* Pomiary wykonano w następujących dniach: 5 I 1925 (poniedziałek), 6 I 1925 (wtorek), 8 I 1925 (czwartek), 9 I 1925 (piątek), 10 I 1925 (sobota), 13 I 1925 (wtorek), 14 I 1925 (środa), 7 IX 1925 (poniedziałek), 8 IX 1925 (wtorek), 10 IX 1925 (czwartek), 11 IX 1925 (piątek).

Na podstawie danych opracowanych przez Wydział Statystyczny Magistratu możemy ustalić, że w latach dwudziestych XX w. notowano łącznie blisko 1000 wykroczeń drogowych rocznie. Różnorodny i niekonsekwentny sposób ewidencjonowania rodzajów łamanych przepisów dla poszczególnych okresów utrudnia precyzyjne porównanie danych. Tym niemniej możemy stwierdzić, że między 1924 a 1931 r. skala wykroczeń była zbliżona. W 1931 r. nałożono łącznie 1613 kar za złamanie przepisów drogowych (tab. 12). Podobnie jak w okresie pruskim, powszechną praktyką pozostawało nieprzestrzeganie ograniczeń szybkości w terenie zabudowanym, zwłaszcza przez kierowców samochodów oraz motocyklistów<sup>160</sup>. Stało się to notabene powodem wprowadzania kolejnych ograniczeń w przepisach ruchu. Co charakterystyczne, dozwoloną prędkość jazdy bardzo często łamali wojskowi kierujący samochodami, a nawet jeżdżący konno, jak w przypadku oficera klusem szarżującego w Parku Miejskim<sup>161</sup>. Mieszkańcy skarżyli się, że z powodu zbyt szybkiej jazdy ciężkimi pojazdami wojskowymi pękały szyby w oknach i ściany starszych budynków<sup>162</sup>. Uwagę zwraca także niestosowanie się do zakazów ruchu, za które w 1924 r. nałożono 203 kary (tab. 12). Jak dowiadujemy się z pisma Towarzystwa Miłośników Torunia, w maju 1925 r. mimo umieszczonej tablicy z zakazem jazdy przy bocznej ulicy w pobliżu kościoła św. Jakuba – auta i wozy regularnie tamtędy przejeżdżały<sup>163</sup>. Furmani i woźnice nagminnie jeździli po torach tramwajowych, z których niechętnie zjeżdżali<sup>164</sup>. Ponadto często przeładowywali wozy gospodarskie i ciężarowe, a – chcąc utrzymać

---

<sup>160</sup> *Obwieszczenie*, „Orędownik Toruński” 15 IX 1928, nr 37, s. 2, poz. 266; *Wścigi motocyklowe*, „Sł. Pom.” 10 VIII 1929, nr 183, s. 8; K. Kluczajd, *Toruń między wojnami*, s. 53.

<sup>161</sup> APT, AmT, D 407. Przy Parku Miejskim na Bydgoskim Przedmieściu był wydzielony trakt do jazdy konnej, R. Sudziński, *Toruń. Portret miasta*, Warszawa 1988, s. 24–25.

<sup>162</sup> APT, AmT, D 416, nlb.

<sup>163</sup> APT, AmT, D 407, Towarzystwo Miłośników miasta Torunia do Magistratu miasta Torunia z 7 V 1925 r.

<sup>164</sup> *Ibidem*, Elekrownia i Gazownia w Toruniu do Magistratu miasta Torunia Wydział Bezpieczeństwa Publicznego z 6 VIII 1927 r.; Elekrownia i Gazownia do Miejskiego Urzędu Bezpieczeństwa i Porządku Publicznego z 20 VI 1929 r.

komfort transportu – dopompowywali powietrze, przekraczając dopuszczalne normy, na co wskazywał Urząd Wojewódzki<sup>165</sup>. Zdarzały się także przypadki prowadzenia pojazdów mechanicznych, w tym motocykli, przez osoby nieuprawnione<sup>166</sup>. Z pisma Wojewody Pomorskiego do Magistratu dowiadujemy się, że w październiku 1927 r. niejaki Stanisław Walloch (zam. ul. Klonowica 42) posiadał motocykl marki Indian i podróżował nim bez prerejestrowania, nie mając również zezwolenia na kierowanie<sup>167</sup>. Z zarządzenia starosty grodzkiego wynika, że w 1933 r. rowerzyści jeździli po chodnikach przeznaczonych dla ruchu pieszego oraz ignorowali obowiązek jazdy na światłach w porze nocnej, a także nie zawsze stosowali się do ruchu prawostronnego<sup>168</sup>.

---

<sup>165</sup> Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wojskowych „szerokość obręczy kół, wozów ładownych i wszelkich pojazdów, winna być taka, aby ciśnienie kół nie przekraczało 150 kilogramów na centymetr bieżący szerokości obręczy”. W maju 1928 r. przypomniał o tym Wojewoda Pomorski, *Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 regulujące używanie i ochronę dróg*; por. APB, UWP, sygn. 26040, k. 86. Tymczasem, jak wynikało z bezpośredniej obserwacji i z danych o wymiarach wozów zaprzęgowych, przedstawionych przez Urzędy Wojewódzkie, w wielu wypadkach stosunek całkowitej wagi wozów zaprzęgowych do szerokości obręczy kół był taki, że ciśnienie na jeden cm bieżący szerokości obręczy przekraczało najwyższą dopuszczalną normę 150 kg. Odnosiło się to przede wszystkim do dużych wozów gospodarskich z ładunkiem, wozów ciężarowych i platform, APB, UWP, sygn. 22841, nlb.

<sup>166</sup> APT, AmT, D 416.

<sup>167</sup> Ibidem. W odpowiedzi z 7 XI 1927 r. prezydent Torunia napisał: „[...] donoszę, że Stanisław Walloch zam. przy ul. Klonowica 42 posiada motocykl marki Indian nr rej. P.M.12933. Walloch nabył ów motocykl dnia 17 lipca 1927 od kapitana Poraszewskiego z 8 pułku saperów. Walloch oddał ten motocykl Leonowi Rychlewskiemu zamieszkałemu w Toruniu przy ul. Jęczmiennej 6 do dalszej sprzedaży. Stwierdzono, że Walloch dnia 10.8.1927 kierował owym motocyklem wobec czego zwrócono się do Pana Starosty w Toruniu z wnioskiem o ukaranie wspomnianego”.

<sup>168</sup> *Zarządzenie Starosty Grodzkiego Toruńskiego z dnia 23 lutego 1933 r. o ruchu na drogach publicznych*, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 4 III 1933, nr 6, s. 22.

Tabela 12. Liczba wykroczeń drogowych w Toruniu w latach 1924–1931

Wykroczenie	1924	1929	1930	1931
Kary za jazdę bez światła	148	27 (za pół roku)	–	–
Kary za jazdę po chodniku	27	48 (za pół roku)	–	–
Kary za szybką jazdę	26	40 (za pół roku)	–	–
Kary za przejazd przez zakazane ulice	203	0 (za pół roku)	–	–
Kary za niezastosowanie się do porządku	96	114 (za pół roku)	–	–
Kary w sprawach rowerowych	353	54 (za pół roku)	–	–
Kary w sprawach samojazdowych	97	195 (cały rok)	47 (za 3 kwartały)	–
Kary drogowe ogólnie	–	314 (druga połowa roku)	420	1613

Źródło: Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 stycznia 1924 do 31 czerwca 1924, s. 3; Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 lipca 1924 do 31 grudnia 1924, s. 3; „Oreodownik Toruński” 6 V 1929, nr 18, s. 4; „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 29 VII 1929, nr 30, s. 4; 23 X 1929, nr 48, s. 4; 30 I 1930, nr 5, s. 5; 10 V 1930, nr 18, s. 5; 28 VII 1930, nr 28, s. 4; 27 X 1930, nr 41, s. 4; 30 I 1931, nr 4, s. 3; 30 V 1931, nr 18, s. 3; 30 VII 1931, nr 27, s. 3; 12 XII 1931, nr 41, s. 3; 22 II 1932, nr 5, s. 4.

W okresie międzywojennym, podobnie jak w czasach pruskich, najczęściej wypadków i kolizji drogowych odnotowywano na ul.: Bydgoskiej, Grudziądzkiej, Kościuszki, Mickiewicza i Szosie Chełmińskiej, a w centrum na ul.: Prostej, św. Katarzyny, Szerokiej, Królowej Jadwigi i Rynku Nowomiejskim. Często dochodziło do potrażeń pieszych oraz kolizji tramwajów z samochodami i wozami. Plagą stanowiło wyskakiwanie dzieci z tramwajów oraz pijaństwo wśród kierowców, a zwłaszcza wśród woźniców<sup>169</sup>. Ci ostatni byli też częstymi sprawcami kolizji drogowych<sup>170</sup>. Jedna z głośniejszych spraw

<sup>169</sup> B. Sprengel, *Policja Państwowa w Toruniu 1920–1939*, Toruń 1999, s. 138–142.

<sup>170</sup> Zob. relację motorniczego tramwaju z kolizji z wozem zaprzęgowym z grudnia 1921 r.: „Gdy odjechał o godz. 3ciej od ratusza na linię III Chełmińskie Przedmieście wozem motorowym nr 13, jechałem jak zwykle na 5 kontakcie aż do Drogi Czerwonej, tam wyłączyłem wóz i dałem 5 do 6 razy sygnał dzwonkiem, bo przede mną wychodziło z ul. Św. Jerzego dużo ludzi, wielu przechodziło

wiązała się z potrąceniem strażnika toru, na przystanku tramwajowym przy ul. Sienkiewicza, przez kierującego samochodem prywatnym należącym do bardzo znanego przedsiębiorcy, Bronisława Hożakowskiego<sup>171</sup>.

Duże natężenie ruchu w śródmieściu, nieporównywalne z jakkolwiek inną częścią miasta, było powodem powstawania zatorów. Jerzy Serczyk wspominał, że wewnętrzny układ ulic pozostawał niedrożny również u progu międzywojnia<sup>172</sup>. Problem ten dotyczył szczególnie zbiegu ul. Różanej i św. Ducha oraz św. Ducha i Kopernika, na których panował duży ruch pojazdów z uwagi na funkcję wymienionych ulic, stanowiących główną arterię łączącą śródmieście z Bydgoskim Przedmieściem. Niewielka szerokość jezdni oraz ostre zakręty utrudniały mijanie się pojazdów, w efekcie czego bardzo często dochodziło tam do wypadków, także z udziałem tramwajów<sup>173</sup>. Na odcinku tym, gdzie ruch tramwajowy odbywał się z trzyminutową przerwą, tworzyły się zatory. Zainstalowanie przy torze tramwajowym sygnalizatora świetlnego (uruchamianego ręcznie przez motorniczych), który miał ułatwiać mijanie, nie zdało rezultatu<sup>174</sup>. Nawet przebywanie tam w dni targowe posterunkowych policji nie unormowało ruchu. Do tego przepustowość na ul. Różanej ograniczały porozstawiane w poprzek chodnika wozy z dyszlami, na co skarżyli się mieszkańcy<sup>175</sup>. Zatory odbijały się dalszymi przesto-

---

przez tor kolejki. Gdy był 5 do 6 mtr od ul. Św. Jerzego, wyjeżdża z tej ulicy powóz, gdy tramwaj spostrzegł uderzył na konia batem, chcąc przed tramwajem przejechać, lecz był za blisko. Ja, kierownik, nie zdołałem tramwaj zatrzymać, który uderzył w powóz, który jest bardzo uszkodzony, także ludzie, którzy znajdowali się w powozie, są pokaleczeni i woźnica, który spadł z kozła na ulicę. Kto pokaleczony jest tego nie wiem. Nazwiska tych ludzi są od policjanta stwierdzone, który jechał ze mną tramwajem”, APT, AmT, D 407, Raport złożony przez kierownika tramwaju nr 116 Leona Nowakowskiego z 18 XII 1921 r.

<sup>171</sup> APT, AmT, D 407, Elektrownia i Gazownia w Toruniu do Komisarjatu II Policji Państwowej z 27 VIII 1924 r.

<sup>172</sup> J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu z czasów Drugiej Rzeczypospolitej 1920–1939*, Toruń 1982, s. 8.

<sup>173</sup> *Pułapka na pojazdy*, „Śl. Pom.” 26 IX 1925, nr 223, s. 7; APT, AmT, D 407.

<sup>174</sup> J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu*, s. 26.

<sup>175</sup> APT, AmT, D 407, Wniosek r.m. Przeperskiego do Magistratu miasta Torunia z 8 IV 1924 r.

jami wozów tramwajowych w miejscach największego skupienia ruchu, czyli na Rynku Staromiejskim i ul. Szerokiej. W dni targowe Rynek Staromiejski po stronie Dworu Artusa (na odcinku między ul. św. Ducha a ul. Żeglarską) był zastawiony licznymi straganami, przy których poruszali się przechodnie. Ponieważ od strony Ratusza Miejskiego również panował duży tłok, utrudniało to swobodny przejazd tramwajom, które w dni targowe miały systematyczne spóźnienia. We wrześniu 1925 r. Zarząd Elektrowni i Gazowni zwrócił się nawet do Magistratu z prośbą o usunięcie straganów z wymienionego odcinka Rynku Staromiejskiego w dni targowe<sup>176</sup>. Dwa lata później Zarząd wnioskował z kolei o zamknięcie ruchu kołowego na odcinkach tych ulic, którymi przebiegała linia tramwajowa, i skierowanie go na ul. Mickiewicza i nadbrzeże<sup>177</sup>. Paradoksalnie, duży ruch kołowy na ulicach był nawet powodem udzielania przez Magistrat odmowy na urządzenie ulicznych stacji benzynowych w okolicach śródmieścia<sup>178</sup>.

Niedrożność ulic w centrum miasta wynikała także z zastawiania ich różnego rodzaju pojazdami, szczególnie w dni targowe. Choć od połowy XIX w. były wyznaczone stałe miejsca postoju dla dorożek, przez długi czas brakowało uregulowań dla pozostałych pojazdów. W okresie międzywojennym postój dla wozów wyznaczono na placu przy ul. Wały przed starostwem powiatowym<sup>179</sup>, lecz i tak panowała w tym zakresie duża swoboda. Niechlubny przykład stanowiła ul. Jęczmienna, wielokrotnie zastawiana różnymi wozami, zwłaszcza w porze wieczornej<sup>180</sup>. Zastawianie ulic śródmiejskich było w dużej mierze spowodowane obecnością licznych przedsiębiorstw w centrum miasta, do których stale dojeżdżały wozy i samochody użyt-

---

<sup>176</sup> Ibidem, Zarząd Elektrowni i Gazowni do Magistratu miasta Torunia z 26 IX 1925 r.

<sup>177</sup> Ibidem, Elektrownia i Gazownia do Wydziału Bezpieczeństwa Publicznego Magistratu miasta Torunia z 2 XI 1927 r.; Elektrownia i Gazownia do Wydziału Bezpieczeństwa Publicznego Magistratu miasta Torunia z 6 XII 1927 r.

<sup>178</sup> APT, AmT, D 2761, k. 51, Magistrat miasta Torunia do Standard Nobel S.A. (biuro w Bydgoszczy) z 10 I 1928 r.

<sup>179</sup> K. Kluczajd, *Toruń między wojnami*, s. 84.

<sup>180</sup> *O lepszy wygląd ulicy Jęczmiennej*, „Śl. Pom.” 19 IX 1923, nr 214, s. 4.

kowe. Poza dużymi zakładami przemysłowymi, zlokalizowanymi na przedmieściach, *gros* przedsiębiorstw handlowo-usługowych oraz rzemieślniczych mieściło się w południowej części Starego i Nowego Miasta, gdzie pod względem korkowania się ruchu prym wiodła ul. Łazienna. Osoby zmierzające do przystani, celem przebycia Wisły parostatkiem, w dużej mierze kierowały się właśnie ul. Łazienną. Niejednokrotnie do dyspozycji miały chodnik tylko po jednej stronie, gdyż po drugiej tworzyła się kolejka samochodów oczekujących przy stacji benzynowej. Latem 1928 r. policja toruńska twierdziła nawet, że ze względu na wąskość ulicy oraz wzmożony ruch kołowy i bezpieczeństwo przechodniów należałoby usunąć z niej stację benzynową<sup>181</sup>. W celu uwolnienia przestrzeni komunikacyjnej Magistrat wyznaczył miejsca postoju dorożek automobilowych w dni targowe (wtorek i piątek) do 13.00 na ul. Mostowej od domu nr 36 w dół Wisły. Szoferzy jednak zastawiali samochodami całą ul. Mostową aż do ul. Szerokiej, co budziło sprzeciw części mieszkańców. „Mam skład handlowy z mąką i paszą w domu nr 40 przy ul. Mostowej, właśnie w dni targowe (wtorek i piątek) mam największy obrót na składzie i postępowanie szoferów wyrządza mi w handlu dużo szkody”<sup>182</sup> – skarżył się jeden z mieszkańców. W przewodniku automobilowym po Polsce z 1930 r. zalecano, by zachować szczególną ostrożność na targach i jarmarkach, gdzie najlepiej poruszać się jak najwolniej, ponieważ często nie strzeżono zaprzęgów stojących przy ulicach, w efekcie czego łatwo było spłoszyć konia<sup>183</sup>.

Sytuacja związana z niedrożnością ulic śródmiejskich skomplikowała się jeszcze bardziej po wzniesieniu mostu drogowego w 1934 r. Wraz z jego otwarciem zamknięto ruch kołowy na moście kolejowym, co przełożyło się na wzrost liczby pojazdów przejeżdżających ul. Kopernika, św. Ducha i Różaną z 12 do 20–30 na minutę. Wzrosła również częstotliwość kursujących tymi ulicami tramwajów (do

---

<sup>181</sup> APT, AmT, D 407, I Komisariat Policji Państwowej do Prezydenta miasta Torunia z 31 VII 1928 r.

<sup>182</sup> Ibidem, Właściciel nieruchomości nr 40 przy ul. Mostowej do Magistratu miasta Torunia z 22 IV 1926 r.

<sup>183</sup> M. Orłowicz, R. Morsztyn, *Przewodnik automobilowy*, s. 10.



2,5 minuty)<sup>184</sup>. Moment ten należy uznać za krytyczny z punktu widzenia przepustowości ruchu komunikacyjnego. Przestrzeń zabytkowego centrum pozostawała w tych samych granicach, podczas gdy liczba ludności miasta w 1934 r. osiągnęła poziom 61 154, wzrastając ponaddwukrotnie od 1890 r.<sup>185</sup>

Dlatego generalne uporządkowanie organizacji ruchu w zabytkowym centrum stało się sprawą pilną, a kształt ruchowi ulicznemu nadawały bezład i samowola urbanistyczna odziedziczone po okresie pruskim, jak wspominał Ignacy Tłoczek<sup>186</sup>. Przebudowa ciągów komunikacyjnych, rozpoczęta w 1924 r. i realizowana do 1937 r., przyniosła zmiany jakościowe usprawniające swobodny przejazd oraz łączność poszczególnych dzielnic w połowie lat trzydziestych XX w. Były to rzeczywiste zmiany strukturalne, które przeprojektowały kierunki ruchu kołowego i szynowego w mieście. Wybudowany w 1934 r. most drogowy przesunął ruch kołowy między lewo- i prawobrzeżną częścią miasta w kierunku zachodnim oraz umożliwił połączenie linią tramwajową Dworca Głównego ze śródmieściem<sup>187</sup>. Wybudowanie wokół Starego Miasta dwupasmo- wych arterii al. 700-lecia i ul. Wały, w których poprowadzono torowiska tramwajowe, zapoczątkowało strukturalny proces eliminowania ruchu kołowego z zabytkowego centrum<sup>188</sup>. Przede wszystkim objęło to ruch tranzytowy, który został wyprowadzony ze starówki. Do odciążenia Starego Miasta przyczyniła się także zmiana biegu linii tramwajowej nr 3, w 1936 r. przesuniętej z ul. Chełmińskiej na al. 700-lecia. Na korkujący się ruch w zachodniej części Starego Miasta, na ul. św. Ducha i Kopernika, korzystnie wpłynęło przebi- cie tzw. Łuku Cezara w 1936 r. i poprowadzenie pod nim linii tram-

---

<sup>184</sup> R. Sudziński, *Przekształcenia strukturalne miasta Torunia w latach 1920–1975*, Toruń 1993, s. 49.

<sup>185</sup> Dane dotyczące ludności: K. Wajda, *Ludność Torunia (1815–1914)*, s. 121, tab. 2; K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 62, tab. 4.

<sup>186</sup> I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930–1939. Wspomnienia urbanisty*, „Rocz. Tor.” 1971, t. 5, s. 142.

<sup>187</sup> Por. I. F. Tłoczek, *Węzeł gordyjski w Toruniu. Toruń i region Kujaw i Pomorza w publikacjach z lat 1969–1981 w „Gazecie Pomorskiej” i w „Nowościach”*, Toruń 2009, s. 57.

<sup>188</sup> R. Sudziński, *Przekształcenia strukturalne miasta*, s. 50.

wajowej. W 1937 r. pojawiła się nawet pierwsza propozycja wyłączenia z ruchu kołowego ul. Szerokiej<sup>189</sup>. W wyniku przebudowy układu drogowego w latach trzydziestych XX w. centralny węzeł komunikacyjny przesunął się na pl. Bankowy, nastąpiła większa integracja przedmieść z miastem, co znalazło odbicie w rozkładzie natężenia ruchu w poszczególnych częściach Torunia. Miażdżąca dominacja śródmieścia nad pozostałymi dzielnicami została ograniczona. W 1936 r. po raz pierwszy w historii Torunia więcej biletów tramwajowych sprzedano na linię nr 2, prowadzącą z Dworca Toruń-Mokre do Cegielni, aniżeli na linię nr 1, biegnącą z Bydgoskiego Przedmieścia przez centrum do Dworca Toruń-Miasto<sup>190</sup>. Sytuacja ta wpisywała się w proces przeobrażeń gospodarczych i przestrzennych miasta, które przyniosły awans przedmieść. Widoczny był on zwłaszcza we wzroście liczby zakładów i fabryk, zatrudniających powyżej 100 osób, które, z powodu naturalnie ograniczonej przestrzeni w śródmieściu, lokowały się na przedmieściach. Po 1935 r. wszystkie przedmieścia miały już połączenia tramwajowe. W 1934 r. linią tramwajową nr 2 na Mokre na podstawie biletów normalnych podróżowało ok. 950 osób dziennie, w 1936 r. już 1097 osób, co oznaczało wzrost o 15%. Linią nr 3 na Chełmińskie Przedmieście w 1934 r. dziennie mogło kursować ok. 607 osób, w 1936 r. – 667, co stanowiło przyrost liczby pasażerów o 9,8%. Z linii nr 4 w relacji pl. Bankowy–Dworzec Toruń-Przedmieście korzystało w 1934 r. ok. 448 pasażerów dziennie, dwa lata później ok. 433, notując nieznaczny spadek. W 1935 r. linią nr 5 na Jakubskie Przedmieście kursowało dziennie 560 osób, rok później już 679, co dawało roczny przyrost na poziomie 21%. Wiodącą linią nr 1 w 1933 r. przemieszczało się dziennie ok. 1935 osób, zaś w 1936 r. – 1065 osób, co oznaczało spadek aż o 45%<sup>191</sup>. Powyższe szacunki dotyczą wyłącznie pasażerów podróży

<sup>189</sup> B. Sprengel, *Policja Państwowa*, s. 142.

<sup>190</sup> Szerzej zob. podrozdział *Powstanie i rozwój komunikacji tramwajowej*.

<sup>191</sup> Obliczenia na podstawie danych o liczbie sprzedanych biletów, zamieszczonych w: *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1933, s. 65; *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1934, s. 65; *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1935, s. 70; *Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu*, 1936, s. 89.

jących na podstawie biletów normalnych. Drastyczny spadek liczby pasażerów linii nr 1 odzwierciedlał zmiany, jakie zaszły w zakresie regulacji i przebudowy ciągów komunikacyjnych, objętych planem Ignacego Tłoczką. Należy jednak dodać, że wzrost liczby pasażerów przedmiejskich linii tramwajowych wynikał także z korzystnych przesunięć i wydłużenia ich tras. Pasażerowie nie musieli od-tąd udawać się do centrum, by wsiąść do tramwaju. Dlatego wzrost ruchu na przedmieściach nie był spowodowany spadkiem atrakcyjności śródmieścia, które niezmiennie utrzymało rangę pierwszeństwa, lecz udaną przebudową systemu komunikacyjnego scalającego miasto w jeden organizm oraz rozwojem zabudowy mieszkalnej i przemysłowej na przedmieściach. Innymi słowy, jak powiedziałyby inżynier systemów komunikacyjnych, poprawie uległ wskaźnik dostępności (przestrzennej i czasowej).

Pomiary ruchu na toruńskich ulicach przeprowadzone w 1934 r. potwierdzają przedstawiony proces zmian w rozkładzie natężenia ruchu, który w największym stopniu objął komunikację pieszą. Na przykładowej Szosie Chełmińskiej 11 IX 1925 r., w ciągu 9 godzin, liczba pieszych wyniosła 238, podczas gdy 17 X 1934 r. liczba pieszych w ciągu 12 godzin wyniosła 2250 (pomiar na odcinku między ul. Podgórną a ul. Małachowskiego). Z kolei ul. Grudziądzką 11 IX 1925 r. w ciągu dnia (9 godzin) przeszło 870 pieszych, a 17 X 1934 r. w ciągu 12 godzin już 3570 osób (pomiar przy restauracji Józefa Raniżewskiego – ul. Grudziądzka 77). Skala wzrostu była więc znacząca. W 1934 r. na wymienionej Szosie Chełmińskiej, na wysokości między ul. Podgórną a ul. Małachowskiego, liczba pieszych w ciągu dnia zawsze przekraczała 1000, osiągając maksymalnie 7266 przechodniów (tab. 13). Zatem dzienny ruch (6.00–18.00) na Szosie Chełmińskiej maksymalnie odpowiadał nawet 11,9% liczby ludności miasta<sup>192</sup>. Zaskoczenie przyniósł natomiast niewielki wzrost liczby samochodów przejeżdżających toruńskimi ulicami, która nadal oscylowała wokół kilkudziesięciu pojazdów w ciągu dnia. Abstrahu-jąc od pieszej formy przemieszczania się, w dalszej kolejności – pod

---

<sup>192</sup> Obliczenia na podstawie: tab. 13; K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939). Społeczeństwo i gospodarka*, Toruń 1994, s. 62, tab. 4.

względem liczebności – dominowały w pejzażu miasta rowery. Ich liczba w ciągu 12 godzin, w punkcie pomiaru ruchu, sięgała maksymalnie 1418 sztuk (22 XI 1934, 6.00–18.00 przy moście drogowym), co – uśredniając – oznaczałoby przejazd prawie dwóch rowerów na minutę. Następne w kolejności możemy wymienić wozy próżne i pojazdy osobowe zaprzęgowe, których liczba oscylowała w ciągu dnia od kilku do kilkuset (maksymalny odczyt 535 pojazdów – ul. Lubicka, 23 III 1934 r., 6.00–18.00). Mniejszą liczbę stanowiły wozy ładowne zaprzęgowe oraz samochody osobowe, których liczba w ciągu 12 godzin wynosiła przeciętnie kilkadziesiąt sztuk. Najmniej po ulicach Torunia poruszało się autobusów, pojazdów ciężkich oraz wierzchowców. Największe natężenie ruchu notowano w miejscach charakteryzujących się obecnością dużych skupisk ludności, np. na ul. Grudziądzkiej przy fabryce Born i Schütze zatrudniającej wówczas ok. 100 osób. Tam zarówno ruch pieszy, jak i ruch samochodów, w tym samochodów ciężarowych, wozów, rowerów i motocykli, osiągał najwyższe wartości (tab. 13).

Sytuacja ta dowodzi słuszności przyjętej metody badawczej opartej na kryterium przestrzennym, związanym z lokalizacją dużych zakładów przemysłowych. Odnosząc się do pomiaru ruchu przy wspomnianej fabryce Born i Schütze, na zasadzie analogii można domniemywać, że równie wysoka koncentracja ruchu ulicznego pod koniec lat trzydziestych XX w. dotyczyła: ul. Kościuszki przy Toruńskim Młynie Parowym Leopolda Rychtera (zatrudnienie: 150 osób), rogu ul. Targowej i Lubickiej przy Wytwórni Bekonów i Szynek Stanisława Jaugscha (zatrudnienie: 186 osób), ul. Bydgoskiej przy Fabryce Wodomierzy i Gazomierzy (zatrudnienie: 261 osób), Szosy Bydgoskiej przy Zakładach Chemicznych Polchem (zatrudnienie: 175 osób), a także – w centrum – ul. Rabiańskiej przy Pomorskiej Fabryce Wyrobów Papierowych Rudolfa Preussa (zatrudnienie: 120 osób). Pod koniec lat dwudziestych XX w. ruch uliczny przy dużych zakładach również koncentrował się na przedmieściach, jednak pierścień oddalenia od centrum był mniejszy. Koncentracja skupisk ludności wokół dużych zakładów przemysłowych w czasach II Rzeczypospolitej okazała się najmniejsza w 1921 r., z uwagi na słabą kondycję gospodarczą miasta i małą liczbę zakładów zatrudnia-

jących powyżej 100 osób. Drogą retrospekcji możemy jednocześnie stwierdzić, że w 1908 r. ruch uliczny, determinowany lokalizacją dużych zakładów pracy, koncentrował się w śródmieściu oraz na Mokrem przy fabrykach Born i Schütze oraz E. Drewitz'a (ryc. 3). Gdy z powyższym zestawimy parametr rozmieszczenia mieszkańców Torunia (tab. 4), to okazuje się, że potoki ruchu ulicznego odsuwały się od centrum równoległe z rozwojem przedmieść.

Z dziennych pomiarów ruchu ulicznego, wykonanych na wybranych ulicach Torunia w 1934 r., wynika również, że ruch komunikacyjny w miesiącach wiosenno-letnich był większy niż w okresach jesienno-zimowych. Ponadto liczba uczestników ruchu pozostawała zdecydowanie wyższa w ciągu dnia (6.00–18.00) aniżeli w nocy (6.00–18.00). Ten, wydawałoby się, oczywisty wniosek nie zawsze znajdował jednak potwierdzenie. Na ul. Lubickiej pod wiaduktem kolejowym w godzinach wieczorno-nocnych liczba pieszych była zdecydowanie wyższa niż w ciągu dnia. Dotyczyło to wyłącznie pieszych, liczba pojazdów dla badanych ulic zwiększała się bowiem w ciągu dnia (tab. 13).

Zachowane pomiary informują również o stosunkowo dużym natężeniu ruchu przy obydwu mostach na Wiśle w Toruniu. Wprawdzie źródło nie dostarcza wiedzy, po której stronie mostu dokonano pomiaru, jednak możemy przyjąć, że pomiar i tak będzie odzwierciedlał natężenie ruchu na mostach. W listopadzie 1934 r., w ciągu całego dnia, łączna liczba pieszych zaobserwowana przy obydwu mostach przekraczała 5000, rowerów odnotowano ok. 1500, ponad 200 samochodów oraz ponad 500 różnego rodzaju wozów (tab. 13). Liczby te niewątpliwie kwalifikują mosty na Wiśle do tzw. wysp koncentrujących największy ruch uliczny w mieście, do których możemy przypisać śródmieście, place targowe, główne ulice przedmieść, okolice dużych zakładów przemysłowych, nadbrzeże, a także dworce, na których już w 1929 r. dzienny ruch osobowy odpowiadał aż 17% liczby ludności miasta<sup>193</sup>. Dlatego nie powinno dziwić, że przystanek

---

<sup>193</sup> Obliczenia na podstawie: *Toruń. Monografia miasta*, Toruń 1929, s. 25; K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej*, s. 62, tab. 4.

Tabela 13. Dzielne pomiary ruchu ulicznego w Toruniu w 1934 r.

Data i czas pomiaru	Miejsce pomiaru/ ulica	Środek transportu									
		Wozy różne i pojazdy osobowe zaprzęgowe	Wozy ładowe zaprzęgowe	Motocykle	Samochody osobowe	Autobusy	Samochody ciężarowe	Inne ciężkie jednostki	Rowery	Piesi	Wierzchowce i zwierzęta bez zaprzęgu
22 XI 1934, 6.00–18.00	Przy moście kolejowym	94	42	18	54	2	21	–	512	2719	138
22 XI 1934, 6.00–18.00	Przy moście drogowym	284	168	19	104	39	49	8	1418	2360	55
22/23 XI 1934, 18.00–6.00	Przy moście kolejowym	10	1	–	41	–	8	–	80	635	4
22/23 XI 1934, 18.00–6.00	Przy moście drogowym	58	49	3	79	16	18	1	192	974	60
24 XI 1934, 6.00–18.00	Przy moście kolejowym	43	18	7	42	1	33	–	576	1410	–
24 XI 1934, 6.00–18.00	Przy moście drogowym	290	219	36	190	24	90	3	680	3984	8
24/25 XI 1934, 18.00–6.00	Przy moście kolejowym	15	3	10	102	1	2	–	85	288	–
24/25 XI 1934, 18.00–6.00	Przy moście drogowym	29	24	2	51	16	1	–	118	600	–
25 II 1934, 6.00–18.00	Lubicka (granica)	30	51	3	21	11	–	–	358	318	1
25 II 1934, 6.00–18.00	Grudziądzka (granica)	37	–	2	22	2	1	–	386	600	19
25 II 1934, 6.00–18.00	Szosa Chełmińska (granica)	34	23	3	12	3	–	–	163	475	–
25 II 1934, 6.00–18.00	Toruń-Czarnowo (granica)	22	3	–	16	–	3	4	168	200	–
30 I 1934, 6.00–18.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskięo)	297	152	5	26	9	13	–	377	1109	4

Tabela 13. Dienne pomiary ruchu ulicznego w Toruniu w 1934 r. (ciąg dalszy)

Data i czas pomiaru	Miejsce pomiaru/ ulica	Środek transportu									
		Wozy próżne i pojazdy osobowe zaprzęgowe	Wozy ładowne zaprzęgowe	Motocykle	Samochody osobowe	Autobusy	Samochody ciężarowe	Inne ciężkie jednostki	Rowery	Piesi	Wierzchowce i zwierzęta bez zaprzęgu
31 I 1934, 18.00–6.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskiego)	22	17	–	13	1	6	–	74	1868	9
25 II 1934, 6.00–18.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskiego)	27	41	6	28	3	–	60	277	7266	–
26/27 II 1934, 18.00–6.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskiego)	7	9	1	21	1	1	–	38	752	1
23 III 1934, 6.00–18.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskiego)	237	280	11	43	3	28	69	1118	4372	8
24/25 III 1934, 18.00–6.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskiego)	9	25	7	13	–	1	28	112	672	–
19/20 IV 1934, 18.00–6.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskiego)	15	25	4	42	4	6	31	242	2595	–
31 VII 1934, 6.00–18.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskiego)	190	157	8	37	3	16	64	833	5281	11
1/2 VIII 1934, 18.00–6.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskiego)	45	22	6	23	1	8	32	928	2427	11
17 X 1934, 6.00–18.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskiego)	67	188	12	36	3	30	–	406	2250	102
18/19 X 1934, 18.00–6.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskiego)	8	25	4	15	2	5	–	52	1300	–
12 XI 1934, 6.00–18.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskiego)	186	197	29	61	3	49	–	532	1610	48

Tabela 13. Dzielne pomiary ruchu ulicznego w Toruniu w 1934 r. (ciąg dalszy)

Data i czas pomiaru	Miejsce pomiaru/ /ulica	Środek transportu									
		Wozy próżne i pojazdy osobowe zaprzęgowe	Wozy ładowe zaprzęgowe	Motocykle	Samochody osobowe	Autobusy	Samochody ciężarowe	Inne ciężkie jednostki	Rowerzy	Piesi	Wierzchowce i zwierzęta bez zaprzęgu
13/14 XI 1934, 18.00–6.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskiego)	15	7	2	29	2	5	-	141	440	-
8 XII 1934, 6.00–12.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskiego)	5	30	3	9	1	5	-	57	1600	-
8 XII 1934, 12.00–18.00	Szosa Chełmińska (między Podgórną a Małachowskiego)	13	4	2	27	2	2	-	132	3242	-
26/27 II 1934, 18.00–6.00	Szosa Chełmińska (przy Dworcu Północnym)	23	14	-	16	1	2	-	72	186	3
26/27 II 1934, 18.00–6.00	Lubicka (pod wiaduktem kolejowym)	43	14	-	57	3	9	-	108	1567	-
23 III 1934, 6.00–18.00	Lubicka (pod wiaduktem kolejowym)	535	270	19	70	23	46	34	285	995	43
24/25 III 1934, 18.00–6.00	Lubicka (pod wiaduktem kolejowym)	31	25	2	37	4	6	-	52	1539	-
18 IV 1934, 6.00–18.00	Lubicka (pod wiaduktem kolejowym)	317	218	12	72	16	58	18	311	822	71
19/20 IV 1934, 18.00–6.00	Lubicka (pod wiaduktem kolejowym)	90	22	-	38	3	3	-	201	2914	6
23 III 1934, 6.00–18.00	Grudziądzka (przy restauracji Raniszewskiego)	101	204	18	62	4	47	16	203	1934	3



Tabela 13. Dienne pomiary ruchu ulicznego w Toruniu w 1934 r. (ciąg dalszy)

Data i czas pomiaru	Miejsce pomiaru/ /ulica	Środek transportu									
		Wozy próżne i pojazdy osobowe zaprzęgowe	Wozy ładowe zaprzęgowe	Motocykle	Samochody osobowe	Autobusy	Samochody ciężarowe	Inne ciężkie jednostki	Rowery	Piesi	Wierzchowce i zwierzęta bez zaprzęgu
24/25 III 1934, 18.00–6.00	Grudziądzka (przy restauracji Raniszewskiego)	91	28	6	58	1	27	–	212	2127	2
31 III 1934, 6.00–18.00	Grudziądzka (przy restauracji Raniszewskiego)	151	189	11	68	2	43	30	550	3000	5
17 X 1934, 6.00–18.00	Grudziądzka (przy restauracji Raniszewskiego)	161	231	11	64	3	73	–	420	3570	10
18/19 X 1934, 18.00–6.00	Grudziądzka (przy restauracji Raniszewskiego)	20	44	3	33	2	6	–	152	700	1
12 XI 1934, 6.00–18.00	Grudziądzka (przy restauracji Raniszewskiego)	41	108	3	35	2	49	–	234	2897	1
13/14 XI 1934, 18.00–6.00	Grudziądzka (przy restauracji Raniszewskiego)	7	17	2	21	1	5	–	64	937	–
8 XII 1934, 6.00–12.00	Grudziądzka (przy restauracji Raniszewskiego)	14	43	2	22	3	7	–	93	1470	–
8 XII 1934, 12.00–18.00	Grudziądzka (przy restauracji Raniszewskiego)	19	–	3	25	–	–	–	96	1050	–
18 IV 1934, 6.00–18.00	Grudziądzka (przy fabryce Born i Schütze)	159	202	21	117	–	81	–	763	4641	73

Źródło: APT, AmT, D 3110, k. 1–10, 25, 28, 35, 38, 39, 42–44, 46, 52, 54, 56–57, 59–60, 67, 69, 70, 76, 81–84, 89–93, 97–99, 101, 109.

tramwajowy przy Dworcu Miejskim był, obok przystanku przy pomniku Kopernika, najbardziej oblegany w całym mieście<sup>194</sup>.

## Rozwój infrastruktury komunikacyjnej

Jednym z kluczowych elementów będących wyrazem przemian przestrzeni komunikacyjnej jest zmiana warunków infrastrukturalnych, w jakich odbywa się transport. Rozwój każdego systemu komunikacyjnego zwykle niesie za sobą przebudowę układu drogowego (sieci ulic), budowę urządzeń i wyposażenia węzłów transportowych w postaci dworców, przystanków, przystani, a także sieci zaplecza technicznego dla środków komunikacji indywidualnej. Wszystkie wymienione elementy wchodzą w zakres składników infrastruktury ekonomicznej transportu, nazywanej również w literaturze infrastrukturą techniczną<sup>195</sup>.

Istnieje wiele rodzajów i znaczeń pojęcia infrastruktury<sup>196</sup>. W tym opracowaniu rozwój infrastruktury komunikacyjnej jest rozumiany jako proces przemian zachodzących w przestrzeni ulicznej, mających bezpośredni wpływ na usprawnienia komunikacji wewnętrznie-miejskiej. W konsekwencji omówieniu poddano przeobrażenia ulic Torunia, związane z wymianą nawierzchni drogowej, oświetleniem ulic oraz utrzymaniem ich czystości. Pominięto ściśle techniczny opis budowy dróg, układania torów tramwajowych, a także opis rozbudowy układu drogowego przez pryzmat rozwoju przestrzennego miasta, gdyż, jak zaznaczono we *Wprowadzeniu*, tematyka ta jest bliższa zagadnieniom urbanistyki i modernizacji infrastruktury miejskiej. Poza tym podstawowe zmiany układu zabudowy miej-

---

<sup>194</sup> B. Sprengel, *Policja Państwowa*, s. 142.

<sup>195</sup> Zob. A. Piskozub, *Gospodarowanie w transporcie. Podstawy teoretyczne*, Warszawa 1982, s. 41.

<sup>196</sup> Na temat różnych sposobów definiowania pojęcia infrastruktury transportu zob. T. Basiewicz, A. Gołaszewski, L. Rudziński, *Infrastruktura transportu*, Warszawa 2002; K. Wojewódzka-Król, *Rozwój infrastruktury transportu*, Gdańsk 2002; K. Towpiak, A. Gołaszewski, J. Kukulski, *Infrastruktura transportu samochodowego*, Warszawa 2006.

skiej, w tym drogowej, zostały poruszone w podrozdziale dotyczącym warunków przestrzennego rozwoju komunikacji wewnętrznej. W ramach procesu rozbudowy infrastruktury zaplecza technicznego dla środków komunikacji indywidualnej został z kolei przedstawiony rozwój stacji benzynowych oraz zakładów wulkanizacyjnych. Celowo zaś pominięto warsztaty oraz składy sprzedaży pojazdów, których rolę omówiono w podrozdziałach dotyczących poszczególnych środków transportu indywidualnego.

### A. Przeobrażenia ulic Torunia

*Signum temporis* obrazującym przemianę ulic miejskich Torunia było systemowe podejście do ich funkcji orientacyjnej u schyłku XIX stulecia. Przez długi okres XIX w. wiele ulic nie miało oficjalnie nadanych nazw, a posługiwano się jedynie określeniami zwyczajowymi<sup>197</sup>. Niektóre ciągi komunikacyjne, architektonicznie stanowiące jedną ulicę, miały z kolei różne nazwy. Jak zauważono w „Gazecie Toruńskiej”: „[...] mamy tu w Toruniu wiele ulic, które pomimo, że w jednym ciągu przechodzą, rozmaite nazwy noszą”<sup>198</sup>. Sytuacja ta utrudniała orientację zwłaszcza osobom przyjezdnym, nieznaną dobrą topografią miasta<sup>199</sup>. Również numeracja budynków nie miała logicznego schematu. W 1886 r. podjęto decyzję o numerowaniu domów według – znanego współcześnie – systemu parzystości. Budynki po jednej stronie ulicy otrzymywały odtąd numery parzyste, a budynki po przeciwległej stronie ulicy – numery nieparzyste. Ponadto ulice, które na całej długości nosiły co najmniej dwie nazwy, zanim krzyżowały się z innymi ciągami komunikacyjnymi, otrzymywały jedną nazwę. Dla przykładu, ul.: Maślana, Kurza i Żeglarska otrzymały nazwę Żeglarskiej, ul. Łazienna i Biała – Łaziennej, a ul. św. Anny została połączona z ul. Kopernika<sup>200</sup>. W 1891 r. rozpo-

<sup>197</sup> M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne*, s. 232.

<sup>198</sup> *Magistrat tutejszy*, „Gaz. Tor.” 25 VII 1886, nr 167.

<sup>199</sup> *Magistrat tutejszy*, „Gaz. Tor.” 21 I 1886, nr 16.

<sup>200</sup> *Magistrat tutejszy*, „Gaz. Tor.” 25 VII 1886, nr 167; szerzej zob. *Stadt Thorn. Bericht über einige Verwaltungs-Angelegenheiten der Stadtgemeinde Thorn aus der Zeit vom 1. April 1881 bis 1. April 1891*, Thorn 1891, s. 38.

często systemowe nadawanie nazw ulicom na Bydgoskim Przedmieściu, nieco wcześniej w dzielnicy Wilhelmstadt oraz na Chełmińskim Przedmieściu<sup>201</sup>.

Najważniejszym elementem przeobrażenia ulic Torunia, mającym bezpośredni wpływ na jakość komunikacji drogowej, było utwardzanie nawierzchni jezdnej. Wymiana nawierzchni ulic, związana z ich brukowaniem oraz układaniem chodników, stanowiła charakterystyczną cechę procesów modernizacyjnych dziewiętnastowiecznych miast. Zagadnienie to należy łączyć nie tylko z aspektem komunikacji, ale szerzej – z poprawą infrastruktury miejskiej, której towarzyszyła budowa kanalizacji i wodociągów oraz oświetlenia komunalnego. W celu usprawnienia i uregulowania prac budowlanych od schyłku XIX w. wydawano w Toruniu miejscowe statuty – dotyczące układania i przebudowy ulic oraz placów miejskich<sup>202</sup> – które stosowano również w innych miastach pruskich na ziemiach polskich<sup>203</sup>.

W Toruniu intensywna przebudowa nawierzchni ulic trwała w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XIX w., kiedy wybrukowano m.in. Rynek Nowomiejski oraz ułożono płyty granitowe na dziedzińcu ratusza<sup>204</sup>. W 1886 r. nowy chodnik otrzymała ul. św. Katarzyny<sup>205</sup>. W 1890 r. wybrukowano ul. Bydgoską, wcześniej splanowaną celem poprowadzenia torów tramwajowych<sup>206</sup>. W tym samym roku podjęto decyzję o wybrukowaniu Bydgoskiego Przedmieścia za kwotę 30 000 mk<sup>207</sup>, a cztery lata później wybudowano tam

---

<sup>201</sup> M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne*, s. 232.

<sup>202</sup> *Ortsstatut betreffend die Anlegung, Bebauung und Veränderung von Straßen und Plätzen in der Stadtgemeinde Thorn vom 31. Januar/12. März 1890*, APT, AmT, C 43; *Ortsstatut betreffend die Anlegung von Straßen in der Stadt Thorn vom 1./7. Dezember 1904*, APT, AmT, C 41; *Polizei-Verordnung betreffend Anlegung und Veränderung von Straßen und Plätzen in der bisherigen Gemeinde Mocker, jetzt Thorn-Mocker vom 12. Oktober 1906*, APT, AmT, C 44.

<sup>203</sup> Zob. M. Urbaniak, *Modernizacja infrastruktury miejskiej Leszna w latach 1832–1914*, Poznań 2009, s. 126–127.

<sup>204</sup> M. Niedzielska, *Życie polityczne i kulturalne*, s. 231.

<sup>205</sup> *W ciągu bież. lata*, „Gaz. Tor.” 8 IV 1886, nr 80.

<sup>206</sup> *Tramwaj*, „Gaz. Tor.” 22 V 1890, nr 116.

<sup>207</sup> *Na posiedzeniu reprezentacyi*, „Gaz. Tor.” 7 XII 1889, nr 283.

nową ul. Bendera<sup>208</sup>. Także w Poznaniu do przebudowy sieci ulicznej na szerszą skalę przystąpiono w ostatnim dziesięcioleciu XIX w.<sup>209</sup>

Z punktu widzenia funkcjonowania systemu komunikacji wewnętrznej należy zauważyć, że w okresie wykonywania prac infrastrukturalnych ulice były zamykane dla ruchu kołowego. W 1894 r. z powodu budowy kanalizacji ul. Melliena została zamknięta na pięć tygodni<sup>210</sup>. Podobnie działo się w przypadku układania rur gazowych. Na ul. Jęczmiennej, w pobliżu lazaretu garnizonowego, w 1903 r. podczas takich prac robotnicy natrafili na drugie chodniki ułożone na głębokości 75 cm<sup>211</sup>. Również w okresie międzywojennym na czas przebudowy zamykano ulice dla ruchu kołowego, a nawet pieszego<sup>212</sup>. Przy czym w większym stopniu dotyczyło to ulic przedmiejskich<sup>213</sup>, gdyż najpilniejsze prace infrastruktury drogowej w centrum przeprowadzono jeszcze w okresie pruskim miasta. Jedynie w przypadku przebudowy mostu kolejowego nie zamykano ruchu, a jedynie zmieniano jego organizację<sup>214</sup>.

Przed 1914 r. znacząca liczba ulic toruńskich, w szczególności śródmiejskich oraz głównych arterii przedmiejskich, była wybrukowana i posiadała szerokie chodniki oddzielone od jezdni krawężnikami. Doskonale obrazują to zachowane fotografie i pocztówki, na których widać również planowy system sadzenia drzew. Drzewa rosnące wzdłuż jezdni wkomponowano w ciąg chodnika tuż przy krawężniku, w regularnych odstępach. Tak było m.in. na ul. Parkowej (późn. Konopnickiej), Melliena, Bydgoskiej, Fryderyka, Lindego,

---

<sup>208</sup> *Od głównej ulicy*, „Gaz. Tor.” 12 VIII 1894, nr 184.

<sup>209</sup> T. Dohnalowa, *Handel, transport, komunikacja*, w: *Dzieje Poznania*, t. 2, cz. 1: 1793–1918, red. J. Topolski, L. Trzeciakowski, Warszawa–Poznań 1994, s. 210.

<sup>210</sup> „Th. Krbl.” 7 IV 1894, nr 28.

<sup>211</sup> *Podwójne chodniki*, „Gaz. Tor.” 27 X 1903, nr 247.

<sup>212</sup> APT, AmT, D 407, Magistrat Wydział VI do Urzędu Policji Wydział I z 5 IV 1922 r.; *Obwieszczenie*, „Tyg. Tor.” 12 XI 1927, nr 46 (202), poz. 182, s. 1; *Obwieszczenie*, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 17 VIII 1929, nr 38, poz. 258, s. 3.

<sup>213</sup> APT, AmT, D 407, Magistrat Wydział VI do Urzędu Policji Wydział I z 5 IV 1922 r.

<sup>214</sup> *Ogłoszenie kierownictwa przebudowy mostu kolejowego na Wiśle w Toruniu*, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia”: 21 I 1933, nr 2, poz. 14; 28 I 1933, nr 3, poz. 20; 11 II 1933, nr 4, poz. 23.

Ułańskiej (późn. Reja)<sup>215</sup>. Zadrzewienie w mniejszym stopniu stosowano w ścisłym centrum pokrytym placówkami handlowo-usługowymi. Kolidowałyby to z wystającymi nad chodnikami markizami sklepowymi<sup>216</sup>. Choć podobno w 1886 r. zaplanowano nasadzenie lipami ul. Szerokiej<sup>217</sup>. Paradoksalnie, kiedy ok. 20 lat później nasadzone drzewa urosły, nie będąc przycinane, stanowiły utrudnienie dla ruchu. W dniu 7 XII 1926 r. jeden z posterunkowych policji napisał w swoim raporcie:

[...] o godz. 7:50 zauważyłem w ulicy Bydgoskiej jadący ciężarowy auto 4 pułku lotniczego wiozące oficerów na lotnisko. Auto przy wymijaniu tramwaju i wozów przejeżdżało do prawej strony ulicy pod zwieszające się gałęzie drzew, które uderzały oficerów w twarz tak, że była obawa wybicia lub wykłucia oczu<sup>218</sup>.

Utwardzenie nawierzchni drogowej zmieniało zasadniczo wygląd miasta, zwiększyły się przy tym komfort podróży i szybkość przejazdu<sup>219</sup>. A nadto wybrukowanie ulic korzystnie wpływało na utrzymanie czystości w mieście. Szczególnego sensu nabrała praktyka oczyszczania ulic za pomocą konnych polewaczek, co potwierdza korespondencja z lat 1912–1913 prowadzona przez miasto w sprawie zakupu nowych pojazdów tego typu<sup>220</sup>. Zagadnienie czyszczenia ulic w okresie pruskim regulowały miejscowe statuty wydawane co kilka lat<sup>221</sup>.

<sup>215</sup> Zob. zbiór pocztówek zgromadzonych w Kujawsko-Pomorskiej Bibliotece Cyfrowej oraz pocztówki zamieszczone w pracach: J. Domasłowski, *Toruń na starych widokówkach*, Toruń 2003; *Toruń. Miasto i ludzie na dawnej fotografii (do 1939 roku)*, red. M. Biskup, Toruń 1998.

<sup>216</sup> Drzewa były posadzone m.in. przy ul. Mostowej, zob. pocztówkę *Toruń – ulica Mostowa*, wyd. Polskie Towarzystwo Księgarni Kolejowych „Ruch” w Poznaniu, przed 1914.

<sup>217</sup> *W ciggu bież. lata*, „Gaz. Tor.” 8 IV 1886, nr 80.

<sup>218</sup> APT, AmT, D 407, Raport posterunkowego policji.

<sup>219</sup> Na ten aspekt zwróciła uwagę T. Dohnalowa, *Handel, transport, komunikacja*, s. 211.

<sup>220</sup> APT, AmT, C 19662, C 19655. Oferty na zakup polewaczek spływały już w 1909 r.

<sup>221</sup> *Ortsstatut betreffend die Straßenreinigung vom 1. Juli 1880 nebst dem Nachtrage vom 13./28. Dezember 1889; Ortsstatut betreffend die Uebernahme der den*



Ryc. 37. Ulica Melliena (późn. Mickiewicza), ok. 1910 r.



Ryc. 38. Ulica Parkowa (późn. Konopnickiej) z nasadzonymi drzewkami, ok. 1910 r.

Przykładowo w 1911 r. oczyszczaniu przez gminę miasta podlegały dwa razy w tygodniu wszystkie ulice i place, zaś codziennie miały być sprzątane ul.: Rynek Staromiejski, Łazienna, Szeroka, Chełmińska, Kopernika, św. Ducha, Żeglarska, Elżbiety oraz Rynek Nowomiejski<sup>222</sup>. Ponadto właściciele nieruchomości mieli obowiązek sprzątania ulic i chodników przed swoimi posesjami w każdą środę i sobotę do 15.00 w miesiącach zimowych oraz do 18.00 w miesiącach letnich, aby śmieciarki mogły zużyte śmieci wywieźć jeszcze tego samego dnia. Właściciele nieruchomości zlokalizowanych przy Rynku byli również zobowiązani sprzątać ulice do południa, zgarniając nieczystości do rynsztoków<sup>223</sup>.

Po przyłączeniu Torunia do Polski ostatni pruski statut z 1917 r. obowiązywał aż do 1923 r., kiedy to władze miasta opublikowały pierwszy powojenny dokument w sprawie czyszczenia ulic<sup>224</sup>. Choć obowiązek oczyszczania publicznych dróg i placów spoczywał na gminie miasta, to jednak treść statutu zobowiązywała właścicieli nieruchomości do posypywania piaskiem lub popiołem przyległych chodników podczas gołoledzi lub silnych opadów śniegu<sup>225</sup>.

Obraz toruńskich ulic, z punktu widzenia utrzymania czystości, przedstawiał się niejednoznacznie. Z przekazów prasowych wynika,

*Grundbesitzern obliegenden Verpflichtung zur Straßenreinigung durch die städtische Verwaltung vom 8./14. November 1894, APT, AmT, C 43, k. 30; Ortsstatut betreffend die Straßenreinigung in der Stadt Thorn vom 25. Februar/12. März 1913, APT, AmT, C 43, k. 29; Ortsgesetz über die Straßenreinigung in der Stadt Thorn vom 29. Januar/15. März 1917, APT, AmT, C 43, k. 27.*

<sup>222</sup> APT, AmT, C 5848, k. 54.

<sup>223</sup> *Straßen-Ordnung*, 1845, § 1, 3; *Polizei-Verordnung betreffend Straßenordnung für die Stadt Thorn vom 10. Dezember 1909*; APT, AmT, C 10, k. 78.

<sup>224</sup> *Statut w sprawie czyszczenia ulic w mieście Toruniu z dnia 1 października 1923 r. (uchwalony 13 grudnia 1923 r.)*, APT, AmT, D 6507. Kolejny statut uchwalono w 1926 r., *Statut w sprawie czyszczenia ulic w mieście Toruniu z 10 marca 1926 r.*, APT, AmT, D 6508.

<sup>225</sup> W grudniu, gdy pojawiały się opady śniegu lub gołoledzi, w miejscowej prasie apelowano, aby właściciele nieruchomości posypywali chodniki piaskiem lub popiołem, *Oczyszczanie chodników*, „Sł. Pom.” 3 XII 1925, nr 281; APT, AmT, D 407. W grudniu 1924 r. na skutek gołoledzi, na chodniku przy Rynku Staromiejskim, poślizgnęła się urzędniczka, Jadwiga Lipińska, i złamała lewą nogę, *Pierwsza ofiara gołoledzi*, „Express Pomorski” 11 XII 1924, nr 210.



że w międzywojennym Toruniu główne ulice były czyste, a chlubę miasta stanowiło Bydgoskie Przedmieście. Gorzej pod tym względem wyglądały boczne ulice, zwłaszcza słabo zabudowane. Także uwagi krytyczne kierowano pod adresem ul. Piastowskiej, biegnącej od Dworca Miejskiego<sup>226</sup>. Wysoki stopień zanieczyszczenia dotyczył ulic położonych w pobliżu Dworca Toruń-Przedmieście, leżących w granicach administracyjnych Torunia (ul.: Dybowska, Kujawska, Podgórska, Majdany i gen. Woyczyńskiego)<sup>227</sup>. Zróżnicowanie w stopniu czystości wynikało z podziału ulic miasta na kategorie według stopnia ważności. Prym wiodło 17 ulic śródmieścia, należących do kategorii I, które podlegały sprzątanemu gruntownemu codziennie rano oraz dodatkowo 4–5 razy dziennie. W dalszej kolejności były 44 ulice w bliskim otoczeniu śródmieścia oraz główne arterie Bydgoskiego Przedmieścia (kategoria II). Następnie – boczne ulice brukowane, głównie na Bydgoskim Przedmieściu, zamiatane raz dziennie (kategoria III). Najrzadziej sprzątano niebrukowane ul. Chełmińskiego, Jakubskiego i Mokrego<sup>228</sup>. W latach dwudziestych XX w. szczególnie źle prezentowała się ul. Chrobrego, wiodąca z miasta do dworca towarowego i osobowego na Mokrem. Sprzątanie jej było zaniedbywane, brakowało chodników dla pieszych, a wyrwy w jezdni sięgające 15 cm stawały się przyczyną łamania osi i kół wozów ciężarowych<sup>229</sup>. Jak skarżył się jeden z mieszkańców:

---

<sup>226</sup> APT, AmT, D 6507. Skarżono się również na słabe utrzymanie porządku na ul. Jęczmiennej, *O lepszy wygląd ulicy Jęczmiennej*, „Sl. Pom.” 19 IX 1923, nr 214, s. 4.

<sup>227</sup> APT, AmT, D 6509, k. 4, Wydział Prezydialny Magistratu miasta Torunia do Wydziału Zdrowia Zakładu Czyszczenia Miasta i Wywozu Śmieci z 1 II 1933 r.

<sup>228</sup> K. Kluczajd, *Toruń między wojnami*, s. 48. Stan ten koresponduje ze wspomnieniami Jerzego Serczyka, zob. J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu*, s. 149. Zob. zdjęcia z prac oczyszczania ulic miejskich, APT, Fotografie, fotokopie, kłisze, sygn. 343A, 345A.

<sup>229</sup> Zob. krytyczną opinię dr. inż. Nawrowskiego, który w październiku 1925 r., otrzymawszy nakaz płatniczy za czyszczenie ulic na II półrocze 1925 r., napisał do Magistratu: „Ulica Chrobrego jest główną arterią komunikacyjną z miasta na główny dworzec towarowy i osobowy Mokre. Mimo to systematycznie i zasadniczo ulicy tej się nie czyści. Stan jej jest też nie do opisanego. Zeszłej zimy byłem zmuszony nająć robotnika i usunąć własnym kosztem z ulicy zdechłego psa, który tam leżał całe dwa tygodnie i rozkładając się zanieczyszczał całą okolice.

[...] ul. Chrobrego nie posiada również w przeważającej części swej chodników dla pieszych – co przy ożywionym ruchu samochodowym i kołowym i opisanym stanie jezdni – powoduje przy każdorazowej próbie przejścia tą ulicą w porze deszczowej opryskanie lepkiem błotem od stóp do głowy<sup>230</sup>.

Latem 1924 r. skargę do Wydziału Oczyszczania Miasta złożył Dowódca Okręgu Korpusu, wskazując, że chodniki przed budynkami wojskowymi DOK były zaniedbywane do tego stopnia, że musieli je oczyszczać żołnierze. W szczególności dotyczyło to siedziby sztabu przy ul. Dąbrowskiego oraz przed koszarami Piłsudskiego<sup>231</sup>. W okresie wiosenno-letnim problemy na ulicach toruńskich powodował także kurz. Wielokrotnie skarżono się na brak skraplania ulic wodą, zwłaszcza ul. Wały i Sobieskiego, a także alei spacerowych w Parku Miejskim<sup>232</sup>.

Nieodłącznym elementem rozwoju infrastruktury drogowej, będącym cechą epoki, było oświetlanie ulic miejskich. Od czasu zainstalowania w śródmieściu pierwszych 60 latarni ulicznych w 1859 r. w latach osiemdziesiątych przeprowadzano stopniowo oświetlanie ulic przedmiejskich<sup>233</sup>. W 1902 r. 197 latarni ulicznych zainstalowano na Mokrem<sup>234</sup>. I choć do najlepiej oświetlonych należały arterie

---

Wobec nieczyszczenia i nienaprawiania ulicy od czasu przyjęcia Pomorza przez władze polskie nic dotąd na wyremontowanie jezdni nie uczyniono – mimo iż jezdni gwałtownie remontu wymaga”, APT, AmT, D 6507, Dr inż. Nawrowski do Magistratu miasta Torunia z 22 X 1925 r.

<sup>230</sup> Ibidem.

<sup>231</sup> Ibidem, Dowództwo Okręgu Korpusu Nr VIII do Magistratu Wydział Oczyszczania Miasta z 23 VII 1924 r.

<sup>232</sup> Ibidem, Komenda Obozu Warownego Toruń do Prezydenta miasta Torunia z 27 III 1926 r.; Pomorski Urząd Wojewódzki Wydział Zdrowia Publicznego do Prezydenta miasta Torunia z 29 III 1926 r.; Komenda Koszar Generała Bema do Magistratu miasta Torunia z 13 VII 1926 r.; *Echa obchodu 3 maja*, „Sł. Pom.” 6 V 1928, nr 105, s. 12.

<sup>233</sup> *Gasbeleuchtung*, „Th. Wbl.” 22 XII 1859, nr 132; *100 lat Gazowni w służbie społeczeństwa miasta Torunia 1859–1959*, red. M. Brudkowski, Z. Sobolewski, E. Kosiński, Toruń 1959, s. 7.

<sup>234</sup> APT, Akta gminy i wójtostwa Mokre, sygn. 350; B. Dybaś, S. Jarosz, A. Wienczek, M. Zieliński, *Dokumentacja naukowo-konserwatorska dzielnicy Torunia-Mokre*, cz. 1: *Historia dzielnicy Torunia-Mokre*, Toruń 1993, mps, AMKZ, s. 30.

centrum, to w latach I wojny światowej jednymi z najlepiej oświetlonych w mieście stały się ulice Bydgoskiego Przedmieścia (Bydgoska, Konopnickiej, Rybaki)<sup>235</sup>. Przed 1914 r. w Toruniu było ustawionych 1200 latarni, blisko dwukrotnie więcej niż w 1927 r.<sup>236</sup> Wymianę oświetlenia gazowego na elektryczne przeprowadzono w śródmieściu w latach 1935–1936, początkowo na ul. Szerokiej i Królowej Jadwigi, następnie na Różanej, Rynku Staromiejskim, Żeglarskiej, Chełmińskiej, Łaziennej, Mostowej, Rynku Nowomiejskim, św. Katarzyny i Warszawskiej<sup>237</sup>. Pod koniec 1935 r. latarni ulicznych funkcjonowało już 957<sup>238</sup>. Jerzy Serczyk wspominał, że choć latarnie gazowe rozstawiono stosunkowo gęsto, światło wystarczało jedynie dla pieszych i powolnych wozów konnych, nie było zaś wystarczające dla ruchu samochodowego. Stąd na nowo budowanych arteriach instalowano oświetlenie elektryczne na słupach żelbetowych, niewymagających konserwacji<sup>239</sup>. W kwietniu 1936 r. Zarząd Miejski podjął decyzję o zelektryfikowaniu części ulic śródmieścia o charakterze handlowym, które były niedostatecznie oświetlone<sup>240</sup>.

Mimo podejmowania inwestycji drogowych oraz bieżących napraw stan ulic pozostawał często wiele do życzenia. W lutym 1923 r. w bardzo złym stanie znajdowały się ul.: Bielańska, Mickiewicza oraz Chrobrego. Wojewoda Pomorski zalecał, by niezwłocznie przeprowadzić naprawy tych dróg, czego Magistrat nie był w stanie uczynić

---

<sup>235</sup> S. Hartmann, *Untersuchungen zum Thorner Finanzwesen im Ersten Weltkrieg im Spiegel der Haushaltpäne*, w: *Thorn. Königen der Weichsel 1231–1981*, hrsg. von B. Jähnig, P. Letkemann, Göttingen 1981, s. 398.

<sup>236</sup> W 1929 r. miasto było wyposażone w 861 latarni ulicznych zapalanych automatycznie, K. Przybyszewski, *Stefan Dażwański (1889–1952) dyrektor Gazowni, Elektrowni i Tramwajów w Toruniu*, „Rocz. Tor.” 1997, t. 24, s. 230.

<sup>237</sup> APT, AmT, D 6166, k. 10–12 i n.

<sup>238</sup> K. Przybyszewski, *Przedsiębiorstwa miejskie Torunia*, s. 122. W 1936 r. oświetlono szereg ulic w śródmieściu. Zmieniono lampy uliczne na nowy typ z siatkami wiszącymi i automatami samozapalającymi, I. Tłoczek, *Rozwój Torunia, stolicy Wielkiego Pomorza*, w: *Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni. Z okazji 20-lecia powrotu Ziemi Pomorskiej do Macierzy*, red. J. Lachowski, Toruń–Lwów 1939, s. 21.

<sup>239</sup> J. Serczyk, *Obraz międzywojennego Torunia*, „Rocz. Tor.” 1980, t. 15, s. 153.

<sup>240</sup> *Komunikat Zarządu Miejskiego w Toruniu o zelektryfikowaniu oświetlenia ulicznego śródmieścia*, „Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu” 25 IV 1936, nr 14, poz. 88.

z powodu braku środków finansowych<sup>241</sup>. Jak zauważył Ignacy Tłoczek, ulice budowano w zależności od potrzeb i możliwości finansowych miasta, stosując zarówno kostkę bazaltową na al. 700-lecia, jak i zwykłą szosówkę na ul. Bema lub Górach Kozackich<sup>242</sup>. To sprawiało, że obraz infrastruktury drogowej był niejednoznaczny. Po trudnym gospodarczo okresie pierwszej połowy lat dwudziestych XX w. miasto, przystępując do przebudowy systemu komunikacyjnego Torunia, w latach 1924–1936 wybudowało kilka nowoczesnych arterii o łącznej długości ok. 3,5 km<sup>243</sup>.



Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-U-6326

Ryc. 39. Ulica Traugutta w latach trzydziestych XX w.

Kluczowe ciągi komunikacyjne, zwłaszcza te okalające centrum miasta – jak al. 700-lecia Torunia i Wały – budowano z oddzielnymi pasami jezdni dla każdego kierunku ruchu, z wydzielonym po-

<sup>241</sup> APB, UWP, sygn. 23435, k. 4–5.

<sup>242</sup> I. Tłoczek, *Rozwój Torunia*, s. 20.

<sup>243</sup> Idem, *Węzeł gordyjski w Toruniu*, s. 84.

środku torowiskiem tramwajowym<sup>244</sup>. Ulice wzbogacano dodatkowo kompozycjami zieleni w postaci trawnika oraz szeregu drzew rozciągających się wzdłuż chodników. Przykładem takiego rozwiązania była ul. Chopina, łącząca Bydgoskie Przedmieście z pl. Bankowym, w podobny sposób urządzono ul. Traugutta<sup>245</sup>.

Główne inwestycje drogowe nie zdołały jednak zniwelować dotychczasowych zaniedbań w tym zakresie. Nadal znacząca liczba ulic była pozbawiona jezdni, chodników, oświetlenia, a także wodociągów i kanalizacji. W 1936 r. ok. 61% ulic toruńskich było nieuzbrojonych lub urządzonych prowizorycznie. W 1937 r. drogi miejskie o nawierzchni brukowanej stanowiły 49%, drogi szosowe – 16%, a drogi gruntowe 35% ogólnej powierzchni dróg miejskich<sup>246</sup>. Najdłuższą ulicą w mieście była Szosa Bydgoska o długości 6600 m. W dalszej kolejności były ul.: Traugutta z Lubicką (3480 m), Grudziądzka (2900 m), Szosa Chełmińska (2800 m), Mickiewicza (2400 m), Wałdowska (2000 m), Sobieskiego (1520 m), Kościuszki (1400 m)<sup>247</sup>. Po 1 IV 1938 r., kiedy włączono do Torunia Podgórz, ogólna długość ulic wynosiła 176,5 km<sup>248</sup>. Przyłączenie nowych terenów z nierozwiniętą siecią ulic spowodowało spadek wskaźnika gęstości przestrzennej, tj. długości ulic w przeliczeniu na jednostkę powierzchni. W 1937 r. wskaźnik ten wynosił 3,28 km/km<sup>2</sup>, a w 1938 r. – 2,96 km/km<sup>2</sup>. Wskaźnik gęstości sieci tramwajowej, mierzony stosunkiem długości torów przypadającej na km<sup>2</sup> powierzchni, w 1939 r. wynosił z kolei w Toruniu 0,32 km/km<sup>2</sup>(<sup>249</sup>).

---

<sup>244</sup> Zob. zdjęcia, APT, Fotografie, fotokopie, klisze, sygn. 312A.

<sup>245</sup> J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu*, s. 19; I. F. Tłoczek, *Antoni Bolt – prezydent miasta Torunia w latach 1924–1936*, „Rocz. Tor.” 1978, t. 13, s. 82–83; idem, *Węzeł gordyjski w Toruniu*, s. 84–85.

<sup>246</sup> R. Sudziński, *Infrastruktura i gospodarka komunalna międzywojennego Torunia*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2: *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1945)*, red. M. Biskup, Toruń 2006, s. 134–135.

<sup>247</sup> *Książka adresowa miasta Torunia według stanu z czerwca 1936*, oprac. M. Reinke, Toruń 1936, s. 9.

<sup>248</sup> K. Przybyszewski, *Rozbudowa miasta Torunia w latach 1920–1939*, „AUNC. Historia” 1977, z. 74, s. 146, 148.

<sup>249</sup> Obliczenia własne. W 1939 r. łączna długość torów tramwajowych w mieście wynosiła 19 505 m, z czego 16 996 m było przeznaczonych dla ruchu osobowego

Tabela 14. Rodzaje nawierzchni ulic toruńskich w 1938 r.

Rodzaj nawierzchni	Długość ulic w mb.	Powierzchnia ulic w m <sup>2</sup>	Powierzchnia chodników w m <sup>2</sup>
Bruk zwykły	42 773	229 662	122 289
Bruk rządkowy	14 971	122 454	95 057
Półbruczek	16 751	79 037	47 240
Szosówka	57 426	293 639	114 497
Klinkier	254	1174	1803
Termak	1075	7900	4860
Żwirówka bez podkładu	4715	25 787	630
Nieumocniona	37 679	192 722	32 958
Most	863	9493	5178
Razem	176 543	962 448	424 512

Źródło: K. Przybyszewski, *Rozbudowa miasta Torunia w latach 1920–1939*, „AUNC. Historia” 1977, z. 74, s. 148; idem, *Toruń w latach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939). Społeczeństwo i gospodarka*, Toruń 1994, s. 138.

## B. Stacje benzynowe

Zapotrzebowanie na benzynę, w kontekście ruchu komunikacyjnego, pojawiło się wraz z powstaniem silnika spalinowego. Na przełomie XIX i XX w. sprzedaż benzyny w żelaznych bańkach prowadziły apteki i mydlarnie<sup>250</sup>. Dopiero wraz z upowszechnieniem się samochodów benzyna trafiła do garaży i wyspecjalizowanych przedstawicielstw<sup>251</sup>. Proces upowszechniania się stacji benzynowych trwał z kolei stosunkowo długo i dopiero w połowie lat dwudziestych XX w. zaczęły powstawać w Polsce pierwsze tego typu obiekty. Do tego czasu właściciele samochodów nabywali benzynę w miejscowych skle-

---

(tory pojedyncze obejmowały 10 389 m, tory podwójne 3303 m), a 2509 m torów stanowiły tory dojazdowe do zajezdni, w zajezdni i pomocniczo-gospodarcze, K. Przybyszewski, *Przedsiębiorstwa miejskie Torunia*, s. 131–132; idem, *Toruń w latach Drugiej*, s. 151.

<sup>250</sup> W. Rychter, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1979, s. 368.

<sup>251</sup> A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988, s. 113.

pach kolonialnych, a następnie w przedsiębiorstwach prowadzących hurtową sprzedaż produktów naftowych. Zakup odbywał się w nich z dużych żelaznych beczek, z których wiadrem nalewano benzynę do metalowych baniek. W Toruniu w 1908 r. funkcjonowały dwa tego typu przedsiębiorstwa zlokalizowane na Mokrem na ul. Pod Dębową Górą<sup>252</sup>. Niewykluczone, że przed 1905 r., kiedy w Toruniu prawdopodobnie nikt nie miał jeszcze samochodu, benzynę oraz naftę można było kupić jedynie w aptece bądź w sklepie z artykułami kolonialnymi. Roczne sprawozdania Izby Handlowej w Toruniu jeszcze na początku XX w. klasyfikowały naftę i benzynę (petroleum) wśród towarów kolonialnych<sup>253</sup>. Ze sprawozdania Izby za 1891 r. dowiadujemy się, że nafta amerykańska sprowadzana na rynek niemiecki była lepszej jakości od nafty rosyjskiej<sup>254</sup>. Do tego była tańsza, co w efekcie doprowadziło do zaprzestania sprzedaży nafty rosyjskiej przez toruńskie sklepy<sup>255</sup>. W 1895 r. ceny nafty amerykańskiej w Toruniu wahały się między 10 a 16 mk za 50 kg<sup>256</sup>. W 1912 r. sprzedaż benzyny nadal prowadziły dwie spółki mieszczące się na ul. Pod Dębową Górą oraz firma Pocol-Petroleum GmbH przy ul. Grudziądzkiej 107<sup>257</sup>. W przedsiębiorstwach zajmujących się sprzedażą paliwa zatrudnienie znajdowali m.in. woźnice, którzy wozami przewozili benzynę w beczkach<sup>258</sup>. W 1914 r. toruńska firma autodorożkarska Bernstein & Co. rozpoczęła sprzedaż benzolu – dodatku uzdatniającego do benzyny<sup>259</sup>. Pod koniec 1915 r. sprzedaż benzolu została uwolniona przez zniesienie obowiązku posiadania

---

<sup>252</sup> Petroleum-Tankanlagen Gesellschaft für russ. Naphtaprodukte m.b.h. oraz Ostdeutsche Petrol-Import-Gesellschaft m.b.h., *Adressbuch für Thorn Stadt und Land*, Thorn 1908, s. 247.

<sup>253</sup> Zob. JBHK za lata 1891–1905.

<sup>254</sup> JBHK, 1891, s. 34.

<sup>255</sup> JBHK, 1893, s. 61.

<sup>256</sup> JBHK, 1895, s. 102. Dopiero w 1898 r. wzrosła nieznacznie sprzedaż nafty rosyjskiej, JBHK, 1898, s. 107.

<sup>257</sup> *Adressbuch für Thorn Stadt und Land 1912*, Thorn 1912, s. 302.

<sup>258</sup> Zob. ofertę pracy firmy Pocol-Petroleum GmbH, „Gaz. Tor.” 11 I 1913, nr 8.

<sup>259</sup> Zob. ogłoszenia reklamowe firmy zamieszczone w: „Gaz. Tor.” 23 IX 1914, nr 200; 24 IX 1914, nr 201; 29 IX 1914, nr 205; 1 X 1914, nr 207.

stosownego zezwolenia<sup>260</sup>. W dalszym ciągu, aż do pierwszej połowy lat dwudziestych XX w., właściciele samochodów i motocykli benzynę kupowali z beczek, przelewając ją do zbiorników swoich pojazdów. Beczki benzynowe można było kupić w składach sprzedaży samochodów oraz części<sup>261</sup>. W 1923 r. typową sprzedaż produktów naftowych prowadziły trzy firmy<sup>262</sup>.

Początek „automatycznych” stacji benzynowych w Toruniu datuje się na 1925 r. W sąsiedniej Bydgoszczy pierwsze uliczne stacje benzynowe pojawiły się rok wcześniej<sup>263</sup>. Pierwszy wniosek o wydanie koncesji na postawienie automatycznej stacji benzynowej wpłynął do toruńskiego Magistratu w listopadzie 1924 r.<sup>264</sup>, uruchamiając sekwencję kolejnych wniosków<sup>265</sup>.

---

<sup>260</sup> *Benzol*, „Gaz. Tor.” 31 XII 1915, nr 299.

<sup>261</sup> Zob. ogłoszenia o sprzedaży beczek benzynowych: „Sł. Pom.” 28 I 1921, nr 21, s. 5; 29 I 1921, nr 22, s. 5; 4 II 1921, nr 26, s. 5.

<sup>262</sup> Karpaty Sp. z o.o. Sprzedaż produktów naftowych (ul. Pod Dębową Górą 10); Spółka Naftowa Bartkiewicz, Chojnicki, Łyskowski (ul. Kopernika 30); Bracia Nobel (ul. Mickiewicza 8), *Księga adresowa miasta Torunia wraz z Podgórzem i powiatem Toruń-Wieś*, Toruń 1923, s. 17.

<sup>263</sup> P. Kunda, *Rozwój motoryzacji w Bydgoszczy w latach 1920–1939*, Bydgoszcz 2009, s. 76, mps (praca magisterska napisana pod kierunkiem prof. Z. Biegańskiego), s. 38. W stolicy pierwsze stacje powstały w latach 1920–1923 w formie stacji wewnątrzzakładowych, należących do Dyrekcji Tramwajów i Autobusów, A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie*, s. 275.

<sup>264</sup> APT, AmT, D 2761, k. 1–3.

<sup>265</sup> W dniu 13 I 1925 r. Przedsiębiorstwo Naftowe J. Walkowski z Poznania (ul. Ratajczaka 2) zwróciło się do Magistratu z wnioskiem o udzielenie wyłącznej koncesji na postawienie stacji benzynowej w Toruniu. Za otrzymanie wyłącznej koncesji przedsiębiorca zaproponował gotowość uiszczenia opłaty w wysokości 1000 zł w pierwszym roku, a w następnym 2000 zł. Magistrat odpowiedział stanowczo, że o koncesję może wystąpić każdy, a wyłącznej koncesji wydać nie może, *ibidem*, k. 4–4v.

Pod koniec stycznia 1925 r. o pozwolenie na otwarcie stacji benzynowej przy Starym Rynku 27 zwróciła się firma Technonaft Oleje Mineralne, Artykuły Techniczne T. z o. p. Zbiornik na benzynę miał liczyć 250 kg, a napełnianie paliwa miało odbywać się automatycznie wężem skierowanym wprost do zbiornika samochodu. Magistrat toruński przed wydawaniem koncesji zwracał się pisemnie do magistratów w Poznaniu, Bydgoszczy i Grudziądzu o udzielenie informacji, w jakiej wysokości tamtejsze urzędy pobierają roczną opłatę za udzielenie koncesji, *ibidem*, k. 9–9v, 12–15.



W lutym 1925 r. Magistrat wydał zgodę na postawienie stacji benzynowej, należącej do Elektrowni i Gazowni w Toruniu. Stację zlokalizowano przy ul. Kopernika 45 naprzeciw gmachu administracyjnego Gazowni i prowadzono pod szyldem firmy Bracia Nobel S.A. Magistrat, który koncesję wydał spółce Elektrownia i Gazownia, nakazał usunąć szyld z napisem „Bracia Nobel”, zgadzając się jedynie na umieszczenie napisu „stacja benzynowa i benzyna”<sup>266</sup>. Ostatecznie Elektrownia i Gazownia 13 IV 1926 r. przekazała prowadzenie stacji w ręce firmy Bracia Nobel Towarzystwo Przemysłu Naftowego w Poznaniu, która trzy dni później zwróciła się do Magistratu o zgodę na przeniesienie stacji z ul. Kopernika 45 na ul. Fosa Staromiejska. Prowadzenie stacji spółka Bracia Nobel zamierzała powierzyć Emilowi Zawisłowskiemu, właścicielowi hurtowni kolonialnej przy ul. Chełmińskiej<sup>267</sup>.

W dniu 2 III 1925 r. koncesję na postawienie stacji benzynowej przy ul. Łaziennej 21 otrzymali wspólnicy, Paweł Cierpiałkowski i Maksymilian Hartwig, którzy w kwietniu 1926 r. oddali ją pod szyld firmy Karpaty Sprzedaż Produktów Naftowych Sp. z ogr. por. Stacja była czynna od 7.30 do 21.00<sup>268</sup>. Na początku września 1926 r.

---

W dniu 22 VII 1925 r. o zgodę na postawienie stacji benzynowej zwróciła się do Magistratu poznańska firma Benzolej Tow. z ogr. por. Produkty naftowe i artykuły techniczne (ul. Ratajczaka 38). Magistrat odmówił jej wydania koncesji, ibidem, k. 20.

W dniu 25 VI 1925 r. zgodę na postawienie stacji benzynowej przy Szoście Chełmińskiej 9 otrzymała firma Technikum Spółka Techniczno-Handlowa, APT, AmT, D 2765, nlb.

Pod koniec czerwca 1925 r. Magistrat wydał zgodę dla firmy Vacuum Oil Company na urządzenie stacji benzynowej u wylotu ul. Wały, APT, AmT, D 2762, Magistrat do Komisarjatu I Policji Państwowej w Toruniu z 13 VII 1925 r. Wymieniona firma otrzymała również drugą koncesję na postawienie stacji benzynowej, w grudniu 1925 r., APT, AmT, D 2761, k. 28.

<sup>266</sup> APT, AmT, D 2763, k. 6–6v, 14.

<sup>267</sup> Ibidem, k. 19. Z terenu, na którym znajdowała się stacja przy ul. Kopernika 45, usunięto pompę oraz zbiornik na paliwo o pojemności 16 000 l. Teren nie został jednak poprawnie przywrócony do stanu pierwotnego, gdyż w miejscu byłej stacji zapadała się ziemia.

<sup>268</sup> R. Bugowski, *Kariera braci Cierpiałkowskich, właścicieli Pomorskiej Fabryki Samochodów, Motorów i Maszyn (w międzywojennym Toruniu)*, „Klio” 2013, t. 24, s. 88; „Śl. Pom.” 12 VIII 1926, nr 183, s. 9.

Paweł Cierpiałkowski, właściciel firmy Auto-Traktor, otrzymał zgodę na urządzenie ulicznej stacji benzynowej tuż przy narożniku ul. Królowej Jadwigi i Wielkich Garbar, gdzie mieściła się siedziba jego firmy (w budynku po dawnym Banku Handlowym)<sup>269</sup>.

W drugiej połowie 1925 r. spółka Technonaft, występująca w obrocie gospodarczym jako komisant Państwowych Zakładów Naftowych Polmin, uruchomiła stację benzynową przy ul. Mostowej na przeciw hotelu Pod Orłem<sup>270</sup>. Stacja była czynna do 23.00, a za litr benzyny płacono się 83 gr<sup>271</sup>. Po zmianie dzierżawcy stacji od 1 IV 1926 r. sprzedaż benzyny prowadzono tam przez całą dobę. Po 22.00 litr benzyny kosztował 90 gr<sup>272</sup>. Właściciel hotelu, który początkowo poparł inicjatywę, z czasem zaczął skarżyć się, że funkcjonowanie stacji szkodzi otoczeniu przez zanieczyszczanie ulicy brudną oliwą i odpadami, a także szmatami od aut zabierających benzynę. Do tego hałas motorów samochodowych zakłócał spokój gościom hotelowym. Domagał się nawet usunięcia stacji, twierdząc, że aparat pompy był nieszczelny i przepuszczał paliwo<sup>273</sup>. Skierowany przez Magistrat rzeczoznawca stwierdził jednak, że aparat był szczelny, w związku czym nie znaleziono podstaw do usunięcia stacji<sup>274</sup>. Od

<sup>269</sup> APT, AmT, D 4793, k. 3, 5. Zob. porządek posiedzenia Rady Miejskiej, na której miała być ustalona wysokość czynszu dzierżawnego za plac wydzierżawiony firmie Auto-Traktor na ustawienie stacji benzynowej, *Posiedzenie Rady Miejskiej*, „Tyg. Tor.” 27 XI 1926, nr 48 (152), s. 2

<sup>270</sup> APT, AmT, D 4811, k. 1–14.

<sup>271</sup> Zob. reklamy stacji w: „Śl. Pom.” 15 XI 1925, nr 266, s. 13; 24 XI 1925, nr 273, s. 9. „Śl. Pom.” 2 IV 1926, nr 76, s. 12.

<sup>272</sup> APT, AmT, D 4811, k. 17–26. Właściciel hotelu Pod Orłem zarzucał także ciągłą zmianę dzierżawców stacji.

<sup>274</sup> Stacja pozostała więc na swoim miejscu, a w październiku 1928 r. Polmin uzyskał zgodę na wymianę aparatu pompy benzynowej, APT, AmT, D 4811, k. 36. W listopadzie 1927 r. firma Polmin uzyskała konsens budowlany na urządzenie składnicy olejów mineralnych na nadbrzeżu, *Wykaz konsensów budowlanych udzielonych w listopadzie 1927 r.*, „Orędownik Toruński” 22 XII 1927, nr 52 (208), poz. 217, s. 4. W grudniu 1933 r. firma Polmin Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych (oddział w Toruniu) zwróciła się do Magistratu o zgodę na przeniesienie stacji z ul. Mostowej 17 na ul. Mostową 36 i uzyskała zatwierdzenie projektu przebudowy 29 III 1934 r. Ostatecznie jednak Polmin nie przeniósł stacji pod nr 36, pozostawiając ją pod starym adresem, APT, AmT, D 4811, k. 1, 12, 27.

1926 r. przy Rynku Nowomiejskim 24 stację benzynową prowadził także Władysław Katafias, właściciel najstarszego w mieście przedsiębiorstwa samochodowego<sup>275</sup>.

Pod koniec lat dwudziestych XX w. rozpoczął się w mieście proces konsolidacji struktury właścicielskiej stacji benzynowych. Na rynek toruński śmiało wkraczały duże spółki posiadające sieć stacji w całej Polsce, jak Bracia Nobel (później Standard Nobel) oraz Karpaty, z zamiarem budowy nowych stacji lub przejmowania obecnie działających. Towarzystwo Przemysłu Naftowego Bracia Nobel S.A. (oddział Poznań), będące jedną z największych firm paliwowych w Polsce, 1 VII 1926 r. przejęło stację benzynową przy Rynku Nowomiejskim, należącą do firmy Vacuum Oil Company<sup>276</sup>, a w grudniu 1927 r. spółka poinformowała, że zamierza ustawić w Toruniu jeszcze kilka stacji benzynowych. Magistrat zablokował częściowo plany inwestora, nie udzielając mu zgody na postawienie ulicznych stacji na gruncie miejskim ze względu na ruch kołowy na ulicach<sup>277</sup>.

Z końcem 1933 r. Władysław Katafias odsprzedał stację spółce Standard Nobel, która w styczniu 1934 r. powierzyła jej prowadzenie lokalnemu przedstawicielowi, Jadwidze Nowakowskiej (ul. Krzyżacka 3)<sup>278</sup>. Także Paweł Cierpiałkowski zrezygnował z prowadzenia stacji benzynowej na rogu ul. Królowej Jadwigi i Wielkich Garbar, odstępując ją spółce Standard Nobel S.A.<sup>279</sup> Drugą swoją stację, otwartą w październiku 1928 r. przy Szosie Chełmińskiej 33, Cierpiałkow-

---

<sup>275</sup> Zob reklamy prasowe stacji w: „Śl. Pom.” 1 IX 1926, nr 200, s. 10; 2 IX 1926, nr 201, s. 7; 5 IX 1926, nr 204, s. 15. Wiosną 1932 r. stacja została rozbudowana, APT, AmT, D 4795, k. 1–34.

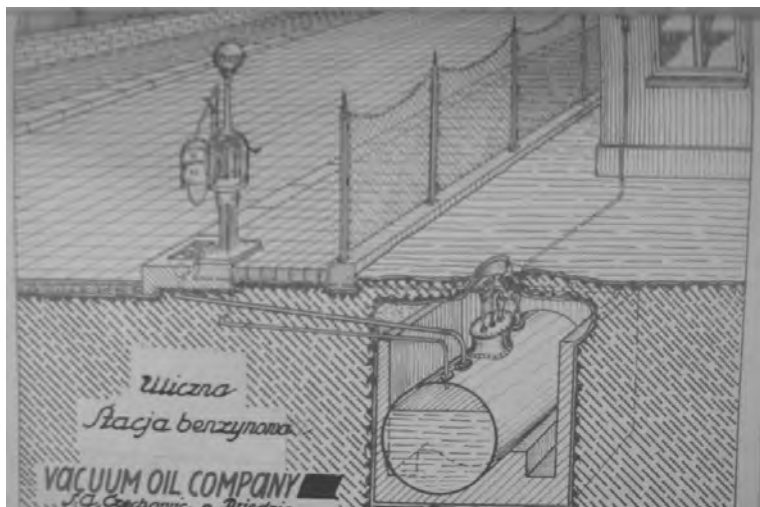
<sup>276</sup> APT, AmT, D 2763, Towarzystwo Przemysłu Naftowego Bracia Nobel S.A. (oddział Poznań) do Magistratu Torunia z 5 VII 1926 r.

<sup>277</sup> APT, AmT, D 2761, k. 44, 51, Standard Nobel S.A. (oddział Bydgoszcz) do Magistratu Torunia z 5 XII 1927 r.; Magistratu miasta Torunia do Standard Nobel S.A. z 10 I 1928 r.

<sup>278</sup> APT, AmT, D 4795, k. 39–47.

<sup>279</sup> APT, AmT, D 4793, k. 7. W kwietniu 1933 r. Standard Nobel S.A. zwróciła się do Magistratu o zgodę na wymianę dystrybutora na nowszy typ. Wymiany i legalizacji nowego dystrybutora dokonano w czerwcu 1933 r.

ski zamknął z kolei w lipcu 1935 z powodu nierentowności przedsięwzięcia<sup>280</sup>.



Ryc. 40. Szkic stacji benzynowej firmy Vacuum Oil Company

Spółka akcyjna Standard Nobel latem 1931 r. uruchomiła stację benzynową przy ul. Przy Rzeźni 6 na Jakubskim Przedmieściu<sup>281</sup>, a w lipcu 1934 r. przy Szosie Chełmińskiej u wylotu ul. Grudziądzkiej<sup>282</sup>. Latem 1936 r. firma uzyskała zatwierdzenie projektu rozbudowy stacji benzynowej przy Szosie Chełmińskiej o myjnię oraz stację obsługi samochodów<sup>283</sup>. Wyraźnie zaprotestował przeciw temu Paweł Cierpiałkowski, właściciel Auto-Traktor, twierdząc, że Standard Nobel ma już 5–6 stacji w Toruniu, a urządzenie myjni i stacji obsługi samochodów ok. 200 m od jego zakładu będzie stanowić

<sup>280</sup> APT, AmT, D 4798.

<sup>281</sup> APT, AmT, D 4792, k. 14. Dzierżawa placu wynosiła 600 zł rocznie.

<sup>282</sup> APT, AmT, D 4801.

<sup>283</sup> APT, AmT, D 4802, k. 13.

poważną konkurencję. Do tego Standard Nobel jest firmą amerykańską, która wyprowadza zyski za granicę i stanowi zagrożenie dla lokalnych kupców oraz przemysłowców Torunia – argumentował toruński przedsiębiorca. Ostatecznie jednak spółka Standard Nobel wykonała prace w sierpniu 1936 r.<sup>284</sup>

Drugim najbardziej liczącym się podmiotem prowadzącym stacje benzynowe w Toruniu była firma Karpaty Sprzedaż Produktów Naftowych sp. z ogr. por., która w lutym 1930 r. uruchomiła stację benzynową przy Fosie Staromiejskiej<sup>285</sup>. Latem 1931 r. spółka Karpaty uzyskała zgodę na urządzenie stacji benzynowej przy ul. Lubickiej (róg ul. Studziennej), którą w lutym 1935 r. przeniosła na róg ul. Lubickiej i Targowej<sup>286</sup>.

Na początku lat trzydziestych XX w. zauważalny stawał się trend umiejscawiania stacji benzynowych poza ścisłym obszarem śródmieścia. W lutym 1930 r. Józef Kiedrowski, który starał się o postawienie stacji przy Fosie Staromiejskiej w pobliżu Banku Polskiego<sup>287</sup>, ostatecznie uruchomił ją przy ul. Mickiewicza (ok. 120 m od ul. Czerwona Droga) w październiku 1931 r.<sup>288</sup> W styczniu 1932 r. Magistrat wydał dwa pozwolenia na budowę stacji benzynowych przez Galicyjskie Towarzystwo Naftowe „Galicja” S.A. (oddział w Grudziądzu), których lokalizację ustalono przy Szosie Chełmińskiej (róg ul. św. Jerzego)<sup>289</sup> oraz przy ul. Warszawskiej (róg ul. św. Jakuba)<sup>290</sup>. Na początku września 1937 r. stację benzynową przy ul. Słowackie-

---

<sup>284</sup> Ibidem, k. 18, 23. W listopadzie 1936 r. firma Standard Nobel S.A. przy stacji benzynowej przy Szosie Chełmińskiej zamierzała postawić murowany kiosk (w miejsce drewnianego), na co jednak Magistrat nie wyraził zgody, ponieważ lokalizacja kiosku kolidowała z planem zabudowy miasta. Na powyższą decyzję spółka złożyła zażalenie do Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego, który w tej sprawie poparł stanowisko Magistratu, APT, AmT, D 4803, k. 20–27.

<sup>285</sup> APT, AmT, D 4799, k. 13. Latem 1937 r. firma wymieniła dystrybutor na nowszy typ, ibidem, k. 27.

<sup>286</sup> APT, AmT, D 4800, k. 2; D 4804, k. 9 i n.

<sup>287</sup> APT, AmT, D 2761, k. 53.

<sup>288</sup> APT, AmT, D 4794, k. 11, 32. W maju 1933 r. Józef Kiedrowski przeniósł stację na północno-wschodni narożnik ul. Mickiewicza i prowadził ją do sierpnia 1937 r.

<sup>289</sup> APT, AmT, D 4807, k. 10.

<sup>290</sup> APT, AmT, D 4808, k. 11–12.

go 2 (róg ul. Czerwona Droga) uruchomiła firma Gazolina S.A. (oddział w Poznaniu)<sup>291</sup>.

Według spisu przedsiębiorstw, zamieszczonego w księdze adresowej z 1932 r., w Toruniu funkcjonowało 10 stacji benzynowych<sup>292</sup>. Okres wielkiego kryzysu powodował również trudności dla ich właścicieli. Spółka Karpaty, która we wrześniu 1932 r. uzyskała pozwolenie na uruchomienie pierwszego ruchomego aparatu benzynowego przy Woli Zamkowej (w warsztatach firmy Autoremont należącej do Walerii Cierpiałkowskiej), zrezygnowała z przedsięwzięcia z powodu słabej koniunktury gospodarczej<sup>293</sup>. To najczęściej w pierwszej połowie lat trzydziestych toruńscy przedsiębiorcy samodzielnie prowadzący stacje zbywali je na rzecz większych dysponentów kapitału. Liczba stacji nie spadała, zmieniała się ich struktura właścicielska. Według księgi adresowej z 1936 r., poza punktami hurtowej sprzedaży benzyny<sup>294</sup>, działało w Toruniu nadal 10 stacji benzynowych<sup>295</sup>.

---

<sup>291</sup> APT, AmT, D 4797, nlb.

<sup>292</sup> Stacje znajdowały się przy następujących ul.: Szosa Chełmińska 33 (Cierpiałkowski Paweł), Rynek Nowomiejski 25 (Standard Nobel w Polsce S.A.), ul. Królowej Jadwigi, róg Wielkie Garbary (Standard Nobel w Polsce S.A.), ul. Grudziądzka 53 (Standard Nobel w Polsce S.A.), ul. Bydgoska, róg Sienkiewicza (Standard Nobel w Polsce S.A.), Szosa Chełmińska 33 (Standard Nobel w Polsce S.A.), ul. Chrobrego 10 (Tarnowski Szczęsny Sp. z o.o.), pl. Teatralny (Tarnowski Szczęsny Sp. z o.o.), ul. Mickiewicza (Tarnowski Szczęsny Sp. z o.o.), ul. Mickiewicza (Wierzchowski Jan), *Księga adresowa*, 1932, s. 518.

<sup>293</sup> APT, AmT, D 4805, k. 8 i n.

<sup>294</sup> Hurtowa sprzedaż benzyny: ul. Pod Dębową Górą 24/28 (Gazolina Lwów Oddział Toruń), ul. Łazienna 15 (Karpaty Sp. z o.o., dzierz. Jadwiga Wrembel), ul. Szeroka 37 (Polmin Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych), *Książka adresowa miasta*, 1936, s. 51.

<sup>295</sup> Stacje benzynowe: pl. Teatralny (Gazolina Lwów Oddz. Toruń), ul. Mickiewicza, róg Czerwona Droga (Gazolina Lwów, dzierz. Józef Kiedrowski), ul. Lubicka 48 (Karpaty Sp. z o.o., dzierz. Aleksander Nowak), pl. Bankowy (Karpaty Sp. z o.o.), ul. Mostowa 17 (Polmin Państwowa Fabryka Olejów Miner., dzierz. E. Szwengrub), Rynek Nowomiejski 25 (Standard-Nobel S.A.), Szosa Chełmińska 37 (Standard Nobel S.A., dzierz. Cierpiałkowski Paweł), ul. Grudziądzka 55 (Standard Nobel S.A., dzierz. Florian Czerwiński), ul. Bydgoska 72 (Standard Nobel S.A., dzierz. J. Sawicki), Szosa Chełmińska 17 (Standard-Nobel S.A., dzierz. Kazimierz Zieliński), *ibidem*.

Mylił się zatem Jerzy Serczyk, wspominając, że międzywojenny Toruń liczył pięć stacji<sup>296</sup>.

Obsługą stacji benzynowych w Toruniu najczęściej zajmował się pojedynczy robotnik, którym niejednokrotnie był inwalida wojenny<sup>297</sup>. Podczas czynności tankowania bardzo często nie przestrzegano norm bezpieczeństwa, co stanowiło cechę wspólną dla wielu miast. Przykładem nieracjonalnego działania pracownika stacji może być np. zdarzenie zaobserwowane na pl. Teatralnym, na stacji benzynowej należącej do Bolesława Stankiewicza. Według relacji zawartej w „Słowie Pomorskim”:

We wtorek o godz. 22.00 obsługujący stację Edmund Wilczyński zapragnął przekonać się, czy dużo benzyny jest jeszcze w zbiorniku i w tym celu zapalił zapalną. W tej chwili buchnął płomień. Przerażony pobiegł pod hotel Polonia, gdzie znajduje się alarm pożarowy, i wezwał straż ogniową, która w ciągu kilku minut stłumiła ogień. Po tym zdarzeniu właściciel stacji niewątpliwie zaopatrzy obsługę w latarkę elektryczną<sup>298</sup>.

Z biegiem lat stacje coraz bardziej oddalały się od centrum. W listopadzie 1938 r. spółka Karpaty zgłosiła do odbioru nowo wybudowaną stację benzynową przy ul. Kujawskiej<sup>299</sup>. Na Mokrem od sierpnia 1931 r. swoje magazyny prowadziła z kolei lwowska firma Gazolina S.A.<sup>300</sup>. Najdalej od centrum znajdowała się, uruchomiona w październiku 1938 r. na potrzeby własne przez Eksportową Przetwórnictwa Mięsa Stanisław Jaugusch i S-ka, stacja benzynowa przy ul. Poznańskiej 30/32 (Toruń-Podgórz)<sup>301</sup>.

---

<sup>296</sup> J. Serczyk, *Wspomnienie o Toruniu*, s. 23; idem, *Obraz międzywojennego Torunia*, s. 155.

<sup>297</sup> APT, AmT, D 4792, k. 9v; D 4794, k. 11v; D 4800, k. 7; D 4805, nlb.; D 4807, k. 12v; D 4808, k. 13v.

<sup>298</sup> *Pożar na stacji benzynowej*, „Sł. Pom.” 12 III 1931, nr 58, s. 8.

<sup>299</sup> APT, AmT, D 4806, nlb.

<sup>300</sup> APT, AmT, D 4809, nlb.; *Obwieszczenie*, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 30 V 1931, nr 17, poz. 87, s. 2. Spółka otrzymała zatwierdzenie projektu budowy magazynu do składowania benzyny przy ul. Chrobrego 10, przeznaczony do zaopatrywania własnych dwóch stacji benzynowych w mieście.

<sup>301</sup> APT, AmT, D 4796, k. 16, 18. Zbiornik stacji miał pojemność 2000 l.

### C. Zakłady wulkanizacyjne

Do początków XX w. nie funkcjonował w Toruniu żaden zakład wulkanizacyjny. Samochodów w mieście praktycznie nie było, a zdecydowana większość wozów posiadała konstrukcję kół drewnianych, okutych metalowymi obręczami. W związku z tym konieczne naprawy wykonywano przede wszystkim w warsztatach kołodziejskich i kowalskich. Koła lane, wypełnione kauczukiem, czyli tzw. masywy, pojawiły się w Toruniu później, co nie dostarczało impulsu do rozwoju zakładów wulkanizacyjnych. W opony i dętki do rowerów zaopatrywano się natomiast w składach sprzedaży tych pojazdów, przy których zazwyczaj funkcjonował niewielki warsztat. Obiekty tego typu wypełniały więc niszę, która później stała się udziałem wulkanizatorów. W 1907 r. w tzw. składzie za oponę do roweru trzeba było zapłacić ok. 4 mk, dętka zaś kosztowała ok. 2,5 mk<sup>302</sup>.

W księdze adresowej z 1908 r. został wymieniony tylko jeden zakład prowadzący sprzedaż wyrobów gumowych – przedsiębiorstwo Ericha Müllera, zlokalizowane przy ul. Szerokiej 4<sup>303</sup>. Również cztery lata później był on jedynym przedstawicielem branży wyrobów gumowych w mieście<sup>304</sup>.

Niepopularność tej profesji wynikała przede wszystkim ze skromności rynku, który cechowała niewielka liczba pojazdów wyposażonych w opony. Poza tym wpływ na to mógł mieć również znaczący deficyt produktów gumowych, spowodowany brakiem surowca. Wspomniany niedobór gum uwidocznił się najbardziej w latach I wojny światowej. W 1914 r. zakazano sprzedaży płaszczy gumowych do kół (czyli dętek i opon) osobom prywatnym. Jedyną legalną możliwością nabycia gum do swoich prywatnych pojazdów było zwrócenie się do wojskowego składu opon w Schönebergu. Dopuszczano tylko rozprowadzanie opon do produkcji wozów motorowych, przeznaczonych dla administracji wojskowej<sup>305</sup>. W kolejnych

---

<sup>302</sup> „Gaz. Tor.” 12 IV 1907, nr 83.

<sup>303</sup> *Adressbuch für Thorn*, 1908, s. 242. W księdze adresowej jest podane jednocześnie, że przedsiębiorstwo było własnością Johna Woelcke’a (inh.).

<sup>304</sup> *Adressbuch für Thorn*, 1912, s. 294.

<sup>305</sup> *Zakaz sprzedaży płaszczy gumowych do kół*, „Gaz. Tor.” 7 XI 1914, nr 239.



latach wojny brak ten pogłębił się na tyle mocno, że władze wojskowe podjęły decyzję o odkupie opon od właścicieli prywatnych, a nawet o konfiskacie gum<sup>306</sup>.

Przed 1917 r. w toruńskiej prasie niemal w ogóle nie pojawiały się ogłoszenia reklamowe zakładów wulkanizacyjnych, co może oznaczać, że takich zakładów *sensu stricto* jeszcze nie było, a zadania wulkanizatorów realizowały warsztaty samochodowe.



Ryc. 41. Reklama firmy E. Grabosz, 1923 r.

W księdze adresowej z 1919 r. w kategorii sprzedaży wyrobów gumowych wymieniono dwa przedsiębiorstwa, wspomnianego już Ericha Müllera (ul. Szeroka 4) oraz Franza Seidlera (Rynek Staromiejski 14)<sup>307</sup>. Obydwa mieściły się w ścisłym centrum. W księdze

<sup>306</sup> *Dotyczy jazdy na kołowcach*, „Gaz. Tor.” 16 X 1916, nr 238. W mieście była nawet prowadzona ewidencja obręczy gumowych.

<sup>307</sup> *Einwohnerbuch von Thorn*, 1919, cz. 3, s. 11.

adresowej z 1919 r. jako kupiec został również wymieniony Erwin Grabosch (zam. ul. Rybaki 57), który w międzywojennym Toruniu prowadził najprężniej działający zakład wulkanizacyjny w mieście<sup>308</sup>.

Od początku lat dwudziestych XX w. Erwin Grabosch (zapis spolszczony) aktywnie promował swoją działalność na łamach lokalnej prasy, oferując usługi wulkanizacyjne oraz sprzedaż opon nowych i używanych. Zakład znajdował się wówczas przy ul. Klonowica 43<sup>309</sup>, skąd 1 VII 1923 r. został przeniesiony na ul. św. Ducha 11 (narożnik ul. Kopernika)<sup>310</sup>. Według spisu przedsiębiorstw zawartego w księdze adresowej miasta z 1923 r. był to nadal jedyny zakład wulkanizacyjny w Toruniu<sup>311</sup>.

Dopiero w roku następnym zaczęły powstawać w Toruniu kolejne tego typu działalności. Między czerwcem a lipcem 1926 r. zakład wulkanizacyjny otworzył Bernard Czyżniewski przy ul. Mostowej 11<sup>312</sup>. Jednocześnie w drugiej połowie roku zostały zamknięte dwa zakłady reparacji gum<sup>313</sup> – jeden z nich, należący do Feliksa Bułowskiego, znajdował się przy Szosie Chełmińskiej 16<sup>314</sup>. W latach dwudziestych XX w. kierowcy mogli nabywać opony w składach sprzedaży, prowadzących przedstawicielstwo producentów opon<sup>315</sup>, a także w warsztatach, jak np. u braci Riemenschneider przy ul. Mickiewicza 128<sup>316</sup>. Firma Hartwig i S-ka, mieszcząca się na narożniku ul. Szerokiej i Mostowej, prowadziła sprzedaż opon marek Miche-

---

<sup>308</sup> Ibidem, cz. 1, s. 39.

<sup>309</sup> „Sł. Pom.” 29 V 1921, nr 119, s. 10; 12 II 1922, nr 36, s. 9; 23 VII 1922, nr 167, s. 9; 20 VIII 1922, nr 190; 14 I 1923, nr 10, s. 7.

<sup>310</sup> „Sł. Pom.” 1 VII 1923, nr 147, s. 7; 3 VII 1923, nr 148, s. 7.

<sup>311</sup> *Księga adresowa miasta, 1923*, s. 237.

<sup>312</sup> *Zmiany w handlu i przemyśle*, „Tyg. Tor.” 21 VIII 1926, nr 34 (138), s. 4.

<sup>313</sup> *Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 lipca 1924 do 31 grudnia 1924*, s. 10.

<sup>314</sup> *Zmiany w handlu i przemyśle*, „Tyg. Tor.” 10 I 1925, nr 2 (54), s. 10.

<sup>315</sup> Zob. ofertę Pomorskiego Hurtu Górniczo-Hutniczego T. z o.p. (ul. Bydgoska 20), „Sł. Pom.” 20 IV 1924, nr 94, s. 17; „Tyg. Tor.” 26 IV 1924, nr 17, s. 18. Zob. szerzej M. W. Majewski, *Produkcja gum jezdnych w Polsce w latach 1918–1939*, „Studia Historyczne” 2012, t. 55, z. 1, s. 71–88.

<sup>316</sup> „Sł. Pom.” 11 I 1925, nr 8, s. 11; 8 III 1925, nr 56, s. 12; 22 III 1925, nr 68, s. 12; 3 V 1925, nr 103, s. 13.

lin oraz Firestone<sup>317</sup>. Przedstawicielstwo opon Firestone prowadziła także firma Auto-Traktor, należąca do Pawła Cierpiałkowskiego, dawnego współnika Maksymiliana Hartwiga<sup>318</sup>. W połowie lat trzydziestych XX w. firma Auto-Traktor (ul. Chełmińska 11) rozszerzyła paletę sprzedawanych produktów o opony firmy Bata<sup>319</sup>. Opony samochodowe marki B. F. Goodrich sprzedawał z kolei właściciel najstarszego w mieście przedsiębiorstwa samochodowego, Władysław Katafias<sup>320</sup>.

Koniec lat dwudziestych przyniósł ożywienie w branży oponiarskiej. W grudniu 1929 r. zgodę Magistratu na postawienie zakładu wulkanizacyjnego przy ul. Łaziennej 20 otrzymali Leon Dobroliński i Bernard Domachowski<sup>321</sup>. Przy ul. Kopernika 22 działała, należąca do Heleny Witkowskiej, firma Wulkanizator<sup>322</sup>, która w maju 1928 r. została przejęta przez przedsiębiorcę Romana Śliwińskiego. Jak się później okazało, przejęte przedsiębiorstwo prawdopodobnie funkcjonowało bez zatwierdzenia projektu budowlanego na urządzenie zakładu. Nowy nabywca, który działalność zarejestrował na małżonkę Anastazję Śliwińską, złożył wniosek o zatwierdzenie projektu. Niestety w wyniku przeprowadzonej kontroli okazało się, że zakład nie spełniał norm prawa budowlanego. Po kilku potyczkach z Magistratem sprawa trafiła do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. W rezultacie rodzina Śliwińskich została zobowiązana do zamknięcia zakładu, czego nie wykonała i prowadziła działalność aż do 1933 r.<sup>323</sup>

<sup>317</sup> „Śl. Pom.” 25 X 1925, nr 248, s. 15; 27 X 1925, nr 249, s. 9; 3 XI 1925, nr 255, s. 9; 6 II 1927, nr 29, s. 16; 10 II 1927, nr 32, s. 11; 13 II 1927, nr 35, s. 14.

<sup>318</sup> „Śl. Pom.” 19 VI 1928, nr 139, s. 9; 15 VII 1928, nr 161, s. 11; 22 VII 1928, nr 167, s. 3.

<sup>319</sup> „Śl. Pom.” 28 VII 1935, nr 172, s. 16.

<sup>320</sup> „Śl. Pom.” 14 VI 1931, nr 135, s. 16.

<sup>321</sup> APT, AmT, D 4828, k. 4–6, 11.

<sup>322</sup> „Śl. Pom.” 5 IV 1928, nr 80, s. 10; 26 IV 1928, nr 97, s. 12. Zob. inne reklamy firmy Wulkanizator w: „Śl. Pom.” 11 V 1928, nr 109, s. 8; 20 V 1928, nr 116, s. 11.

<sup>323</sup> APT, AmT, D 4829, k. 19–20, 42, 46–48. W dniu 14 V 1934 r. Roman Śliwiński na podstawie pełnomocnictwa udzielonego mu przez brata Jana Śliwińskiego, będącego aktualnie w 67. Pułku Piechoty, wystąpił z wnioskiem o zgodę na urządzenie zakładu wulkanizacyjnego przy ul. Kopernika 15. W październiku 1934 r.

We wrześniu 1930 r. zakład wulkanizacyjny przy ul. Mostowej 24 otworzył znany w mieście przedsiębiorca, Edmund Szwengrub. W lipcu 1934 r. zmieniła się siedziba zakładu, właściciel przeniósł ją na ul. Podmurną 35 (róg Mostowa 36)<sup>324</sup>. Na początku lat trzydziestych XX w. zakład wulkanizacyjny przy Małych Garbarach otworzyła Leokadia Kasprzak<sup>325</sup>. Według spisu zawartego w księdze adresowej z 1932 r. działały w mieście cztery zakłady wulkanizacyjne: Erwin Grabosz (ul. Szeroka 33), Leokadia Kasprzak (ul. Małe Garbary 23), Anastazja Śliwińska (ul. Kopernika 47), Edmund Szwengrub (ul. Mostowa 24)<sup>326</sup>. Pod koniec 1934 r. zakład wulkanizacyjny przy Szosie Chełmińskiej 37 (na posiadłości braci Cierpiałkowskich) uruchomili Jan Freyter i Alojzy Siudziński<sup>327</sup>. Według informacji zawartych w książce adresowej z 1936 r. wśród zakładów wulkanizacyjnych wymieniono: Jan Freyter i Alojzy Siudziński przy Szosie Chełmińskiej 37 oraz Edmund Szwengrub przy ul. Mostowej 36<sup>328</sup>. W marcu 1936 r. zatwierdzenie projektu na postawienie warsztatu wulkanizacyjnego przy Rynku Staromiejskim 16 otrzymał, wspomniany wyżej, Roman Śliwiński<sup>329</sup>, a w 1939 r. przy Rynku Nowomiejskim 16 – Kazimierz Kasprzak<sup>330</sup>.

Z analizy korespondencji prowadzonej przez właścicieli zakładów wulkanizacyjnych z organami administracji samorządowej wynika, że znacząca liczba zakładów nie spełniała norm prawa budowlanego, zwłaszcza w zakresie odpowiedniej wentylacji pomieszczeń

---

Zarząd Miejski odmówił zgody na urządzenie zakładu wulkanizacyjnego, ibidem, k. 11.

<sup>324</sup> APT, AmT, D 4834, k. 14 i n.

<sup>325</sup> APT, AmT, D 4833, k. 1. Złożony 19 IV 1930 r. wniosek o zatwierdzenie projektu warsztatu wulkanizacyjnego przez Leokadię Kasprzak otrzymał zatwierdzenie dopiero 9 V 1933 r., ibidem, k. 8–9. Skłania to do przypuszczenia, że zakład funkcjonował wcześniej bez zatwierdzonego projektu, na co wskazuje wymienienie przedsiębiorstwa wśród zakładów wulkanizacyjnych w księdze adresowej z 1932 r.

<sup>326</sup> *Księga adresowa i informacyjna*, 1932, s. 546.

<sup>327</sup> APT, AmT, D 4831, k. 1–9. Wniosek złożony 27 IX 1934 r. do Zarządu Miejskiego otrzymał zatwierdzenie 13 XI 1934 r.

<sup>328</sup> *Książka adresowa miasta*, 1936, s. 93.

<sup>329</sup> APT, AmT, D 4832, k. 12.

<sup>330</sup> APT, AmT, D 4830, nlb.

oraz dostępu światła. Ponadto możemy zauważyć, że w latach trzydziestych XX w. coraz częściej zaczęły pojawiać się ogłoszenia kupna-sprzedaży pojedynczych opon w konkretnych wymiarach, zamieszczane zarówno przez warsztaty samochodowe, jak i osoby prywatne<sup>331</sup>. Oznaczało to powolny rozwój rynku wtórnego.

---

<sup>331</sup> „Sł. Pom.” 2 VI 1929, nr 125, s. 17; 30 IV 1930, nr 100, s. 11; 19 II 1932, nr 40, s. 10; 20 V 1932, nr 114, s. 10; 21 VIII 1932, nr 191, s. 11; 1 VIII 1933, nr 174, s. 8; 6 IV 1934, nr 78, s. 10; 20 I 1935, nr 17, s. 14; 23 I 1935, nr 19, s. 10; 7 XII 1935, nr 283, s. 8; 27 II 1936, nr 48, s. 10; 28 II 1936, nr 49, s. 10; 29 II 1936, nr 50, s. 8; 7 IV 1936, nr 82, s. 8.



## **Podsumowanie.**

### **Charakterystyka zmian w strukturze komunikacyjnej miasta\***

Rewolucja przemysłowa przełomu XIX i XX w. przyniosła głębokie zmiany strukturalne w życiu społeczeństw europejskich. Postęp techniczny przebudował systemy komunikacyjne wielu miast w stopniu nieporównywalnym z żadnym z okresów w dziejach. Przede wszystkim zmiany te przejawiały się w rozwoju komunikacji zbiorowej wewnątrz miast oraz w strukturalnej wymianie środków transportu indywidualnego. Cechą wspólną był wzrost szybkości przemieszczania się, co stało się możliwe dzięki rozwojowi silnika spalinowego i elektrycznego. Trafnie ujął to norweski antropolog, Thomas Eriksen, pisząc, że „przybysz ze starożytnego Rzymu odwiedzający Piccadilly Circus w roku 1890, nie przeżyłby szoku na widok zmian technologicznych w transporcie miejskim – ale pierwszy samolot wynaleziono zaledwie dwadzieścia lat po samochodzie”<sup>1</sup>.

Przed wynalezieniem rowerów i samochodów kierowane pojazdy bardzo rzadko przekraczały prędkość 15 km/h. Prędkość maksymalna zaprzęgów konnych na drogach wynosiła 25 km/h, a jej przekraczanie było już często powodem skarg<sup>2</sup>. Postęp techniczny przyniósł zmiany w postrzeganiu pojęcia prędkości, która na progu XX w. nabrała nowego znaczenia, także wewnątrz miast. Zjawisko przyspieszenia objęło różne sfery działalności człowieka, począwszy od przyspieszenia procesów produkcyjnych w fabrykach, przez pę-

---

\* Przedstawione w podsumowaniu obliczenia własne zostały oparte na danych źródłowych i literaturze, do których autor odwoływał się w treści poszczególnych rozdziałów.

<sup>1</sup> T. H. Eriksen, *Tyrania chwili. Szybko i wolno płynący czas w erze informacji*, przeł. G. Sokół, Warszawa 2003, s. 53.

<sup>2</sup> M. G. Lay, *Die Geschichte der Strasse. Vom Trampelpfad zur Autobahn*, Frankfurt am Main–New York 1994, s. 210.

dzące samochody i sportowców ustanawiających nowe rekordy, po racjonalnie spieszących się ludzi, co opisał niemiecki badacz Peter Borscheid. Twierdzi on, że przyspieszenie bierze się z rytmu życia miast, nie zaś wsi, które przez długi czas pozostawały przystanią powolności<sup>3</sup>.

Rewolucja przemysłowa doprowadziła także do przestrzennego odsunięcia miejsc pracy od mieszkań<sup>4</sup>. Historyczna, ścisła zabudowa centrów miast uniemożliwiała lokowanie fabryk i zakładów przemysłowych w śródmieściach. Z różnych względów budowano je więc na obrzeżach, co z kolei wydłużało drogę, jaką ludzie musieli pokonać, by dotrzeć do pracy. Z drugiej strony fabryki lokowane na przedmieściach przyciągały okoliczną ludność robotniczą, przyczyniając się do tworzenia nowej zabudowy mieszkalnej. Trend ten dotarł również do Torunia, a jego modelowym przykładem był rozwój dzielnicy Mokre. Podobnie działo się w Poznaniu, gdzie po 1870 r. brakowało w mieście przestrzeni dla większych zakładów. W rezultacie nowe fabryki sytuowano na terenach podmiejskich, w pobliżu linii kolejowych, zwłaszcza na Wildzie, gdzie po 1880 r. została przeniesiona fabryka i odlewnia Juliusza Moegelina<sup>5</sup>. Od drugiej połowy XIX w. większe toruńskie zakłady produkcyjne coraz częściej lokowano właśnie na przedmieściach. Realną potrzebą stawało się skomunikowanie tych obszarów z najważniejszymi punktami w mieście, czyli ze śródmieściem oraz z nowymi centrami, jakimi w XIX w. stały się dworce kolejowe. Tę lukę wypełniły środki komunikacji miejskiej w postaci omnibusów i dorożek konnych, a później tramwajów. Warto także wspomnieć, że to właśnie rozwój środków transportu i komunikacji miejskich przyczynił się do przyspieszenia procesu tzw. suburbani-

---

<sup>3</sup> P. Borscheid, *Das Tempo-Virus. Eine kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt am Main 2004, s. 8.

<sup>4</sup> M. G. Lay, *Die Geschichte der Strasse*, s. 194.

<sup>5</sup> Z. Ostrowska-Kęmbłowska, *Architektura i budownictwo*, w: *Dzieje Poznania*, t. 2, cz. 1: 1793–1918, red. J. Topolski, L. Trzeciakowski, Warszawa–Poznań 1994, s. 525–526.



zacji w wielkich miastach Europy Zachodniej, związanego z osiedlaniem się elit na przedmieściach z dala od centrum<sup>6</sup>.

Model rozwoju przestrzennego i urbanizacyjnego Torunia zasadniczo nie różnił się od innych miast europejskich. Różnice dotyczyły tempa przemian, które w Toruniu i innych miastach na ziemiach polskich przebiegały z opóźnieniem nie tylko w stosunku do miast Europy Zachodniej, ale także z opóźnieniem względem siebie. Tu należy zgodzić się z tezą Kazimierza Wajdy, że przyłączenie Bydgoszczy do pruskiej linii kolejowej 10 lat przed Toruniem zadecydowało o szybszym tempie rozwoju gospodarczego tego miasta, które wcześniej mogło włączyć się do procesu rewolucji przemysłowej. Uzyskanie przez Chełmno połączenia kolejowego z bardzo dużym opóźnieniem utrwaliło zaś peryferyjny charakter miasta oraz niski poziom jego rozwoju gospodarczego i ludnościowego<sup>7</sup>.

Z punktu widzenia przedmiotu prowadzonych tu badań kolej okazała się istotnym czynnikiem miastotwórczym, kształtującym układ komunikacji wewnętrznej Torunia. W wielu miastach zorganizowana komunikacja miejska rozwijała się pod bezpośrednim wpływem transportu zewnętrznego, zwłaszcza wtedy, gdy dworce kolejowe budowano po tzw. złej stronie torów, czyli na obszarze słabo skomunikowanym ze śródmieściem. Tak stało się m.in. we Wrocławiu, w Poznaniu i Toruniu, w którym rozlokowanie dworców kolejowych na długie lata „ustawiło” cały system komunikacji wewnętrznej, a częściowo również kierunki rozwoju urbanizacyjnego. Wszystkie bowiem środki komunikacji publicznej prowadziły do dworców. Kolej była nawet, jak stwierdza Jürgen Osterhammel, warunkiem ich skutecznego funkcjonowania<sup>8</sup>.

Zorganizowana komunikacja wewnętrzna, wpisująca się w tło procesów modernizacyjnych miast w XIX w., częściowo rozwijała się

<sup>6</sup> Por. M. Girouard, *Die Stadt: Menschen, Häuser, Plätze. Eine Kulturgeschichte*, Frankfurt am Main 1987; idem, *The English Town. A History of Urban Life*, New Haven–London 1990.

<sup>7</sup> K. Wajda, *Toruń–Bydgoszcz–Chełmno. Rozwój gospodarczy i ludnościowy w XIX i początkach XX wieku (1815–1914)*, „Zap. Hist.” 1983, t. 48, z. 3, s. 111, 130.

<sup>8</sup> J. Osterhammel, *Historia XIX w. Przeobrażenie świata*, przeł. I. Drozdowska-Broering, J. Kałężny, A. Peszke, K. Śliwińska, Poznań 2013, s. 401.

również niezależnie od zasilania zewnętrznego. A jej przyczyną była potrzeba pokonywania większych odległości na skutek rozwoju przestrzennego oraz konieczność rozładowania ruchu kołowego – wozów i dyliżansów – co legło u podstaw budowy metra londyńskiego w 1863 r.

Procesy urbanizacji i industrializacji – współzależne, jak zauważają socjologowie miast<sup>9</sup> – prowadziły także do atomizacji społeczeństwa i krystalizowania się nowych klas społecznych, które w nierównym stopniu korzystały ze zdobyczy komunikacyjnych, głównie z powodu rozwarstwienia ekonomicznego. W Toruniu przed 1891 r. komunikacja piesza była podstawowym i dominującym sposobem przemieszczania się w mieście dla większości obywateli. Przeprowadzona analiza rozwoju sposobów i form podróżowania w obrębie miasta w latach 1891–1939 pozwala na sformułowanie kilku zasadniczych wniosków. W omawianym okresie, niezależnie od przynależności państwowej Torunia, można zaobserwować bardzo silny związek rynku komunikacyjnego z sytuacją gospodarczą miasta. Korelacja występująca między intensywnością ruchu a koniunkturą gospodarczą przejawiała się spadkiem ruchu w okresach dekonunktury oraz jego wzrostem w czasach rozwoju. Zjawiska te były zauważalne szczególnie w przypadku przemieszczania się zbiorowymi środkami komunikacji. Przy czym w okresach kryzysów mieszkańcy kierowali się w stronę ruchu pieszego bądź zaniechania aktywności komunikacyjnej. Uwyraźniło się to najbardziej w latach 1901–1904, 1920–1924 i 1930–1935. Im głębsza stagnacja, tym skala zjawiska była silniejsza, co potwierdzał okres wielkiego kryzysu w latach trzydziestych XX w. Między 1929 a 1932 r. przychody dzierżawcy przewozu przez Wisłę statkiem parowym spadły o 40%. W tym samym czasie spadek sprzedaży biletów tramwajowych sięgnął 32%, a liczba ich pasażerów w ciągu trzech lat (1930–1933) spadła o 43%. O ile liczba pasażerów parowca na początku lat dwudziestych wynosiła przeciętnie 2000 osób dziennie, o tyle w 1932 r. – ok. 813 osób (bez osób uprawnionych do darmowych przejazdów). W latach 1933–1934 zauważalny był również spadek cen koni oferowanych na targu miejskim, a ceny używanych rowerów utrzymywały się w latach

---

<sup>9</sup> A. Majer, *Socjologia i przestrzeń miejska*, Warszawa 2010, s. 151.

1933–1935 na poziomie dwuipółkrotnie niższym w stosunku do okresu sprzed kryzysu gospodarczego. Presji cenowej nie ustrzegły się wówczas także samochody. Powyższy trend, w skali mikro, znajdował potwierdzenie w skali całego kraju, w którym w latach 1932–1935 łączna liczba pojazdów mechanicznych spadła o 28% (z 47 331 do 34 129)<sup>10</sup>, a liczba samochodów o blisko 35% (z 39 391 w 1931 r. do 25 734 w 1936 r.)<sup>11</sup>.

Ta zależność ruchu komunikacyjnego od sytuacji gospodarczej przekładała się również na godziny funkcjonowania poszczególnych środków transportu publicznego. W okresie pruskim wszystkie środki komunikacji zbiorowej były dostępne dla mieszkańców w ciągu dnia przez dłuższy czas aniżeli w pierwszej połowie lat dwudziestych XX w. Różnice w rozpoczęciu i zakończeniu świadczenia usług przewozowych sięgały ok. jednej godziny. O ile u schyłku XIX w. tramwaje rozpoczynały bieg o 6.15, o tyle w 1923 r. – o 7.00. Najbardziej wymowny był jednak przykład omnibusu konnego, który w 1863 r. kursował między 5.15–22.10. W 1926 r. autobus braci Cierpiałkowskich wykonywał zaś przewozy od 7.00 do 21.30. Pod koniec XIX w. taryfa dzienna dorożek obowiązywała między 6.30–22.30, a w 1920 r. – 7.00–21.00. Wydłużenie rozkładów jazdy nastąpiło dopiero w pierwszej połowie lat trzydziestych XX w. (w przypadku niektórych środków transportu pod koniec lat dwudziestych). Z punktu widzenia rozwoju komunikacji wewnętrznej i wielkości ruchu w ogóle okres pierwszej połowy lat dwudziestych XX w. należał więc do najsłabszych, co było pokłosiem dużego spadku liczby ludności i trudnej sytuacji gospodarczej. W latach 1920–1923 nie wybudowano w mieście żadnych budynków mieszkalnych<sup>12</sup>. Znajdowało to swoje odzwierciedlenie w mniejszym tempie życia miejskiego oraz krótszej aktywności mieszkańców, co obrazował choćby spadek liczby lokali gastronomicznych i latarni ulicznych.

---

<sup>10</sup> AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 2138, k. 19.

<sup>11</sup> E. Brzosko, *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982, s. 175, tab. 31.

<sup>12</sup> K. Przybyszewski, *Rozbudowa miasta Torunia w latach 1920–1939*, „AUNC. Historia” 1977, z. 74, s. 139.

Należy podkreślić, że okresowe wahania frekwencji pasażerów wynikały nie tylko z cykli gospodarczych. Istotną rolę odgrywały także czynniki konkurencji rynkowej, występującej między dostępnymi dla społeczności środkami transportu. Zanotowany silny spadek liczby pasażerów statku parowego w 1932 r. wynikał nie tylko z gwałtownego pogorszenia koniunktury i rosnącego bezrobocia, a w ślad za nimi osłabienia potrzeb komunikacyjnych mieszkańców. Właścicielka parowca w korespondencji z Magistratem, zdając sobie sprawę z trwających prac nad budową nowego mostu oraz z uruchomienia autobusu przez gminę Podgórz, spodziewała się dalszego ubytku pasażerów, którzy w podobnej cenie otrzymywali większy komfort podróży. Po otwarciu mostu w 1934 r. i poprowadzeniu przez niego tramwaju parowiec pozostał już tylko statkiem turystycznym.

W warunkach konkurencji rynkowej, widocznej zwłaszcza w przypadku przewozu przez Wisłę, gdzie o pasażera konkurowały dorożki, omnibusy (autobusy) oraz wspomniany parowiec, niezwykle ważną rolę odegrały procesy modernizacyjne. Na schyłek XIX w., kiedy komunikacja w miastach nabierała cech systemowych, przypadło powstanie i rozwój silnika spalinowego oraz elektrycznego, które najszerze zastosowanie znalazły w środkach transportu. Ponieważ Toruń, jak i Prusy Zachodnie, partycypował w rewolucji przemysłowej i technicznej z dużym opóźnieniem w stosunku do zachodniej części Rzeszy Niemieckiej, następstwa postępu technicznego znalazły odbicie w strukturze komunikacyjnej miasta śladowo po 1910 r., a w szerszej skali dopiero w latach dwudziestych i trzydziestych XX w. Wprawdzie już w ciągu ośmiu lat po uruchomieniu tramwaju konia jako źródło napędu zastąpił silnik elektryczny – wywołując naturalne obawy części mieszkańców – to nadal przez szereg lat w obszarze indywidualnych środków transportu nie zachodziły zmiany. Po 1905 r. pojawiły się prywatne samochody, w 1911 r. na ulice miasta wyruszyły pierwsze dorożki samochodowe, lecz ich udział w ogólnej liczbie prywatnych pojazdów był wówczas znikomy.

Skalę niskiego stopnia zmotoryzowania miasta i regionu na progu XX w. obrazują dane statystyczne, dotyczące wypadków z udziałem pojazdów mechanicznych w państwie pruskim w latach 1901–1904. Wynika z nich, że na 383 wypadki drogowe tylko dwa nastąpiły

w Prusach Zachodnich, o jeden mniej niż w prowincji poznańskiej<sup>13</sup>. Jednocześnie należy podkreślić, że pod względem liczby pojazdów Toruń nie odbiegał znacząco od innych miast na ziemiach polskich. W 1907 r. w całej Galicji doliczono się zaledwie 40 samochodów, w 1909 r. – 100. W 1913 r. w Łodzi były zarejestrowane 44 samochody, w Krakowie było już ich 113<sup>14</sup>. Dla kontrastu warto przytoczyć, że po ulicach Berlina od 1905 r. kursowały pierwsze zmotoryzowane piętrobusey, a przed 1910 r. funkcjonowało tam sześciu producentów automobilów<sup>15</sup>. W 1914 r. liczba berlińskich taksówek samochodowych zrównała się z liczbą dorożek konnych<sup>16</sup>.

Proces strukturalnej wymiany środków transportu trwał w Toruniu stosunkowo długo, a jego zasadnicze zmiany rysowały się od drugiej połowy lat dwudziestych, z największą intensywnością w latach trzydziestych XX w. W 1900 r. jeden koń przypadał na 21 mieszkańców, w 1928 r. na 56, a w 1937 r. na 133 mieszkańców. W 1900 r. nikt w Toruniu nie miał jeszcze samochodu, który pojawił się dopiero w 1905 r. W 1928 r. pojazd ten przypadał na 427 mieszkańców, co oznacza, że liczba koni w gminie miasta Torunia była wówczas ponad siedmioipółkrotnie wyższa od liczby samochodów. Jednak krzywe na wykresie zaczęły się zbliżać. W połowie 1929 r. jeden samochód przypadał na 260 mieszkańców, a rok później na 214<sup>17</sup>. Mimo jednoznacznego trendu aż do wybuchu II wojny światowej liczba samochodów nigdy nie przewyższyła liczby wozów konnych. Na marginesie warto przytoczyć, że w prasie europejskiej już w 1895 r. pojawił się pierwszy artykuł, w którym stwierdzono, że użytkowanie samochodu jest tańsze niż użytkowanie konia<sup>18</sup>. W 1939 r. odnotowano w Toruniu 289 samochodów (231 osobowych i 58 ciężarowych) i 484 wozy. Na

---

<sup>13</sup> GStAPK, I HA, Rep. 77, Tit. 1328, nr 30, Bd. 1.

<sup>14</sup> A. Chwalba, *Historia Polski 1795–1918*, Kraków 2001, s. 69.

<sup>15</sup> U. Kubisch, *Automobile aus Berlin. Vom Tropfenwagen zum Amphicar*, Berlin 1985, s. 190.

<sup>16</sup> C. M. Merki, *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Wien–Köln–Weimar 2002, s. 89.

<sup>17</sup> Obliczenia własne.

<sup>18</sup> M. G. Lay, *Die Geschichte der Strasse*, s. 191.

uwagę zasługuje to, że w ogólnej liczbie samochodów udział aut osobowych stanowił ok. 80%, podczas gdy w 1938 r. na 509 wozów konnych tylko 12% było powozami osobowymi. Jeden powóz osobowy przypadał więc na 1275 mieszkańców<sup>19</sup>. Zjawisko to należy wiązać z większą popularnością zmotoryzowania prywatnych potrzeb komunikacyjnych przy jednoczesnym wolniejszym tempie zmotoryzowania przewozów towarów z jednej strony, oraz wykorzystywaniem wozów gospodarskich również do celów *stricte* komunikacyjnych, niezwiązanych z przewozem ładunków – z drugiej.

W zachodnich prowincjach Rzeszy Niemieckiej już w 1910 r. obliczono, że na krótkich odległościach koszty transportu towarów kolejną były o 30%, a wozem konnym o 100% wyższe niż samochodem ciężarowym. Wyniki pomiaru ruchu na drodze z Londynu do Folkestone wykazały, że udział samochodów ciężarowych w ruchu towarowym wzrósł z 41% w 1911 r. do 95% w 1922<sup>20</sup>. W Toruniu, jak i w całej Polsce, aż do pierwszej połowy lat trzydziestych XX w. kołowy transport towarów odbywał się głównie przy użyciu wozów konnych. Mimo że w ciągu dwóch lat, między 1928 a 1930 r., liczba samochodów półciężarowych w gminie miasta Torunia wzrosła ponadtrzykrotnie, a ciężarowych trzykrotnie. W 1934 r. na toruńskie nadbrzeże przybyło ok. 10 000 wozów, dwa lata później już o 25% mniej, przy rosnącym udziale samochodów ciężarowych korzystających z nadbrzeża (615 samochodów)<sup>21</sup>. Nadal jednak oba te środki transportu dzieliła liczebna przepaść.

O ewolucyjnym tempie zmian w przebudowie stosunków komunikacyjnych świadczyła również dobra kondycja stelmachów i kołodziejów, którzy funkcjonowali w Toruniu do końca lat trzydziestych XX w. Co więcej, przejściowy spadek liczby przedsiębiorstw tej grupy nastąpił w latach 1912–1919, by ponownie zanotować wzrost na początku lat dwudziestych XX w. Na utrzymanie się przez wiele lat stabilnej pozycji producentów powozów, poza powolnym procesem

---

<sup>19</sup> Obliczenia własne.

<sup>20</sup> M. G. Lay, *Die Geschichte der Strasse*, s. 186, 189.

<sup>21</sup> I. Tłoczek, *Rozwój Torunia, stolicy Wielkiego Pomorza*, w: *Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni. Z okazji 20-lecia powrotu Ziemi Pomorskiej do Macierzy*, red. J. Lachowski, Toruń–Lwów 1939, s. 32.

modernizacji środków transportu, z pewnością wpływało także to, że branża motoryzacyjna w Toruniu wyrastała głównie z działalności mechaników, sprzedawców rowerów, maszyn i urządzeń aniżeli z fabrykantów powozów. W historii Torunia tylko dwóch powoźników przestawiło profil swojej działalności. Leon Skalski uruchomił produkcję karoserii samochodowych, a Władysław Mikołajczak lakiernię samochodową.

Na dzień 30 IX 1921 r. w całym województwie pomorskim funkcjonowało 1483 stelmachów<sup>22</sup>. Dziesięć lat później liczba czynnych zawodowo kołodziejów w województwie pomorskim wyniosła 1623, z czego w miastach zaledwie 444<sup>23</sup>. Dane te potwierdzają względną stabilizację przedstawicieli tego zawodu, której gwarancję dawał wysoki udział wozów konnych w gospodarce województwa i kraju. Jednocześnie był zauważalny odływ przedstawicieli tej profesji z miast do wsi, co znalazło wyraz również na toruńskim rynku pracy. Według danych Urzędu Pośrednictwa Pracy w Toruniu w latach dwudziestych XX w. nastąpił wzrost bezrobocia wśród toruńskich kołodziejów, którzy zatrudnienia najchętniej szukali w majątkach ziemskich. Znajdowało to potwierdzenie w stanowisku Izby Rzemieślniczej, w sprawozdaniu której czytamy: „Rolnictwo, jako główny odbiorca wyrobów kołodziejskich, stało się nieco lepszym tak odbiorcą, jak i płatnikiem”<sup>24</sup>. W 1935 r. 80% warsztatów kołodziejskich mieściło się na wsiach, wobec 20% w mieście, a w 1937 r. już 83% zakładów kołodziejskich miało siedzibę na wsi. Ponadto, jak napisano dalej w sprawozdaniu: „Nieco więcej aniżeli w latach poprzednich kołodziejstwo, szczególnie w miastach, zajęte jest budową karoserii samochodowych, co będzie wytłumaczeniem szybkiego rozwoju przedsiębiorstw pracujących z siłą zapędową”<sup>25</sup>. Liczba zakładów

---

<sup>22</sup> *Pierwszy powszechny spis Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 września 1921 r. Mieszkania, ludność, stosunki zawodowe. Województwo pomorskie*, w: *Statystyka Polski*, t. 25, Warszawa 1927, s. 268, tab. 22.

<sup>23</sup> *Drugi powszechny spis ludności z dn. 9 XII 1931 r. Mieszkania i gospodarstwa domowe, ludność, stosunki zawodowe. Województwo pomorskie*, w: *Statystyka Polski*, seria C, z. 75, Warszawa 1938, s. 138, 181, tab. 28.

<sup>24</sup> *XII Sprawozdanie Izby Rzemieślniczej w Toruniu za rok 1937*, Toruń 1938, s. 20.

<sup>25</sup> *Ibidem*, s. 21.

produkcji i naprawy wozów w całym badanym okresie wahała się w Toruniu od kilku do kilkunastu.

W wyniku procesów modernizacyjnych, związanych z upowszechnieniem się pojazdów mechanicznych oraz rowerów, maszyn i urządzeń, pojawił się w Toruniu pod koniec XIX w. zawód mechanika. Przedstawiciele tej profesji, poza pracą w przemyśle maszynowym, bądź znajdowali zatrudnienie w składach sprzedaży i naprawy rowerów, maszyn oraz samochodów, bądź prowadzili samodzielne zakłady. Wzrost ich liczby nastąpił w latach 1908–1912, przy czym były to zakłady zajmujące się głównie obsługą rowerów, maszyn do szycia i pisania. Przedsiębiorstw samochodowych funkcjonowało wówczas zaledwie kilka i dopiero na początku lat trzydziestych XX w. odnotowano w Toruniu 14 zakładów samochodowych. Samodzielny udział tej grupy w strukturze gospodarki Torunia pozostawał niewielki, tym niemniej w połączeniu ze stelmachami, z kołodziejami, woźnicami, szoferami dorożek i omnibusów, załogą toruńskich tramwajów oraz obsługą statku parowego, była to już liczna grupa zawodowa. W zestawieniu z przedsiębiorstwami transportowo-spedycyjnymi i pracownikami kolei możemy mówić o odrębnej gałęzi zatrudnienia, ujmowanej w spisach i opracowaniach statystycznych pod kategorią „transport i komunikacja”.

We wrześniu 1921 r. w Toruniu ogółem czynnych zawodowo w dziale komunikacji i transportu było 1416 osób<sup>26</sup>. Na dzień 9 XII 1931 r. w dziale komunikacji i transportu odnotowano 1928 osób czynnych zawodowo, co oznaczało nominalny wzrost o 36%<sup>27</sup>. Obok przemysłu i rzemiosła, handlu i ubezpieczeń oraz administracji publicznej był to jeden z głównych działów gospodarki Torunia, utrzymujący ponad 12% ludności zawodowo czynnej i biernej (12,2% w 1921 r., 12,8% w 1931 r.)<sup>28</sup>. Dane te należy traktować wyłącznie pogłędowo, ponieważ w skład tego działu gospodarki wchodził rów-

---

<sup>26</sup> *Pierwszy powszechny spis*, s. 213, tab. 18.

<sup>27</sup> *Drugi powszechny spis*, s. 294, tab. 29.

<sup>28</sup> K. Przybyszewski, *Toruń w latach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939). Społeczeństwo i gospodarka*, Toruń 1994, s. 69, tab. 8; por. S. Nowakowski, *Geografia gospodarcza Polski Zachodniej*, t. 1: *Środowisko geograficzne. Ludność. Wytwórczość roślinna*, Poznań 1929, s. 117.



niez przedstawiciele branż niebędących przedmiotem tej analizy, jak pracownicy poczty, telegrafów i telefonów, kolei żelaznych oraz żeglugi śródlądowej. W każdym razie jednak największy realny przyrost osób czynnych zawodowo, między 1921 a 1931 r., odnotowano w gałęzi tzw. innych rodzajów komunikacji i transportu – wyniósł on 111% (126 osób w 1921 r., 266 osób w 1931 r.)<sup>29</sup>.

Procesy modernizacyjne prowadziły również do przetasowań na toruńskim rynku pracy w obszarze komunikacji. W 1897 r. spółka Toruńskie Tramwaje zatrudniała 24 pracowników, z czego *gros* stanowili woźnice<sup>30</sup>, dla których elektryfikacja linii oznaczała utratę pracy bądź konieczność zdobycia nowych kwalifikacji. Jeszcze w 1921 r. w województwie pomorskim liczba furmanów, woźniców i stangretów była dziewięciokrotnie wyższa od liczby szoferów<sup>31</sup>. Z analizy ofert pracy publikowanych w Urzędzie Pośrednictwa Pracy w Toruniu wynika jednak, że w połowie lat dwudziestych zawod woźnicy, choć jeszcze niezagrożony strukturalnym bezrobociem, jednak powoli stawał się zawodem bez przyszłości na tle profesji szofera. W 1924 r. nie zgłoszono działalności żadnej nowej dorożki konnej, a w 1926 r. na 26 uruchomionych dorożek tylko jedna była konną. W przypadku szoferów liczba pracobiorców niemal równoważyła się z liczbą ofert pracy toruńskiego pośredniaka. Pod koniec 1931 r. w komunikacji i transporcie samochodowym w miastach województwa pomorskiego powyżej 20 000 mieszkańców pracowało 361 osób (czynnych zawodowo), podczas gdy w komunikacji i transporcie konnym 161 osób (czynnych zawodowo)<sup>32</sup>. Dane te ilustrowały nadchodzący upadek zawodu woźnicy w obszarze przewozu osób. Nadal jednak w pierwszej połowie lat trzydziestych XX w. woźnica bez trudu znajdował pracę w transporcie towarów.

Powyższe zmiany w strukturze zatrudnienia wynikały ze stopniowego procesu strukturalnej wymiany środków transportu, który w miastach Europy Zachodniej dokonał się 20 lat wcześniej. W 1912 r.

---

<sup>29</sup> *Pierwszy powszechny spis*, s. 213, tab. 18; *Drugi powszechny spis*, s. 294, tab. 29.

<sup>30</sup> *Adreß-Buch der Stadt Thorn, Podgorz u. Mocker sowie des Landkreises Thorn für das Jahr 1897*, hrsg. von P. Kirsten, W. Jaskulski, Thorn 1897, wykazy pracowników.

<sup>31</sup> *Pierwszy powszechny spis*, s. 269, tab. 22.

<sup>32</sup> *Ibidem*, s. 231.

tylko 11% zarejestrowanych w Londynie autobusów napędzała siła konia. Ostatni był tam w ten sposób eksploatowany w 1914 r.<sup>33</sup> Z końcem lat dwudziestych XX w. na ulicach zachodniej Europy po raz pierwszy odnotowano większą liczbę motocykli niż koni, więcej samochodów osobowych niż powozów, więcej ciężarówek niż furmanek, wreszcie więcej taksówek samochodowych niż dorożek konnych. Jednak czasy masowej motoryzacji były jeszcze odległe, a samochody osobowe, także tam, stanowiły wówczas przywilej bogatych<sup>34</sup>.

Dla zobrazowania jakościowych zmian, jakie zaszły w systemie komunikacyjnym Torunia w omawianym okresie, kluczowe jest znaczenie pojęcia prędkości i czasu. Jeśli przyjąć za prędkość jazdy samochodem maksymalną dozwoloną szybkość w terenie zabudowanym, wynoszącą w 1910 r. 15 km/h, oznaczało to, że kierowca samochodu osobowego podróżował wówczas w mieście (zaledwie) trzykrotnie szybciej od pieszego. W przykładowym 1910 r. trasę z Dworca Toruń-Miasto do Cegielni na Bydgoskim Przedmieściu, wynoszącą 4700 m, pieszy pokonywał w czasie jednej godziny, tramwaj w czasie 20 minut, samochód 19 minut<sup>35</sup>. Biorąc pod uwagę ewentualne utrudnienia w ruchu, trasę najszybciej mógłby pokonać rowerzysta lub motocyklista. Przywołany, teoretyczny przykład jest tylko egzemplifikacją zjawiska, które w różnym stopniu objęło obszar miasta. Paradoksalnie, najwolniej przemieszczano się w śródmieściu. Zauważalna korelacja wielkości i kierunków ruchu ulicznego z przestrzennym rozmieszczeniem ciągów handlowych i przemysłowych oraz kluczowych dla funkcjonowania społeczności instytucji publicznych prowadzi do oczywistego wniosku, że obszarem o największym natężeniu ruchu było zabytkowe centrum Torunia. Wynikało to z wielowiekowej funkcji Starego i Nowego Miasta, które od czasów średniowiecza integrowały na swoim obszarze całokształt życia społecznego torunian. Konsekwencją tego stanowił jednak spadek przepustowości ruchu.

---

<sup>33</sup> M. G. Lay, *Die Geschichte der Strasse*, s. 189.

<sup>34</sup> C. M. Merki, *Der holprige Siegeszug*, s. 17.

<sup>35</sup> Obliczenia własne.

Problem korkowania się ulic i powstawania zatorów pod koniec XIX w. dotyczył znaczną liczbę miast, a duże ośrodki Europy Zachodniej borykały się z tym już w połowie XIX w. Skrajnym przypadkiem okazuje się Paryż, w którym w 1910 r. powierzchnia jezdni była mniejsza od powierzchni pojazdów przeznaczonych do cyrkulacji ulicznej. Niemożliwe było więc jednoczesne poruszanie się po ulicach wszystkich pojazdów<sup>36</sup>. W Toruniu choć ruch w centrum korkował się już w drugiej połowie XIX w., w warunkach zabudowy otoczonej średniowiecznymi murami i bramami oraz pierścieniem twierdzy, to jednak stan krytyczny osiągnął w pierwszej połowie lat trzydziestych XX w., kiedy nawet tramwaje miały spóźnienia. Zabytkowe centrum miasta, które cechowała miazdząca przewaga w natężeniu ruchu nad pozostałymi dzielnicami, w części dotknął więc zachodnioeuropejski problem spadku prędkości podróżowania, mimo możliwości technicznych, jakie dawały pojazdy mechaniczne. Sytuacja ta przyczyniła się do podjęcia próby wyprowadzenia ruchu kołowego ze śródmieścia w latach trzydziestych XX w. W tym kontekście należy zauważyć, że od schyłku XIX w. zasadniczy ruch przebiegał od zabytkowego centrum w kierunku dworców oraz przedmieść, co wpływało na rangę biegnących tamtędy głównych ulic. Przykładem tego była aprecjacja ul. św. Katarzyny, która od czasu poprowadzenia tramwaju do Dworca Toruń-Miasto stała się główną trasą wylotową ze starówki. Jednak największy wpływ na kształtowanie układu kierunków ruchu drogowego miała budowa w latach trzydziestych XX w. arterii okalających zabytkowe centrum.

Przebudowa głównych ciągów komunikacyjnych w Toruniu, współ z rozwojem przestrzennym i gospodarczym miasta w latach trzydziestych XX w., przyniosła awans przedmieść. Wyrazem tego był rosnący ruch na ich ulicach, potwierdzony również skokowym wzrostem sprzedaży biletów tramwajowych. Ogólny wzrost ruchu był w największym stopniu spowodowany dynamicznym rozwojem liczby ludności Torunia, która w omawianym okresie wzrosła z 27 018 do 78 400 osób. Choć liczba ludności uległa niemal potro-

---

<sup>36</sup> L. Niemojewski, *Ulice miasta nowoczesnego, w: Pierwszy polski kongres drogowy*, Warszawa 1928, referat nr 8-A, s. 5–6.

jeniu, gęstość zaludnienia okresowo mocno spadała, ze względu na znaczny przyrost powierzchni miasta, osiągnięty przez przyłączanie słabiej zaludnionych obszarów. W konsekwencji systematyczny rozwój liczby pojazdów mechanicznych, poza obszarem ścisłego centrum, przekładał się na ogólny wzrost prędkości ruchu na ulicach miasta. Prowadziło to do wzrostu intensywności ruchu, rozumianej jako możliwość wielokrotnego pokonywania konkretnej odległości w tej samej jednostce czasu.

W drugiej połowie XIX i na początku XX w., równoległe do upowszechniania się nowych środków transportu oraz wzrostu natężenia ruchu, przebiegał proces kształtowania regulacji prawnych. Regulacje te przez długi czas nie miały charakteru ustawodawstwa centralnego, lecz leżały w gestii władz policyjnych miasta. W rezultacie peryferyjność Torunia oraz Prus Zachodnich, względem zachodniej części Rzeszy Niemieckiej, znajdowała swoje odbicie w wolniejszym tempie modernizacji przepisów porządkowych. Wynikało to z braku rzeczywistej potrzeby i problemów komunikacyjnych, z jakimi stykały się wysokorozwinięte i przeludnione miasta Europy Zachodniej czy Stanów Zjednoczonych. W Paryżu już w 1487 r. zakazano jazdy kłusem i galopem pod karą chłosty, a od 1540 r. konie należało tam prowadzić. Podobny zakaz powożenia galopem wewnątrz miasta ustanowiono w 1652 r. w Nowym Amsterdamzie (Nowym Jorku)<sup>37</sup>. W przepisach dotyczących Torunia z 1902 r. został wymieniony zakaz jazdy galopem podczas targów. Także w kontekście nadawania uprawnień do kierowania pojazdami widać dystans dzielący Toruń od światowych metropolii. Podczas gdy w 1867 r. na wszystkie paryskie karety wymagano prawa jazdy, w Toruniu jeszcze w 1912 r. do prowadzenia powozów konnych wystarczyło ukończenie 16. roku życia. Na sześć lat przed sprowadzeniem pierwszego automobilu do Torunia w Chicago zostało już wprowadzone prawo jazdy dla kierowców<sup>38</sup>. Archaizm przepisów funkcjonował jednak dopóty, dopóki regulacje pozostawały w rękach zarządów miast i zarządów rejencji. Gdy w 1909 r. wprowadzono w państwie niemieckim ustawę o ruchu pojazdów me-

---

<sup>37</sup> M. G. Lay, *Die Geschichte der Strasse*, s. 210.

<sup>38</sup> *Ibidem*, s. 194.

chanicznych, zniknął problem formalno-prawnego opóźnienia Torunia, który musiał implementować nowe przepisy. Pojazdów mechanicznych jeździło po mieście niewiele, ale obowiązujące przepisy były dostosowane do realiów rozwiniętego Zachodu. Analogicznie sytuacja wyglądała w sąsiednich miastach Prus Zachodnich, gdyż obejmowały je te same rozporządzenia prezydenta prowincji. Dla porównania, w Królestwie Polskim można zaobserwować zbliżony czas wprowadzania nowych regulacji. Przepisy regulujące ruch samochodowy na ulicach Warszawy weszły w życie 22 XI 1901 r.<sup>39</sup>, niecałe cztery miesiące przed rozporządzeniem dotyczącym ruchu pojazdów mechanicznych w Toruniu<sup>40</sup>. Przepisy warszawskie były jednak bardziej rozbudowane w części dotyczącej udzielania praw jazdy. Tam pierwszy samochód pojawił się w 1896 r., dziewięć lat wcześniej niż w Toruniu. Przepisy regulujące ruch rowerowy wydano z kolei w Warszawie dwa lata później niż w Toruniu<sup>41</sup>.

Brak informacji źródłowych dotyczących zasad stosowania znaków drogowych w Toruniu przed 1909 r. nie powinien także budzić kontrowersji. Początek nowoczesnych znaków drogowych na świecie przypadł na schyłek XIX w., a dopiero w 1901 r. Automobile Club of America rozpoczął systemowe oznakowywanie dróg<sup>42</sup>. Do czasu podpisania międzynarodowej konwencji z 1909 r., dotyczącej ruchu pojazdów mechanicznych, większość państw borykała się z problemem sygnalizacji drogowej, choć i konwencja wprowadzała zaledwie cztery znaki. Skutkowało to nieskoordynowanym rozwojem sygnalizacji drogowej w poszczególnych państwach aż do 24 IV 1926 r., kiedy to w Paryżu podpisano nową Konwencję Międzynarodową dotyczącą ruchu samochodowego. W 1931 r. Liga Narodów rozszerzyła Konwencję o trzy nowe znaki: „Ostrożnie”, „Pierwszeństwo przejazdu” i „Przejazd zabroniony” z białą belką na czerwonym kole<sup>43</sup>.

---

<sup>39</sup> A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988, s. 61.

<sup>40</sup> *Verkehr mit Kraftfahrzeugen (Thorn den 2 Mai. 1902)*, „Th. KrbL.” 17 V 1902, nr 39.

<sup>41</sup> A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie*, s. 61.

<sup>42</sup> M. G. Lay, *Die Geschichte der Strasse*, s. 206.

<sup>43</sup> *Ibidem*, s. 207.

Z punktu widzenia regulacji prędkości ruchu w mieście należy zauważyć, że proces ograniczania szybkości ruchu w Toruniu przebiegał zdecydowanie wolniej w stosunku do miast zachodnioeuropejskich. Większe ośrodki nie czekały na ograniczenia wprowadzane ustawą, lecz już w drugiej połowie XIX w. wewnętrznymi przepisami rozwiązywały problem zbyt szybkiej jazdy<sup>44</sup>. Można zaryzykować stwierdzenie, że o ile faktyczna modernizacja i upowszechnianie się nowoczesnych środków transportu w Toruniu następowały z potężnym opóźnieniem w stosunku do dużych ośrodków miejskich Europy Zachodniej w całym badanym okresie, o tyle na gruncie przepisów opóźnienie było wyraźne szczególnie do 1910 r. (wydano wtedy rozporządzenie wykonawcze do ustawy z 1909 r.). Później anachronizm przepisów dotyczył jedynie zagadnień, których nie objęła ustawa o ruchu pojazdów mechanicznych. Ustawodawstwo niemieckie w zakresie stosunków komunikacyjnych sprzed I wojny światowej było dobrze rozwinięte, a w wielu obszarach wyprzedzało rozwiązania prawne stosowane w II Rzeczypospolitej.

Utrzymanie w mocy przepisów niemieckich na obszarze byłej Dzielnicy Pruskiej w grudniu 1919 r. wynikało z pilnej potrzeby prawnego uregulowania ruchu pojazdów mechanicznych, w warunkach odbudowującego się państwa polskiego. W kolejnych, polskich już aktach prawnych Toruń został objęty przepisami powszechnie obowiązującymi w całym kraju. Rozporządzeniem Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z czerwca 1924 r.<sup>45</sup> wprowadzono do przepisów krajowych obowiązek stosowania znaków drogowych wymienionych w Konwencji z 1909 r., zmieniając nieco ich nazwy. W 1926 r. mocą Międzynarodowej Konwencji dotyczącej ruchu samochodowego przydzielono polskim pojazdom oznaczenie „PL” w ruchu międzynarodowym. Ustawy i rozporządzenia z lat

---

<sup>44</sup> By nie wspomnieć o słynnej angielskiej ustawie Red Flag Act z 1865 r., jakkolwiek odgrywającej negatywną rolę w rozwoju komunikacji, to jednak świadczącej o świadomej potrzebie regulowania ruchu w warunkach rozwoju nowych środków transportu, por. W. Rychter, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1979.

<sup>45</sup> *Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r. regulujące używanie i ochronę dróg* (Dz. U. R.P. 1924, nr 61, poz. 611).

dwudziestych XX w. pozostawiały dużo miejsca na stosowanie wewnętrznych regulacji ruchu drogowego wojewodom i prezydentom miast. Stąd w okresie międzywojennym decyzjami Wojewody Pomorskiego i prezydenta Torunia tak często zmieniano obowiązujące ograniczenia ruchu i prędkości w mieście. Przepisy polskie, jakkolwiek systematycznie nowelizowane, pozostawały krok w tyle za rozwiązaniami prawnymi państw Europy Zachodniej<sup>46</sup>. Ponadto przez długi czas czerpano z regulacji niemieckich, które szerzej traktowały sprawy ubezpieczeń oraz odpowiedzialności za zdarzenia drogowe.

Dokonując syntezy procesów zachodzących w strukturze komunikacyjnej Torunia, należy wreszcie zadać kluczowe pytanie, jak liczna grupa mieszkańców Torunia skorzystała ze zmiany sposobów przemieszczania się w mieście. Precyzyjne odtworzenie tego procesu i zbudowanie dokładnych przekrojów czasowych, przedstawiających liczby pasażerów komunikacji zbiorowej oraz liczby właścicieli indywidualnych środków transportu, utrudniają braki źródłowe. W rezultacie wnioski należy oprzeć na zestawieniach dla wybranych lat, dla których dysponujemy danymi źródłowymi. I tak w 1900 r. z komunikacji zbiorowej korzystało dziennie nie więcej niż 4375 osób, co odpowiadało 14,8% ludności Torunia (wraz z wojskiem). W 1914 r. tramwaje oraz omnibusy przewiozły łącznie 2 221 217 pasażerów. Rok później 2 539 650 pasażerów. Przyjmując, na podstawie szacunkowych danych dla lat poprzednich i późniejszych, że statkiem parowym podróżowało dziennie 1500 osób, oznacza to, że w 1914 r. komunikacją zbiorową (wyłączając dorożki) podróżowało dziennie 7585 osób, a w 1915 r. – 8458 osób. Dominującym środkiem transportu był tramwaj, którego udział w grupie komunikacji zbiorowej stanowił blisko 80%. W 1932 r. z komunikacji zbiorowej korzystało dziennie 10 288 osób, co odpowiadało 18,4% ludności Torunia. Nadal udział tramwaju sięgał 80%. Po 1934 r., kiedy statek parowy stracił swą funkcję zbiorowego środka transportu i poprowadzono tramwaj przez most, rola pojazdu szynowego wzrosła jeszcze bardziej. W 1938 r. dzienna liczba pasażerów tramwajów odpowiadała 17,9% liczby ludności Torunia. Rekapitułując, w badanym okresie

---

<sup>46</sup> Przykładem jest ratyfikowanie przez Polskę Konwencji z 1931 r. dopiero w 1934 r.

wskaźnik uczestnictwa w środkach komunikacji zbiorowej – mierzony w odniesieniu do liczby ludności miasta – oscylował w przedziale 14–19% (w latach 1917–1919 dzienna liczba pasażerów tramwajów przekroczyła wyraźnie ten wskaźnik, osiągając w 1918 r. 28,9% liczby ludności Torunia)<sup>47</sup>. Należy pamiętać, że nie miały udział w liczbie uczestników stanowiły osoby przyjezdne, niebędące mieszkańcami Torunia, których dokładne oszacowanie nie jest możliwe.

W odniesieniu do indywidualnych środków transportu należy z kolei przypomnieć, że przed 1905 r. w mieście prawdopodobnie nikt nie miał samochodu, a zapewne również motocykla. Poza nielicznymi rowerami wśród prywatnych środków transportu dominowały konne wozy oraz powozy osobowe, należące do zamożniejszych warstw społeczności toruńskiej. W tym zakresie niewiele zmieniło się od schyłku XIX w. W 1910 r. odnotowano w mieście 726 powozów konnych oraz 250 rowerów. Należy przyjąć, że liczba samochodów na pewno nie przekraczała kilkudziesięciu, ze wskazaniem na kilkanaście sztuk, podobnie jak motocykli. Jeśli założymy, że jeden pojazd był własnością jednej osoby, oznacza to, że liczba właścicieli prywatnych środków transportu (nie uwzględniając koni) nieznacznie przekraczała 1000 osób, czyli stanowiła ok. 2% ludności Torunia (wraz z wojskiem). Znając jednak parametr stosunku liczby właścicieli powozów do liczby tych pojazdów dla późniejszego okresu, wynoszący 0,64, należy sądzić, że liczba właścicieli indywidualnych środków transportu w 1910 r. raczej nie przekraczała 1000 osób. W 1928 r. doliczono się w Toruniu 122 samochodów, 28 motocykli, 1786 rowerów oraz 886 koni (310 zdatnych, 576 niezdatnych dla celów wojska). Brak danych o liczbie powozów dla tego roku zmusza do posłużenia się w zestawieniu liczbą koni. Wynika z niego, że w 1928 r. liczba indywidualnych środków transportu odpowiadała 5,6% ludności Torunia<sup>48</sup>.

Jednocześnie dla zobrazowania skali zmian warto podkreślić, że w 1910 r. jeden wóz przypadał na 64 osoby, a w 1938 r. – na 153 osoby. Dane te pokazują proces strukturalnie głęboki, ale w liczbach

---

<sup>47</sup> Obliczenia własne.

<sup>48</sup> Obliczenia własne.



bezwzględnych niewielki, dotyczący kilkuset pojazdów (509–726). Zarazem między 1928 a 1930 r. liczba samochodów wzrosła o 93%, motocykli o 178%<sup>49</sup>. Kierunek tych zmian korespondował z ogólnym trendem zachodzącym na drogach państwowych Pomorza. W 1930 r. stosunek ruchu samochodowego do konnego na drogach państwowych Pomorza wynosił 1 : 1,2; w 1934 r. 1 : 1,16; a w 1938 r. już 1 : 0,92. Po okresie kryzysu gospodarczego ruch samochodowy wzrósł o 50%, podczas gdy konny zaledwie o 11,5%<sup>50</sup>. Na dzień 1 I 1936 r. na terenie województwa pomorskiego były zarejestrowane 2384 samochody (1308 samochodów osobowych, 353 taksówki, 90 autobusów, 633 samochodów ciężarowych) i 878 motocykli<sup>51</sup>. Dwa lata później 2945 samochodów i 975 motocykli<sup>52</sup>, a według stanu na 1 I 1939 r. liczba samochodów w Pomorskiem wyniosła 5085<sup>53</sup>. Pod tym względem województwo pomorskie ustępowało jedynie Warszawie oraz województwom poznańskiemu i śląskiemu.

Jeśli spojrzymy na omówione dane liczbowe przez pryzmat społecznej konstrukcji technologii – znanej teorii socjologicznej – to zdamy sobie sprawę, że opisywane przemiany w strukturze komunikacyjnej wiązały się z nierównym dostępem do zdobyczy technicznych (transportowych) przez odpowiednie grupy społeczne. Jednocześnie czymś oczywistym jest, że owe zdobycze, determinowane postępowaniem, wymuszały zmiany w kształtowaniu przestrzeni ulicznej, rozumianej jako społeczna walka o swoje miejsce na ulicy. Przez wieki ulica należała do pieszych, to oni sprawowali nad nią władzę. Gdy pojawiły się samochody, kierowcy zaczęli uzurpować sobie do niej prawo. Peter D. Norton, badając świat epoki motoryzacji w miastach amerykańskich, pisze, że do lat dwudziestych XX w. samochody były w najlepszym razie nieproszonymi gośćmi, a nawet intruza-

---

<sup>49</sup> Obliczenia własne.

<sup>50</sup> Z. Kuras, *Przemysł na Pomorzu Gdańskim w latach 1920–1939*, Bydgoszcz 1984, s. 188–189.

<sup>51</sup> AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 2136, Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1 I 1936 r.

<sup>52</sup> AAN, Ministerstwo Komunikacji, sygn. 2138, k. 17–18, Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1 I 1938 r.

<sup>53</sup> E. Brzosko, *Rozwój transportu*, s. 176, tab. 32.

mi, którzy wtargnęli w porządek ulicy. Piesi widzieli w samochodzie zagrożenie dla ustalonych zwyczajów, zamach na ich prawa. Mieli jednak przewagę liczebną i trzymali się ulic mimo rosnących zagrożeń w ruchu. Gdy kierowcy zdobyli swoje miejsce w ulicznym świecie, zaczęli w końcu sprawować nad nim władzę przez narzucanie prędkości, uciekanie się do klaksonu zamiast do hamulca. Sprawowanie przez nich władzy „wypędziło” pieszych z ulic, a z czasem zakazywało do nich dostępu<sup>54</sup>. Walka o ulicę była więc wzajemnym oddziaływaniem między odpowiednimi grupami społecznymi uczestniczącymi w ruchu komunikacyjnym. W Toruniu piesi po raz pierwszy utracili część ulicy w 1899 r., gdy musieli oddać prawne pierwszeństwo w ruchu tramwajowi. Wielowiekowy porządek został złamany. Ponieważ pojazd szynowy pozostawał w zasięgu finansowym wielu grup społecznych (w tym pieszych), dotkliwość porażki nie była tak duża jak w przypadku konkurencji z kierowcami samochodów. Walka o ulicę przybierała tym większe rozmiary, im większe rozwarstwienie ekonomiczne stało za grupami społecznymi uczestniczącymi w ruchu komunikacyjnym. Demonizowanie samochodów w prasie toruńskiej nie różniło się wiele od zarzutów stawianych kierowcom w miastach amerykańskich, choć oczywiście skala ruchu była nieporównywalna. Odwoływanie się do sankcji moralnych za występki kierowców przeciw „niewinnym” pieszym stanowiło uniwersalną formę obrony.

Z przeprowadzonych studiów wynika, że mimo zasadniczych przemian, jakie zaszły w systemie komunikacyjnym miasta, ruch pieszy pozostał niezmiennie głównym sposobem przemieszczania się mieszkańców Torunia. Wprawdzie udział uczestników komunikacji zbiorowej systematycznie rósł, lecz, z wyjątkiem silnego wzrostu w latach 1917–1919, nie osiągał 20% liczby ludności miasta. Liczba właścicieli pojazdów indywidualnych, która również wykazywała stały wzrost, nie przekraczała zaś kilku procent liczby ludności. W rezultacie największy udział stanowiła komunikacja piesza, choć jej znaczenie zostało uszczuplone w stosunku do czasów sprzed uruchomienia tramwajów. Możliwości szybszego i nowoczesnego przemieszczania się zostały zarezerwowane dla części mieszkańców.

<sup>54</sup> P. D. Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge 2008, s. 129, 256, 259.

# Aneks

## 1. Wykaz właścicieli wozów w obrębie Torunia w 1936 r.

Lp.	Nazwisko i imię właściciela	Adres/ulica
1.	Adamski Stanisław	Szosa Chełmińska 134
2.	Anders Brunon	Żółkiewskiego 11
3.	Araczewski Wacław	Prosta 15
4.	Baciareli Wacława	Wybickiego 81
5.	Bajer Paweł	Grudziądzka 93
6.	Balcer Klara	Koszarowa 41
7.	Ballo Augusta	Szosa Chełmińska 67
8.	Bartel Fryderyk	Dworcowa 11
9.	Bartkowska Walentyna	Szosa Chełmińska 131
10.	Baumgart Marian	Kozacka 3
11.	Bąk Michał	Podgórna 36
12.	Biche i S-ka	Mostowa 3
13.	Biederko Szlama	Grudziądzka 43
14.	Bleck Maks	Wałdowska 16
15.	Born i Schütze	Grudziądzka 79
16.	Bott Emil	Grudziądzka 52/54
17.	Bożejewicz Józef	Wałdowska 14
18.	Braun Ignacy	Mostowa 16
19.	Browar Kuntersz.	Browarna 1/5
20.	Browar Skierniew.	Bydgoska 104
21.	Brzezińska Chaja	Koniuchy 75
22.	Brzeziński Abram	Koniuchy 75
23.	Budasz Jakub	Koniuchy 61
24.	Bulińska Joanna	Koniuchy 59
25.	Cacha Alojzy	Kopernika 26
26.	Celmer Helena	Kopernika 31
27.	Celmer Paweł	Mickiewicza 55
28.	Chłodowski Józef	Wałdowska 7
29.	Chojnowski Stanisław	Grudziądzka 128
30.	Chrzanowska Rozalia	Grudziądzka 150
31.	Chrzanowski Bronisław	Kraińska 7
32.	Chrzanowski Władysław	Wielki Rów 39
33.	Ciborski Jan	Pod Dębową Górą 31
34.	Cybula Klemens	Rynek Staromiejski
35.	Cybulski Jan	Szosa Chełmińska 19/21
36.	Cygrumys Franciszek	Małachowskiego 6

Lp.	Nazwisko i imię właściciela	Adres/ulica
37.	Cywiński Jan	Szosa Chełmińska 110
38.	Czarnecki Leon	Podgórna 30
39.	Czeszewski Stanisław	Kościuszki 89
40.	Czubek – S-ka	Piernikarska 3/7
41.	Dąbrowski Franciszek	Przy Rzeźni 29
42.	Deczyńska Wanda	Kozacka 51
43.	Dera Hieronim	Szosa Chełmińska 99
44.	Dobalaff Paweł	Bydgoska 56
45.	Dobroszewska M.	Kozacka 53
46.	Drwęcka Elżbieta	Batorego 69
47.	Dutkiewicz Roman	Różana 3
48.	Ehlert Bronisław	Polna 17/19
49.	Erdanowski Jan	Grudziądzka 81
50.	Fa Petow	Szosa Chełmińska 27
51.	Fabiański Szymon	Słowackiego 142
52.	Fabryka Cerament	Targowa 22
53.	Fandrejewski Władysław	Wola Zamkowa 7/11
54.	Felski Józef	Rynek Nowomiejski 16
55.	Foy Rudolf	Most Pauliński 1
56.	Gaca Jan	Łazienna 10/14
57.	Gierszewski Jan	Prosta 10
58.	Golimowski Franciszek	Grudziądzka 128
59.	Górski Czesław	Szosa Chełmińska 90
60.	Gralewski Wincenty	Prosta 21
61.	Graszak Czesław	Waldowska 33
62.	Grothe Augusta	Bieleńska 5
63.	Grotkowska Anna	Mickiewicza 140
64.	Grzmociński Jan	Grudziądzka 82
65.	Güring Maks	Kościuszki 29
66.	Hadega-Olejniczak	Mostowa 2/4
67.	Hankelman Fryderyk	Lelewela 10
68.	Hasse Franciszek	Droga Trepowska 15/17
69.	Hauser Robert	Kościuszki 51
70.	Heise Waleska	Chrobrego 58/64
71.	Hinc Leon	Łazienna 16
72.	Hozakowski Bronisław	Mostowa 28
73.	Hutek Czesław	Szosa Chełmińska 15
74.	Iwański Paweł	Przy Rzeźni 45
75.	Jabczyński Teodor	Zaułek Dworcowy 12
76.	Jabłoński Bronisław	Podgórna 9
77.	Jankowska Marta	Szosa Chełmińska 15
78.	Jarogrosz Teofil	Szosa Chełmińska 127
79.	Jastrzebski Stanisław	Port Drzewny
80.	Jaskowski Maciej	Kościuszki 40
81.	Kamiński Feliks	Wielki Rów 11
82.	Kaniewski Józef	Szosa Chełmińska 113
83.	Karpaty	Szeroka 8

Lp.	Nazwisko i imię właściciela	Adres/ulica
84.	Kawałkowska Bronisława	św. Ducha 7/9
85.	Kiefer Herman	Szosa Chełmińska 63
86.	Klasztor oo. Redemptorystów	św. Józefa 23
87.	Klechowicz Herman	Grudziądzka 101
88.	Kłosińska Katarzyna	Koniuchy 30/62
89.	Konieczka Waław	Grudziądzka 4
90.	Konieczna Gertruda	Kordeckiego 9
91.	König Ludwik	Targowa 3
92.	Kopczyński Piotr	Wałdowska 92
93.	Kopistecki Julian	Szosa Bydgoska 61
94.	Kotlarek Józef	Lelewela 28
95.	Kowalewski Zenon	Rynek Nowomiejski 18
96.	Kowalska Helena	Przy Rzeźni 62/64
97.	Kozłowski August	Sobieskiego 56
98.	Kranich Franciszek	Łukowa 24/26
99.	Kraszucki Władysław	Szosa Chełmińska 72
100.	Królikowski Kazimierz	Grudziądzka 61
101.	Krüger Gustaw	Końcowa 6
102.	Kryszczyński L.	nadbrzeże
103.	Krywalski Franciszek	Koszarowa 24
104.	Kuflewski Kazimierz	Szosa Chełmińska 169
105.	Kühn Franciszek	Bieleńska 15
106.	Kulwicki Andrzej	Kościuszki 66
107.	Kulwicki Józef	Kościuszki 53
108.	Kumiński Józef	Szosa Chełmińska 113
109.	Kwiatkowski Stanisław	Szosa Bydgoska 67
110.	Laichnitz Jan	Kościuszki 59
111.	Lange Augustyn	Kościuszki 47
112.	Lange Erdman	Wiązowa 10
113.	Lange Kurt	Wielki Rów 13
114.	Lasz Bolesław	Lubicka 32
115.	Latarski Jan	Pod Dębową Górą 5
116.	Lemański Władysław	Droga Trepowska 12
117.	Lewandowicz Waław	Sobieskiego 56
118.	Lewandowski Henryk	Żeglarska 14
119.	Lewandowski Jan	Bielany
120.	Lewandowski Józef	Szosa Chełmińska 157
121.	Lewandowski Leon	Koniuchy 28
122.	Lewicki Antoni	Łazienna 22
123.	Liedtke Albrecht	Szosa Chełmińska 75
124.	Ligmanowski Feliks	Franciszkańska 6
125.	Lipiński Jan	Mostowa
126.	Lisewski Paweł	Podgórna 24
127.	Lubań Tow. Akc.	Szosa Lubicka 38/58
128.	Ładoś Agata	Podgórna 52
129.	Maćkowiak Jan	Chełmińska 26
130.	Małkowski Bernard	Podgórna 72

Lp.	Nazwisko i imię właściciela	Adres/ulica
131.	Małkowski Józef	Grudziądzka 98
132.	Mankiewicz Franciszek	Koniuchy 83
133.	Mańkowska Władysława	Koniuchy 69
134.	Mederska Leokadia	Targowa 17/31
135.	Mederska Waleria	Podgórna 60
136.	Mederski Kazimierz	Mostowa 6
137.	Meller Józef	Mickiewicza 71
138.	Męclewski	Łazienna 18
139.	Michałowski Julian	Sobieskiego 56
140.	Michliński Antoni	Wiązowa 8
141.	Mindak Helena	Kościuszki 54
142.	Mindak Piotr	Szosa Bydgoska 82
143.	Modrzyński Damazy	Warszawska 7
144.	Mrozek Stanisław	Szczytna 10
145.	Mrozowski Józef	Wałdowska 83
146.	Mućka Jan	Łukowa 9a
147.	Mućka Józef	Targowa 17/31
148.	Müller Gustaw	Bielajska 57
149.	Münster Bernard	Koniuchy 82
150.	Murawski Antoni	Sobieskiego 64
151.	Naat Herman	Bielajska 32
152.	Naftaniel Wal.	Wiązowa 24
153.	Napiórkowski F.	Prosta 16
154.	Nitecki Stefan	Łukowa 9
155.	Nowak Kazimierz	Kanałowa 24/28
156.	Okrucieńska Rozalia	Szosa Lubicka 10/36
157.	Olejniczak Maksymilian	Grudziądzka 68/70
158.	Olszewicki Rubin	Szeroka 2
159.	Olszewski Stefan	Mickiewicza 88
160.	Orzeł Stanisław	Koniuchy 57
161.	Paczkowski Edmund	Wola Zamkowa 7/11
162.	Pankiewicz Jan	Chrobrego 127
163.	Pawlikowska Agnieszka	Przy Rzeźni 37
164.	Pawlikowska Rozalia	Szosa Chełmińska 147
165.	Pichert bracia	Przedzamcze 7/9
166.	Piotrowski Antoni	Chrobrego 18
167.	Piotrowski Bolesław	Lelewela 20
168.	Płaszkwicz Alf.	Szewska 25
169.	Popielski Wawrzyniec	Jagiellońska 18
170.	Poznański Alojzy	Rynek Nowomiejski 18
171.	Poznański Ksawery	Kościuszki 14
172.	Prass Antoni	Podgórna 70
173.	Preuss Rudolf	Łazienna 3
174.	Prylewski Bolesław	Kozackie Góry
175.	Prylewski Franciszek	Mickiewicza 87
176.	Przeperski Agaton	Kozacka 5
177.	Przeperski Jan	Wybickiego 6/16

Lp.	Nazwisko i imię właściciela	Adres/ulica
178.	Przybysz Stanisław	Bielañska 26
179.	Pściuk Franciszek	Kozacka 2/4
180.	Puchalski Alfons	Wodna 48/50
181.	Raciniewska Barbara	Mickiewicza 27
182.	Reimer Oswald	Prosta 3
183.	Richter Leopold	Koñciuszeki 77
184.	Rinow Walter	Matejki 47/49
185.	Rogowski Czesław	Szosa Chełmiñska 76
186.	Rojek Michał	Kanałowa 42/44
187.	Rosochowicz Arnold	Mickiewicza 100
188.	Ruchniewicz Jan	Koñciuszeki 36
189.	Rucki Leon	Chełmiñska 5
190.	Rygielski Jan	Michałowska 1
191.	Rzeźnia Miejska	Lubicka
192.	Sadecka Anna	Mickiewicza 8
193.	Salzbrun Henryk	Koñciuszeki 25
194.	Schmidt Eryk	Mickiewicza 85
195.	Schulz Stanisław	Szosa Bydgoska 11a
196.	Siejkowska Janina	Szosa Chełmiñska 78
197.	Sikora Albin	Kozackie Góry
198.	Siódmiak Jan	Koñciuszeki 72
199.	Siwek Józef	Lubicka 24
200.	Skowronek Jan	Paniñska 11/15
201.	Smeja Franciszek	Królowej Jadwigi 24
202.	Sobczak Edmund	Koniuchy 83
203.	Stahnke Karol	Wałdowska 99
204.	Starosta Maria	Szosa Chełmiñska 142
205.	Stefanowicz Ed.	Batorego 13/15
206.	Stoliñski Bernard	Sobieskiego 70
207.	Stremel Teodor	Mickiewicza 114
208.	Strózyk Wincenty	Grudziądzka 37
209.	Szeibach Bronisław	Koniuchy 83
210.	Szp. Dobr. Pasterza	Wałdowska 29
211.	Szuderski Alfred	Koñciuszeki 81
212.	Szukalski Antoni	Podgórna 37
213.	Szulc Jan	Koñciuszeki 67
214.	Szulc Karol	Grunwaldzka 16
215.	Szymankiewicz Jan	Szosa Chełmiñska 119
216.	Szymañski Ludwik	Żeglarska 3
217.	Tabor Miejski	Prosta 32
218.	Tewa bracia	Mostowa 30
219.	Topolewski Michał	Chrobrego 30/32
220.	Torliñska Marta	Piekary 9
221.	Toruñska Fabryka Chleba	Grudziądzka 84
222.	Trafas Stanisław	Łakowa 16
223.	Treichel Jan	Grudziądzka 79
224.	Treichel Paweł	Łukowa 7

Lp.	Nazwisko i imię właściciela	Adres/ulica
225.	Urbański Wacław	Mickiewicza 128
226.	Utke Oswald	Świętopelka 13
227.	Walentowicz Makary	Świętopelka 8
228.	Walkowiak Franciszek	Koszarowa 37
229.	Weese Gustaw	Żółkiewskiego 34
230.	Wendisch i S-ka	Stary Rynek 35
231.	Węgrzyniak Anna	Polna
232.	Wiertel Pelagia	Wybickiego 62
233.	Wilczyńska Bronisława	Wodociągowa 17
234.	Windmüller August	Mickiewicza 106
235.	Winiarska Maria	Czarneckiego 25
236.	Wiśniewski Bronisław	Szosa Bydgoska 61
237.	Wiśniewski Brunon	Szewska 13
238.	Witt Bernard	Małe Garbary 20
239.	Włodarczyk Stanisław	Szosa Bydgoska 99a
240.	Wojdyła Józef	Czarlińskiego 33
241.	Wojtowicz Stanisław	Chodkiewicza 12
242.	Wolf Jan	Małachowskiego 2
243.	Wróblewski Franciszek	Kołątaja 17
244.	Wrzesiński Franciszek	Wielki Rów 35/37
245.	Zabłocki Herman	Bieleńska 37
246.	Zagrabski Leon	Mickiewicza 91
247.	Zakrzewski Alojzy	Koniuchy 79
248.	Zalewski Wacław	Bieleńska 28/30
249.	Zawacki Franciszek	Kościuszki 31
250.	Zawiślewski Emil	Chełmińska 28
251.	Zittlau Otton	Wałdowska 127
252.	Zühl Fryderyk	Port Drzewny
253.	Zygmaniak Michał	Bartosza Głowackiego
254.	Żak Franciszek	Grudziądzka 103

Źródło: APT, AmT, D 5895, nlb.



**2. Wykaz właścicieli rowerów w obrębie Torunia w 1922 r.  
(na podstawie deklaracji składanych przez właścicieli w Magistracie  
miasta Torunia)**

Lp.	Imię i nazwisko właściciela roweru	Adres/ulica	Zawód lub funkcja społeczna
1.	Aleksandrowicz Aleksander	Wola Zamkowa 11	oficer saperów, major
2.	Antczak Antoni	-	urzędnik prywatny
3.	Antoniewicz Włodzimierz	Bydgoska 10	kupiec
4.	Antoniewiczówna Halina	-	żona kupca
5.	Antoniewiczówna Sabina	Bydgoska 10	siostra kupca
6.	Bank Przemysłowców	Mostowa 21/23	-
7.	Bastian Jan	Kochanowskiego 17a	nauczyciel
8.	Beszczynski Jan	Szosa Chełmińska 114	kolejarz
9.	Bezler Leon	Ignacego Danielewskiego 2	stolarz
10.	Birkner Albert	Kordeckiego 5	stolarz
11.	Bochocki Wacław	Grudziądzka 188	robotnik kolejowy
12.	Bolt Teodor	Podgórna 34	rzeźnik
13.	Boniecki Wacław	Żeglarska 4	uczeń gimnazjum
14.	Bonk Antoni	Szeroka 17	mistrz koszykarski
15.	Brede Heinrich	Kunatowo 12	robotnik
16.	Brzeski Ignacy	Chełmińska 1	właściciel zakładu krawieckiego
17.	Byliński Teodor	św. Ducha 1	sekretarz poczty
18.	Christke Jan	Kościuszki 76	uczeń handl.
19.	Chyliński Jan	Kościuszki 41	urzędnik
20.	Cieszyński Marcei	Prosta 16	kupiec
21.	Czajkowski Franciszek	Nowy Rynek 19	sekretarz Urzędu Wojew.
22.	Czyżniewski Leon	Przy Rzeźni 42a	szklarz
23.	Daranowski Feliks	Warszawska 10/12	zbożowiec
24.	Daranowski Stefan	Warszawska 10/12	elewator zbożowy
25.	Dolatowski Jan	Kazimierza Jagiellończyka 7	asystent Magistratu
26.	Doliva Hans Helmut	Konopnickiej 10	uczeń ogrodnictwa
27.	Doliva Robert Ernest	Konopnickiej 10	kupiec
28.	Doms Hermann	Słowackiego 35	strażak
29.	Dorau Jan	Podgórna 33	strażak
30.	Drażkowski Antoni	Kościuszki 58a	woźny Magistratu
31.	Duliński Stanisław	Lindego 3a	kowal
32.	Duszyński Jan	Piekary 11	robotnik
33.	Dyr. I Okręgu Ruchu i Żeglugi	Bydgoska 22	-

Lp.	Imię i nazwisko właściciela roweru	Adres/ulica	Zawód lub funkcja społeczna
34.	Faleński Bronisław	Mickiewicza 127	pracownik Straży Pożarnej
35.	Falkiewicz Maria	Kościuszki 11	akuszerka
36.	Fides Ludwik	Podgórna 1a	kolejarz
37.	Finger Samuel	Wybickiego 14	właściciel ogrodu
38.	Fintowski Tadeusz	Mickiewicza 119	uczeń gimnazjum
39.	Firma Born i Schütze	Grudziądzka 97	fabryka maszyn
40.	Firma Rola Dom Rolniczo-Handlowy	Mostowa 16	interes zbożowy
41.	Foltarz Adam	Łazarza 4	sierżant sztabowy
42.	Gadowski Józef	Szeroka 19	elewator
43.	Galewski Leon	Rynek Nowomiejski 25	kupiec
44.	Gąsiorowski Stanisław	Chelmińska 38	urzędnik Magistratu
45.	Gehrke Bronisław	Bydgoska 108a	kupiec
46.	Gehrt Oton	Grudziądzka 89	kowal
47.	Geise Paweł	Grudziądzka 192	robotnik
48.	Gerlach Otto	Czerwona Droga 3	kupiec
49.	Globisz Jan	Mickiewicza 94	ślusarz
50.	Goldenstorm Theodor	Szosa Chelmińska 8/10	przedsiębiorca budujący pompy
51.	Goldenstorm Theodor	Szosa Chelmińska 8/10	przedsiębiorca budujący pompy
52.	Goldenstorm Theodor	Szosa Chelmińska 8/10	przedsiębiorca budujący pompy
53.	Goldenstorm Theodor	Szosa Chelmińska 8/10	przedsiębiorca budujący pompy
54.	Gołembiewska Marta	Rynek Staromiejski 8	żona
55.	Gołembiewski Bronisław	Mickiewicza 80	kupiec
56.	Grenda Jan	Podgórna 7	malarz
57.	Gude Werner	Sobieskiego 32/34	uczeń kupiecki
58.	Guderian Artur	Kołątaja 27	ogrodnik
59.	Gulaszyński Józef	Szosa Chelmińska 100	strażak
60.	Gumowski Stefan	Klonowica 41	strażak
61.	Gumowski Walenty	Podgórna 33	strażak
62.	Hanert Franciszek	Nowy Rynek 18	mistrz blacharski
63.	Heise Karol	pl. Teatralny 32	kupiec
64.	Heise Robert	Jana Olbrachta 19	stolarz
65.	Hejze Fryderyk	Chrobrego 36	rolnik
66.	Hejze Kurt	Chrobrego 36	uczeń ślusarski
67.	Hejze Waleska	Chrobrego 36	żona
68.	Henczel Maksymilian	Dworzec miejski	restaurator
69.	Henszel Maks	Dworzec Miejski	restaurator
70.	Höhnke Emil	Czarneckiego 17	handlarz
71.	Höhnke Ewald	Czarneckiego 17	uczeń szkoły wydziałowej
72.	Hrymiszczak Laura	Dom Familijny 5	przy mężu

Lp.	Imię i nazwisko właściciela roweru	Adres/ulica	Zawód lub funkcja społeczna
73.	Jakubowski Michał	Szosa Chełmińska 53	restaurator
74.	Jakubowski Stanisław	Kochanowskiego 1a	kapitan, pilot
75.	Janczarski Bronisław	Podgórna 42	strażak
76.	Januszewski Michał	Kraśnińskiego 10b	cieśla
77.	Jasiński Zygmunt	Mickiewicza 64	sekretarz budownictwa
78.	Jaworski Bronisław	Piaskowa 7	robotnik
79.	Jeziorski Leon	Królowej Jadwigi 16	mistrz koszykarski
80.	Jordan Gustav	Mickiewicza 88	mistrz rzeźnicki
81.	Jordan Józef	Królowej Jadwigi 12/14	kupiec
82.	Juraszek Antoni	Szosa Chełmińska 38	sekretarz skarbowy
83.	Kamiński Franciszek	Podgórna 47	handlarz
84.	Karabasz Edwin	Mickiewicza 52	gimnazjalista
85.	Karabasz Urszula	Mickiewicza 52	nauczycielka
86.	Katafias Władysław	Rynek Nowomiejski 24	inspektor przemysłowy
87.	Katafias Władysław (firma)	Rynek Nowomiejski 24	inspektor przemysłowy
88.	Kierski Franciszek	Mickiewicza 96	strażak
89.	Kiliński Jan	Bydgoska 48	uczeń szkolny
90.	Kittler Robert	Żeglarska 21	kupiec
91.	Klesig Henryk	Klonowica 22	kupiec
92.	Klesig Hugo	Szeroka 7	mistrz czapek i kapeluszy
93.	Klesig Karl	Szosa Chełmińska 38	kupiec
94.	Kończewski Leon	Szosa Chełmińska 144	strażak
95.	Kopistecki Julian	-	rolnik
96.	Kowalski Antoni	Wielki Rów 1	kolejarz
97.	Kowalski Franciszek	Sobieskiego 12	kolejarz
98.	Kozłowski Bronisław	Wielkie Garbary 21	biuralista
99.	Kraut Jakub	Kościuszki 77	kupiec
100.	Krauze Adolf i S-ka	Grudziądzka 67	fabryka maszyn
101.	Krauze Adolf i S-ka	Grudziądzka 67	fabryka maszyn
102.	Kreisker Jerzy	Mickiewicza 88	pomocnik szewski
103.	Ladwig August	Mickiewicza 112a	sekretarz
104.	Lampkowski Józef	Mickiewicza 80	kolejarz
105.	Lange Artur	Łąkowa	-
106.	Laśniewski Paweł	Dworzec Główny	pomocnik malarski
107.	Leński Juliusz	Mickiewicza 52	starszy sekretarz woj.
108.	Lewandowski Antoni	Panny Marii 1	kolejarz
109.	Lewandowski Walerian	Konopnickiej 20	stolarz
110.	Lichardow Aleksander	Grudziądzka 190	malarz, artysta
111.	Lindner Antoni Stanisław	Lindego 6	książkowy
112.	Lipiński Jan	Stary Rynek 16	fryzjer
113.	Maciejewski Stanisław	Różana 5	woźny województwa
114.	Magistrat - Wydział Budowlany	Toruń	-
115.	Mallon Carl	Rynek Staromiejski 23	uczeń gimnazjum

Lp.	Imię i nazwisko właściciela roweru	Adres/ulica	Zawód lub funkcja społeczna
116.	Mallon Maks	Rynek Staromiejski 23	kupiec
117.	Malotki Julian	Mickiewicza 60	–
118.	Mayer Adolf	Wielkie Garbary 13/15	robotnik
119.	Minkoley Henryk	Mickiewicza 89	warsztat mechaniczny
120.	Minkoley Henryk	Mickiewicza 89	warsztat mechaniczny
121.	Minkoley Henryk	Mickiewicza 89	warsztat mechaniczny
122.	Minkoley Henryk	Mickiewicza 89	warsztat mechaniczny
123.	Minkoley Henryk	Mickiewicza 89	warsztat mechaniczny
124.	Mirecki Wincenty	Łazienna 2	uczeń banku
125.	Mleczarnia Centralna	Chrobrego 9	–
126.	Moniecki Franciszek	Jana Olbrachta 2/4	mechanik
127.	Nadrasik Stefan	Wielkie Garbary 21	woźny Magistratu
128.	Nakonieczny Józef	Sienkiewicza 16	DOK VIII
129.	Narodowa Partia Robot- nicza	Piekary 14	partia polityczna
130.	Olkiewicz Władysław	Prosta 27	mistrz szewski
131.	Olszewski Wojciech	Poniatowskiego 1	mistrz brukarski
132.	Olszewski Zygfryd	Poniatowskiego 1	uczeń brukarski
133.	Pakoński Maksymilian	Podgórna 34	kupiec
134.	Pasiński Franciszek	Wodna 38	dekarz
135.	Pawlak Wojciech	Mickiewicza 61	urzędnik pocztowy
136.	Pawlikowski Wiktor	Czarneckiego 15	post. Policji Państwowej
137.	Petersilge Walter	Szosa Chełmińska 13	kupiec
138.	Piątek Jan	Szosa Chełmińska 118	strażak
139.	Pielach Marian	Szosa Chełmińska 20	właściciel domu
140.	Pietkiewicz Zygmunt	Mickiewicza 101	uczeń
141.	Pincel Roman	Łazienna 9	restaurator
142.	Pleszewek Edward	Studzienne 21	urzędnik państwowy
143.	Płacho Jan	Klonowica 37	urzędnik
144.	Podborowski Wawrzy- niec	Słowackiego 45	post. Policji Państwowej
145.	Przegonowski Józef	Kościuszki 44	handlarz wikliny
146.	Przeperski Agaton	Kozacka 10	ogrodnik
147.	Przysiecki Eugeniusz	Kazimierza Jagielloń- czyka 4	uczeń gimnazjum
148.	Przysiecki Jerzy	Reja 8a	oficer marynarki
149.	Racilewicz Franciszek	Łakowa 10	b. por. W.P.
150.	Radzikowski Władysław	Wybickiego 29	blachmistrz
151.	Rausch Heinrich	Mostowa 16	rytownik
152.	Reiff Bernard	Wybickiego 47	kowal
153.	Riesz (Riess) Stanisław	Mickiewicza 28	uczeń gimnazjum
154.	Rogala Julian	Łazienna 6	uczeń gimnazjum
155.	Rogowski Franciszek	Grudziądzka 80	strażak
156.	Röhr Emil	Mostowa 22	mistrz ślusarski
157.	Rohr Paweł	św. Jerzego 62	strażak

Lp.	Imię i nazwisko właściciela roweru	Adres/ulica	Zawód lub funkcja społeczna
158.	Rolewski Henryk	Sobieskiego 25	uczeń gimnazjum
159.	Rozenfeld Paweł	Mickiewicza 88	szewc
160.	Rundt Artur	Mostowa 14	drukarz
161.	Rüster Maksymilian	Grudziądzka 85	restaurator
162.	Rutkowski Bernard	Kopernika 27	uczeń rzeźnicki
163.	Rutkowski Bronisław	Szosa Chełmińska 115	strażak
164.	Rypysć Kazimierz	Łazarza 4	sierżant sztabowy
165.	Sadecki Władysław	Czarneckiego 8	woźny Magistratu
166.	Schultz Adolf	Małe Garbary 11	tapicer
167.	Schultz Małgorzata	Małe Garbary 11	żona
168.	Sędzimir Bronisław	Rybaki 45	st. ref. Woj. Pom.
169.	Sikorski Bronisław	Wielkie Garbary 23	mechanik
170.	Skibiński Teodor	Kościuszki 79	ślusarz
171.	Smolka Jerzy	Konopnickiej 27	uczeń
172.	Smuczynski Władysław	Podgórna 7	stolarz
173.	Sobczyński Franciszek	Kościuszki 78	kołodziej-kolejarz
174.	Spors Łukasz	Szewska 23	inżynier
175.	Stachel Rychard	Kościuszki 67	stolarz
176.	Stec Jan	pl. Teatralny 32	inżynier
177.	Stecówna Helena	pl. Teatralny 32	uczennica gimnazjum
178.	Stempowa Waleria	Kościuszki 1	żona
179.	Strzelewicz Edmund	Warszawska 14	kupiec zbożowy
180.	Soppart Georg	Panińska 3	tartak parowy
181.	Soppart Georg	Panińska 3	tartak parowy
182.	Soppart Georg	Panińska 3	tartak parowy
183.	Susmarski Stanisław	Krótką 3	robotnik
184.	Święcicki Stanisław	Sobieskiego 25	uczeń gimnazjum
185.	Szatkowski Jan	Słowackiego 1	pomocnik kancelarii
186.	Szczepański Józef	-	post. Policji Państwowej
187.	Szmak Artur	Ignacego Danielewskiego 3	pomocnik przy Magi- stracie
188.	Szulc Walenty	Żółkiewskiego 11	woźny
189.	Szuprit Jakub	Kochanowskiego 19	kolejarz
190.	Szwengrub Edmund	Chrobrego 24	ogrodnik
200.	Szymkowiak Jan	Mostowa 27	kontr. Ubezpie. Krajow.
201.	Świtajski Izydor	Ogrodowa 1	woźny przy Sądzie Okrę- gowym
202.	Talke Otto	Kanałowa 26	gospodarz
203.	Thober Albert	Klonowica 21	komisarz, zarząd Rzeka Wiśła
204.	Torgaszeff Teodor	Jana Sobieskiego 20	-
205.	Treiderowski Franciszek	Reja 8b	śługa ratusza
206.	Tylmanowski Leon	św. Katarzyny 3	kupiec
207.	Urbański Feliks	Kościuszki 59	dozorca
208.	Urząd Ruchu	Piastowska 1	-

Lp.	Imię i nazwisko właściciela roweru	Adres/ulica	Zawód lub funkcja społeczna
209.	Utke Oswald	Panieńska 13	uczeń
210.	Weese Wolfgang	Ignacego Danielew- skiego 4	uczeń gimnazjum
211.	Wesołowski Jan	Czarneckiego 15	st. post. Policji Państwo- wej
212.	Wędzicki Paweł	Przedzamcze 10	wermistrz
213.	Wierzbiński Feliks	Rogatka miasta	seminarzystą
214.	Wilamowski Bolesław	Bydgoska 41	kupiec
215.	Will Otto	Szczytna 7	dekarz
216.	Wiśniewski Witold	Stary Rynek 16	uczeń gimnazjum
217.	Wojciechowski Jan	Szeroka 31	pomocnik biurowy
218.	Wojciechowski Władysław	Krótką 10	robotnik
219.	Wojewódzki Edward	Fosa Staromiejska 28	ślusarz
220.	Wołowski Józef	Mickiewicza 111	mistrz szewski
221.	Wronowski Leon	Szosa Chełmińska 90	murarz
222.	Wykrzykowski Artur	Warszawska 2	uczeń szkolny
223.	Wykrzykowski Jan	Warszawska 2	uczeń szkolny
224.	Wykrzykowski Józef	Warszawska	uczeń szkolny
225.	Zabel Joanna	Lubicka 23	żona
226.	Zabel Rudolf	Lubicka 23	muzyk
227.	Zacharewski Włodzimierz	Grudziądzka 188	kierownik warsztatu
228.	Zagórski Józef	Kościuszki	stolarz
229.	Zalewski Antoni	Bieleńska 34	woźny
230.	Zalewski Bolesław	Bieleńska 34	ślusarz
231.	Zalewski Roman	Mickiewicza 123	listonosz
232.	Zickner Walter	Bydgoska 96	kupiec
233.	Zieliński Bolesław	Mickiewicza 118a	przetokowy
234.	Zieliński Bronisław	Małachowskiego 6	kupiec
235.	Zieliński Józef	św. Łazarza 4	woźny
236.	Zieliński Władysław	Przy Rzeźni 41	murarz
237.	Ziemkiewicz Henryk	Stary Rynek 20	uczeń gimnazjum
238.	Zientarówna Władysława	Jana Olbrachta 3	urzędniczka
239.	Zittlau Hugo	Rynek Staromiejski 3	mistrz blacharski
240.	Zółkowski Henryk	Warszawska 2	prokurent bankowy
241.	Żelichowska Tatiana	Reja 6	uczenica gimnazjum
242.	Żelichowski Bazyli	Reja 6	kierownik składu tech- nicznego
243.	Żeligowski Tadeusz	Grunwaldzka 4	uczeń gimnazjum
244.	Żuławski Marek	Bydgoska 26	uczeń gimnazjum

Źródło: APT, AmT, D 417, nlb.

### 3. Wykaz cywilnych motocykli znajdujących się na terenie gminy miasta Torunia według stanu na 1 VII 1926 r.

Lp.	Numer rejestracyjny	Marka	Model (typ, seria)	Moc silnika w KM	Właściciel
1.	13032	Indian	1925	5/7	Cierpiałkowscy bracia
2.	12809	Derat	1922	1.5/3	Borkowski L.
3.	12841	Diamant	-	3	Czajkowski
4.	13183	NSU	-	1.5/2.5	Pasała L.
5.	13508	Indian	1925	5/7	Rutkowski
6.	13187	Triumph	1917	5	Gutez C.
7.	13166	Indian	1924	9/12	Witkowski
8.	13379	Göricke	1925	1.5	Cierpiałkowscy bracia
9.	13448	Soralia	1925	1.3/5	Falkiewicz J.
10.	12959	Alba	1923	1.5	Kajdasz Czesław
11.	13376	Eichler	1925	4	Topolski
12.	13383	Indian	1925	9.5	Matusiak
13.	12837	Arienett	-	1.7	Schulz
14.	12936	Albright	1923	1.5	Glass W.
15.	13686	Indian	1925	5/7	Bandurski
16.	13559	Triumph	1925	4.94	Sulecki Zdzisław
17.	13696	Lerad	1926	1.9/8	Krauze Adolf
18.	13693	Wanderer	1919	2.8	Galewski
19.	13773	Indian	1918	9/20	Dziablik

Źródło: APT, AmT, D 420, nlb.

## 4. Ewidencja szoferów w Toruniu (stan na 10 XI 1921 r.)

Lp.	Imię i nazwisko	Data i miejsce urodzenia	Adres/ulica
1.	Arczyński Wojciech	22 IV 1887, Pruszcz	Słowackiego 27
2.	Bartoszyński Józef	19 III 1882, Orzechówka	Koszarowa 41
3.	Błaszkiwicz Franciszek	25 VIII 1891, Napole	Sukiennicza 24
4.	Czarliński Łucjan	15 IV 1903, Zakrzewko	-
5.	Demiński Franciszek	13 IV 1873, Gabrale	Leśna 29a
6.	Falarski Mieczysław	16 III 1879, b.d.	Szeroka 13/15
7.	Fritsche Czesław	24 V 1899, Krasnołąka	Szewska 1/3
8.	Gęsicki Waldemar	24 VII 1882, Toruń	Bydgoska 41
9.	Glamowski Bonifacy	13 V 1897, Sudry	Rynek Nowomiejski 24
10.	Grabosz Erwin	5 VII 1892, Gliwice	Klonowica 43
11.	Grabowski Antoni	20 IX 1869, Bocianin	Rybaki 27/29
12.	Grodzicki Władysław	26 VII 1902, Lubicz	Szosa Chełmińska 33
13.	Guske Emil	28 XI 1885, Cillesheim m. Alzacji	Rynek Staromiejski 12
14.	Hellebrand Jan	16 VI 1897, Sanok	Chrobrego 21
15.	Hozakowski Zygmunt	6 VI 1894, Toruń	Mostowa 7
16.	Iwański Józef	10 X 1890, Bartlewo	Wały 3
17.	Jakwiński Jan	5 III 1895, Chełmża	Kilińskiego 7
18.	Jankowski Feliks	6 II 1887, Bydgoszcz	Rabiańska 3
19.	Kalmowski Władysław	10 XI 1899, Wabcz	Garbary 20
20.	Karrasz Jan	30 I 1897, Tszczyn	-
21.	Kawecki Witold	23 XII 1898, Siada, Ziem. Kowieńska	Piastowska 1
22.	Kosiński Władysław	25 V 1900, (nieczytelne)	Sukiennicza 8
23.	Kowalski Bolesław	4 XI 1900, Toruń	Szosa Chełmińska 48
24.	Kowalski Franciszek	28 II 1864, Białobłota	Mickiewicza 70
25.	Kozłowski Franciszek	8 I 1888, Sokolniki	Szosa Chełmińska 52
26.	Krysiak Leon	27 IV 1898, (nieczytelne)	-
27.	Liedtke Jan	15 VIII 1898, Toruń	Sukiennicza 22
28.	Matusz Władysław	9 III 1903, Mościsko	Bydgoska 40
29.	Miecki Władysław	8 XI 1896, Toruń	Sobieskiego 16
30.	Mieliwek Jan	24 VI 1902, Toruń	Szosa Chełmińska 93
31.	Minkoley Henryk	15 II 1892, Dąbrówka	Mickiewicza 82
32.	Morenke Fritza	14 III 1890, Ciyenheim	Mickiewicza 66
33.	Mytka Wincenty	b.d.	Szewska 210
34.	Mytka Wincenty	11 VIII 1896, Poznań	Słowackiego 43
35.	Nalaskowski Antoni	17 I 1884, Tuczno	Klonowica 41
36.	Nowaczewski Józef	18 III 1902, Laskowice, p. Szubin	Czarneckiego 25
37.	Nowakowski Jan	12 VII 1890, Radowisko	Słowackiego 27
38.	Ochocki Leon	16 VIII 1894, Elbląg	b.d.
39.	Olszewski Franciszek	14 IV 1900, Toruń	Prosta 3



40.	Pakorniecki Jan	21 X 1880, Łubianka, pow. toruński	Szosa Chełmińska 48
41.	Pazała Bernard	6 XII 1903, Toruń	–
42.	Preiskorn Władysław	17 V 1879, Toruń	Reja 6
43.	Raapke Konrad dr inżynier	20 IV 1887, Toruń	Grudziądzka 97
44.	Radoszkiewicz Anastazy	27 II 1896, Górzno	–
45.	Rajewicz Wincenty	8 VIII 1898, Dziewierzewo	–
46.	Rapkiewicz Stefan	17 IX 1893, Lubicz	Szosa Chełmińska 33
47.	Rogowski Klemens	18 XII 1903, b.d.	Nowy Rynek 24
48.	Rybacki Stanisław	7 V 1890, Bierzgłowski Zamek	Grudziądzka 97
49.	Sawicki Apolonary	20 VI 1900, Skierniewice	Małe Garbary 4
50.	Schmidt Stanisław	29 IV 1888, Środa	Mickiewicza 134
51.	Schrowski Eugeniusz dr	1 III 1883, b.d.	Mickiewicza 90
52.	Sinok Piotr	26 VI 1900, Karczewo	Bydgoska 35
53.	Skowroński Jan	20 VIII 1893, Wronie	Małe Garbary 22
54.	Sowiński Józef	24 XI 1889, Podlęż, Bochnia	Mickiewicza 94
55.	Sprzączkowski Kazimierz	15 II 1891, Inowrocław	Sienkiewicza 29
56.	Stasiak Tomasz	29 VIII 1895, Biskupie	Staszica 20
57.	Stempniak Jan	18 VI 1897, Łódź	Koszarowa 41
58.	Stoyowski Jan	30 XI 1889, Chełmża	Rynek Staromiejski 5
59.	Szymański Maksymilian	18 XII 1882, Konajadu pow. brodnicki	Rybaki 41
60.	Täuber Karol	28 I 1904, Kruszwica	Łazienna 22
61.	Tomczak Szczepan	13 XII 1886, Trzaski, pod Inowrocław.	Szosa Chełmińska 80
62.	Wesołowski Franciszek	12 X 1874, Nowa Wieś	Grunwaldzka Osada
63.	Winiarski Przemysław	22 IV 1883, (nieczytelne)	–
64.	Wysocki Bernard	3 I 1904, Toruń	Szosa Chełmińska 54
65.	Zakrzewski Zygmunt	10 VIII 1898, Lubicz	Szosa Chełmińska 33
66.	Zamorski Leopold	14 I 1884, Mieszynie	–
67.	Zawadzki Feliks	20 XI 1899, Chełmża	Kościuszki 24
68.	Zielke Wilhelm	12 XII 1889, Berlin	Kopernika 22

Źródło: APT, AmT, D 416, nlb.



# Bibliografia

## ŹRÓDŁA ARCHIWALNE

### Archiwum Akt Nowych w Warszawie [AAN]

Ministerstwo Komunikacji 1922–1939, sygn.:

- 106 – Nowela o rekwizycji koni, samochodów i rowerów, 26 I 1939
- 112 – Rozporządzenie do ustawy o rekwizycji koni, wozów, samochodów i rowerów dla wojska, 20 V 1939
- 132 – Uchwała Rady Ministrów o rekwizycji koni, wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów, 14 IV 1939
- 1929 – Przepisy ruchu drogowego, b.r.
- 2136 – Wykaz ilości cywilnych pojazdów mechanicznych na dzień 1 I 1936, 1936
- 2138 – Wykaz ilości pojazdów mechanicznych (cywilnych) na dzień 1 I 1938 oraz 1 VII 1938, 1938

### Archiwum Państwowe w Bydgoszczy [APB]

Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu 1920–1939, sygn.:

- 4769 – Różne, przewozy ludzi parostatkiem przez Wisłę, zajścia pomiędzy stacjami Toruń-Mokre-Toruń, 1922–1925
- 22841 – Rozporządzenia dotyczące bezpieczeństwa na drogach publicznych, ograniczenia szybkości, 1928–1939
- 23332 – Rozmaitości Magistratu Toruń, 1922–1926
- 23345 – Anbau der elektr. Straßenbahn in Thorn, 1936
- 23367 – Projekt linii tramwajowej ul. Warszawska–Jakóbskie Przedmieście w Toruniu, 1934
- 23368 – Projekt zum Bau einer elektr. Straßenbahn in Thorn, 1932
- 23369 – Bau der elektrischen Straßenbahn Thorn–Jacobsvorstadt, 1934–1936
- 23370 – Przedłużenie linii tramwajowej nr 3 na Szosie Chełmińskiej (od ul. Wybickiego do dworca Toruń-Północ), 1938
- 23435 – Szosy Magistratu Toruń (rozporządzenie policyjne – ograniczenie ruchu na ulicach miasta), 1923–1925

- 24762 – Sprawozdania z wypadków drogowych, ubezpieczenie właścicieli poj. mech., taryfy dla dorożek sam., 1933  
25490 – Udzielenie koncesji na przewóz osób, budowa dróg, program robót drogowych, 1936–1939  
25818 – Zestawienie hoteli, pensjonatów, restauracji, garaży, warsztatów samochodowych, komunikacji autobusowej, 1931–1932  
25827 – Półroczny ilościowy wykaz statystyczny pojazdów mechanicznych i rowerów, 1928  
26034 – Półroczny wykaz cywilnych pojazdów mechanicznych, 1929  
26035 – Półroczny wykaz cywilnych pojazdów mechanicznych, 1930  
26036 – Półroczny wykaz cywilnych pojazdów mechanicznych, 1931  
26040 – Okólniki, zarządzenia i wytyczne dotyczące dróg i ruchu na drogach, 1926–1937

### **Archiwum Państwowe w Gdańsku [APG]**

Rejencja w Kwidzynie, sygn.:

- 10/223 – Verlegung der Poststrasse vom Bromberg nach Thorn, 1837–1842  
10/1095 – Wechselbrücke und Fähre bei Thorn, 1862–1866

### **Archiwum Państwowe w Toruniu [APT]**

Akta gminy i wójtostwa Mokre (1806–1907), sygn.:

- 350 – Beleuchtung der Strassen, 1893–1902  
594 – Anlegung einer electrischen Strassenbahn und Strassenbeleuchtung, 1897–1906

Akta miasta Podgórze i cechów podgórskich (1555–1938), sygn.:

- 834 – Betreffend den Bau der Bromberg-Thorn Eisenbahn, 1851–1881  
1338 – Chausseebau von Thorn nach Inowroclaw und Bromberg, 1840–1887  
2060 – Akta dot. komunikacji autobusowej z Torunia do Podgórze, 1925–1931  
2061 – Akta dot. komunikacji autobusowej, 1931–1933

Akta miasta Torunia „C” (1793–1919), sygn.:

- C 10 – Die Polizei Verwaltung in Thorn und im Kämmergebiet, 1888–1920  
C 40 – Sammlung der hier bestehenden Ordnungen, Reglements, Regulativs, 1845–1913  
C 43 – Statuty, rozporządzenia, regulaminy, 1878–1919  
C 101 – Jahresbericht, 1914–1916

- C 102 – Jahresbericht, 1917–1920  
C 181 – Eingemeindung von Mocker, 1905–1919  
C 182 – Vereinigungs-Vertrag zwischen der Stadtgemeinde Thorn und der Landgemeinde Mocker, 1906  
C 183 – Vereinigungsvertrag vom 11./17. Januar 1906 zwischen der Stadtgemeinde Thorn und der Landgemeinde Mocker, 1907  
C 5641 – Die Dampf Fähre, 1889–1905  
C 5642 – Die Dampf Fähre, 1905–1915  
C 5643 – Die Dampf Fähre, 1916–1920  
C 5645 – Die Fährrampe auf der Bazar-Kämpe, 1871–1908  
C 5847 – Strassen-Reinigung. Generalia, 1879–1910  
C 5848 – Strassen-Reinigung. Generalia, 1910–1916  
C 7695 – Die Strassenbahn, 1888–1898  
C 7696 – Vertragsentwurf nach dem Krügerschen Gutachten, s.d.  
C 7697 – Vertrag betreffend die Anlage und den Betrieb von Strassenbahnen in der Stadt Thorn, 1890–1901  
C 7700 – Fuhr und Omnibus Verbindungen, 1913–1920  
C 7704 – Einführung von Taxemeterdroschken und Automobildroschken, 1898–1910  
C 7878 – Die Eisenbahn, 1842–1861  
C 7879 – Die Eisenbahn, 1861–1883  
C 7880 – Die Eisenbahn, 1882–1888  
C 17440 – Allgemeine Polizei Verordnungen. Generalia, 1886–1919  
C 17446 – Zarządzenia Zarządu Policji i Magistratu, 1913–1921  
C 17457 – Anschaffung eines Gefangenen Transportwagens, 1911–1917  
C 18428 – Erteilung von Droschken Fahrscheine, 1888–1917  
C 19655 – Offerten, 1909–1912  
C 19661 – Sprawy ogólne dotyczące czyszczenia ulic i wywozu śmieci, 1911–1920  
C 19662 – Korespondencja dotycząca zakupu polewaczek, 1912–1913
- Akta miasta Torunia „D” (1920–1939), sygn.:
- D 406 – Miejski przewóz przez Wisłę, 1922–1929  
D 410 – Droschkenfuhrwesen (Dorożkarstwo), 1918–1921  
D 416 – Samochody, 1920–1928  
D 417 – Stan taboru samochodowego, motocykli i rowerów, 1922–1923  
D 420 – Rejestracja pojazdów mechanicznych, 1928–1929  
D 1336 – Statystyka zarobków robotników miejskich (półroczna), 1928–1931  
D 2705 – Przebudowa „Łuku Cezara” i budowa podcienia na ul. Różanej, 1936

- D 2714 – Urządzenie ulicy przez „Łuk Cezara”, 1936–1938
- D 2746 – Tramwaje Miejskie, 1889–1931
- D 2747 – Tramwaje Miejskie, 1929–1935
- D 2748 – Przeprowadzenie toru tramwajowego przez „Łuk Cezara”, 1930–1932
- D 2761 – Stacja benzynowa, 1924–1931
- D 2762 – Stacja benzynowa firmy Vacuum-Oil-Company, 1925
- D 2763 – Stacja benzynowa Elektrowni, 1925–1927
- D 2765 – Stacja benzynowa „Technikum”, 1925–1934
- D 3110 – Dzielne pomiary ruchu ulicznego, 1934
- D 3222 – Przewóz przez Wisłę, 1923–1925
- D 4792 – Zatwierdzenie projektu budowy i urządzenia zakładu przemysłowego Stacja benzynowa, Standard Nobel w Polsce, Sp. Akc, Toruń, ul. Przy Rzeźni 6, 1931
- D 4793 – Zatwierdzenie projektu budowy i urządzenia zakładu przemysłowego Stacja benzynowa Standard Nobel w Polsce Sp. Akc., Toruń, ul. Wielkie Garbary róg Król. Jadwigi, 1926–1933
- D 4794 – Stacja benzynowa Józef Kiedrowski, warsztat elektromechaniczny, ul. Łazienna 21, 1931–1938
- D 4795 – Stacja benzynowa, Władysław Katafias, Toruń, Rynek Nowomiejski 26, 1929–1934
- D 4796 – Stacja benzynowa, Stanisław Jaugsch i S-ka, Toruń, ul. Poznańska 30/32, 1938
- D 4797 – Stacja benzynowa oraz dół rewizyjny do samochodów „Gazolina” Sp. Akc. we Lwowie, Oddział Toruń, ul. Słowackiego, 1937
- D 4798 – Stacja benzynowa Auto-Traktor, Paweł Cierpiałkowski, Toruń, ul. Szosa Chełmińska 33, 1928–1936
- D 4799 – Stacja benzynowa „Karpaty” sprzedaż produktów naftowych, Spółka z ogr. odp. Toruń, Plac Bankowy 9, 1929–1937
- D 4800 – Stacja benzynowa „Karpaty” Sprzedaż Produktów Naftowych, Toruń, ul. Lubicka róg ul. Studziennej, 1931–1936
- D 4801 – Stacja benzynowa Standard Nobel w Polsce S.A. w Warszawie, Biuro Sprzedaży w Bydgoszczy, Toruń, Szosa Chełmińska, 1934–1936
- D 4802 – Stacja benzynowa Standard Nobel w Polsce, Toruń, Szosa Chełmińska, 1936
- D 4803 – II Stacja benzynowa i kiosk murowany Standard-Nobel w Polsce Sp. Akc., Toruń, Szosa Chełmińska, 1936–1938
- D 4804 – Stacja benzynowa „Karpaty” Sprzedaż Produktów Naftowych Sp. z o.o. we Lwowie, Oddział w Toruniu, ul. Lubicka narożnik Targowej, 1934–1935

- D 4805 – Stacja benzynowa „Karpaty”, Toruń, Wola Zamkowa 7/11, 1932–1933
- D 4806 – Stacja benzynowa „Karpaty” Sprzedaż produktów naftowych, Sp. z o.o., Toruń, ul. Kujawska, 1938
- D 4807 – Stacja benzynowa „Galicja” S.A. Galicyjskie Towarzystwo Naftowe, Biuro Sprzedaży w Grudziądzu, Toruń, ul. Szosa Chełmińska róg św. Jerzego, 1931–1932
- D 4808 – Stacja benzynowa „Galicja” S.A. Galicyjskie Towarzystwo Naftowe, Toruń, ul. Warszawska róg ul. św. Jakuba, 1931–1932
- D 4809 – Średni skład benzyny i garaż „Gazolina” S.A. we Lwowie, Toruń, 1931–1935
- D 4811 – Stacja benzynowa „Polmin” Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych, Toruń, ul. Mostowa 36, 1925–1936
- D 4828 – Zakład wulkanizacyjny (reperacja opon i dętek) Leon Dobroliński i Bernard Domachowski, Toruń, ul. Łazienna 20, 1929–1930
- D 4829 – Zakład wulkanizacyjny, Roman Śliwiński, Toruń, ul. Kopernika 22, 1928–1935
- D 4830 – Zakład wulkanizacyjny, Kazimierz Kasprzak, Toruń, ul. Rynek Nowomiejski 16, 1939
- D 4831 – Zakład wulkanizacyjny Jan Freyter i Alojzy Siudziński, Toruń, Szosa Chełmińska 37, 1934
- D 4832 – Zakład wulkanizacyjny Roman Śliwiński, Toruń, Rynek Staromiejski 14, 1935–1937
- D 4833 – Zakład wulkanizacyjny Leokadia Kasprzakowa, Toruń, ul. Małe Garbary 17, 1930–1933
- D 4834 – Zakład wulkanizacyjny Edmund Szwengrub, Toruń, ul. Mostowa 24, 1930–1934
- D 4896 – Ustalenie maksymalnej taryfy dla przedsiębiorstw przewozu osób, 1925–1938
- D 4897 – Ustanawianie taryfy maksymalnej dla przemysłu przewozu osób i towarów, 1935–1939
- D 4898 – Rewizja taryfy opłat za przewozy osób dorożkami samochodowymi, 1936–1939
- D 5892 – Ewidencja koni, 1928–1929
- D 5893 – Rejestr pojazdów mechanicznych, 1930
- D 5894 – Ewidencja koni i wozów, 1933–1934
- D 5895 – Spis wozów i uprzęży, 1936
- D 5896 – Ewidencja koni, 1937
- D 5900 – Wykazy właścicieli koni i wozów, pojazdów mechanicznych i rowerów (dla Policji Państwowej), 1938

- D 5903 – Spis, przegląd i pobór zwierząt pociągowych i wozów, 1938–1939  
D 6062 – Wykazy właścicieli pojazdów mechanicznych przeznaczonych na wypadek mobilizacji, 1938  
D 6143 – Wykaz majątku stałego Elektrowni-Gazowni-Tramwajów w Toruniu na dzień 31 III 1938 r.  
D 6166 – Oświetlenie ulic miasta Torunia światłem elektrycznym. Zapisanie osobistej służebności w księgach wieczystych, 1935–1936  
D 6172 – Przedłużenie linii tramwajowej do końca Szosy Chełmińskiej, 1937  
D 6173 – Zakup wozów tramwajowych, 1925  
D 6174 – Korespondencja w sprawie zakupu wozów tramwajowych, 1928–1930  
D 6175 – Ceny biletów tramwajowych. Zestawienia porównawcze, statystyka, 1929–1931  
D 6259 – Zaprzęgi, 1919–1931  
D 6486 – Sprawy przewozu przez Wisłę, 1926–1934  
D 6496 – Dampf-Töhre. Sprawy przewozu przez Wisłę, 1919–1926  
D 6507 – Sprawy dotyczące czyszczenia miasta. Statut czyszczenia ulic m. Torunia, 1922–1932  
D 6553 – Oferty dotyczące zakupu samochodów dla taboru miejskiego itd., 1928–1932  
D 6558 – Kupno samochodu do śmieci domowych „Polski Fiat”, 1935–1936  
D 6559 – Zakup wozów do wywozu śmieci domowych, 1924–1929

Fotografie, fotokopie, klisze (1801–1960), sygn.:

- 312A – Skrzyżowanie ulic Aleja 700-lecia, Mickiewicza, Wały (1935–1950?)  
343A – Oczyszczanie miasta. Robotnicy przy samochodzie, śmieciarze. Naróżnik ul. Mickiewicza (przed 1939)  
345A – Oczyszczanie miasta. Samochód-polewaczka do mycia ulic w trakcie pracy (przed 1939)

Starostwo Powiatowe w Toruniu – Landratsamt Thorn (1766/1818–1920), sygn.:

- 267 – Bau einer Eisenbahn von Bromberg nach Thorn, 1851–1862  
259 – Verkehrswesen, Kraftfahrzeuge (Verkehrabgaben), 1910–1919  
268 – Bau einer Eisenbahn von Thorn nach Culm, 1872–1879  
341 – Thorner Weichselbrücken, 1853–1907

Wydział Powiatowy w Toruniu – Kreis Ausschuss Thorn (1872–1920), sygn.:

- 886 – Die Elektrische Strassenbahn in Thorn und Mocker, 1898–1909



Zakłady Elektryczne w Toruniu z lat 1898–1943 (1959), sygn.:

15 – Kosztorys wstępny budowy linii trakcyjnej Toruń Stary Rynek–Mokre, 1898–1899

### **Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz Berlin-Dahlem [GStAPK]**

Ministerium des Innern (I HA, Rep. 77), sygn.:

Tit. 1328, nr 3 – Regelung des Fahrverkehrs auf öffentlichen Straßen, Bd. 3, 1887–1902

Tit. 1328, nr 12 – Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Bd. 3, 1908–1918

Tit. 1328, nr 13 – Bundesratsverordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Bd. 1, 1909–1913

Tit. 1328, nr 30 – Automobil-Unfälle, 1902–1907

Tit. 1328, nr 39 – Verkehr mit Fahrrädern, Bd. 1, 1893–1896, Bd. 2, 1896–1898, Bd. 3, 1898–1900

Tit. 1505, nr 1 – Der Bau und die Unterhaltung der Brücke über die Weichsel bei Thorn, 1806–1857

Tit. 1502, nr 14 – Stadt Thorn (Westpreußen)

Tit. 1502, nr 19 – Stadt Thorn (Westpreußen)

Preußisches Ministerium für Handel und Gewerbe (I HA, Rep. 120):

Fuhrwesen, Stromschiffer (B, XVI), sygn.:

nr 5 – Das Droschken-Fuhrwesen vom 21 I 1816–5 VI 1866

nr 25 – Das Lohn und droschken-fuhrwesen in der Stadt Bromberg vom 1 XI 1854–19 VII 1855

Dampfschiffahrt (C, XVII, 2), sygn.:

nr 11 – Die Dampfschiffahrt auf der Weichsel, 1835–1923

Königliche Regierung Marienwerder (XIV HA, Rep. A181), sygn.:

nr 602 – Verlegung der Poststrasse vom Bromberg nach Thorn, 1837–1842

nr 990 – Einführung der Gemeindeordnung in Thorn, 1851–1853

nr 4733 – Weichselbrücke und Fähre bei Thorn, 1856–1857

nr 4734 – Weichselbrücke und Fähre bei Thorn, 1858–1860

nr 14674 – Eisenbahnverbindung zwischen Bromberg und Warschau über Thorn, 1855

Landratsämter bzw. Kreisausschüsse des Regierungsbezirks Marienwerder (Thorn) (XIV HA, Rep. A207), sygn.:

nr 195 – Thorn

## ŹRÓDŁA DRUKOWANE

- Adressbuch für Thorn Stadt und Land*, Thorn 1908.
- Adressbuch für Thorn Stadt und Land* 1912, Thorn 1912.
- Adressbuch nebst Allgemeinem Geschäftsanzeiger von Stadt und Landkreis Thorn auf das Jahr 1904*, Thorn 1904.
- Adreß-Buch der Stadt Thorn und deren Vorstädte für das Jahr 1900*, bearb. von P. Stüwe, Thorn [b.d.w.].
- Adreß-Buch der Stadt Thorn, Podgorz u. Mocker sowie des Landkreises Thorn für das Jahr 1897*, hrsg. von P. Kirsten, W. Jaskulski, Thorn 1897.
- Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Thorn für 1. April 1909/1910*.
- Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Thorn für 1. April 1910/1911*.
- Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Thorn für 1914*.
- Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Thorn für 1915*.
- Bericht über die Verwaltung und den Stand der Kreis-Kommunal-Angelegenheiten des Kreises Thorn für 1899/1900*, Thorn [b.d.w.].
- Bericht über einige Verwaltungs Angelegenheiten der Stadtgemeinde Thorn aus der Zeit vom 1. April 1881 bis 1. April 1891*, Thorn 1891.
- Cyprian T., *Nowe rozporządzenia o ruchu pojazdów mechanicznych*, „Wiadomości Prawnicze” 1938, nr 3, s. 98–103.
- Drugi powszechny spis ludności z dn. 9 XII 1931 r. Mieszkania i gospodarstwa domowe, ludność, stosunki zawodowe*. Województwo pomorskie, w: *Statystyka Polski*, seria C, z. 75, Warszawa 1938.
- Einwohnerbuch von Thorn und Umgebung* 1919, Thorn 1919.
- Gemeindelexikon für die Regierungsbezirke Allenstein, Danzig, Marienwerder, Posen, Bromberg und Oppeln. Auf Grund der Ergebnisse der Volkszählung vom 1. Dezember 1910 und anderer amtlicher Quellen*, bearb. vom Königlich Preußischen Statistischen Landesamte, H. 3: *Regierungsbezirk Marienwerder*, Berlin 1912.
- Gemeindelexikon für die Provinz Westpreußen. Auf Grund der Materialien der Volkszählung vom 1. Dezember 1885 und anderen amtlicher Quellen*, bearb. vom Königlich Statistischen Bureau, Berlin 1887.
- Gemeindelexikon für die Provinz Westpreußen. Auf Grund der Materialien der Volkszählung vom 2. Dezember 1895 und anderen amtlicher Quellen*, bearb. vom Königlich Statistischen Bureau, Berlin 1898.

- Gemeindelexikon für die Westpreußen. Auf Grund der Materialien der Volkszählung vom 1. Dezember 1905 und anderer amtlicher Quellen*, bearb. vom Königlich Preußischen Landesamte, Berlin 1908.
- Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909*, „Reichs-Gesetzblatt” 1909, nr 26.
- „Gryf” *Informator Pomorski. Księga adresowa Pomorza ze szczególnym uwzględnieniem Władz i Urzędów, Handlu, Przemysłu, Rzemiosł i Rolnictwa*, Toruń 1929.
- Howorka M., *Nowe przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych*, Poznań 1938.
- Internationalen Abkommens über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 11. Oktober 1909*, „Reichs-Gesetzblatt” 1910, nr 21.
- Jahres-Bericht der Elektrizitätswerke Thorn für 1917*, Thorn 1918.
- Jahres-Bericht der Handelskammer für Kreis Thorn für das Jahr 1891*, Thorn 1892.
- Jahres-Bericht der Handelskammer für Kreis Thorn für das Jahr 1893*, Thorn 1894.
- Jahres-Bericht der Handelskammer für Kreis Thorn für das Jahr 1895*, Thorn 1896.
- Jahres-Bericht der Handelskammer für Kreis Thorn für das Jahr 1897*, Thorn 1898.
- Jahres-Bericht der Handelskammer zu Thorn für das Jahr 1900*, Thorn 1901.
- Jahres-Bericht der Handelskammer zu Thorn für das Jahr 1902*, Thorn 1903.
- Jahres-Bericht der Handelskammer zu Thorn für das Jahr 1905*, Thorn 1906.
- Jahres-Bericht der Handelskammer zu Thorn für das Jahr 1911*, Thorn 1912.
- Jahres-Bericht der Handelskammer zu Thorn für das Jahr 1913*, Thorn 1914.
- Jahres-Bericht des Magistrats zu Thorn für das Jahr 1869*.
- Jahres-Bericht des Magistrats zu Thorn für das Jahr 1870*.
- Księga adresowa miasta Bydgoszczy Rocznik 1936/37*, oprac. W. Weber, Bydgoszcz 1936.
- Książka adresowa miasta Torunia według stanu z czerwca 1936*, oprac. M. Reinke, Toruń 1936.
- Księga adresowa i informacyjna miasta Torunia*, oprac. A. Krzyżanowski, Toruń 1932.
- Księga adresowa miasta Torunia wraz z Podgórzem i powiatem Toruń-Wieś*, Toruń 1923.
- Księga adresowa przemysłu, handlu i rzemiosła zachodniej Polski (Wielkopolski, Pomorza, Śląska i w.m. Gdańska)*, Poznań 1925.
- Mairanc A., *Kodeks automobilowy. Ustawy, rozporządzenia, okólniki, orzecznictwo, komentarz*, Warszawa 1938.
- Mały Rocznik Statystyczny 1935*, Warszawa 1935.

- Mały Rocznik Statystyczny 1936*, Warszawa 1936.
- Niemojewski L., *Ulice miasta nowoczesnego*, w: *Pierwszy polski kongres drogowy*, Warszawa 1928, referat nr 8-A.
- Nestorowicz M. W., *Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych*, Warszawa 1934.
- Nowakowski S., *Geografia gospodarcza Polski Zachodniej*, t. 1: *Środowisko geograficzne. Ludność. Wytwórczość roślinna*, Poznań 1929.
- Pierwszy powszechny spis Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 września 1921 r. Mieszkania, ludność, stosunki zawodowe. Województwo pomorskie*, w: *Statystyka Polski*, t. 25, Warszawa 1927.
- Polizeiverordnung betreffend das Fahren mit Fahrrädern vom 1. Juni 1894*, Thorn 1894.
- Polizei-Verordnung betreffend Straßenordnung für die Stadt Thorn vom 10. Dezember 1909*, Thorn 1909.
- Polizei-Verordnung für den Betrieb der elektrischen Straßenbahn in der Stadt Thorn vom 8. Mai 1899*, Thorn 1899.
- Polizei Verordnung für den Betrieb der Strassenbahn in der Stadt Thorn*, Thorn 1891.
- Polizei-Verordnungen des Kreises Thorn*, hrsg. von T. Kreckeler, Minden 1902.
- Polizei-Verordnung über das Droschken Fuhrwesen in der Stadt Thorn vom 10. Februar 1888*, Thorn 1888.
- Polizei-Verordnung über den Betrieb der elektrischen Strassenbahn in Thorn u. Mocker vom 21. Oktober 1899*, Thorn 1899.
- Polizei-Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 9. März 1902 (ausgestellt vom Ober-Präsident in Danzig)*, Danzig 1902.
- Polizeiverordnung über die Benutzung der Pontonbrücke über den rechten Weichselarm bei Thorn für den öffentlichen Verkehr vom 8. Juni 1863*, Thorn 1863.
- Polizeiverordnung über die Fahrordnung auf öffentlichen Wegen vom 13. Dezember 1901*, Thorn 1901.
- Powierzchnia miast. Plany, użytkowanie, własność, 1931 r.*, w: *Statystyka Polski*, seria B, z. 14, Warszawa 1933.
- Preussische Statistik*, Bd. 129: *Die endgültigen Ergebnisse Viehzählung vom 1. Dezember 1892 im preussischen Staate*, Theil 1, Berlin 1894.
- Preussische Statistik*, Bd. 172: *Die endgültigen Ergebnisse Vieh und Obstbaumzählung vom 1. Dezember 1900 im preussischen Staate*, Theil 1, Berlin 1905.
- Reglement nebst Tarif für das Droschken Fuhrwesen in Thorn*, Thorn 1865.
- Rocznik Statystyczny Magistratu m. Torunia. Rok 1932*, Toruń [b.d.w.].
- Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu. Rok 1933*, Toruń [b.d.w.].

- Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu. Rok 1934*, Toruń [b.d.w.].
- Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu. Rok 1935*, Toruń [b.d.w.].
- Rocznik Statystyczny Zarządu Miejskiego w Toruniu. Rok 1936*, Toruń [b.d.w.].
- Rocznik Statystyki miast Polski*, R. 1, Warszawa 1928.
- Rocznik Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej*, R. 2: 1923, Warszawa 1924.
- Rocznik Statystyki Rzeczypospolitej Polskiej*, R. 4: 1925/1926, Warszawa 1927.
- Rozporządzenie Ministra Komunikacji i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 15 stycznia 1933 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. 1933, nr 9, poz. 55).
- Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 grudnia 1936 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu, Sprawiedliwości, Poczty i Telegrafów oraz Skarbu o zmianie rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 r. w sprawie wykonania ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi* (Dz. U. R.P. 1936, nr 93, poz. 654).
- Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych z dnia 27 stycznia 1928 roku o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. 1928, nr 41, poz. 396).
- Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r. regulujące używanie i ochronę dróg* (Dz. U. R.P. 1924, nr 61, poz. 611).
- Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 r. o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. 1922, nr 65, poz. 587).
- Rozporządzenie Ministrów Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 20 maja 1925 o częściowej zmianie rozporządzenia z dnia 26-go czerwca 1924 r. regulującego używanie i ochronę dróg* (Dz. U. R.P. 1925, nr 55, poz. 397).
- Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 12 maja 1930 r. o wymijaniu i wyprzedzaniu na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. 1930, nr 43, poz. 706).
- Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 6 kwietnia 1935 r. wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Skarbu o wydawaniu koncesyj na zarobkowy przewóz osób pojazdami mechanicznymi w obrębie gminy miejskiej* (Dz. U. R.P. 1935, nr 29, poz. 226).

- Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 15 lipca 1937 r. o ruchu rowerów na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. 1933, nr 58, poz. 458).
- Rozporządzenie Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych wydane w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych z 27 października 1937 r.* (Dz. U. R.P. 1937, nr 85, poz. 616).
- Rozporządzenie Wojewody Pomorskiego z dnia 12 X 1929 r. o ograniczeniu szybkości pojazdów mechanicznych na ulicach miasta Torunia* (PDW, 1929, nr 34, poz. 287).
- Stadt Thorn. Bericht über einige Verwaltungs-Angelegenheiten der Stadtgemeinde Thorn aus der Zeit vom 1. April 1881 bis 1. April 1891*, Thorn 1891.
- Statystyka Polski*, oprac. K. Kumaniecki, A. Krzyżanowski, Kraków 1915.
- Statystyka Pracy*, R. 12, 1933, z. 1, Warszawa 1933.
- Statistik des Deutschen Reichs*, Bd. 209: *Berufs und Betriebszählung vom 12. Juni 1907*, Abt. VII, Berlin 1910.
- Straßenpolizei Verordnung vom 9. Dezember 1912*, Thorn 1912.
- Straßen-Ordnung für die Stadt Thorn*, Thorn 1845.
- Thorner Adreß-Buch für das Jahr 1892*, hrsg. von P. Kirsten, Thorn 1892.
- Thorner Straßenbahn. Gesellschafts-Vertrag*, Berlin 1890.
- Verordnung betreffend das Fahren mit Fahrrädern vom 9. Oktober 1896*, Thorn 1896.
- Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910*, „Reichs-Gesetzblatt“ 1910, nr 5, s. 389–443.
- Verwaltungs-Bericht des Magistrats zu Thorn für das Jahr 1865*.
- Verwaltungs-Bericht des Magistrats zu Thorn für das Jahr 1866*.
- Verwaltungs-Bericht des Magistrats zu Thorn für das Jahr 1867*.
- Ustawa z dnia 12 czerwca 1937 r. o zmianie granic województw: poznańskiego, pomorskiego, warszawskiego i łódzkiego* (Dz. U. R.P. 1937, nr 46, poz. 350).
- Ustawa z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych* (Dz. U. R.P. 1920, nr 6, poz. 322).
- Ustawa z dnia 14 marca 1932 r. o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi* (Dz. U. R.P. 1932, nr 32, poz. 336).
- Ustawa z dnia 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych* (Dz. U. R.P. 1921, nr 89/21, poz. 656).
- Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 18 stycznia 1920 do 31 grudnia 1923*, oprac. Wydział Statystyczny Magistratu miasta Torunia, Toruń 1924.

- Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 stycznia 1924 do 31 czerwca 1924*, oprac. Wydział Statystyczny Magistratu miasta Torunia, Toruń 1924.
- Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 lipca 1924 do 31 grudnia 1924*, oprac. Wydział Statystyczny Magistratu miasta Torunia, Toruń 1924.
- Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 stycznia 1925 do 31 grudnia 1925 r.*, oprac. Wydział Statystyczny Magistratu miasta Torunia, Toruń 1926.
- Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 stycznia do 31 marca 1929 r.*, „Orędownik Toruński” 6 V 1929, nr 18.
- Wykaz statystyczny miasta Torunia za czas od 1 kwietnia do 30 czerwca 1929 r.*, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 29 VII 1929, nr 30.
- Wykaz statystyczny Magistratu miasta Torunia za czas od 1 VII–30 IX 1929 r.*, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 23 X 1929, nr 48.
- Wykaz statystyczny Magistratu miasta Torunia za czas od 1 października do 31 grudnia 1929 r.*, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 30 I 1930, nr 5.
- Wykaz Statystyczny Magistratu miasta Torunia za czas od 1 stycznia do 31 marca 1930 r.*, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 10 V 1930, nr 18.
- Zarządzenie Starosty Grodzkiego Toruńskiego z dnia 23 lutego 1933 r. o ruchu na drogach publicznych*, „Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia” 4 III 1933, nr 6.
- XII Sprawozdanie Izby Rzemieślniczej w Toruniu za rok 1937*, Toruń 1938.

## PRZEWODNIKI I INFORMATORY

- Chrościcki W., *Informator kieszonkowy o ruchu kołowym i pieszym dla użytku szoferów, rowerzystów, dorożkarzy i woźniców*, Łódź 1926.
- Furuhjelm J., Tuszyński A., *Przewodnik automobilisty*, Warszawa 1921.
- Führer durch Thorn und seine Umgebung*, Thorn 1917.
- Gościewicz A., *Sztuka prowadzenia samochodu*, Warszawa 1924.
- Informator o ruchu samochodowym, motocyklowym, rowerowym i zaprzęgowym na obszarze Państwa i przez granice Rzeczypospolitej Polskiej z dodatkiem: ruch kołowy w miastach*, Warszawa 1925.
- Knothe Z., *Toruń. Stolica Pomorza. Przewodnik po mieście*, Toruń 1934.
- Krótki przewodnik po Toruniu wydany staraniem Pomorskiej Elektrowni Krajowej „Gródek”*, Toruń 1928.
- Lankau J., Pajzderski N., *Monografia i przewodnik ilustrowany po Toruniu: z planem miasta*, Toruń 1924.

- Orłowicz M., *Ilustrowany przewodnik po Toruniu*, Lwów 1924.
- Orłowicz M., *Ilustrowany przewodnik po województwie pomorskim*, Warszawa–Lwów 1924.
- Orłowicz M., Morsztyn R., *Przewodnik automobilowy po Polsce*, Warszawa 1930.
- Plan m. Torunia wraz z krótkim przewodnikiem*, Toruń 1937.
- Przewodnik po Toruniu z roku 1904*, oprac. J. Domaśłowski, Toruń 2005 (reprint).
- Skoczylas S., *O zaprzęganii koni i powożeniu i najważniejszych przepisach drogowych*, Warszawa 1935.
- Sydow M., *Toruń, jego dzieje i zabytki*, Toruń 1929.
- Toruń. Monografia miasta*, Toruń 1929.
- Toruń w jednym dniu*, Toruń 1921.
- Toruń 1233–1933. Urzędowy informator jubileuszowy*, Toruń 1933.
- Uebrick R., *Thorn*, Danzig 1903.
- Wilczyński H., *Czy znasz przepisy policyjne o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych?*, Warszawa 1938.

### ŹRÓDŁA KARTOGRAFICZNE

- Atlas historyczny miast polskich*, t. 1: *Prusy Królewskie i Warmia*, z. 2, Toruń, red. A. Czacharowski, Toruń 1995.
- Pharus-Plan Thorn mit Umgebungskarte*, Thorn 1912.
- Pierwszy polski plan miasta Torunia*, oprac. Geometria na Pomorzu, Toruń 1921.
- Plan miasta Torunia*, Warszawa–Poznań–Kraków–Lwów–Wilno–Gdańsk–Katowice 1932.
- Plan Torunia ze spisem ulic, budynków publicznych, urzędów*, Toruń 1922.
- Stadtplan von Thorn und Umgebung nach amtlichen Quellen ergänzt und be-richtigt bis zum Jahre 1903*, hrsg. von R. Uebrick, Thorn 1903.
- Thorn. Mit Genehmigung des Pharus-Verlages angefertigt*, Thorn 1916.
- Thorn. Stadtplan*, 1911, w: *Atlas historyczny miast polskich*, t. 1, z. 2, nr 12.
- Übersichtskarte und Stadtplan von Thorn*, hrsg. von H. Wagner, E. Debes, Leipzig 1910.

### ŹRÓDŁA AUDIOWIZUALNE

- Toruń, lato 1939*, reż. B. Magiera, Toruń 1939.



## PRASA

- „Das Ordenskreuz. Thorner Heimat Zeitung”, 1934.  
„Die Presse”, 1919.  
„Dzień Pomorski”, 1935.  
„Dzień Pomorza”, 1936.  
„Express Pomorski”, 1924.  
„Gazeta Toruńska”, 1872–1920.  
„Ogłoszenia Magistratu miasta Torunia”, 1929–1933.  
„Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu”, 1933–1938.  
„Orędownik Toruński”, 1927–1929.  
„Pomorski Dziennik Wojewódzki”, 1929, 1936.  
„Słowo Pomorskie”, 1921–1939.  
„Thorner Kreisblatt”, 1881, 1891, 1892, 1894, 1899, 1902.  
„Thorner Ostdeutsche Zeitung”, 1882, 1888.  
„Thorner Presse”, 1901, 1905.  
„Tygodnik Toruński”, 1924–1927.  
„Thorner Wochenblatt”, 1845, 1859, 1863.  
„Thorner Zeitung”, 1870, 1874, 1887, 1899, 1891, 1892, 1907, 1909, 1919.

## OPRACOWANIA

- 100 lat elektrycznego tramwaju w Toruniu*, Toruń 1999.  
*100 lat Gazowni w służbie społeczeństwa miasta Torunia 1859–1959*, red. M. Brudkowski, Z. Sobolewski, E. Kosiński, Toruń 1959.  
*100-lecie nowoczesnych wodociągów toruńskich 1893–1993*, Toruń 1993.  
*115 lat komunikacji miejskiej w Toruniu*, oprac. J. Bartzak, P. Bohdziewicz, W. Olszewski, K. Polcyn, Toruń 2006.  
*60 lat toruńskich tramwajów 1899–1959*, Warszawa 1959.  
Adamczak A., Balewski A., Stochmal J., *Stacja Toruń Główny 1861–1995. Rys historyczny*, Toruń 1996.  
Andrić D., *Das Fahrrad. Vom Hochrad zum Mountain-Bike*, Stuttgart 1991.  
Andrzejewski M., *Obszar i ludność Elbląga*, w: *Historia Elbląga*, t. 4: (1918–1945), red. M. Andrzejewski, Gdańsk 2002, s. 7–16.  
Bahr E., *Die Entwicklung des westpreussischen Eisenbahnnetzes bis zum Ausgang des Ersten Weltkrieges*, „Westpreußen Jahrbuch” 1959, Bd. 9, s. 37–47.  
Bartz D., Żelska M., *Ewolucja przestrzenno-funkcjonalna Bydgoskiego Przedmieścia do 1975 r.*, „Rocz. Tor.” 1977, t. 12, s. 37–55.

- Basiewicz T., Gołaszewski A., Rudziński L., *Infrastruktura transportu*, Warszawa 2002.
- Betlej A., *Zasób kartograficzny Archiwum Toruńskiego*, Toruń 1971, mps, AUMK.
- Bird A., *The Motor Car 1765–1914*, London 1960.
- Birkefeld R., Jung M., *Die Stadt, der Lärm und das Licht. Die Veränderung des öffentlichen Raumes durch Motorisierung und Elektrifizierung*, Seelze 1994.
- Birr K., Zawisza M., Budziszewski T., Jamroz K., *Wybrane problemy modelowania podróży transportem zbiorowym na przykładzie Gdańska*, „Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie” 2012, nr 2 (98), s. 19–32.
- Biskup K., Narębski L., *Prusko-niemiecka twierdza Toruń (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 160–173.
- Biskup K., Narębski L., Rutkowski W., *Forty toruńskie*, Toruń 1975.
- Bogunia-Paczyński A., „*Cracovie automobile*”. *Początki motoryzacji w Krakowie (1895–1918): wystawa dokumentalna*, Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, 12 marca–30 kwietnia 1999 r., Kraków 1999.
- Bogunia-Paczyński A., *Mój Benza, moja Mercedes... Rzecz o pierwszych w Krakowie „Daimlerach”, „Benzach” i „Mercedesach”*, Kraków 1992.
- Bogunia-Paczyński A., *Pierwszy polski automobil*, Kraków 1988.
- Bogunia-Paczyński A., *Samochodowcy, wyścigowcy, automobilery albo Diabły i diablące w daimlerowskich landach. Początki zrzeszonego automobilizmu w Krakowie (1908–1914)*, Kraków 1998.
- Borscheid P., *Das Tempo-Virus. Eine kulturgeschichte der Beschleunigung*, Frankfurt am Main 2004.
- Bourdieu P., *Dystynkcja. Społeczna krytyka władzy sądenia*, przeł. P. Biłos, Warszawa 2005.
- Bratro E., *Ustawy i rozporządzenia odnoszące się do ruchu samochodowego w Polsce*, Warszawa 1926.
- Braudel F., *Kultura materialna, gospodarka i kapitalizm XV–XVIII wieku. Struktury codzienności*, przeł. M. Ochab, P. Graff, Warszawa 1992.
- Braudel F., *Morze Śródziemne i świat śródziemnomorski w epoce Filipa II*, t. 1, przeł. T. Mrówczyński, M. Ochab, Warszawa 2004.
- Braun A., *Tempo, Tempo! Eine Kunst- und Kulturgeschichte der Geschwindigkeit im 19. Jahrhundert*, Frankfurt am Main 2001.
- Brodowska-Kowalska M., *Struktura zawodowa przedmieść Bydgoskiego i Rybaki w Toruniu w latach 1866–1900*, „Rocz. Tor.” 2015, t. 42, s. 25–56.

- Brzosko E., *Rozwój transportu w Polsce w latach 1918–1939*, Szczecin 1982.
- Bufe S., *Straßenbahnen in West- und Ostpreussen*, Stuttgart 1985.
- Bugowski R., *Kariera braci Cierpiałkowskich, właścicieli Pomorskiej Fabryki Samochodów, Motorów i Maszyn (w międzywojennym Toruniu)*, „Klio” 2013, t. 24, s. 75–91.
- Bugowski R., *Kariera zawodowa Ludwika Szymańskiego, właściciela Domu Ekspedycyjno-Handlowego w międzywojennym Toruniu*, „Rocz. Tor.” 2014, t. 41, s. 65–91.
- Bugowski R., *Kariera zawodowa Władysława Katafiasa, toruńskiego producenta rowerów i rzeczoznawcy samochodowego (w latach 1902–1920)*, w: *Modernizacja – polskość – trwanie. Społeczne, kulturowe i polityczne aspekty aktywności Polaków na przełomie XIX i XX wieku*, red. S. Wierzchosławski, Toruń 2015, s. 163–176.
- Bukowski A., „*Gazeta Toruńska*” (1867–1921), „Rocz. Tor.” 1969, t. 3, s. 99–130.
- Bürner R., *Haftpflichtgesetz für Automobilbesitzer und seine voraussichtlichen Folgen (für den Automobilismus und die Automobil-Industrie)*, Berlin 1905.
- Butrym A., *Wypadki samochodowe w Krakowie w ciągu dziesięciolecia 1924–1934*, „Czasopismo Sądowo-Lekarskie” 1935, nr 3, s. 147–189.
- Chwalba A., *Historia Polski 1795–1918*, Kraków 2001.
- Ciesielska K., *Ustrój i organizacja władz i kancelarii miasta Torunia w latach 1793–1919*, Warszawa 1972.
- Ciesielska K., Zakrzewski T., *450 lat toruńskiego Podgórze (1555–2005)*, Toruń 2005.
- Ciesielski M., *Gospodarowanie w transporcie miejskim*, Poznań 1992.
- Cieślak E., Biernat C., *Dzieje Gdańska*, Gdańsk 1969.
- Cieślak T., *Etapy rozwoju miasta Torunia w XIX i XX wieku*, „Rocz. Tor.” 1980, t. 15, s. 241–252.
- Danilczuk B., *Tło społeczno-polityczne „Gazety Toruńskiej”*, „Rocz. Tor.” 1969, t. 3, s. 131–140.
- Danilewicz-Zielińska M., *Fado o moim życiu. Rozmowy z Włodzimierzem Paźniewskim*, Toruń 2000.
- Dąbrowski A., *Główne wytyczne do organizacji komunikacji samochodowych*, Warszawa 1926.
- Die Provinz Westpreußen in Wort und Bild*, Bd. 2, hrsg. von P. Gehrke, H. Preuß, R. Hecker, W. Schwandt, Danzig 1915.
- Dohnalowa T., *Handel, transport, komunikacja*, w: *Dzieje Poznania*, t. 2: 1793–1918, red. J. Topolski, L. Trzeciakowski, Warszawa–Poznań 1994, s. 182–220.

- Dohnalowa T., *Rozwój transportu w Wielkopolsce w latach 1815–1914*, Warszawa 1976.
- Domasłowski J., *Toruń na starych widokówkach*, Toruń 2003.
- Drewelow K. H., *Straßenbahnen in Pommern*, Eggllham 1989.
- Drzewiecki B., Pękacka-Falkowska K., *Historia Parku Miejskiego w Toruniu (1817/1818–1939)*, Toruń 2012.
- Dybaś B., Jarosz S., Wienczek A., Zieliński M., *Dokumentacja naukowo-konserwatorska dzielnicy Torunia-Mokre, cz. 1: Historia dzielnicy Torunia-Mokre*, Toruń 1993, mps, w zasobie Archiwum Miejskiego Konserwatora Zabytków w Toruniu [AMKZ].
- Dybaś B., Walczak K., *Toruńska przeprawa i mosty na Wiśle*, Toruń 1989.
- Dydkowski G., *Integracja transportu miejskiego*, Katowice 2004.
- Dyl K., *Socjotopografia Torunia przed I wojną światową na tle rozwoju gospodarczego i ludnościowego miasta w XIX i na początku XX wieku*, „Rocz. Tor.” 2001, t. 28, s. 95–119.
- Dziadek S., *Systemy transportowe ośrodków zurbanizowanych*, Warszawa 1991.
- Eckermann E., *Vom Dampfwagen zum Auto. Modernisierung des Verkehrs*, Hamburg 1981.
- Encyklopedia popularna PWN*, Warszawa 1993.
- Eriksen T. H., *Tyrania chwili. Szybko i wolno płynący czas w erze informacji*, przeł. G. Sokół, Warszawa 2003.
- Fedorowicz J., *Antropogeniczne przeobrażenia środowiska geograficznego na terenie Miasta Torunia*, Toruń 1993.
- Filipski Ł., *Socjotopografia Torunia w okresie międzywojennym w świetle analizy ksiąg adresowych z 1923 i 1932 roku*, „Rocz. Tor.” 2016, t. 43, s. 107–130.
- Frankiewicz C., *Dzieje Torunia, Bydgoszczy i miast okolicznych*, w: *Dzieje miast Rzeczypospolitej Polskiej*, t. 4, Poznań 1930, s. 70–108.
- Frühling B., Piotrowski T., *Przepisy o ruchu samochodowym. Podręcznik dla kierowców*, Kraków 1938.
- Gąsiorowscy M. i E., *Toruń*, Warszawa 1963.
- Giętkowski M., Karpus Z., Rezmer W., *Twierdza Toruń. Stan w latach dwudziestych XX wieku. Dokumenty*, Toruń 2010.
- Gimińska K., *Park Miejski na Bydgoskim Przedmieściu w Toruniu*, Toruń 1997.
- Girouard M., *The English Town. A History of Urban Life*, New Haven–London 1990.
- Girouard M., *Die Stadt: Menschen, Häuser, Plätze. Eine Kulturgeschichte*, Frankfurt am Main 1987.

- Graetz F., *Auf dem Rad gegen den Feind. Kriegserlebnisse des Radfahreroffiziers*, Berlin 1915.
- Gregorkiewicz K., *Charakterystyka rozwoju przestrzennego Torunia do 1970 roku*, w: *Rozwój wielkich aglomeracji miejskich w Polsce. 1 Konurbacja bydgosko-toruńska*, red. R. Karłowicz, Warszawa 1974, s. 117–125.
- Gregorkiewicz K., *Toruń. Przestrzenny rozwój miasta*, Toruń 1983.
- Griffin E., *Podstawy komunikacji społecznej*, przeł. O. i W. Kubińscy, M. Kacmajor, Gdańsk 2003.
- Groniowski K., *Technika motoryzacyjna w Polsce w okresie międzywojennym*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1965.
- Groniowski K., *Z dziejów motoryzacji*, Warszawa 1963.
- Grzelec K., *Funkcjonowanie transportu miejskiego w warunkach konkurencji regulowanej*, Gdańsk 2011.
- Grzęska-Janiak M., Walczak A., *Zabudowa Bydgoskiego Przedmieścia*, Toruń 1979, mps, w zasobie AMKZ.
- Hartmann S., *Untersuchungen zum Thorner Finanzwesen im Ersten Weltkrieg im Spiegel der Haushaltspläne*, w: *Thorn. Königen der Weichsel 1231–1981*, hrsg. von B. Jähnig, P. Letkemann, Göttingen 1981, s. 395–412.
- Hebel K., *Zachowania transportowe mieszkańców w kształtowaniu transportu miejskiego*, Gdańsk 2013.
- Hensher D. A., Button K. J., *Handbook of Transport Modelling*, Amsterdam–London 2008.
- Heuer R., *Siebenhundert Jahre Thorn 1231–1931*, Danzig 1931.
- Heza M., *Spółczesność polskie w Toruniu wobec zagrożenia niemieckiego (październik 1938–wrzesień 1939)*, „Rocz. Tor.” 1974, t. 9, s. 243–266.
- Historia komunikacji tramwajowej Miejskiego Zakładu Komunikacji w Grudziądzu*, red. W. Tesz, K. Załęski, Grudziądz 1999.
- Historia komunikacji w mieście Krakowie 1875–1975*, red. Z. Gierdziewicz, Kraków 1975.
- Historia Polski w liczbach*, t. 1: *Państwo, Społeczeństwo*, red. F. Kubiczek, A. Jezierski, A. Wyczański, Warszawa 2003.
- Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003.
- Historia Torunia*, t. 3, cz. 2: *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1945)*, red. M. Biskup, Toruń 2006.
- Hładaj M., *Prawo automobilowe w Drugiej Rzeczypospolitej w świetle podstawowych regulacji normatywnych*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 2003, t. 55, z. 1, s. 85–98.

- Horras G., *Die Entwicklung des deutschen Automobilmarktes bis 1914*, München 1982.
- Horses in European Economic History: a Preliminary Canter*, ed. F. M. L. Thompson, Reading 1983.
- Ihnatowicz I., Mączak A., Zientara B., Żarnowski J., *Spółeczeństwo polskie od X do XX wieku*, Warszawa 2005.
- Jankowski J., *Mosty w Polsce i mostowcy polscy (od czasów najdawniejszych do końca I wojny światowej)*, Wrocław 1973.
- Janosz-Biskupowa I., *Dzieje miasta Podgórze (1555–1938)*, „Zap. Hist.” 1962, t. 27, z. 3, s. 359–391.
- Janowski W., *Przygotowania do obrony Torunia w 1939 r.*, „Rocz. Tor.” 1980, t. 15, s. 89–116.
- Jaroszewska-Brudnicka R., *Zróźnicowanie przestrzeni społecznej Torunia*, Toruń 2004.
- Jasiński J., *Olsztyn w latach 1772–1918*, w: *Olsztyn 1353–2003*, red. S. Achremczyk, W. Ogrodziński, Olsztyn 2003, s. 146–292.
- Jastrząb M., *Historia motoryzacji i przemysłu motoryzacyjnego. Stan i cele badań*, w: *Przegląd badań nad historią gospodarczą w XXI wieku*, red. R. Matera, A. Pieczewski, Łódź 2011, s. 161–173.
- Jung H., Kramer W., *Die Straßenbahn in Thorn*, w: *Thorn. Königin der Weichsel 1231–1981*, hrsg. von B. Jähnig, P. Letkemann, Göttingen 1981, s. 413–430.
- Kluczajd K., *Toruń między wojnami. Opowieść o życiu miasta 1920–1939*, Łódź 2011.
- Kłowskiak B., *Obraz Torunia w ostatnich miesiącach pokoju (na podstawie wydań „Słowa Pomorskiego” od maja do sierpnia 1939 r.)*, „Rocz. Tor.” 2004, t. 31.
- Komunikacja miejska w Łodzi 1898–2013*, red. E. Raczyńska-Buława, Łódź 2013.
- Korcelli P., *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miasta*, Warszawa 1974.
- Kortas A., *„Befestigte Kneipe”. Toruńskie lokale gastronomiczne i hotele w XIX i na początku XX wieku w świetle ksiąg adresowych i lokalnej prasy*, Toruń 2010.
- Kościński K., *Das Recht des Automobils. Eine Studie auf dem Gebiete des modernen Verkehrsrechts*, Berlin 1915.
- Kotłowski J., *Toruń w dawnej pocztówce. Katalog pocztówki toruńskiej z lat 1880–1945 z biblioteki uniwersyteckiej w Toruniu*, Toruń 1991.
- Kowal S., *Spółeczeństwo Wielkopolski i Pomorza Nadwiślańskiego w latach 1871–1914. Przemiany demograficzne i społeczno-zawodowe*, Poznań 1982.

- Kowalski P., *Rynek Staromiejski w Toruniu i jego mieszkańcy w XIX w. Zagadnienia socjotopografii*, Toruń 2010.
- Kozina I., *Chaos i uporządkowanie. Dylematy architektoniczne na przemysłowym Górnym Śląsku w latach 1763–1955*, Katowice 2005.
- Kruszelnicki Z., *Toruń nie istniejący*, Warszawa–Poznań–Toruń 1987.
- Kruszelnicki Z., *Z dziejów i ikonografii najstarszego dworca kolejowego w Toruniu*, „AUNC. Zabytkoznawstwo i Konserwatorstwo” 1987, z. 164, s. 151–174.
- Krzemiński T., *Codziennosc mieszkańców Torunia w latach pierwszej wojny światowej (1914–1918)*, „Rocz. Tor.” 2014, t. 41, s. 39–63.
- Krzemiński T., *W cieniu kordonu. Społeczne aspekty funkcjonowania granicy prusko-rosyjskiej w XIX i na początku XX wieku w rejonie Kujaw, Ziemi Chełmińskiej i Dobrzyńskiej (rekoniesans badawczy)*, „Czasy Nowożytnie” 2012, t. 25, s. 165–190.
- Krzyżykowski C., *Historia toruńskich tramwajów*, w: *Materiały szkoleniowe Koła Przewodników PTTK w Toruniu*, Toruń 1978, s. 3–10.
- Kubisch U., *Automobile aus Berlin. Vom Tropfenwagen zum Amphicar*, Berlin 1985.
- Kucharski M., *Inowrocławskie tramwaje*, Łódź 2008.
- Kucharzewska J., *Architektura i urbanistyka Torunia w latach 1871–1920*, Warszawa 2004.
- Kucharzewska J., *Wille „fachwerkowe” na Przedmieściu Bydgoskim w Toruniu*, w: *Studia z architektury nowoczesnej*, red. J. Malinowski, Toruń 2000, s. 7–25.
- Kujot S., *Toruń (praca uwieńczona na konkursie rozpisany przez Towarzystwo Naukowe Toruńskie)*, Toruń 1884.
- Kunda P., *Rozwój motoryzacji w Bydgoszczy w latach 1920–1939*, Bydgoszcz 2009, mps pracy mgr., w zasobie AUMK.
- Künstler J., *Położenie bezrobotnych w Toruniu w latach kryzysu gospodarczego 1930–1934*, „Rocz. Tor.” 1975, t. 10, s. 123–143.
- Künstler J., *Położenie robotników toruńskich w dobie kryzysu gospodarczego 1930–1934*, „AUNC. Historia” 1977, z. 11, s. 157–176.
- Kuras Z., *Przemysł na Pomorzu Gdańskim w latach 1920–1939*, Bydgoszcz 1984.
- Kwiatkowska E., *Rozwój przestrzenny Torunia*, „AUNC. Geografia” 1973, z. 32, s. 187–209.
- Kwiatkowska E., *Rozwój przestrzenny Torunia*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika. Geografia” 1969, z. 19, s. 187–206.

- Landau Z., *Place w Polsce w okresie kryzysu gospodarczego lat 1930–1935*, „Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych” 1969, t. 30, s. 94–125.
- Landau Z., Tomaszewski J., *Robotnicy przemysłowi w Polsce. Materialne warunki bytu 1918–1939*, Warszawa 1971.
- Lay M. G., *Die Geschichte der Strasse. Vom Trampelpfad zur Autobahn*, Frankfurt am Main–New York 1994.
- Lehnhart H., *Strassenbahnen in Osteuropa. Eine Studie über Strassenbahnen und deren Fahrzeuge*, Villigen 1975.
- Ligmann A., *Szlaki pomorskich kolejarzy*, Toruń 1978.
- Liszewski S., *Struktura przestrzenna miasta*, w: *Osadnictwo*, t. 19, red. S. Liszewski, W. Maik, Poznań 2000.
- Lutwak A., *Do kwestii wymogów odpowiedzialności za wypadki samochodowe tudzież do kwestii osobowości prawnej komitetu*, „Głos Prawa” 1929, nr 7–9, s. 300–311.
- Maik W., *Podstawy geografii miast*, Toruń 1992.
- Majer A., *Socjologia i przestrzeń miejska*, Warszawa 2010.
- Majewski J., *Gospodarka komunalna*, w: *Dzieje Poznania*, t. 2, cz. 2: 1918–1945, red. J. Topolski, L. Trzeciakowski, Warszawa–Poznań 1998, s. 859–870.
- Majewski M. W., *Produkcja gum jezdnych w Polsce w latach 1918–1939*, „Studia Historyczne” 2012, z. 1, s. 71–88.
- Majewski M. W., *Rozwój motoryzacji w Drugiej Rzeczypospolitej*, Kraków 2016.
- Mansfeld B., *Architektura w Toruniu (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 420–430.
- Mańkowski A., *Zarys dziejów Torunia po roku 1815*, w: *Dzieje Torunia. Praca zbiorowa z okazji 700-lecia miasta*, red. K. Tymieniecki, Toruń 1933, s. 233–256.
- Merki C. M., *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*, Wien–Köln–Weimar 2002.
- Metodologia systematycznych badań zachowań pieszych i relacji pieszy–kierowca wraz z przeprowadzeniem badań pilotażowych. Etap I. Założenia do metodologii wraz z badaniami pilotażowymi*, red. K. Jamroz, Warszawa–Gdańsk 2015.
- Mierzyński J., *Sto dwudziesta rocznica otwarcia linii kolejowej Bydgoszcz–Toruń–Otłoczyn*, „Eksploatacja Kolei” 1981, nr 10/12, s. 325–329.
- Motoryzacja*, red. M. Mrugalska-Banaszak, Poznań 2013.



- Nęcki Z., *Komunikacja międzyludzka*, Kraków 2000.
- Niedzielska M., *Toruń dziewiętnastowieczny*, „Rocz. Tor.” 1997, t. 24, s. 9–29.
- Niedzielska M., *Życie polityczne i kulturalne Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 220–389.
- Norton P. D., *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge 2008.
- Nowakowski A., *Z koszar niemieckich. 176 Regiment Piechoty Pruskiej w Toruniu nad Wisłą*, przeł. A. Strzelecki, Warszawa 1905.
- Nowakowski M., *Komunikacja a kształtowanie centrum miasta*, Warszawa 1976.
- Olstowski P., *Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu (1920–1939) jako instytucja pracy*, w: *Praca i społeczeństwo Drugiej Rzeczypospolitej*, red. W. Mędrzecki, Warszawa 2014, s. 243–260.
- Olszewski P., *Dostępność piesza jako element jakości miejskiego transportu zbiorowego*, „Transport Miejski i Regionalny” 2008, nr 1, s. 19–33.
- Olszewski P., *Walking as a Mode of Transport – a Planning and Policy Perspective*, Warszawa 2007.
- Olszewski P., Czajewski W., Dąbkowski P., Szagała P., *Badanie zachowań uczestników ruchu na przejściach dla pieszych na podstawie analizy obrazu*, „Architektura i Budownictwo” 2014, t. 13 (4), s. 177–184.
- Onichimowska E., *Topografia społeczna miasta Torunia w II połowie XIX wieku i na początku XX wieku*, Toruń 1974, mps pracy mgr., w zasobie AUMK.
- Osterhammel J., *Historia XIX w. Przeobrażenie świata*, przeł. I. Drozdowska-Broering, J. Kałużny, A. Peszke, K. Śliwińska, Poznań 2013.
- Ostrowska-Kęłbowska Z., *Architektura i budownictwo w Poznaniu w latach 1780–1880*, Warszawa–Poznań 1982.
- Ostrowska-Kęłbowska Z., *Architektura i budownictwo*, w: *Dzieje Poznania*, t. 2, cz. 1: 1793–1918, red. J. Topolski, L. Trzeciakowski, Warszawa–Poznań 1994, s. 479–542.
- Pabst M., *Die Geschichte der Thorner Straßenbahn – zu ihrem hundertjährigen Jubiläum*, „Thorner Nachrichten” 1992, nr 23, s. 21–27.
- Pepliński W., *Oblicze społeczno-polityczne „Słowa Pomorskiego” w latach 1920–1939*, Gdańsk 1978.
- Pepliński W., *Prasa pomorska w Drugiej Rzeczypospolitej 1920–1939. System funkcjonowania i oblicze społeczno-polityczne prasy polskiej*, Gdańsk 1987.
- Pepliński W., *Prasa toruńska w latach 1920–1939*, „Zap. Hist.” 1983, t. 48, z. 3, s. 143–174.

- Piątkowski A., *Geneza i rozwój sieci kolejowej w Prusach Zachodnich (1842–1914)*, w: *Toruń i Pomorze pod władzą pruską. Materiały konferencji z 10–11 grudnia 1993 r. w Toruniu*, red. S. Wierzchosławski, Toruń 1995, s. 109–129.
- Piątkowski A., *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996.
- Pieszy w przestrzeni miasta – Pedestrian in the Urban Space*, red. M. Jagiełło-Kowalczyk, Kraków 2014.
- Piskozub A., *Gospodarowanie w transporcie. Podstawy teoretyczne*, Warszawa 1982.
- Piskozub A., *Transport w dziejach cywilizacji*, Toruń 1999.
- Pluta K., *Ruch pieszy i dostępność – główne wyznaczniki przyjaznych przestrzeni publicznych*, „Architektura. Czasopismo Techniczne” 2010, z. 14, s. 79–85.
- Połaszewska M., *Włączenie Podgórze do Torunia w latach Drugiej Rzeczypospolitej*, „Rocz. Tor.” 2007, t. 34, s. 95–119.
- Pospieszyska A., Przybylak R., *Ekstremalne warunki klimatyczne w Toruniu w okresie pomiarów instrumentalnych 1871–2010*, w: *Od powietrza głodu, ognia i wojny... Klęski elementarne na przełomie wieków*, red. T. Głowiński, Wrocław 2013, s. 187–196.
- Przegięta M., *Wiszący most na Wiśle w Toruniu? Dwa niezrealizowane projekty z pierwszej połowy XX wieku*, „Rocz. Tor.” 2008, t. 35, s. 77–94.
- Przybyszewski K., *Przedsiębiorstwa miejskie Torunia w międzywojennym dwudziestoleciu*, „Rocz. Tor.” 1980, t. 15, s. 117–146.
- Przybyszewski K., *Przemysł w Toruniu w latach 1920–1939*, „Rocz. Tor.” 1973, t. 8, s. 231–260.
- Przybyszewski K., *Rozbudowa miasta Torunia w latach 1920–1939*, „AUNC. Historia” 1977, z. 74, s. 133–155.
- Przybyszewski K., *Stefan Dażwański (1889–1952) dyrektor Gazowni, Elektryczni i Tramwajów w Toruniu*, „Rocz. Tor.” 1997, t. 24, s. 227–233.
- Przybyszewski K., *Toruń w latach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939). Społeczeństwo i gospodarka*, Toruń 1994.
- Przybyszewski K., *Wyzwolenie i pierwsze lata Torunia w niepodległej Polsce*, „AUNC. Historia” 1978, z. 14, s. 91–120.
- Pszczółkowska K., *Dworzec autobusowy w Toruniu (1938). Zagadnienia formy i funkcji*, „Rocz. Tor.” 2008, t. 35, s. 211–218.
- Purchla J., *Jak powstał nowoczesny Kraków. Studia nad rozwojem budowlanym miasta w okresie autonomii galicyjskiej*, Kraków 1979.
- Puttkamer P. G., *Fahrschule für Militär-Radfahrer: mit 12 Abbildungen nach photographischen Moment-Aufnahmen nach der Natur*, Leipzig 1896.

- Puttkamer P. G., *Das Radfahren. Die militärische Brauchbarkeit des Rades und seine Verwendung in den Militärstaaten*, Berlin 1894.
- Pyter M., *Prawne zasady użytkowania pojazdów mechanicznych w Drugiej Rzeczypospolitej*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 2011, t. 63, z. 2, s. 97–112.
- Rataj M., *Polityka zarządzania komunikacją miejską*, Warszawa 1990.
- Rejman S., *Działalność samorządów gminnych w zakresie bezpieczeństwa i porządku publicznego w znaczniejszych miastach zachodniogalicyjskich w latach 1889–1914*, Rzeszów 2013.
- Rejman S., *Prawno-organizacyjne uwarunkowania komunikacji miejskiej w znaczniejszych miastach Galicji Zachodniej w latach 1889–1914*, w: *Galicyskie drogi i bezdroża. Studium infrastruktury, organizacji i kultury podróżowania*, red. J. Kamińska-Kwak, Rzeszów 2013, s. 177–190.
- Rochnowski H., *Toruński ośrodek przemysłowy*, Warszawa–Poznań–Toruń 1978.
- Roczek G., *Od tramwaju do autobusu. Komunikacja miejska Inowrocławia 1912–2012*, Inowrocław 2012.
- Romaniak W., *Wybrane zagadnienia urbanistyki i architektury w województwie pomorskim w latach 1920–1939*, Warszawa 2005.
- Rosa H., *Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne*, Frankfurt am Main 2005.
- Rostocki A., Sokołowski T., *Świat starych samochodów*, Warszawa 1972.
- Rostocki A., Tarczyński J., *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988.
- Rychter W., *Dzieje samochodu*, Warszawa 1979.
- Salm J., *Odbudowa miast wschodniopruskich po I wojnie światowej. Zagadnienia architektoniczno-urbanistyczne*, Olsztyn 2006.
- Salm J., *Przemiany przestrzenne pruskiego Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 84–91.
- Sądowski B., *Toruń. Jakubskie Przedmieście. Studium historyczno-konserwatorskie*, Toruń 1984, mps, w zasobie AMKZ.
- Scharf H. W., *Eisenbahnen in Westpreussen, Geschichtliche Entwicklung der Privat und Staatseisenbahnen bis 1920*, „Westpreußen Jahrbuch” 1984, Bd. 34, s. 55–82.
- Schérer J., *L'assurance obligatoire des dommages causés par les accidents d'automobiles*, Paris 1931.
- Serczyk J., *Obraz międzywojennego Torunia*, „Rocz. Tor.” 1980, t. 15, s. 147–160.

- Serczyk J., *Wspomnienie o Toruniu z czasów Drugiej Rzeczypospolitej 1920–1939*, Toruń 1982.
- Sitarek S., *Bydgoskie tramwaje w latach 1888–2012*, Rybnik 2012.
- Skuratowicz J., *Architektura Poznania 1890–1918*, Poznań 1991.
- Słoniowa A., *Początki nowoczesnej infrastruktury Warszawy*, Warszawa 1978.
- Sobechowicz Ł., *Konie i pojazdy mechaniczne w Warszawie do 1939 roku*, „Przegląd Historyczny” 2013, t. 104, nr 2, s. 289–305.
- Sobechowicz Ł., *Konie Warszawy – historia w liczbach*, „Almanach Muzealny” 2014, t. 8, s. 103–115.
- Soczówka A., *Zróżnicowanie struktury przestrzennej komunikacji miejskiej w konurbacji katowickiej*, Sosnowiec 2012.
- Spandowski P., *Stan rzemiosła w Prusiech Zachodnich w ostatnich dziesięciu latach (1897–1907)*, Toruń 1908.
- Spandowski S., *Panie doróżkarz, gazu!*, „Nowości” 1 IV 2015.
- Spandowski S., *Życie na postoju*, „Nowości” 8 IV 2015.
- Sprengel B., *Policja Państwowa w Toruniu 1920–1939*, Toruń 1999.
- Stadelmann C., *Das Zweirad bei den verschiedenen Militärstaaten Europas und seine praktische Verwendung im Kriegsfall*, Berlin 1891.
- Stangel K., *Kształtowanie stref pieszych centrum miasta w aspekcie skali człowieka*, Gliwice 1993.
- Stankiewicz J., Biskup K., *Twierdza Toruń, część IV*, „Zap. Hist.” 1978, t. 43, z. 4, s. 77–125.
- Stażewski M., *Exodus. Migracja ludności niemieckiej z Pomorza do Rzeszy po I wojnie światowej*, Gdańsk 1998.
- Steinbeck F., *Das Motorrad. Ein deutscher Sonderweg in die automobile Gesellschaft*, Stuttgart 2012.
- Steyer D., *Działalność organizacji robotniczych w Toruniu w latach 1920–1923*, „Zap. Hist.” 1960, t. 25, z. 3/4, s. 77–106.
- Steyer D., *Organizacje robotnicze na terenie województwa pomorskiego w latach 1920–1939*, Toruń 1961.
- Sudziński R., *Infrastruktura i gospodarka komunalna międzywojennego Torunia*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2: *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1945)*, red. M. Biskup, Toruń 2006, s. 111–148.
- Sudziński R., *Infrastruktura i gospodarka komunalna*, w: *Historia Bydgoszczy*, t. 2, cz. 1: *1920–1939*, red. M. Biskup, Bydgoszcz 1999, s. 233–324.
- Sudziński R., *Przekształcenia strukturalne miasta Torunia w latach 1920–1975*, Toruń 1993.

- Sudziński R., *Samorząd terytorialny*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2: *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1945)*, red. M. Biskup, Toruń 2006, s. 64–72.
- Sudziński R., *Spółeczeństwo międzywojennego Torunia*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2: *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1945)*, red. M. Biskup, Toruń 2006, s. 41–61.
- Sudziński R., *Toruń. Portret miasta*, Warszawa 1988.
- Sudziński R., *Usytuowanie Torunia w podziale terytorialno-administracyjnym kraju i jego rola jako ośrodka wojewódzkiego*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2: *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1945)*, red. M. Biskup, Toruń 2006, s. 24–40.
- Sudziński R., *Życie gospodarcze*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2: *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1945)*, red. M. Biskup, Toruń 2006, s. 73–109.
- Sudziński R., Samulski M., *Dzieje przemysłu piernikarskiego w Toruniu*, „Rocz. Tor.” 1971, t. 6, s. 7–39.
- Sumień T., *Ruch pieszy jako czynnik kształtujący przestrzenną strukturę centrum miasta*, Warszawa 1971.
- Szadkowska B., *Plany miasta Torunia z XIX i początków XX wieku w Archiwum Państwowym w Toruniu*, Toruń 1969, mps pracy mgr., w zasobie AUMK.
- Szczerbiński S., *Toruń. Studium historyczno-konserwatorskie Chełmińskiego Przedmieścia*, Toruń 1986, mps, w zasobie AMKZ.
- Szczuczko W., *Powstanie i rozwój zakładów „Born i Schütze”, obecnej fabryki maszyn budowlanych „Bumator” 1856–1939*, „Rocz. Tor.” 1978, t. 13, s. 145–158.
- Szelichowski S., *Dzieje polskiej motoryzacji*, Łódź 2012.
- Szmyt R., *Rozmieszczenie zakładów handlowych i gastronomicznych w Toruniu w drugiej połowie XIX wieku i początkach XX wieku*, Toruń 1998, mps, w zasobie AUMK.
- Szurlo-Gorzelał M., *Pomorski Urząd Wojewódzki, jego powstanie, rozwój i chwila obecna*, w: *Księga pamiątkowa dziesięciolecia Pomorza 1920–1930*, red. M. Sydow, Toruń 1930, s. 283–298.
- Tarczyński J., *Polskie motocykle 1918–1945*, Warszawa 1991.
- Tarnowska A., Falkowska-Szameta A., Gołębiowski S., *Zakaz prania bielizny pod hydrantem, czyli toruńskie przepisy porządkowe dwudziestolecia międzywojennego. Obraz miasta*, „Rocz. Tor.” 2005, t. 32, s. 77–109.
- Tarr L., *Karre, Kutsche, Karosse. Eine Geschichte des Wagens*, Budapest–Berlin 1978.
- Taylor Z., *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.

- Tłoczek I. F., *Antoni Bolt – prezydent miasta Torunia w latach 1924–1936*, „Rocz. Tor.” 1978, t. 13, s. 73–90.
- Tłoczek I. F., *Węzeł gordyjski w Toruniu. Toruń i region Kujaw i Pomorza w publikacjach z lat 1969–1981 w „Gazecie Pomorskiej” i w „Nowościach”*, Toruń 2009.
- Tłoczek I., *Rozwój Torunia, stolicy Wielkiego Pomorza*, w: *Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni. Z okazji 20-lecia powrotu Ziemi Pomorskiej do Macierzy*, red. J. Lachowski, Toruń–Lwów 1939, s. 17–21.
- Tłoczek I., *Toruń w latach 1930–1939. Wspomnienia urbanisty*, „Rocz. Tor.” 1971, t. 5, s. 141–162.
- Tłoczek I., *Urbanistyczne aktualności Torunia*, „Ziemia” 1933, R. 23, nr 7–9, s. 123–149.
- Tomaszewski J., *Możliwości i ograniczenia badań nad drobnomieszczaństwem w Polsce lat międzywojennych*, w: *Drobnomieszczaństwo XIX i XX wieku*, t. 2, red. S. Kowalska-Glikman, Warszawa 1988.
- Tomaszewski L., *Studia nad układem i komunikacją dzielnic śródmiejskich na tle rozwoju motoryzacji*, Warszawa 1965.
- Tomczak E., *Twierdza Toruń*, „Studia i Materiały do Historii Wojskowości” 1966, t. 12, s. 187–224.
- Tompkins E., *The History of the Pneumatic Tyre*, London 1981.
- Toruń. Dawne widoki miasta, katalog wystawy*, Muzeum Okręgowe w Toruniu, oprac. A. Mierzejewska, M. Woźniak, Toruń 1994.
- Toruń. Miasto i ludzie na dawnej fotografii (do 1939 roku)*, red. M. Biskup, Toruń 1998.
- Toruńskie tramwaje*, oprac. P. Bohdziewicz, E. Urtnowska, W. Olszewski, Toruń 2009.
- Towpik K., Gołaszewski A., Kukulski J., *Infrastruktura transportu samochodowego*, Warszawa 2006.
- Trenkel R., *Thorn zur Biedermeierzeit*, „Westpreußen-Jahrbuch” 1961, Bd. 11.
- Urbanik M., *Modernizacja infrastruktury miejskiej Leszna w latach 1832–1914*, Poznań 2009.
- Urry J., *Socjologia mobilności*, przeł. J. Stawiński, Warszawa 2009.
- Virilio P., *Prędkość i polityka*, przeł. S. Królak, Warszawa 2008.
- Vorwerk B., *Die Automobilhaftung nach bestehendem Recht und de lege ferenda (Inaugural-Dissertation zur Erlangung der juristischen Doktorwürde)*, Düsseldorf 1904.
- Wajda K., *Gospodarka wojenna Prus Zachodnich (1914–1918)*, w: *Spółczesność polskie na ziemiach pod panowaniem pruskim w okresie I wojny światowej (1914–1918). Zbiór studiów*, red. M. Wojciechowski, Toruń 1996, s. 37–50.

- Wajda K., *Klasa robotnicza Pomorza Wschodniego w drugiej połowie XIX i początkach XX wieku*, Warszawa 1981.
- Wajda K., *Kooperation – Koexistenz – Konfrontation. Deutsche und Polen in Thorn 1871–1914*, „Berichte und Forschungen” 1994, Bd. 2, s. 243–256.
- Wajda K., *Ludność miejska Prus Zachodnich w latach 1871–1910*, „Komunikaty Mazursko-Warmińskie” 1988, nr 3/4, s. 321–336.
- Wajda K., *Ludność Torunia (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 92–141.
- Wajda K., *Migracje ludności wiejskiej Pomorza Wschodniego w latach 1850–1914*, Wrocław–Warszawa–Kraków 1969.
- Wajda K., *Obszar i ludność*, w: *Historia Elbląga*, t. 3, cz. 2: (1851–1920), red. A. Groth, Gdańsk 2001, s. 12–41.
- Wajda K., *Pod ponownym pruskim panowaniem (1815–1920)*, w: *Toruń dawny i dzisiejszy. Zarys dziejów*, red. M. Biskup, Warszawa–Poznań–Toruń 1983, s. 338–417.
- Wajda K., *Pomorze Gdańskie w latach pierwszej wojny światowej (1914–1918)*, „Zap. Hist.” 1967, t. 32, s. 7–35.
- Wajda K., *Przeobrażenia gospodarcze Bydgoszczy w latach 1850–1914*, w: *Historia Bydgoszczy*, t. 1: *Do roku 1920*, red. M. Biskup, Warszawa–Poznań 1991, s. 530–540.
- Wajda K., *Przeszłość statystyczna obecnego woj. toruńskiego. Ludność i gospodarka w ujęciu statystyki pruskiej z lat 1861–1919*, Toruń 1992.
- Wajda K., *Toruń–Bydgoszcz–Chełmno. Rozwój gospodarczy i ludnościowy w XIX i początkach XX wieku (1815–1914)*, „Zap. Hist.” 1983, t. 48, z. 3, s. 105–130.
- Wajda K., *Życie gospodarcze miasta (1815–1914)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1815–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 142–159.
- Walczak-Więclawska A., *95 lat w służbie toruńczyków*, Toruń 1986.
- Wapiński R., *Ruch robotniczy na Pomorzu w latach 1920–1939*, Gdynia 1963.
- Warszawskie tramwaje elektryczne 1908–1998*, red. B. Bator, Warszawa 1998.
- Weber M., *Gospodarka i społeczeństwo. Zarys socjologii rozumiejącej*, przeł. D. Lachowska, Warszawa 2002.
- Wiater P., *Historia wrocławskiej komunikacji tramwajowej do 1945 roku*, Szklarska Poręba 2014.
- Wielopolski A., *Zarys dziejów gospodarczych transportu do roku 1939*, Warszawa 1975.
- Wiszniewski W., *Atlas opadów atmosferycznych w Polsce (1891–1930)*, Warszawa 1953.

- Włodarczyk E., *Rozwój urbanistyczny miast pomorskich i ich gospodarka komunalna*, w: *Historia Pomorza*, t. 4: (1850–1918), cz. 1: *Ustrój, gospodarka, społeczeństwo*, red. S. Salmonowicz, Toruń 2000, s. 458–473.
- Włodarczyk E., *Spółeczeństwo miejskie*, w: *Historia Pomorza*, t. 4: (1850–1918), cz. 1: *Ustrój, gospodarka, społeczeństwo*, red. S. Salmonowicz, Toruń 2000, s. 442–457.
- Wojalski M. Z., *100 lat łódzkich tramwajów*, Łódź 2002.
- Wojciechowski M., *Mniejszości narodowe w Toruniu w okresie międzywojennym (1920–1939)*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 2: *W czasach Polski Odrodzonej i okupacji niemieckiej (1920–1939)*, red. M. Biskup, Toruń 2006, s. 195–233.
- Wojciechowski M., *Mniejszość niemiecka w Toruniu w latach 1920–1939*, w: *Mniejszości narodowe i wyznaniowe w Toruniu w XIX i XX wieku*, red. M. Wojciechowski, Toruń 1993, s. 59–80.
- Wojciechowski M., *Polen und Deutsche in Thorn in den Jahren 1914–1939*, „Berichte und Forschungen” 1994, Bd. 2, s. 257–272.
- Wojciechowski M., *Powrót Torunia do Polski w 1920 r.*, „Rocz. Tor.” 1971, t. 5, s. 5–30.
- Wojciechowski M., *Toruń w latach 1914–1920*, w: *Historia Torunia*, t. 3, cz. 1: *W czasach zaboru pruskiego (1793–1920)*, red. M. Biskup, Toruń 2003, s. 431–481.
- Wojciechowski M., *Toruń w latach I wojny światowej*, „Rocz. Tor.” 1967, t. 2, s. 131–150.
- Wojciechowski M., *Toruń w latach rewolucji listopadowej (1918–1919)*, „Rocz. Tor.” 1966, t. 1, s. 103–130.
- Wojciechowski M., *W czasach Drugiej Rzeczypospolitej (1920–1939)*, w: *Toruń dawny i dzisiejszy. Zarys dziejów*, red. M. Biskup, Warszawa–Poznań–Toruń 1983, s. 417–490.
- Wojciechowski Z., *Komunikacja tramwajowa w Toruniu*, „Przegląd Elektrotechniczny” 1934, nr 9.
- Wojcieszak J., *100 lat tramwajów elektrycznych we Wrocławiu*, Poznań 1993.
- Wojcieszak J., *120 lat komunikacji miejskiej w Poznaniu*, Poznań 2000.
- Wojewódzka-Król K., *Rozwój infrastruktury transportu*, Gdańsk 2002.
- Wrzeński W., *Ze studiów nad obliczem ideowo-politycznym „Gazety Toruńskiej” (1867–1914)*, „Zap. Hist.” 1979, t. 44, z. 3, s. 93–130.
- Wrzosek A., Zwierz S., *Żywioł obcy w życiu gospodarczym Pomorza*, Gdynia–Toruń 1937.
- Wussow, *Die Haftpflicht der Strassenbahnen*, Berlin 1905.
- Zabłocka-Kos A., *Zrozumieć miasto. Centrum Wrocławia na drodze ku nowoczesnemu city 1807–1858*, Wrocław 2006.



- Zakrzewski T., *Dylematy i współzależności komunikacji wodnej i lądowej Torunia w latach budowy głównych dróg żelaznych do miasta (1853–1883)*, „Rocz. Tor.” 1991, t. 20, s. 177–198.
- Zakrzewski T., *Nieznane początki komunikacji miejskiej w Toruniu*, „Nowości” 18 VII 1990, nr 138.
- Zakrzewski T., *Nieznany opis Torunia w krakowskim „Czasie” z 1853 roku*, „Rocz. Tor.” 1990, t. 19, s. 203–210.
- Zakrzewski T., *Pionierzy toruńskiej fotografii (1843–1868). W 150 lecie założenia w Toruniu pierwszego zakładu fotograficznego*, „Rocz. Tor.” 1992, t. 21, s. 141–162.
- Zarys historyczny i opis techniczny tramwajów miejskich i autobusów m.st. Warszawy*, Warszawa 1933.
- Zielińska A., *Od warsztatu rzemieślniczego do fabryki. Przemiany w strukturze zawodowej mieszkańców Torunia w XIX i początku XX wieku*, w: *W warsztacie, w manufakturze, w fabryce i w sklepie*, red. Z. Biegański, W. Polak, M. Białkowski, Toruń 2013, s. 77–102.
- Zielińska A., *Przemiany struktur demograficznych w Toruniu w XIX i na początku XX wieku*, Toruń 2012.
- Zimnowoda-Krajewska B., *Rola funkcji militarnej w kształtowaniu zabudowy mieszkaniowej w mieście-twierdzy przełomu XIX i XX w. na przykładzie wybranego bloku w Toruniu*, w: „*Conservatio est aeterna creatio*”. *Księga dedykowana prof. Janowi Tajchmanowi*, red. J. Krawczyk, Toruń 1999, s. 327–341.
- Zyzman Z., *120 lat komunikacji miejskiej w Krakowie*, Kraków 1995.
- Żarnowski J., *Polska 1918–1939. Praca, technika, społeczeństwo*, Warszawa 1992.
- Żarnowski J., *Spółeczeństwo Drugiej Rzeczypospolitej 1918–1939*, Warszawa 1973.
- Żurawska T., *Polskie powozy*, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk–Łódź 1982.



## Spis rycin i ich źródeł

1. Toruń. Okolice miasta, 1893 r. (*Atlas historyczny miast polskich*, t. 1, Prusy Królewskie i Warmia, z. 2, Toruń, red. A. Czacharowski, Toruń 1995, nr 4).
2. Koncentracja zabudowy miejskiej na planie Torunia i okolic z 1903 r. (*Stadtplan von Thorn und Umgebung nach amtlichen Quellen ergänzt und berichtet bis zum Jahre 1903*, hrsg. von R. Uebrick, Thorn 1903).
3. Rozmieszczenie zakładów przemysłowych w Toruniu zatrudniających powyżej 100 osób w latach 1908, 1921, 1929, 1938 (oprac. własne na podstawie: R. Sudziński, M. Samulski, *Dzieje przemysłu piernikarskiego w Toruniu*, „Rocz. Tor.” 1971, t. 6, s. 21–23; W. Szczuczko, *Powstanie i rozwój zakładów „Born i Schütze”, obecnej fabryki maszyn budowlanych „Bumator” 1856–1939*, „Rocz. Tor.” 1978, t. 13, s. 154–157; K. Wajda, *Życie gospodarcze miasta*, s. 158, tab. 2; K. Przybyszewski, *Przemysł w Toruniu*, s. 239–259, tab. 3, 4, 5; idem, *Toruń w latach Drugiej*, s. 81–100; H. Rochnowski, op. cit., s. 25, tab. 5; *Plan miasta Torunia wraz z krótkim przewodnikiem*, Toruń 1937).
4. Piesi na Rynku Staromiejskim (widok od ul. Szerokiej), ok. 1900 r. (*Gruss aus Thorn. Altstädtischer Markt mit evang. Kirche*, wyd. E. F. Schwartz, Thorn ca 1900, w zbiorach Kujawsko Pomorskiej Biblioteki Cyfrowej [KPBC]).
5. Ruch pieszy na ul. Szerokiej, ok. 1910 r. (*Thorn. Breite Strasse*, wyd. Kunst. u. Verlagsanstalt. Schaar. u. Dathe., [b.m.w.] ca 1910, w zbiorach KPBC).
6. Piesi idący ul. Chopina. W tle most drogowy im. Józefa Piłsudskiego na Wiśle, ok. 1935–1939 (w zasobie NAC, nr 1-U-6338).
7. Reklama prasowa składu sprzedaży powozów, 1913 r. („Gaz. Tor.” 20 XII 1913, nr 293).
8. Polewaczka konna – oferta handlowa nadesłana do Magistratu Torunia (APT, AmI, C 5847, k. 89).
9. Postój wozów przy ul. Chełmińskiej, ok. 1910 r. (*Thorn. Culmer Strasse*, wyd. Kunst. u. Verlagsanstalt. Schaar. u. Dathe., [b.m.w.] ca 1910, w zbiorach KPBC).
10. Reklama firmy Leona Skalskiego, 1897 r. (*Adreßbuch der Stadt Thorn*, 1897, dodatek reklamowy, s. 13).

11. Powozy konne podczas targu na Rynku Staromiejskim (w zasobie NAC, nr 1-G-5839-1).
12. Reklama prasowa producenta powozów Władysława Mikołajczaka, 1926 r. („Sł. Pom.” 11 III 1926, nr 57, s. 9).
13. Reklama firmy L. Skalski i S-ka, 1936 r. (*Książka adresowa miasta*, 1936, s. 80).
14. Wzór karty rowerowej, 1925 r. („Tyg. Tor.” 20 VI 1925, nr 25 (77), s. 6).
15. Funkcjonariusze Policji Państwowej w Toruniu. Oddział wyposażony w motorowery, 1924 r. (w zasobie NAC, nr 1-B-115).
16. Pierwszy samochód w Toruniu („Sł. Pom.” 9 X 1932 nr 233, s. 8).
17. Samochód jadący przy Teatrze Miejskim w Toruniu, ok. 1910 r. (*Thorn. Stadttheater*, wyd. Trinks & Co., ca 1910, w zbiorach KPBC).
18. Reklama firmy W. Katafias, 1912 r. (*Adressbuch für Thorn*, 1912, dział reklam).
19. Oferta sprzedaży samochodów, 1926 r. („Sł. Pom.” 12 VIII 1926, nr 183, s. 9).
20. Tory tramwajowe przy fabryce Born i Schütze na Mokrem, ok. 1910 r. (*Gruss aus Thorn-Mocker*, wyd. J. Lukowski, Beuthen ca 1910, w zbiorach KPBC).
21. Tramwaje elektryczne na ul. Szerokiej, ok. 1908 r. (*Thorn. Breitestr. se. Blick auf Rathaus und Ewang. Kirche*, wyd. Trinks & Co., Leipzig ca 1908, w zbiorach KPBC).
22. Wnętrze tramwaju linii nr 5, kursującego na Jakubskie Przedmieście, 1935 r. (w zasobie NAC, nr 1-G-3987-2).
23. Tramwaj przejeżdżający pod „Łukiem Cezara”, 1936 r. (*Toruń. Ul. Różana*, wyd. Salon Malarzy Polskich, Kraków 1936, w zbiorach KPBC).
24. Szklana wiata na przystanku tramwajowym w Toruniu, 1936 r. (w zasobie NAC, nr 1-G-4006).
25. Tramwaj linii nr 5, kursujący na Jakubskie Przedmieście, 1935 r. (w zasobie NAC, nr 1-G-3987-1).
26. Postój dorożek konnych pod Ratuszem Miejskim w Toruniu, koniec XIX w. (R. Heuer, *Siebenhundert Jahre Thorn 1231–1931*, Danzig 1931, nlb.).
27. Spotkanie dorożek konnych z letnim wozem tramwaju konnego na Rynku Staromiejskim, lata dziewięćdziesiąte XIX w. (*Toruń. Miasto i ludzie na dawnej fotografii*, s. 110, poz. 124).
28. Reklama prasowa firmy Bernstein & Co., 1913 r. („Gaz. Tor.” 22 X 1913, nr 245).
29. Dorożki samochodowe przy Dworcu Toruń-Miasto, 1915 r. (*Toruń. Dworzec miejski*, wyd. No 5985 Carbon, 1915, w zbiorach KPBC).

30. Widok parowca z Kępy Bazarowej, ok. 1914 r. (*Toruń – widok z Kępy Bazarowej*, wyd. A. Schultz, Thorn ca 1914, w zbiorach KPBC).
31. Przewóz przez Wisłę w Toruniu, ok. 1915 r. (*Thorn. Weichselufer mit Fähre*, wyd. b.d., ca 1915, w zbiorach KPBC).
32. Omnibus na ul. Mostowej w Toruniu, przed 1914 r. (*Toruń – ulica Mostowa*, wyd. Polskie Towarzystwo Księgarni Kolejowych „Ruch”, przed 1914, w zbiorach KPBC).
33. Plan linii autobusowej nr 2 Jakubskie Przedmieście–Podgórz (APT, AmT, D 410, nlb.; AmP, sygn. 2060, nlb.).
34. Rozkład jazdy toruńskich autobusów, 1924 r. („Tyg. Tor.” 22 XI 1924, nr 47, s. 8).
35. Rynek Staromiejski w dniu targowym, ok. 1900 r. (*Thorn. Altstädtischer Markt mit Marien-Kirche*, wyd. Dr Trenkler, Leipzig ca 1900, w zbiorach KPBC).
36. Rynek Nowomiejski w dniu targowym, przed 1905 r. (*Thorn. Neustädtischer Markt*, wyd. R. Borek, Braunschweig vor 1905, w zbiorach KPBC).
37. Ulica Melliena (późn. Mickiewicza), ok. 1910 r. (*Thorn – Mellieustrasse*, wyd. A. Schultz, Thorn ca 1910, w zbiorach KPBC).
38. Ulica Parkowa (późn. Konopnickiej) z nasadzonymi drzewkami, ok. 1910 r. (*Thorn. Parkstrasse (Bromberger Vorstadt)*, wyd. Kunst. u. Verlagsanstalt. Schaar. u. Dathe, Trier ca 1910, w zbiorach KPBC).
39. Ulica Traugutta w latach trzydziestych XX w. (w zasobie NAC, nr 1-U-6326).
40. Szkic stacji benzynowej firmy Vacuum Oil Company (źródło: APT, AmT, D 2762, nlb.).
41. Reklama firmy E. Grabosz, 1923 r. (*Księga adresowa miasta, 1923, dział ogłoszeń*).



## Spis tabel

1. Struktura ludności zawodowo czynnej Torunia w latach 1907, 1921, 1931.
2. Siła nabywcza płac robotników toruńskich w latach 1885–1938.
3. Ludność zawodowo czynna i bierna w Toruniu w latach 1907, 1921, 1931.
4. Ludność miasta Torunia według miejsca zamieszkania w latach 1890–1938.
5. Ceny pojedynczego biletu tramwajowego na trasie Dworzec Toruń-Miasto-Cegielnia w latach 1891–1936.
6. Liczba dorożek oraz ich właścicieli na tle ludności Torunia 1892–1936.
7. Opłaty za jazdę dorożką między Rynkiem Staromiejskim a Bydgoskim Przedmieściem w latach 1888–1936.
8. Dzierżawcy przewozu przez Wisłę w Toruniu w latach 1892–1934.
9. Opłaty za pojedynczy przejazd statkiem parowym przez Wisłę w Toruniu w latach 1881–1934 na tle cen usług dorożkarskich.
10. Ruch osób na toruńskich dworcach w latach 1891–1913.
11. Pomiary ruchu na ulicach i drogach Torunia w 1925 r.
12. Liczba wykroczeń drogowych w Toruniu w latach 1924–1931.
13. Dzielne pomiary ruchu ulicznego w Toruniu w 1934 r.
14. Rodzaje nawierzchni ulic toruńskich w 1938 r.





## Spis wykresów

1. Wzrost liczby ludności Torunia w latach 1885–1939.
2. Zmiany powierzchni i gęstości zaludnienia w Toruniu w latach 1885–1939.
3. Zakłady budowy i napraw powozów konnych w Toruniu w latach 1892–1936.
4. Ceny normalnych biletów na trasie Dworzec Toruń–Miasto–Cegielnia.
5. Ceny pojedynczego biletu tramwajowego wyrażone w kilogramach mięsa wołowego.
6. Eksploatacja tramwajów toruńskich w latach 1891–1939.



**Summary**  
**City in Motion.**  
**Study of the History of Transport**  
**Based on the Population of Toruń**  
**from 1891–1939**

*City in Motion* describes the changes which have occurred in the manners and quality of transport in Toruń in years 1891–1939. By analyzing the development of means of transport, it was shown how the manners of travelling by Toruń's inhabitants were evolving, how the traffic and its intensity in given sections of the city was changing, and how the process of implementing the traffic regulations was being conducted. The research was focused on dynamic phenomena – transport, speed and intensity of traffic, which in the historical context have already been the subject of reflexion in social sciences.

The chronological framework of the book is determined by socio-economic factors, as well as political ones. The starting caesura was the appearance of mass transport in the city. However, it was not the appearance of horsecar in the city that was the decisive factor, but the high number of its passengers, which meant a real structural change in the way of travelling around the city. The final caesura was the outbreak of World War 2. Intrusion of the German army into the city and demolishing the bridge over the Vistula redesigned the city space and subjected public transport to military purposes.

The work used the method involving a combination of traditional interpretation of sources informing about changes in the public transport within the city space, which were subjected to analysis of correlations between spatial and economic phenomena. The main theoretical assumption of the adopted method was the belief that the shaping of transport infrastructure is determined by the economic factor related to the inhabitants' spending power, and a spatial one, related to population distribution and the distance covered. Diagnosing the economic potential of various professional groups in Toruń, with reference to their place of residence and the spatial location of the main industrial and trading centers, which were destinations for

large groups of people, provided grounds for estimation of the share of inhabitants in particular means of transport. Whether a person commuted by horsecar was, first of all, dependent upon their ability to afford a ticket, as well as the distance that needed to be covered. Owning a car was also mainly dependent on the buyer's financial capabilities. In order to recreate the directions of traffic and its intensity, the surviving traffic measurements were used, along with data concerning accidents and collisions, as well as the changes in the spatial layout, related to the locations of main places of residence of the population, directions of development of city roads, and urbanistic transformations.

The first chapter discusses the conditions determining the development of internal transport according to the division into the economic criterion, related to social stratification and the spending power of the inhabitants of Toruń, and the spatial criterion. A proper understanding of the role of space as the factor determining the shape and directions of traffic refers to distinguishing the locations of population aggregations (population density and concentration), their spatial distribution according to the social and professional status, and finally to recreating the functional areas (the nature of districts) and infrastructural changes (the directions of building up the city and its streets).

The second and third chapter presents the ways in which Toruń's inhabitants were travelling around the city in the period of 1891–1939, with reference to the division into means of individual transport (chapter two) and mass transport (chapter three). In the background, there is a description of the development and condition of the car-selling and car-servicing enterprises in the city.

The changes which occurred in the city's transport space were presented in the fourth chapter. It contains the process of devising the traffic regulations and ensuring the order in the city. Knowledge of those regulations served as the basis for reconstruction of the directions of traffic and its intensity, with reference to results such as road accidents and collisions. The chapter also presents the development of transport infrastructure related to transformation of Toruń's streets, emergence of petrol and vulcanizing stations. The consequences of the development of internal transport related to the functioning of Toruń's population were described in the summary, as part of discussion of the characteristics of transformations in the transport infrastructure of Toruń.

The conducted studies indicate that there was a very strong relationship between the transport-related market and the city's economic situation, regardless of which state Toruń belonged to. The dependence between

traffic intensity and economic conditions was manifested by decreased traffic in the periods of economic downturn, and increased traffic in the times of prosperity. The phenomena were especially noticeable in the case of travelling by public transport, with the inhabitants turning towards foot traffic or refraining from transport-related activities during crisis periods. It was the most evident in the years 1901–1904, 1920–1924 and 1930–1935. The deeper the stagnation, the larger the scale of the phenomenon, which was confirmed by the period of great crisis in the 30's of the 20th century.

The dependence of transport-related traffic on the economic relations was also reflected by the hours of functioning of particular means of public transport. During the Prussian period, all means of public transport were available to the city's inhabitants for a longer part of the day than during the first half of the 20's of the 20th century. The differences in the time of start and finish of providing the transport services were about one hour. Extending the timetables did not take place until the first half of the 30's of the 20th century (in the case of some means of transport until the late 20's). From the point of view of internal communication and the amount of traffic, the period of the first half of the 20's of the 20th century was thus among the ones characterized by the lowest activity, which was the result of decreased population and poor economic conditions. It was reflected by a slower pace of urban life and shorter periods of citizens' activity.

It should be emphasized that periodical fluctuations in the number of passengers resulted not only from the economic cycles. A significant role was also played by the element of competition between publically available means of transport.

The end of the 19th century, when public transport within cities took a systemic form, was the time of invention and development of the internal combustion engine and the electric engine. They were most widely used in transportation. Since Toruń, just like the Western Prussia, participated in the industrial and technological revolution later than the western part of the Reich, the effects of technological progress were hardly reflected in the structure of the city's transport structure after 1910, and it did not happen to a larger extent until the 20's and 30's of the 20th century. Despite the fact that as early as 8 years after the introduction of a horsecar the horse was replaced with the electric engine – which stirred justified concerns among the city's population – for a number of years the situation remained unchanged in terms of individual means of transport. After 1905 private cars appeared, and in 1911 cabs were introduced on the city's streets, but their share in the total number of private vehicles was minor at that time.

The process of structural transformation of the means of transport was relatively long. General changes were visible in the second part of the 20's, with the highest intensity noted in the 30's of the 20<sup>th</sup> century. Despite the clear trend, until the outbreak of World War 2 the number of cars never exceeded the number of horse-drawn carriages.

In the studied period, the rate of participation in the public transport, measured in relation to the number of city inhabitants, oscillated around 14–19% (it was only exceeded in 1917–1919, when it reached 28.9% of the city's population in 1918). The dominant role within the group of means of public transport was played by trams, whose share was about 80%. On the other hand, the number of individual means of transport in that period was 2–6% of Toruń's population. Despite significant changes which took place in the city's transport system, foot traffic remained the dominant way of travelling. Although the share of public transport passengers was steadily growing, except for the strong increase in the years 1917–1919 it did not reach 20% of the city dwellers. At the same time, the number of individual car owners, which was also constantly growing, did not exceed a few percent of the city's population. As a result, the biggest role was played by foot traffic, although its significance was reduced in comparison with the times before the appearance of trams. The possibility of quick and modern traveling was reserved only for a fraction of the population. It was reflected by the passing of time, and in consequence in the quality of life.

## Indeks osobowy\*

### A

Achremczyk Stanisław 50  
Adam Reinhold 114  
Adamczak Adam 21, 40  
Andrić Dragoslav 18  
Andrzejewski Marek 50

### B

Bahl C. 121  
Bahl E. 112, 121  
Bahr Ernst 21  
Balewski Augustyn 21, 40  
Banaszak P. 122  
Bandurski Walerian 152–153  
Baran Józef 153  
Barczyński Stanisław 271  
Bartczak Jarosław 18, 190, 335  
Bartel Kurt 179  
Bartkiewicz 376  
Bartz Danuta 23, 76  
Basiewicz Tadeusz 362  
Bator Bogdan 18  
Bernstein 137–138, 142, 144, 160,  
162, 230–231, 234, 375  
Bestrzyński Anastazy 122  
Betlej Anna 30  
Białkowski Michał 54  
Biegański Zdzisław 54, 240, 376  
Biernat Czesław 50  
Bird Anthony 18  
Birkefeld Richard 9

Birr Krystian 14  
Biskup Krzysztof 35, 45  
Biskup Marian 13, 17, 23, 25, 30,  
35, 40, 50, 52, 58, 69, 91, 98,  
107, 186–187, 203, 213, 219,  
248, 308, 366, 373  
Bloch Jan 179  
Bogunia-Paczyński Andrzej 18, 20  
Bohdziewicz Paweł 18, 186, 190,  
335  
Bolt Antoni 87, 175, 207, 216, 242,  
318, 373  
Borkowski F. 121  
Borkowski Józef 124  
Born August 35, 82–83, 95, 105,  
170, 174, 192–194, 223, 356–  
357, 361  
Borscheid Peter 12, 392  
Bourdieu Pierre 15  
Bratro Emil 21, 327  
Braudel Fernand 110, 331  
Braun Andreas 12  
Brodowska-Kowalska Marta 24,  
74–76  
Brudkowski Mieczysław 370  
Brust Walter 138, 144, 150  
Brzeski Ignacy 151  
Brzeski Stanisław 158  
Brzeziński Józef 143  
Brzosko Eugenia 20, 246, 248, 300,  
304, 395, 409

---

\* Indeks ma charakter kompleksowy i obejmuje: mieszkańców Torunia wymienionych w tekście, przedsiębiorców, a także przywoływanych autorów.

- Brzostowicz Maria 154  
 Bublatska Anna, z domu Huhn 258, 276  
 Buczkowski Florian 151  
 Budziszewski Tomasz 14  
 Bufe Siegfried 17  
 Bugowski Radosław 137, 139, 160, 169, 171, 174, 264–266, 269, 296, 377  
 Bukowski Andrzej 29  
 Bułowski Feliks 386  
 Bürner R. 21, 317  
 Buszczyński Sylwester 138  
 Butrym Adam 22  
 Button Kenneth J. 14
- C**  
 Centkowski J. 124  
 Certeau Michael de 89  
 Chojnicki 376  
 Chrościcki W. 22  
 Chwalba Andrzej 144, 163, 190, 397  
 Ciborski Marcin 121, 123–124  
 Cierpiałkowsy, bracia 168–169, 171, 174, 295–297, 303, 377, 388, 395  
 Cierpiałkowska Anna 178  
 Cierpiałkowska Waleria 382  
 Cierpiałkowski Konstanty 171, 178–179, 296  
 Cierpiałkowski Paweł 178–179, 301, 377–380, 382, 387  
 Cierpiałkowski Walenty 179  
 Ciesielska Karola 23, 41, 292, 295–296, 299–300, 304  
 Ciesielski Marek 10  
 Cieślak Edmund 50  
 Cieślak Tadeusz 39  
 Contag Max 183–184, 190  
 Cyprian Tadeusz 22  
 Czacharowski Antoni 30  
 Czajewski Witold 91  
 Czajkowski Franciszek 124  
 Czarliński Adam 174  
 Czerwiński Florian 382  
 Czolbe Franciszek 118  
 Czyżniewski Bernard 386
- D**  
 Dalbor Bolesław 191, 198–199, 202, 295  
 Danilczuk Bolesław 29  
 Danilewicz-Zielińska Maria 71  
 Dażwański Stefan 108, 371  
 Dąbkowski Paweł 91  
 Dąbrowski Antoni 21  
 Dąbrowski Władysław 124–125, 150–151, 154  
 Dembiński Józef 122, 127  
 Dittmann Antoni 262, 264–270, 272–274, 276  
 Dittmann Oskar 276, 278  
 Dittmann Wiktoria 275–276, 278  
 Długosz Franciszek 271  
 Dobroliński Leon 387  
 Dohnalowa Teresa 17, 20, 39–41, 185, 188, 190, 229, 279, 282, 365–366  
 Domachowski Bernard 387  
 Domasłowski Jerzy 28, 30, 119, 334, 366  
 Dombrowski Władysław 127  
 Dopslaff Wilhelm 258  
 Draheim Władysław 262, 276  
 Drewelow Karl Heinz 17  
 Drewitz Eduard 35, 82–83, 95, 179, 223, 257  
 Drozdowska-Broering Izabela 36, 393  
 Drzewiecki Bartosz 76



- Dunlop John 134  
Dwojak Franciszek 157  
Dybaś Bogusław 20, 27, 44, 82, 205,  
251, 370  
Dydkowski Grzegorz 10  
Dyl Katarzyna 24, 69, 74–77, 79,  
81, 196, 283  
Dziadek Stanisław 10
- E**  
Eatkowski Józef 143  
Eckermann Erik 18  
Eichstädt Adolf 138, 179  
Eriksen Thomas Hylland 12, 391
- F**  
Falkowska-Szameta Anna 23, 246  
Fedorowicz Jerzy 108  
Filip II 331  
Filipski Łukasz 24, 74–76, 78, 80–81  
Fischer 338  
Fogel Zdzisław 179  
Frankiewicz Czesław 25  
Freyter Jan 388  
From Bolesław 171  
Frühling Bronisław 22  
Furuhjelm J. 22
- G**  
Gajtowski Szymon 271  
Gardzielewski Franz 138  
Gąsiorowska Maria 23, 36, 38, 45  
Gąsiorowski Eugeniusz 23, 36, 38, 45  
Gehrke Paul 84  
George Albert 114  
Gerhard Ernest 154  
Gerson Gustav 66, 142, 230  
Gęsicki Teofil 138, 145, 160, 162, 167  
Gęsicki Waldemar 314  
Gierdziewicz Zenon 17  
Giętkowski Mirosław 35, 40  
Gilewicz 175  
Gimińska Ksenia 76  
Girouard Mark 393  
Glienke Hermann 257  
Głowiński Tomasz 108  
Głyda Antoni 179  
Głyda Zofia 179  
Gniatczyński 136  
Gołaszewski Andrzej 362  
Gołębiewski Szymon 23, 246  
Gorzechowski Jan 305  
Gościewicz Andrzej 22  
Górny Franciszek 243  
Górski Władysław 127  
Grabosz (Grabosch) Erwin 168,  
174, 385–386, 388  
Graetz Felix 134  
Granke Hermann 114  
Gregorkiewicz Kazimierz 23, 36,  
45, 68–69, 81  
Griffin Em 10  
Grochowski S. 113, 122  
Grodzki Stanisław 158  
Groniowski Kazimierz 18  
Groth Andrzej 50  
Gründer Albrecht 113, 121  
Grzec Jan 124  
Grzelec Krzysztof 10  
Grzęska-Janiak Maria 27, 76, 82, 86  
Gude Fritz 114
- H**  
Hartmann Stefan 258, 371  
Hartwig Maksymilian 171, 173,  
297, 377, 386–387  
Havestadt Christian 183–184, 190  
Hebel Katarzyna 17  
Hecker R. 84  
Hensher David A. 14

Herzberg August 257–258, 276  
 Heuer Reinhold 39, 46  
 Heymann (Heimann) Edmund  
 112, 121–122  
 Heza Monika 181  
 Hirschberg Józef 157  
 Hładij Michał 22  
 Holz Marian 169  
 Horras Gerhard 18  
 Howorka Michał 22  
 Hozakowski Bronisław 164, 174, 350  
 Hozakowski Zygmunt 168  
 Hubrich 336  
 Huhn Wilhelm 253, 258, 260, 276

## I

Ihnatowicz Ireneusz 15, 64  
 Illgner 66, 82, 142, 153, 170, 230  
 Iwański Władysław 271

## J

Jabłoński Władysław 125  
 Jagiełło-Kowalczyk Magdalena 17  
 Jahn 336  
 Jähnig Bernhart 18, 183, 258, 371  
 Jamroz Kazimierz 14, 95  
 Jankowski Janusz 44  
 Janosz-Biskupowa Irena 41, 280–  
 –281  
 Janowski Włodzimierz 133–134,  
 180, 305  
 Jarosz Stefania 27, 82, 370  
 Jaroszevska-Brudnicka Renata 74  
 Jasiński Alojzy 127  
 Jasiński Janusz 49  
 Jaskulski W. 28, 115, 126, 186, 248,  
 401  
 Jastrząb Mariusz 19  
 Jaugsch Stanisław 356, 383  
 Jezierny Władysław 127

Jezierny Andrzej 63  
 Jung Heinz 18, 183, 186, 191–193,  
 195–196, 198–199, 202, 205,  
 209, 284  
 Jung Martina 9

## K

Kacmajor Magdalena 10  
 Kaczmarek Stefan 264  
 Kadlec Marceli 179  
 Kalkowski Franciszek 271  
 Kałużny Jerzy 36, 393  
 Kamińscy, bracia 151  
 Kamińska-Kwak Jolanta 22  
 Kamula Antoni 157, 159, 165  
 Karaszewski Stanisław 117  
 Karłowicz Ryszard 23, 68–69  
 Karpus Zbigniew 35, 40  
 Kasprzak Kazimierz 388  
 Kasprzak Leokadia 388  
 Katafias Jan 137–138  
 Katafias Laurenty 138, 145, 167  
 Katafias Władysław 137–139, 142,  
 144–145, 149–151, 154–155,  
 160, 162–163, 167–169, 171,  
 178–179, 379, 387  
 Kędziński Feliks 271  
 Kiedrowski Józef 179, 381–382  
 Kiljan Bronisława 243  
 Kiljan Konrad 243  
 Kirsten P. 28, 115, 121, 126, 186–  
 –187, 218, 248, 401  
 Klammer Oskar 138, 144, 150, 160  
 Klewe Wiktor 149, 152  
 Klinger Fryderyk 121, 124  
 Kluczwajd Katarzyna 20, 58, 64, 66,  
 100, 103, 123, 129, 153, 156,  
 170–171, 177, 179, 203, 237,  
 240, 246, 278, 296, 305, 319,  
 347, 351, 369

- Kłosowiak Barbara 156  
Knothe Zygmunt 10, 28, 30, 215,  
278, 304  
Komnick Franz 229  
Kopczyński Bernhard 114  
Korcelli Piotr 70  
Kortas Aleksandra 71, 226  
Kosiński Edmund 370  
Kosobudzki Konstanty 271  
Kościński Kajetan 21  
Kotłowski Jan 30  
Kowal Stefan 57, 63, 65  
Kowalska-Glikman Stefania 59  
Kowalski Bronisław 154  
Kowalski Ignacy 150  
Kowalski Jan 150  
Kowalski Piotr 24, 77  
Kozina Irma 11  
Kramer Wolfgang 18, 183, 186,  
191–193, 195–196, 198–199,  
202, 205, 209, 284  
Krampitz Juliusz 337  
Kraszucki Władysław 130  
Krauze (Krause) Adolf 179  
Krawczyk Janusz 46  
Kreckeler T. 29  
Kromczyński 139  
Kromreich 122  
Królak Sławomir 9  
Krüger S. 121, 123  
Kruszelnicki Zygmunt 21, 40, 42,  
45, 91  
Kryger Stanisław 112–113, 121, 136  
Krzemiński Tomasz 37, 56, 97, 107,  
199  
Krzyżanowski Adam 63  
Krzyżanowski Alfred 28, 126, 204,  
218, 248–249, 277  
Krzyżkowski Czesław 18, 185–  
–186, 188, 190–191, 195–196,  
198–199, 205, 207, 209  
Kubiczek Franciszek 63  
Kubińska Olga 10  
Kubiński Wojciech 10  
Kubisch Ulrich 397  
Kucharski Maciej 18  
Kucharzewska Joanna 11, 24, 46, 76  
Kuczyk Henryk 179  
Kujot Stanisław 38  
Kukulski Jacek 362  
Kulwicki A. 321  
Kumaniecki Kazimierz 63  
Kunda Piotr 240, 304, 376  
Künstler Józefa 24, 57–58, 66, 80,  
208, 213, 274  
Kuras Zbigniew 156, 175, 297, 409  
Kwella L. 124  
Kwiatkowska Eugenia 23, 36, 82, 86
- L**  
Lachowska Dorota 331  
Lachowski Józef 51, 202, 331, 371,  
398  
Landau Ludwik 62  
Landau Zbigniew 56–58  
Längner (Laengner) Günther 66,  
82, 142, 153, 170, 230  
Lankau Jan 28, 30, 38  
Lay Maxwell G. 19, 159, 312, 391–  
–392, 397–398, 402, 404–405  
Lehnhart Hans 17  
Lemke Gustav 114  
Lenartowicz 168, 170, 174, 177  
Leśniak F. 122, 124  
Letkemann Peter 18, 183, 258, 371  
Lewandowski Antoni 125, 127  
Lewandowski Józef 179, 303–304  
Lewandowski Kazimierz 304

- Lewandowski Konstanty 149, 151  
 Lewandowski Wincenty 299–300, 304  
 Ligmann Alojzy 21  
 Linkowski J. 124  
 Lipińska Jadwiga 368  
 Lipiński August 179  
 Lipiński Franciszek 175  
 Lippmann, bracia 279–280, 303  
 Liszewski Stanisław 70  
 Lutomski Franz 138  
 Lutwak Anzelm 22
- Ł**  
 Łyskowski 376
- M**  
 Macierzyńscy, bracia 150  
 Macierzyński Józef 154  
 Magiera Bogusław 30  
 Maik Wiesław 70  
 Mairanc A. 22  
 Majer Andrzej 12, 394  
 Majewski Jan 17  
 Majewski Mariusz W. 19, 386  
 Malchrowicz S. 124  
 Malinowski Jerzy 76  
 Mansfeld Bogusław 38, 47, 94, 332–333  
 Mańkowski Alfons 25, 38  
 Marulewski 150  
 Maszewski 121  
 Matera Rafał 19  
 Mączak Antoni 15, 64  
 Mehrlein Klara 179  
 Menke Albert 157  
 Merki Christoph M. 19, 397, 402  
 Meyer Emil 286  
 Mędrzecki Włodzimierz 61  
 Michałek Stefan 245  
 Michelin, bracia 134  
 Mieczkowski Józef 179  
 Mielnik Kazimierz 171  
 Mielnik Władysław 169  
 Mierzejewska Aleksandra 30  
 Mierzyński Jan 21  
 Mikołajczak Władysław 114, 123–125, 127, 131–132, 399  
 Mikołajczyk T. 122  
 Milewicz Ignacy 153  
 Miłowski Feliks 177, 179  
 Minkoley Henryk 150–151, 155, 179  
 Moegelin Juliusz 392  
 Morawski A. 124  
 Morsztyn Roger 22, 177, 179, 319, 321, 352  
 Mrowec Waclaw 153  
 Mrówczyński Tadeusz 331  
 Mrugalska-Banaszak Magdalena 20  
 Müller Erich 136, 384–385  
 Murawski Antoni 124
- N**  
 Nalaskowski Antoni 168–170  
 Nalazek J. 169  
 Narębski Lech 35, 45  
 Nawrowski 369–370  
 Nestorowicz Melchior Władysław 22  
 Nęcki Zbigniew 10  
 Niedlich Henryk 124  
 Niedzielska Magdalena 20, 23–24, 35–36, 38, 41, 45, 81, 135, 191, 201, 226, 279, 308, 363–364  
 Niemczyk Jan 174  
 Niemojewski Lech 403  
 Nobel, bracia 351, 376–377, 379–382  
 Norton Peter D. 19, 311, 337, 409–410  
 Nowak Aleksander 382

Nowak Józef 122, 124–125  
Nowakowska Jadwiga 379  
Nowakowska Maria 179, 301, 304  
Nowakowski Artur 226  
Nowakowski Leon 350  
Nowakowski Maciej 17  
Nowakowski Stanisław 400  
Nowinowski Teodor 179

**O**

Ochab Maria 110, 331  
Ogrodziński Władysław 50  
Olechnowicz Eugeniusz 327  
Oliwkowski Józef 179  
Olstowski Przemysław 61  
Olszański 157  
Olszewski Antoni 124, 271  
Olszewski Józef 154  
Olszewski M. 124  
Olszewski Piotr 17, 91  
Olszewski Wojciech 18, 186, 190,  
335  
Onichimowska E. 24  
Orłowicz Mieczysław 22, 28, 30,  
45, 91, 177, 179, 206, 251, 263,  
319, 321, 352  
Osmański M. 113  
Ossowski Józef 127  
Osterhammel Jürgen 36, 47, 393  
Ostrowska-Kęłbowska Zofia 11,  
46, 392

**P**

Pabst M. 18, 183, 186, 191–193,  
199, 202  
Paczoska Augusta 179  
Pajzderski Nikodem 28, 30, 38  
Palm M. 113  
Paruszewski Anton 257  
Paruszewski Józef 257, 276

Pawlik J. 113  
Pawłowski Józef 127  
Pepliński Wiktor 29  
Peszke Adam 36, 393  
Peter Paul 114  
Peting Ewald 138  
Pękacka-Falkowska Katarzyna 76  
Piątkowski Andrzej 21, 39, 222  
Pichert, bracia 153  
Piechocki Tadeusz 157  
Pieczewski Andrzej 19  
Piotrowski Teodor 22  
Piskozub Andrzej 19, 362  
Pluta Katarzyna 17  
Podczaszyński Wiktor 152  
Polak Wojciech 54  
Polcyn Karolina 18, 190, 335  
Połaszewska Marcjanna 68  
Poraszewski 348  
Pospieszynska Aleksandra 108–109  
Preiskorn Władysław 164, 168  
Preuß Hans 84  
Preuss Rudolf 356  
Przeiętka Marcin 20  
Przeperski Agaton 350  
Przyborowski Władysław 179  
Przybylak Rajmund 108–109  
Przybyszewski Kazimierz 23–25,  
50–52, 54, 59–62, 64, 66, 68–  
–69, 71–72, 86, 102, 108, 128,  
133, 154, 191, 209, 217, 219,  
248, 305, 343–344, 353, 355,  
357, 371, 373–374, 395, 400  
Pszczółkowska Karolina 305  
Puff Rudolph 121–123  
Purchla Jacek 11, 46  
Puttkamer P. G. 134  
Pyszora Michał 149–151, 154  
Pyter Magdalena 22, 317, 326–328

**R**

Raczyńska-Buława Ewa 18  
 Rataj Marian 10  
 Redmerski J. 124  
 Reinke M. 28, 126, 204, 248–249,  
 373  
 Rejman Sabina 22  
 Renne Aleksander 138, 151  
 Rezmer Waldemar 35, 40  
 Rochnowski Henryk 24, 54, 84–85  
 Roczek Grzegorz 18  
 Roeder Hermann 114  
 Roeder Robert 114  
 Rogalski Leon 271  
 Romaniak Wojciech 23, 35, 87, 209  
 Rosa Hartmut 12, 39  
 Rose Marin 138  
 Rostocki Aleksander 18, 20, 158–  
 159, 185, 229–230, 374, 376,  
 405  
 Rózkiewicz Franciszek 271  
 Ruchniewicz Jan 138, 158  
 Rudziński Leszek 362  
 Rutkowski Dezyderiusz 127  
 Rutkowski Waldemar 45  
 Rychlewski Leon 348  
 Rychter Leopold 82, 356  
 Rychter Witold 18, 374, 406  
 Rymaszewski Bohdan 23  
 Rzepka 144

**S**

Sadecki Alwin 179  
 Sadecki Lambert 172, 179  
 Salm Jan 11, 23, 36, 40, 45–46  
 Salmonowicz Stanisław 41, 107  
 Sawicki F. 124  
 Sawicki J. 382  
 Sawicki Marcin 127  
 Sądowski B. 27, 84

Scharf Hans Wolfgang 21  
 Schérer Jean 21  
 Schütze Ernst 35, 82–83, 95, 105,  
 170, 174, 192–194, 223, 356–  
 357, 361  
 Schütze Hugo Erwin 227  
 Schwandt Wilhelm 84  
 Schwarz Heinrich 114  
 Seidler Franz 385  
 Serafin Jan 298  
 Serafin Marcin 297–299, 301, 304  
 Serczyk Jerzy 28, 54, 58, 157, 202,  
 214–215, 239–241, 246, 263,  
 278, 350, 369, 371, 373, 383  
 Sikorska Franciszka 150, 154  
 Sikorski Bronisław 149–151  
 Singer Felix 190, 192  
 Sitarek Stanisław 18  
 Siudziński Alojzy 388  
 Skalski Leon 119, 121–125, 127–  
 128, 131–132, 399  
 Skoczylas S. 22  
 Skuratowicz Jan 11, 46  
 Słoniowa Anna 11  
 Słowikowski Edward 235  
 Sobczyński Franciszek 124  
 Sobechowicz Łukasz 20  
 Sobolewski Zbigniew 370  
 Soczówka Andrzej 10  
 Sokołowski Tadeusz 18  
 Sokół Grzegorz 12, 391  
 Sołowjew Jan 179  
 Spandowski Paweł 59, 65  
 Spandowski Szymon 230, 247  
 Spratler Emil 145, 167  
 Sprengel Bolesław 128, 152, 156,  
 178, 211, 216, 349, 354, 362  
 Sratkowski P. 124  
 Stadelmann Carl 134  
 Stangel Krystian 17

Stankiewicz Bolesław 383  
 Stankiewicz Jerzy 45  
 Starkowscy, bracia 279  
 Stawiński Janusz 89  
 Stażewski Marek 49  
 Steinbeck Frank 19  
 Steyer Donald 56  
 Stochmal Jacek 21, 40  
 Strassburger Emil 138, 145  
 Strzelecki A. 226  
 Stüwe P. 28  
 Subbodo Dymitr 157  
 Sudziński Ryszard 17, 23–25, 52,  
     61–62, 66, 68, 72, 81, 85–86,  
     107, 203, 209, 241, 247, 347,  
     353, 373  
 Sumień Tadeusz 17  
 Sydow Marian 28, 38, 61, 196, 215,  
     263  
 Szacki Jerzy 15  
 Szadkowska Barbara 30  
 Szagała Piotr 91  
 Szatkowski Jan 122, 124  
 Szatkowski P. 122, 124  
 Szczepankiewicz Franciszek 179  
 Szczerbiński Sławomir 27, 79, 82  
 Szczęsny 382  
 Szczuczko Witold 192  
 Szelichowski Stanisław 19, 158, 163  
 Szkodziński Józef 271  
 Szmyt Rafał 70  
 Szurło-Gorzelał M. 61  
 Szwengrub Edmund 178–179, 305,  
     382, 388  
 Szwengrub Eryk 168  
 Szymański Ludwik 169, 264–269,  
     272, 276, 290  
 Szymański Maksymilian 168, 170,  
     174, 177

## Ś

Śliwińscy, rodzina 387  
 Śliwińska Anastazja 178, 387–388  
 Śliwińska Katarzyna 36, 393  
 Śliwiński Jan 179, 387  
 Śliwiński Roman 387–388

## T

Tajchman Jan 46  
 Tarczyński Jan 19–20, 158–159,  
     185, 229–230, 374, 376, 405  
 Tarnowska Anna 23, 246  
 Tarnowski 382  
 Tarr László 18  
 Taylor Zbigniew 40  
 Tesz Włodzimierz 18  
 Thomas Auguste, wdowa 114  
 Thomas Ferdinand 114  
 Thompson F. M. L. 18  
 Tłoczek Ignacy Felicjan 51, 54, 62,  
     71, 80, 84–87, 175, 202, 205,  
     207, 209, 216, 353, 355, 371–  
     –373, 398  
 Tomaszewski Jerzy 56–59  
 Tomaszewski Józef 124  
 Tomaszewski Leonard 17  
 Tomczak Edward 51  
 Tompkins Eric 134  
 Topolski Jerzy 17, 229, 365, 392  
 Towpik Kazimierz 362  
 Trenkel Rudi 307  
 Trepanowski Władysław 124  
 Trzeciakowski Lech 17, 229, 365,  
     392  
 Tułodziecki Konstanty 151  
 Turowski Edmund 179  
 Tuszyński Adam 22, 327  
 Tymieniecki Kazimierz 25, 38

**U**

- Uebrick Reinhard 28, 30, 74, 193,  
195, 201, 218, 224, 280  
Ulmer Elżbieta 179  
Ulmer Fritz 114  
Urbański Miron 11, 364  
Urbański Florian 258  
Urry John 89  
Urtnowska Edyta 18, 186

**V**

- Virilio Paul 9, 12  
Voeste Karl 114  
Vorwerk B. 21, 317

**W**

- Wahl Zbigniew 305  
Wajda Kazimierz 13, 24–25, 35–40,  
42–44, 50–51, 54–56, 58–60,  
63–65, 69, 71, 77, 84–85, 91–  
–93, 99, 107, 109, 117, 119,  
138, 141–142, 162, 164, 186–  
–187, 193, 200–201, 208, 213,  
223–224, 228, 248, 261, 283,  
285, 332, 353, 393  
Wakarecy Teodor 151, 154  
Walczak A. 27, 76, 82, 86,  
Walczak Kazimierz 20, 44, 205, 251  
Walczak-Więclawska Aleksan-  
dra 18  
Walkowski J. 376  
Walloch Stanisław 348  
Walter Casimir 114  
Wapiński Roman 56  
Weber Max 331  
Weber Władysław 245  
Weese Gustaw 82, 95  
Wiater Przemysław 18  
Wichowski Franciszek 124  
Wielopolski Alfred 19

- Wienczek Anna 27, 82, 370  
Wierzchosławski Szczepan 21, 39,  
137, 222  
Wierzchowski Jan 382  
Wierzchowski Konstanty 179  
Wilamowski Bolesław 179  
Wilczyński Edmund 383  
Wilczyński Henryk 22  
Wiśniewski Andrzej 271  
Wiśniewski Franciszek 124  
Wiśniewski Ignacy 124  
Wiszniewski Waclaw 108  
Witkowska Helena 387  
Witkowski Franciszek 124  
Włodarczyk Edward 41, 46, 59,  
107, 109, 164  
Wodylewski Wojciech 271  
Woelcke John 384  
Wojalski Mirosław Zbigniew 18  
Wojciechowski H. 124  
Wojciechowski Mieczysław 24–25,  
49, 55–56, 58, 63–64, 66, 98,  
199, 201, 203, 213, 219, 285,  
290  
Wojciechowski Z. 205  
Wojcieszak Jan 17–18  
Wojewódzka-Król Krystyna 362  
Woźniak Michał 30  
Wrembel Jadwiga 382  
Wrzesiński Wojciech 29  
Wrzosek Antoni 64  
Wussow Friedrich 317  
Wyczański Andrzej 63  
Wyczinski Alexander 114  
Wysocki Bernard 167

**Z**

- Zabierek Antoni 157  
Zabłocka-Kos Agnieszka 11, 42,  
279



- Zacharet 114  
Zachwieja Stanisława 179  
Zackiewicz Stanisław 179  
Zakrzewski Tadeusz 20–21, 37–39,  
41, 43–44, 250–251, 279–280,  
292, 295–296, 299–300, 304  
Zalewski Kazimierz 153  
Zalewski Stanisław 124, 171  
Zalewski Szymon 125, 127  
Załęski Krzysztof 18  
Zawisza Marcin 14  
Zawiślewski Emil 377  
Zbrojski 149  
Zdanek Emil 227  
Zdrojewski Jan 271  
Zieleniewski Ludwik 202  
Zielińska Agnieszka 54–55, 61  
Zieliński Kazimierz 382  
Zieliński M. 27, 82, 370  
Zieliński Władysław 115, 124  
Zielke Wilhelm 138  
Zientara Benedykt 64  
Zimnowoda-Krajewska Bożena  
45, 78  
Zwierz Stanisław 64  
Zyzman Adam 18
- Ż**  
Żarnowski Janusz 15, 19, 55, 57,  
59–60, 64  
Żelska Maria 23, 76  
Żubrowicz H. 137  
Żurawska Teresa 110



## Indeks geograficzny\*

### A

Aleksandrów Kujawski 39

Anglia 110

### B

Berlin 119, 136, 141, 166, 190, 201,  
229, 312, 397

– Charlottenburg 139, 141

Bierzgłowo 302

Brodnica 301

bydgoska rejencja 40

Bydgoszcz 17, 21, 24–26, 36–41, 44,

143, 156, 183, 185, 188, 190,

219, 240, 245–246, 250, 279,

304, 351, 376, 379, 393

– Dworzec Główny 240

– plac Teatralny 240

– Stary Rynek 240

– ulice

– aleje Adama Mickiewicza 240

– Gdańska 240

– Jagiellońska 240

– Wały Jagiellońskie 240

### C

Chełmno 24, 36–41, 55, 393

Chełmża 38, 42, 55, 63, 136, 301–  
–302

Chicago 159, 404

Czarnowo 301–302, 358

Częstochowa 245

### D

Dobrzyń 301

Dybowo 254

### E

Elbląg 50, 65, 190, 229

Essen 119

Europa 18, 46, 134

– Wschodnia (Osteuropa) 17

– Zachodnia 283, 393, 401–404,  
406–407

### F

Folkestone 398

Fordon 166

Francja 19, 110, 159

Frankfurt nad Menem 42, 110

### G

Galicja 397

– Galicja Zachodnia 22

Gdańsk 14, 26, 39, 50, 124, 126,  
166, 183, 190, 202, 227, 251,  
262, 268

Gdynia 51, 202, 245, 304, 371, 398

Golub 38, 301

Górny Śląsk 11

Górsk 302

---

\* Indeks nie obejmuje nazw geograficznych występujących w charakterze miejsca wydania. Pominięto również hasło „Toruń”.

Grudziądz 18, 28, 38, 42, 65, 166,  
170, 247, 317–318, 327, 376, 381  
grudziądzki powiat 110–111

**H**

Hamburg 36, 202

**I**

Iława 166, 222  
Inowrocław 18, 250

**J**

Jabłonowo 42, 166, 222, 280

**K**

Kolonia 39, 42, 136  
Kopenhaga 229  
Kowalewo 38, 301  
Kraków 11, 14, 17–18, 20, 22, 42,  
46, 162, 185, 216–217, 245,  
304, 397  
Królewiec 201  
Kujawy 37, 80, 353  
Kutno 39  
kwidzińska rejencja 26, 63, 111,  
250, 279, 311, 315

**L**

Leszno 11, 364  
Lipno 301  
Lipsk 42  
Londyn 229, 398, 402  
– Piccadilly Circus 391  
Lubicz 38, 162, 230, 301–302, 304  
Lublin 245  
Lwów 185, 217, 382

**Ł**

Łódź 18, 163, 190, 216–217, 245,  
304, 397

łódzkie województwo 250

Łysomice 302

**M**

Malbork 39, 42, 201  
Mała Nieszawka 68, 72  
Morze Śródziemne 331

**N**

Niemcy 19  
– państwo niemieckie 404  
– Rzesza Niemiecka 21, 396, 398,  
404  
Nieszawa 254  
Nieszawka 68  
Nowy Amsterdam (Nowy Jork) 404

**O**

Olsztyn 42, 49–50, 222  
Opalenie 86  
Ołtoczyn 21

**P**

Polska 18–23, 25, 28, 40, 44, 49–  
53, 56–58, 61–64, 66, 68–69,  
95, 98, 108, 124, 126, 144, 163,  
166, 168, 177, 180, 190, 202,  
203, 234–235, 246, 262, 289,  
317, 319, 327, 352, 368, 373–  
374, 379, 382, 386, 395, 397–  
400, 407  
– Kongresówka 241  
– Królestwo Polskie 37, 39, 159,  
405  
– państwo polskie 22, 63, 180, 406  
– II Rzeczpospolita 19, 22, 24–26,  
28–29, 32, 50–51, 53–62, 68–  
69, 81, 85, 102, 180, 209, 214,  
219, 248, 290, 317, 344, 350,  
355–356, 374, 399–400, 406

- Pomorskie 51, 202, 248, 371, 398,  
409  
pomorskie województwo 23, 28, 35,  
53, 56, 61, 91, 148, 156–157,  
175, 180, 204, 209, 214, 248,  
250, 295, 297, 305, 325, 399,  
401, 409  
Pomorze 10, 17, 21, 28, 30, 39, 41,  
49, 51, 54, 56–57, 59, 61, 64,  
80, 107, 109, 124–126, 152,  
156, 169–170, 202, 209, 215,  
222, 278, 299, 304, 318, 323,  
353, 370–371, 398, 409  
– Gdańskie (Wschodnie) 21, 51, 55,  
56, 65, 156, 175, 297, 409  
– Nadwiślańskie 58  
– Wschodnie zob. Gdańskie  
Poznań 11, 17–18, 38–41, 46, 143,  
158–159, 185, 188, 190, 202,  
216–217, 229, 245, 278–279,  
282, 304, 308, 365, 376–377,  
379, 382, 392–393  
– Wilda 392  
poznańska prowincja 397  
poznańska rejencja 40  
poznańskie województwo 175, 248,  
250, 409  
pruski zabór 13, 25, 35, 50, 58, 69,  
91, 187, 213, 248, 308  
Prusy 39  
– Dzielnicza Pruska 167, 317–318,  
406  
– Królewskie 30  
– państwo pruskie 40, 46, 110, 123,  
219, 396  
– Wschodnie (Ostpreußen),  
prowincja 11, 17  
– Zachodnie (Westpreußen),  
prowincja 17, 21, 24, 28, 39,  
51, 56, 59, 65, 84, 159, 166,  
222, 226, 283, 315, 396–397,  
404–405  
Przysiek 68, 302
- R**  
Rosja 37, 260  
– Rosyjskie Imperium 40  
Rzęczkowo 301–302  
Rzym 391
- S**  
Schöneberg 384  
Siemoń 301  
Stany Zjednoczone 311, 337, 404  
Szczecin 38, 40, 46, 185, 308  
Sztokholm 229  
Szwajcaria 19, 397
- Ś**  
Śląsk 124, 126  
śląskie województwo 409
- T**  
Toruń  
– Bielany 68, 72, 175, 216  
– bramy  
– Bydgoska 93–94, 100, 202,  
209, 220–221, 225, 318–319,  
333, 344  
– Chełmińska 45, 92–94, 192,  
220, 225, 319  
– Jakuba, św. 13, 46, 92, 332, 333  
– Katarzyny, św. 45  
– Kotlarska 91, 331  
– Lubicka 220, 225, 319, 336  
– Paulińska 45–46, 332  
– Żeglarska 135  
– Bydgoskie Przedmieście 23–24,  
27, 70–72, 74–77, 81–82, 85–  
–86, 93, 100, 106–107, 183–

- 184, 186, 188-189, 191, 196, 206, 208-209, 211, 214, 218, 221, 228, 235-236, 238, 244, 249, 347, 350, 354, 364, 369, 371, 373, 402
- centrum 36, 41-42, 44-47, 70-72, 76, 86, 91-93, 100, 104-105, 118, 144-145, 169, 189, 209, 211, 220, 225, 240, 250, 254, 279-280-281, 283-284, 300, 302, 320-321, 332-333, 337, 339, 343, 349, 351, 353-357, 365-366, 371-372, 383, 385, 402-404
- Chełmińskie Przedmieście 27, 72, 78-82, 85, 93, 99, 100, 103, 105, 107, 196, 199, 202, 206, 214, 228, 236, 238, 284, 349, 354, 364
- dworzec autobusowy 177, 305
- Dworzec Miejski zob. Dworzec Toruń-Miasto
- Dworzec Toruń-Główny (Toruń-Przedmieście) 21, 40-42, 44, 49, 72, 92, 205-206, 209, 219, 222-223, 225, 234-236, 238-241, 244-245, 250, 252, 254-256, 258, 261, 263, 267, 270, 277, 279, 281-282, 284, 289-291, 293, 295-296, 301, 304, 341-342, 353-354, 369
- Dworzec Toruń-Miasto (Miejski) 41-43, 49, 183-184, 186-187, 191, 196, 201, 206-207, 211, 218, 222, 224-225, 233, 239-240, 249, 252, 258, 264, 282, 284, 290-293, 295-296, 298, 301, 303-304, 318-319, 339, 341-342, 354, 362, 369, 402-403
- Dworzec Toruń-Mokre 42, 49, 79, 116, 199, 206, 212, 286-287, 289, 341, 354, 369
  - Dworzec Toruń-Północ 211, 236, 285-286, 289, 341, 360
- Dworzec Toruń-Przedmieście zob. Dworzec Toruń-Główny
- Dwór Artusa 351
- Jakubskie Przedmieście 27, 72, 80-82, 84-86, 99-100, 102, 105, 107, 206-208, 216, 228, 236, 238, 285-287, 290, 292, 295, 300-302, 304, 343, 354, 369, 380
- Kaszownik 45, 86
- Katarzyny, św. (dzielnica) 42, 45, 78, 364
- Kępa Bazarowa 100, 252-254, 256, 259-260, 263, 269, 278, 280-281, 293
- koszary Poniatowskiego (Ulanenkaserne) 195
- kościoły
  - garnizonowy 45
  - św. Jakuba 137, 298, 322, 347
  - św. Jana 321
- Kozackie Góry 80, 372
- Krowieniec 68
- Mokre (Mocker) 26-27, 42, 68, 71-72, 78-79, 80-82, 85-86, 93, 95, 100, 105, 107, 113-116, 126, 138, 143, 165, 186, 190-196, 199, 214, 218, 223, 227-228, 232, 236, 238, 248, 280, 282-284, 289, 309, 343, 354, 357, 364, 369-370, 375, 383, 392, 401
- most drewniany (pałowy) 40, 43
  - 44, 219, 250-251, 255, 279-280

- most drogowy 13, 86, 104, 106, 205-206, 219, 241, 275-276, 278, 282, 304, 324, 352-353, 356-358, 396
- most kolejowy (kolejowo-drogowy) 38, 41-44, 92, 104, 165, 222, 250, 253-255, 270, 280, 298, 339, 342, 352, 357-358, 365
- most pontonowy 43, 250, 254
- most żelazny zob. most kolejowy
- nadbrzeże 127, 129, 222, 329, 351, 357, 378, 398
- Nowe Miasto 36, 45, 49, 70-71, 72, 74, 78, 335, 338, 352, 402
- Nowy Rynek zob. Rynek Nowomiejski
- Park Miejski (Park Cegielnia) 76, 100, 240, 347, 370
- Piaski 300, 336
- place
  - 18 Stycznia 207, 211, 298
  - Bankowy 86, 179, 205-206, 208, 211, 219, 304, 329, 354, 373, 382
  - Jana, św. 320
  - Katarzyny, św. 78, 86, 339
  - Wilhelma zob. plac św. Katarzyny
- Podgórz 25-26, 28, 41, 63, 68, 72, 85, 97, 115, 126, 186, 204-205, 222, 232, 236, 238, 248-250, 254-255, 270, 274-275, 277, 280-281, 290, 292, 295-305, 336, 373, 376, 383, 396, 401
- ratusz 143, 175, 192-193, 196, 199, 216, 221, 226, 235, 239-241, 244-245, 272, 286, 289-291, 293, 349, 351, 364
- Rudak 68, 72, 300
- Rybaki, przedmieście 24, 74-75, 221
- Rynek Nowomiejski (Nowy Rynek) 78, 114, 136-138, 144-145, 150-151, 154, 160, 167, 169, 178-179, 186, 225, 240, 291, 297-300, 320, 335, 338-340, 349, 364, 368, 371, 379, 382, 388
- Rynek Staromiejski (Stary Rynek) 24, 77, 86, 91, 93, 96, 124, 128-129, 153, 157, 169, 172, 179, 183, 186-187, 192, 206, 208-209, 211, 224-225, 237, 239-240, 249, 252, 270, 277, 279-280, 282, 284, 287, 289, 300, 329, 331, 334-336, 338-339, 344, 351, 368, 371, 376, 385, 388
- Stacja Toruń-Główny zob. Dworzec Toruń-Główny
- Stacja Toruń-Miasto zob. Dworzec Toruń-Miasto
- Stacja Toruń-Północ zob. Dworzec Toruń-Północ
- Stacja Toruń-Szkolna 341
- Stare Miasto 13, 36, 72, 77, 85, 91, 93-94, 102-103, 144-145, 189, 208, 211, 281, 284, 333, 342, 344-345, 353
- starówka 71, 77, 91, 100, 108, 208, 335, 342, 353, 403
- Stary Rynek zob. Rynek Staromiejski
- Stawki 68, 72, 300
- śródmieście 36, 42, 44, 46-47, 70-72, 81, 85-86, 91, 100, 103, 105, 107, 145, 169, 209, 212, 222-223, 227-228, 236, 238, 240-241, 250, 252, 261, 270,

- 284–285, 300–301, 318–319,  
321–323, 328, 332–333, 335,  
339, 342–343, 345, 350–351,  
353–355, 357, 369–371, 381,  
392, 402–403
- ulice toruńskie
- Albrechta zob. Kazimierza Jagiellończyka
  - aleja 700-lecia Torunia 86, 208–209, 211, 329, 353, 372
  - Anny, św. 363
  - Arabska zob. Rabańska
  - Artyleryjska zob. Pułaskiego
  - Batorego (Schwerinstrasse) 79, 179
  - Bażyńskich 79, 321
  - Bendera zob. Matejki
  - Biała zob. Łazienna
  - Bema 372
  - Bielańska 371
  - Bismarcka zob. Poniatowskiego
  - Bornstrasse zob. Lelewela
  - Browarna (Mały Rynek) 114, 298–299
  - Bydgoska 77, 81, 83, 100, 104, 138, 143–145, 150, 160, 167, 179, 184, 186, 195, 205, 213, 236, 343, 349, 356, 364–365, 366, 371, 382, 386
  - Chełmińska 14, 102, 117, 120, 178–179, 192, 209, 304, 331, 339, 344–346, 353, 368, 371, 377, 387
  - Chodkiewicza (Elsnerstrasse) 78, 114, 122, 124
  - Chopina (Szopena) 77, 86, 106, 202, 205, 211, 329, 373
  - Chrobrego (Geretstrasse) 79, 114, 199, 236, 238, 369–371, 382–383
  - Ciasna (Jezuicka) 313, 320
  - Cmentarna 228, 238
  - Czarnieckiego (Urzędowa) 121
  - Czerwona Droga 179, 199, 329, 349, 381–382
  - Dąbrowskiego 78, 86, 177, 305, 370
  - Dębowa Góra zob. Pod Dębową Górą
  - Ducha, św. 113, 122, 124, 127, 138, 169, 179, 186, 209, 313, 320, 322, 337, 342, 350–353, 368, 386
  - Dybowska 369
  - Elsnerstrasse zob. Chodkiewicza
  - Elżbiety zob. Królowej Jadwigi
  - Fosa Staromiejska 329, 334, 377, 381
  - Franciszkańska (Klasztorna) 77–78, 114, 145, 320, 337
  - Fryderyka zob. Warszawska
  - Garbarska zob. Wielkie Garbary
  - Geretstrasse zob. Chrobrego
  - Głowackiego Bartosza (Rayonstrasse) 114, 145, 258
  - Gosslera zob. Wybickiego
  - Graniczna 124, 321
  - Grudziądzka 79, 83, 100, 104–105, 114–115, 121–125, 127, 132, 151, 169, 179, 192, 236, 238, 344–346, 349, 355–356, 358, 360–361, 373, 375, 380, 382
  - Grunwaldzka (Janitzenstrasse) 78, 80, 196, 205, 236
  - Jagiellońska 86
  - Jakuba, św. 191, 320, 381



- Jana Olbrachta 79, 124
- Janitzenstrasse zob.
- Grunwaldzka
- Jerzego, św. 236, 349–350, 381
- Jezuicka zob. Ciasna
- Jęczmienna 77, 121, 171, 179, 348, 351, 365, 369
- Kasprowicza 157
- Katarzyny, św. 78, 121, 150, 154, 171, 186, 191, 339, 342, 349, 364, 371, 403
- Kazimierza Jagiellończyka (Albrechta) 78, 138, 150
- Kilińskiego 80, 124, 321
- Klasztorna zob.
- Franciszkańska
- Klonowica (Talstrasse) 76, 157, 348, 386
- Kochanowskiego 145
- Kołłątaja (Rycerska) 78–79, 114, 124, 145
- Konduktstrasse zob. Wodna
- Koniuchy (Rossgartenstrasse) 80, 114
- Konopnickiej (Parkowa) 77, 145, 240, 365, 367, 371
- Końcowa 321
- Kopernika 77, 124, 138, 150–152, 154, 160, 178, 186, 209, 322, 333, 342, 350, 352–353, 363, 368, 376–377, 386–388
- Kordeckiego 80
- Kościuszki (Lindego) 79, 100, 114, 124, 127, 138, 145, 154, 179, 192, 199, 236, 321, 342, 349, 356, 365, 373
- Koszarowa 76
- Kozacka 78
- Królewska zob. Sobieskiego
- Królowej Jadwigi (Elżbiety) 78, 91, 145, 164, 186, 331, 336, 339, 349, 368, 371, 378–379, 382
- Krótka 321
- Krzyżacka 379
- Kujawska 369, 383
- Kujota, ks. 179
- Kurza zob. Żeglarska
- Legionów (Ludendorfa) 78, 124, 321
- Lelewela (Bornsrassse) 78–79, 145, 179
- Leśna zob. Słowackiego
- Lindego zob. Kościuszki
- Lipowa 114
- Lubicka 81, 86, 100, 122, 124–125, 127, 144, 228, 236, 238, 319, 344, 356–358, 360, 373, 381–382
- Ludendorfa zob. Legionów
- Łazienna (Biała) 77, 138, 169, 171, 258, 263, 321, 329, 331, 352, 363, 368, 371, 377, 382, 387
- Łąkowa 79, 321
- Majdany 369
- Małachowskiego 124, 321, 355, 358–360
- Małe Garbary (Strobanda) 78, 114–115, 124, 388
- Mały Rynek zob. Browarna
- Marienstrasse zob. Panny Marii
- Maślana zob. Żeglarska
- Matejki (Bendera) 213, 313, 365
- Melliena zob. Mickiewicza
- Mickiewicza (Melliena) 76, 100, 104, 124, 127, 137–138,

- 145, 150–151, 154, 157, 179,  
195, 213, 243, 324–325, 329,  
343, 349, 351, 365, 367, 371,  
373, 376, 381–382, 386
- Międzymurze  
(Zwingerstrasse) 122
  - Moniuszki 77
  - Mostowa 44, 103, 124, 138,  
144–145, 157, 167, 176–179,  
250, 263, 280, 288, 313, 320,  
331, 352, 366, 371, 378, 382,  
386, 388
  - Murna zob. Podmurna
  - Odrodzenia 179
  - Panieńska 80, 236, 321
  - Panny Marii (Marienstrasse)  
77, 320
  - Parkowa zob. Konopnickiej
  - Piaskowa 78–79, 321
  - Piastowska (Wilhelma) 45,  
78, 145, 369
  - Piekary 77, 87, 94, 149, 151,  
208–209, 313, 320, 334
  - Piernikarska 78, 298
  - Pod Dębową Górą (Dębowa  
Góra) 79–80, 375–376, 382
  - Podgórna 78, 80, 100, 114,  
121, 123–124, 145, 238, 321,  
344, 355, 358–360
  - Podgórska 369
  - Pod Krzywą Wieżą  
(Wieżowa) 113, 145, 149, 313,  
320
  - Podmurna (Murna) 77, 115,  
124–125, 127, 138, 145, 164,  
167, 179, 258, 313, 320, 388
  - Poniatowskiego (Bismarcka)  
78
  - Poznańska 383
  - Prawa zob. Prosta
  - Prosta (Prawa) 77–78, 114,  
121, 123–125, 127, 132, 137–  
–138, 145, 150, 179, 336, 339,  
349
  - Przedzaczce 78, 179, 338
  - Przy Rzeźni 81, 179, 380
  - Pułaskiego (Artyleryjska)  
80–81
  - Rabiańska (Arabska) 77, 356
  - Rayonstrasse zob.  
Głowackiego Bartosza
  - Reja (Ułańska) 77, 195, 325,  
366
  - Rossgartenstrasse zob.  
Koniuchy
  - Różana 87, 208–209, 320,  
350, 352, 371
  - Rybaki 145, 213, 313, 371, 386
  - Rycerska zob. Kołłątaja
  - Schwerinstrasse zob.  
Batorego
  - Sienkiewicza (Szkolna) 76,  
106, 145, 168, 184, 186, 195,  
198, 212, 228, 236, 238, 244,  
249, 325, 342, 350, 382
  - Słowackiego (Leśna) 76, 81,  
121, 150–151, 168, 179, 381
  - Sobieskiego (Królewska) 114,  
145, 157, 236, 238, 370, 373
  - Staszica (Vosstrasse) 79
  - Strobanda zob. Małe Garbary
  - Stroma 77
  - Strumykowa 77, 179, 274, 338
  - Studzienna 81, 381
  - Sukiennicza 77, 121–123, 339
  - Szczytna 149, 151, 154
  - Szeroka 77, 91, 93, 96, 101,  
102, 138, 169, 186, 197, 313,  
320, 322, 331, 334–336, 338,

- 345–346, 349, 351–352, 354,  
366, 368, 371, 382, 384–386, 388  
– Szewska 77, 94, 102, 145,  
344–346  
– Szkolna zob. Sienkiewicza  
– Szosa Bydgoska 82, 103–104,  
157, 344–346, 356, 373  
– Szosa Chełmińska 78, 80,  
100, 103–104, 113, 124, 127,  
130, 145, 149–150, 154, 165,  
167–169, 177, 179, 196, 199,  
243, 321, 337–338, 344–346,  
349, 355, 358–359, 373, 377,  
379–382, 386, 388  
– Szosa Lubicka 80, 103–104,  
344–346  
– Szpitalna 78, 298, 320  
– Ścieżka Szkolna 81  
– Talstrasse zob. Klonowica  
– Targowa 81, 84, 207, 356, 381  
– Traugutta 86, 207, 372–373  
– Ułańska zob. Reja  
– Urzędowa zob.  
Czarneckiego  
– Vosstrasse zob. Staszica  
– Wałdowska 123–124, 373  
– Wały 86, 208, 321, 334, 351,  
353, 370, 372, 377  
– Warszawska (Fryderyka) 45,  
78, 144, 171, 179, 191, 206–  
–207, 339, 365, 371, 381  
– Wiatrowa 94  
– Wilhelma zob. Piastowska  
– Wiązowa 79  
– Wielkie Garbary (Garbarska)  
77, 138, 144–145, 149–151,  
154, 160, 301, 304, 339, 378–  
–379, 382  
– Wielki Rów 80  
– Wieżowa zob. Pod Krzywą  
Wieżą  
– Winnica 81, 124, 236, 238  
– Wodna (Konduktstrasse) 78,  
121–122, 124  
– Wola Zamkowa 178–179,  
320, 382  
– Woyczyńskiego, gen. 369  
– Wybickiego (Gosslera) 78,  
205–206, 211  
– Wysoka 77, 122, 125, 127, 335  
– Zwingerstrasse zob.  
Międzymurze  
– Żeglarska (Kurza, Maślana)  
77, 123, 145, 179, 258, 321,  
331, 351, 363, 368, 371  
– Żwirki i Wigury 82  
– Wilhelmstadt zob. Katarzyny,  
św. (dzielnica)  
– zamek krzyżacki (ruiny) 313, 320  
toruński powiat 25, 28, 97, 126,  
110–111, 162, 166, 204, 248–  
–249, 277, 376
- W**  
Warmia 30  
Warszawa 11, 17, 20, 27, 39, 56,  
158–159, 163, 175, 185, 190,  
201, 216–217, 229–230, 245,  
248, 250, 265, 278, 304, 374,  
376, 405, 409  
warszawskie województwo 250  
Wąbrzeźno 301–302  
Wiedeń 229  
Wielkopolska 20, 39–41, 57–58,  
63, 65, 124, 126, 185, 188, 190,  
279, 282  
Wilno 245  
Wisła 41, 43, 226, 254, 263

- Mała Wisła (Kleine Weichsel) 253
  - Włocławek 39
  - Wrocław 11, 18, 41–42, 185, 227, 279, 286, 393
  - Wystruć 39, 42, 201, 222
- Z**
- Ziemia Chełmińska 37
  - Ziemia Dobrzyńska 37

## **PROGRAM MONOGRAFIE FUNDACJI NA RZECZ NAUKI POLSKIEJ**

W 1994 roku Fundacja na rzecz Nauki Polskiej zainaugurowała publikację serii „Monografie FNP”, obejmującej swoim zakresem nauki humanistyczne i społeczne.

W serii są wydawane niepublikowane wcześniej prace polskich naukowców, wyłaniane w drodze konkursu.

Nadsyłane na konkurs prace powinny charakteryzować się:

- \* wysokim poziomem naukowym,
- \* odkrywczością założeń i wagą wyników,
- \* oryginalnością ujęcia,
- \* integralnością tematyki i formy,
- \* interesującym przedstawieniem tematu, dostępnym dla szerszego grona czytelników.

Fundacja zapewnia Laureatom pokrycie kosztów wydania książki w serii „Monografie FNP” oraz honorarium. Konkurs odbywa się w trybie ciągłym. Prace należy składać w Fundacji w dwóch egzemplarzach, wraz z wypełnionym wnioskiem. Wniosek wypełniany jest w bazie <https://wnioski.fnp.org/>, tam też należy załączyć wersję elektroniczną tekstu.

Od 2011 roku wydawcą serii Monografie FNP jest Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Oprócz wersji papierowych książki będą dostępne również w formie e-book. Ponadto tytuły wydane w poprzednich latach będą zamieszczane na stronie internetowej [www.fnp.org.pl/monografie](http://www.fnp.org.pl/monografie) w formule Open Access.

Dodatkowe informacje znajdują Państwo na stronach

[www.fnp.org.pl](http://www.fnp.org.pl)

[www.fnp.org.pl/monografie](http://www.fnp.org.pl/monografie)

<http://monografie.fnp.org.pl/>





DOTYCHCZAS W SERII  
MONOGRAFIE FNP  
UKAZAŁY SIĘ NASTĘPUJĄCE TYTUŁY

1995

**Jerzy Michalski**, *Sarmacki republikanizm w oczach Francuza.  
Mabły i konfederaci barscy*

**Magdalena Micińska**, *Między Królem Duchem a mieszczaninem.  
Obraz bohatera narodowego w piśmiennictwie polskim przełomu  
XIX i XX wieku (1890–1914)*

**Dariusz Słapek**, *Gladiatorzy i polityka.  
Igrzyska w okresie późnej Republiki Rzymskiej*

**Maciej Soin**, *Filozofia Stanisława Ignacego Witkiewicza*

**Wojciech Wrzosek**, *Historia – Kultura – Metafora.  
Powstanie nieklasycznej historiografii*

1996

**Jerzy Bobryk**, *Akty świadomości i procesy poznawcze*

**Teresa Kostkiewiczowa**, *Oda w poezji polskiej. Dzieje gatunku*

**Józef Maciuszek**, *Obraz człowieka w dziele Kępińskiego*

**Janusz Ruszkowski**, *Adam Mickiewicz i ostatnia krucjata.  
Studium romantycznego millenaryzmu*

**Teresa Rysiewska**, *Struktura rodowa w społecznościach  
pradziejowych*

**Katarzyna Stemplewska-Żakowicz**, *Osobiste doświadczenie  
a przekaz społeczny. O dwóch czynnikach rozwoju poznawczego*

**Andrzej Szahaj**, *Ironia i miłość. Neopragmatyzm Richarda  
Rorty'ego w kontekście sporu o postmodernizm*



1997

**Zbigniew Bokszański**, *Stereotypy a kultura*

**Andrzej Dziubiński**, *Na szlakach Orientu. Handel między Polską a Imperium Osmańskim w XVI–XVIII wieku*

**Jan Hartman**, *Heurystyka filozoficzna*

**Jacek Leociak**, *Tekst wobec Zagłady*  
(*O relacjach z getta warszawskiego*)

**Sławomir Mazurek**, *Wątki katastroficzne w myśli rosyjskiej i polskiej 1917–1950*

**Jacek Migasiński**, *W stronę metafizyki. Nowe tendencje metafizyczne w filozofii francuskiej połowy XX wieku*

**Tomasz Mikocki**, *Zgodna, pobożna, płodna, skromna, piękna...  
Propaganda cnót żeńskich w sztuce rzymskiej*

**Ryszard Nycz**, *Język modernizmu.*  
*Prolegomena historycznoliterackie*

**Łucja Okulicz-Kozaryn**, *Dzieje Prusów*

**Józef Piórczyński**, *Mistrz Eckhart. Mistyka jako filozofia*

**Lucylla Pszczołowska**, *Wiersz polski. Zarys historyczny*

**Joanna Tokarska-Bakir**, *Wyzwolenie przez zmysły.*  
*Tybetańskie koncepcje soteriologiczne*

**Szymon Wróbel**, *Odkrycie nieświadomości. Czy destrukcja kartezyjskiego pojęcia podmiotu poznającego?*

1998

**Jacek Banaszek**, *Polskie dzieje bajeczne*  
*Mistrza Wincentego Kadłubka*

**Jan Doktor**, *Śladami Mesjasza-Apostaty*

**Alina Motycka**, *Nauka a nieświadomość.*  
*Filozofia nauki wobec kontekstu tworzenia*





**Cezary Wodziński**, *Światłocienie zła*  
**Ryszard Zajączkowski**, „Głos prawdy i sumienie”.  
*Kościół w pismach Cypriana Norwida*  
**Piotr Żbikowski**, „...bólom śmiertelnym ściśnione mam serce...”  
*Rozpacz oświeconych u źródeł przelomu w poezji polskiej  
w latach 1793–1805*

**1999**

**Łukasz Chimiak**, *Gubernatorzy rosyjscy w Królestwie Polskim  
1863–1915. Szkic do portretu zbiorowego*

**Henryk Domański**, *Prestiż*

**Marcin Kula**, *Anatomia rewolucji narodowej  
(Boliwia w XX wieku)*

**Wojciech Tomasiak**, „Inżynieria dusz”. *Literatura realizmu  
socjalistycznego w planie „propagandy monumentalnej”*

**Michał Tymowski**, *Państwa Afryki przedkolonialnej*

**Andrzej Wierzbicki**, *Historiografia polska doby romantyzmu*

**Grzegorz Wołowicz**, *Nowocześni w PRL. Przyboś i Sandauer*

**2000**

**Hanna Bojar**, *Mniejszości społeczne w państwie i społeczeństwie  
III Rzeczypospolitej Polskiej*

**Bogusława Budrowska**, *Macierzyństwo jako punkt zwrotny  
w życiu kobiety*

**Katarzyna Cieślak**, *Między Rzymem, Wittenbergą a Genewą.  
Sztuka Gdańska jako miasta podzielonego wyznaniowo*

**Anna Engelking**, *Kłątwa. Rzecz o ludowej magii słowa*

**Agnieszka Fulińska**, *Naśladowanie i twórczość.  
Renesansowe teorie imitacji, emulacji i przekładu*



**Grzegorz Grochowski**, *Tekstowe hybrydy*

**Andrzej Hejmej**, *Muzyczność dzieła literackiego*

**Gerard Labuda**, *Święty Wojciech.*

*Biskup-męczennik, patron Polski, Czech i Węgier*

**Lech Leciejewicz**, *Nowa postać świata.*

*Narodziny średniowiecznej cywilizacji europejskiej*

**Paweł Rodak**, *Wizje kultury pokolenia wojennego*

**Wojciech Sady**, *Spór o racjonalność naukową.*

*Od Poincarégo do Laudana*

**Danuta Sosnowska**, *Seweryn Goszczyński: biografia duchowa*

**Tomasz Stryjek**, *Ukraińska idea narodowa*

*okresu międzywojennego*

**Przemysław Urbańczyk**, *Władza i polityka*

*we wczesnym średniowieczu*

**Magdalena Zowczak**, *Biblia ludowa.*

*Interpretacje wątków biblijnych w kulturze ludowej*

**2001**

**Andrzej Dąbrówka**, *Teatr i sacrum w średniowieczu*

**Iwona Massaka**, *Eurazjatyzm. Z dziejów rosyjskiego misjonizmu*

**Maciej Sojn**, *Gramatyka i metafizyka. Problem Wittgensteina*

**Wojciech Szczerba**, *Koncepcja wiecznego powrotu w myśli*

*wczesnochrześcijańskiej*

**2002**

**Henryk Domański**, *Polska klasa średnia*

**Magdalena Heydel**, *Obecność T.S. Eliota w literaturze polskiej*

**Kazimierz Kondrat**, *Racjonalność i konflikt wierzeń religijnych*



- Teresa Kostkiewiczowa**, *Polski wiek światel. Obszary swoistości*
- Krzysztof Lewalski**, *Kościół chrześcijański w Królestwie Polskim  
wobec Żydów w latach 1855–1915*
- Stanisław Łojek**, *Hegel i Nietzsche wobec problemu polityczności*
- Tomasz Małysek**, *Romans Freuda i Gradivy. Rozważania  
o psychoanalizie*
- Marek Nalepa**, „*Takie życie dziś nasze, gdy Polska ustaje...*”  
*Pisarze stanisławowscy a upadek Rzeczypospolitej*
- Zbigniew Nerczuk**, *Sztuka a prawda.  
Problem sztuki w dyskusji między Gorgiaszem a Platonem*
- Ewa Nowak-Juchacz**, *Autonomia jako zasada etyczności.  
Kant, Fichte, Hegel*
- Wawrzyniec Rymkiewicz**, *Ktoś i Nikt.  
Wprowadzenie do lektury Heideggera*
- Barbara Szmigielska**, *Marzenia senne dzieci*

2003

- Wojciech Brojer**, *Diabeł w wyobraźni średniowiecznej.  
Trzynastowieczne exempla kaznodziejskie*
- Małgorzata Czarnocka**, *Podmiot poznania a nauka*
- Adam Fitas**, *Głos z labiryntu.  
O pismach Karola Ludwika Konińskiego*
- Maciej Gołąb**, *Spór o granice poznania dzieła muzycznego*
- Jan Krasicki**, *Bóg, człowiek i zło.  
Studium filozofii Włodzimierza Sołowjowa*
- Antoni Mączak**, *Nierówna przyjaźń.  
Układy klientalne w perspektywie historycznej*

2004

**Jan Doktor**, *Początki chasydyzmu polskiego*

**Przemysław Gut**, *Leibniz. Myśl filozoficzna w XVII wieku*

**Alicja Jarzębska**, *Spór o piękno muzyki.*

*Wprowadzenie do kultury muzycznej XX wieku*

**Agnieszka Kluba**, *Autoteliczność – referencyjność – niewyraźność. O nowoczesnej poezji polskiej (1918–1939)*

**Katarzyna Kuczyńska-Koschany**, *Rilke poetów polskich*

**Franciszek Longchamps de Bérier**, *Nadużycie prawa w świetle rzymskiego prawa prywatnego*

**Maciej Mycielski**, *„Miasto ma mieszkańców, wieś obywateli”.*

*Kajetana Koźmiana koncepcje wspólnoty politycznej*

**Krzysztof Nawotka**, *Aleksander Wielki*

**Dorota Pietrzyk-Reeves**, *Idea społeczeństwa obywatelskiego.*

*Współczesna debata i jej źródła*

**Jan Pisuliński**, *Nie tylko Petlura. Kwestia ukraińska w polskiej polityce zagranicznej w latach 1918–1923*

**Radosław Sojak**, *Paradoks antropologiczny.*

*Socjologia wiedzy jako perspektywa ogólnej teorii społeczeństwa*

**Tomasz Szlendak**, *Supermarketyzacja.*

*Religia i obyczaje seksualne młodzieży w kulturze konsumpcyjnej*

**Przemysław Urbańczyk**, *Zdobywcy północnego Atlantyku*

2005

**Andrzej Dziubiński**, *Stosunki dyplomatyczne polsko-tureckie w latach 1500–1572 w kontekście międzynarodowym*

**Magdalena Górską**, *Polonia – Respublica – Patria.*

*Personifikacja Polski w sztuce XVI–XVIII wieku*



**Roman Michałowski**, *Zjazd gnieźnieński. Religijne przesłanki powstania arcybiskupstwa gnieźnieńskiego*

**Jerzy Rohoziński**, *Święci, biczownicy i czerwoni chanowie. Przemiany religijności muzułmańskiej w radzieckim i poradzieckim Azerbejdżanie*

**Krzysztof Skwierczyński**, *Recepcja idei gregoriańskich w Polsce do początku XIII wieku*

**2006**

**Nikodem Bończa Tomaszewski**, *Źródła narodowości. Powstanie i rozwój polskiej świadomości w II połowie XIX i na początku XX wieku*

**Sławomir Buryła**, *Opisać Zagładę. Holocaust w twórczości Henryka Grynberga*

**Zbigniew Kloch**, *Odmiany dyskursu. Semiotyka życia publicznego w Polsce po 1989 roku*

**Sebastian Tomasz Kołodziejczyk**, *Granice pojęciowe metafizyki*

**Rafał Koschany**, *Przypadek. Kategoria egzystencjalna i artystyczna w literaturze i filmie*

**Józef Piórczyński**, *Pierwszy egzystencjalista. Filozofia absolutnej skończoności Fryderyka Jacobiego*

**Maciej Płaza**, *O poznaniu w twórczości Stanisława Lema*

**Małgorzata Puchalska-Wasył**, *Nasze wewnętrzne dialogi. O dialogowości jako sposobie funkcjonowania człowieka*

**Justyna Straczuk**, *Cmentarz i stół. Pogranicze prawosławno-katolickie w Polsce i na Białorusi*

**Stanisław Zapaśnik**, *„Walczący islam” w Azji Centralnej. Problem społecznej genezy zjawiska*

2007

**Katarzyna Filutowska**, *System i opowieść. Filozofia narracyjna w myśli F. W. J. Schellinga w latach 1800–1811*

**Jakub Kloc-Konkołowicz**, *Rozum praktyczny w filozofii Kanta i Fichtego. Prymat praktyczności w klasycznej myśli niemieckiej*

**Barbara Krawcovicz**, *William James. Pragmatyzm i religia*

**Paweł Majewski**, *Między zwierzęciem a maszyną. Utopia technologiczna Stanisława Lema*

**Teresa Michałowska**, *Średniowieczna teoria literatury w Polsce. Rekonesans*

**Małgorzata Mikołajczak**, *Pomiędzy końcem i apokalipsą. O wyobraźni poetyckiej Zbigniewa Herberta*

**Aneta Pieniądz**, *Tradycja i władza. Królestwo Włoch pod panowaniem Karolingów, 774–875*

**Wojciech Tomasik**, *Ikona nowoczesności. Kolej w literaturze polskiej*

**Piotr Żbikowski**, *W pierwszych latach narodowej niewoli. Schyłek polskiego Oświecenia i zwiastuny romantyzmu*

2008

**Grażyna Jurkowlaniec**, *Epoka nowożytna wobec średniowiecza. Pamiątki przeszłości, cudowne wizerunki, dzieła sztuki*

**Halina Manikowska**, *Jerozolima – Rzym – Compostela. Wielkie pielgrzymowanie u schyłku średniowiecza*

**Maciej Potz**, *Granice wolności religijnej w państwie demokratycznym. Kwestie wolności sumienia i wyznania oraz stosunek państwa do religii w Stanach Zjednoczonych Ameryki w latach 90. XX wieku*

**Beata Śniecikowska**, *„Nuż w uhu”? Koncepcje dźwięku w poezji polskiego futuryzmu*

**Przemysław Urbańczyk**, *Trudne początki Polski*



2009

**Weronika Chańska**, *Nieszczęsny dar życia.*  
*Filozofia i etyka jakości życia w medycynie współczesnej*

**Jacek Gądecki**, *Za murami.*  
*Krytyczna analiza dyskursu na temat osiedli grodzonych w Polsce*

**Maciej Gorczyński**, *Prace u podstaw.*  
*Polska teoria literatury w latach 1913–1939*

**Krzysztof Jaskułowski**, *Nacjonalizm bez narodów.*  
*Nacjonalizm w koncepcjach anglosaskich nauk społecznych*

**Justyna Kowalska-Leder**, *Doświadczenie Zagłady z perspektywy*  
*dziecka w polskiej literaturze dokumentu osobistego*

**Stanisław Łojek**, *Megalopsychokracja. O cnocie w polityce*  
*i polityce cnoty (Od Homera do Arendt i Straussa)*

**Grzegorz Myśliwski**, *Wrocław w przestrzeni gospodarczej Europy*  
*(XIII–XV wiek). Centrum czy peryferie?*

**Robert Poczobut**, *Między redukcją a emergencją.*  
*Spór o miejsce umysłu w świecie fizycznym*

**Artur Przybysławski**, *Buddyjska filozofia pustki*

**Tadeusz Szubka**, *Filozofia analityczna.*  
*Koncepcje, metody, ograniczenia*

**Tomasz Tiuryn**, *Boecjusz i problem uniwersaliów*

**Marcin Trzęsiok**, *Pieśni drzemią w każdej rzeczy.*  
*Muzyka i estetyka wczesnego romantyzmu niemieckiego*

**Adam Workowski**, *Ontologiczne podstawy posiadania*

**Paweł Żmudzki**, *Władca i wojownicy.*  
*Narracje o wodzach, drużynie i wojnach w najdawniejszej*  
*historiografii Polski i Rusi*

2010

**Piotr Celiński**, *Interfejsy. Cyfrowe technologie w komunikowaniu*



**Anna Dziedzic**, *Antropologia filozoficzna*  
*Edwarda Abramowskiego*

**Piotr Filipkowski**, *Historia mówiona i wojna. Doświadczenie*  
*obozu koncentracyjnego w perspektywie narracji biograficznych*

**Krzysztof Hubaczek**, *Bóg a zło. Problematyka teodycealna*  
*w filozofii analitycznej*

**Monika Małek**, *Liberalizm etyczny Johna Stuarta Milla.*  
*Współczesne ujęcia u Johna Graya i Petera Singera*

**Ireneusz Piekarski**, *Z ciemności.*  
*O twórczości Juliana Strykowskiego*

**Marek Słoń**, *Miasta podwójne i wielokrotne*  
*w średniowiecznej Europie*

**Jan Wasiewicz**, *Oblicza nicości.*  
*Z dziejów nihilizmu europejskiego w XIX wieku*

2011

**Wojciech Bałus**, *Gotyk bez Boga?*  
*W kręgu znaczeń symbolicznych architektury sakralnej XIX wieku*

**Natalia Bloch**, *Urodzeni uchodźcy.*  
*Tożsamość diasporyczna pokolenia młodych Tybetańczyków*  
*w Indiach*

**Mirosława Buchholtz**, *Henry James i sztuka auto/biografii*

**Paweł Gancarczyk**, *Muzyka wobec rewolucji druku.*  
*Przemiany w kulturze muzycznej XVI wieku*

**Bartosz Kuźniarz**, *Goodbye Mr. Postmodernism.*  
*Teorie społeczne myślicieli późnej lewicy*

**Monika Murawska**, *Filozofowanie z zamkniętymi oczami.*  
*Fenomenologia ciała Michela Henry'ego*

**Roman Murawski**, *Filozofia matematyki i logiki*  
*w Polsce międzywojennej*





**Andrzej Wypustek**, *Bogowie, herosi i wybrańcy:  
studia nad wizerunkiem zmarłych w greckich epigramatach  
nagrobnych w epoce hellenistycznej i grecko-rzymskiej*

**Radosław Zenderowski**, *Religia a tożsamość narodowa  
i nacjonalizm w Europie Środkowo-Wschodniej.  
Między etniczyczą religii a sakralizacją etnosu (narodu)*

**Dorota Zygmuntowicz**, *Praktyka polityczna.  
Od „Państwa” do „Praw” Platona*

**2012**

**Łukasz Afeltowicz**, *Modele, artefakty, kolektywy.  
Praktyka badawcza w perspektywie współczesnych studiów  
nad nauką*

**Tamara Brzostowska-Tereszkiewicz**, *Ewolucje teorii.  
Biologizm w modernistycznym literaturoznawstwie rosyjskim*

**Anna Engelking**, *Kołchoźnicy. Antropologiczne studium  
tożsamości wsi białoruskiej przełomu XX i XXI wieku*

**Janusz Grygień**, *Wola powszechna w filozofii politycznej*

**Iwona Krupecka**, *Don Kichote w krainie filozofów.  
O kichotyźmie Pokolenia '98 jako poszukiwaniu nowoczesnej  
formuły podmiotowości*

**Michał Łuczewski**, *Odwieczny naród.  
Polak i katolik w Żmijęcej*

**Anna Markowska**, *Dwa przełomy.  
Sztuka polska po 1955 i 1989 roku*

**Łukasz Niesiołowski-Spanò**, *Dziedzictwo Goliata.  
Filistyni i Hebrajczycy w czasach biblijnych*

**Magdalena Rembowska-Płuciennik**, *Poetyka intersubiektywności.  
Kognitywistyczna teoria narracji a proza XX wieku*

**Tadeusz Szubka**, *Neopragmatyzm*



**Krzysztof Wójtowicz**, *O pojęciu dowodu w matematyce*  
**Paweł Załęski**, *Neoliberalizm i społeczeństwo obywatelskie*

2013

**Edward Balcerzan**, *Literackość.*  
*Modele, gradacje, eksperymenty*

**Kamila Baraniecka-Olszewska**, *Ukrzyżowani.*  
*Współczesne misteria męki Pańskiej w Polsce*

**Agata Dziuban**, *Gry z tożsamością.*  
*Tatuowanie ciała w indywidualizującym się społeczeństwie polskim*

**Filip Lipiński**, *Hopper wirtualny.*  
*Obrazy w pamiętającym spojrzeniu*

**Marcin Moskalewicz**, *Totalitaryzm – Narracja – Tożsamość.*  
*Filozofia historii Hannah Arendt*

**Wojciech Musiał**, *Modernizacja Polski.*  
*Polityki rządowe w latach 1918–2004*

**Przemysław Urbańczyk**, *Mieszko Pierwszy Tajemniczy*

**Grzegorz Pac**, *Kobiety w dynastii Piastów.*  
*Rola społeczna piastowskich żon i córek do połowy XII wieku.*  
*Studium porównawcze*

**Gabriela Świtek**, *Gry sztuki z architekturą.*  
*Nowoczesne powinowactwa i współczesne integracje*

**Łukasz Wróbel**, *„Hylē” i „noesis”.*  
*Trzy międzywojenne koncepcje literatury stosowanej*

**Renata Ziemińska**, *Historia sceptycyzmu.*  
*W poszukiwaniu spójności*

2014

**Piotr Feliga**, *Czas i ortodoksja. Hermeneutyka teologii w świetle*  
*„Prawdy i metody” Hansa-Georga Gadamera*



**Marcin Juś**, *Spór o redukcjonizm w medycynie.*  
*Studium filozoficzne i metodologiczne*

**Agnieszka Kluba**, *Poemat prozą w Polsce*

**Paulina Małochleb**, *Przepisywanie historii.*  
*Powstanie styczniowe w powieści polskiej w perspektywie*  
*pamięci kulturowej*

**Magdalena Śniedziewska**, *Siedemnastowieczne malarstwo*  
*holenderskie w literaturze polskiej po 1918 roku*

**Anna Wylegała**, *Przesiedlenia a pamięć.*  
*Studium społecznej (nie)pamięci na przykładzie Polski i Ukrainy*

**2015**

**Paweł Gładziejewski**, *Wyjaśnianie za pomocą*  
*reprezentacji mentalnych. Perspektywa mechanistyczna*

**Piotr Majdanik**, *Tora dla narodów świata.*  
*Prawa noachickie w ujęciu Majmonidesa*

**Paweł Majewski**, *Tekstualizacja doświadczenia.*  
*Studia o piśmiennictwie greckim*

**Jakub Muchowski**, *Polityka pisarstwa historycznego.*  
*Refleksja teoretyczna Haydena White'a*

**Sylwia Urbańska**, *Matka Polka na odległość. Z doświadczeń*  
*migracyjnych robotnic 1989–2010*

**Filip Schmidt**, *Para, mieszkanie, małżeństwo.*  
*Dynamika związków intymnych na tle przemian historycznych*  
*i współczesnych dyskusji o procesach indywidualizacji*

**Andrzej Słowikowski**, *Wiara w egzystencji.*  
*Teoretyczny wymiar chrześcijańskiego ideału w pismach*  
*pseudonimowych Sorena Kierkegaarda*

**Jan Swianiewicz**, *Możliwość makrohistorii.*  
*Braudel, Wallerstein, Deleuze*

**Krzysztof Rzepkowski**, *Złoty kciuk.*  
*Młyn i młynarz w kulturze Zachodu*



2016

**Filip Doroszewski**, *Orgie słów. Terminologia misteriów w parafrazie Ewangelii wg św. Jana Nonnosa z Panopolis*

**Anna Kordasiewicz**, *Usługi domowe. Przemiany relacji społecznych w płatnej pracy domowej*

**Anna Mach**, *Świadkowie świadectw. Postpamięć Zagłady w polskiej literaturze najnowszej*

**Karol Myśliwiec**, *W cieniu Dżesera. Badania polskich archeologów w Sakkarze*

**Małgorzata Pawłowska**, *Muzyczne narracje o kochankach z Werony*

**Józef Piórczyński**, *Spór o panteizm. Droga Spinozy do filozofii i kultury niemieckiej*

**Wojciech Ryzek**, *Antystrofa dialektyki*

**Ewa Skwara**, *Komedia według Terencjusza*

**Beata Śniecikowska**, *Haiku po polsku. Genologia w perspektywie transkulturowej*

2017

**Karol Kłodziński**, „*Officium a rationibus*”.  
*Studium z dziejów administracji rzymskiej w okresie pryncypatu*

**Jacek Kubera**, *Francuzi, Algierczycy? Relacje między identyfikacjami Francuzów algierskiego pochodzenia*

**Urszula Lisowska**, *Wyobraźnia, sztuka, sprawiedliwość. Marthy Nussbaum koncepcja zdolności jako podstawa egalitarnego liberalizmu*

**Agata Lubowicka**, *W sercu „Ultima Thule”. Reprezentacje Grenlandii Północnej w relacjach z ekspedycji Knuda Rasmussena*



**Agnieszka Rejniak-Majewska**, *Polityka doświadczenia.*  
*Clement Greenberg i tradycja formalistycznej krytyki sztuki*

**Anna Markwart**, *Bogactwo uczuć moralnych.*  
*Jednostka i społeczeństwo we wzajemnych oddziaływaniach*  
*w perspektywie filozofii Adama Smitha*

**Nicole Dołowy-Rybińska**, *„Nikt za nas tego nie zrobi...”*  
*Praktyki językowe i kulturowe młodych aktywistów*  
*mniejszości językowych Europy*

**Joanna Szewczyk**, *Historiografia i mitologia kobiecości.*  
*Powieściopisarstwo Teodora Parnickiego*

**Michał Tymowski**, *Europejczycy i Afrykanie.*  
*Wzajemne odkrycia i pierwsze kontakty*

**Przemysław Urbańczyk**, *Bolesław Chrobry – lew ryczący*

**Przemysław Wewiór**, *Wstępując w ślady Salomona.*  
*Religia i nauka w myśli Francisca Bacona*

**Tymoteusz Zych**, *W poszukiwaniu pewności prawa. Precedens*  
*a przewidywalność orzeczeń sądowych w tradycji prawa*  
*anglosaskiego*

**2018**

**Radosław Bugowski**, *Miasto w ruchu.*  
*Studium z dziejów przemieszczania na przykładzie społeczeństwa*  
*Torunia 1891–1939*

**Waldemar Bulira**, *Teoria krytyczna szkoły budapeszteńskiej.*  
*Od totalitaryzmu do postmodernizmu*

**Anna Grześkowiak-Krwawicz**, *Dyskurs polityczny*  
*Rzeczypospolitej Obojga Narodów. Pojęcia i idee*

**Katarzyna Kalinowska-Sinkowska**, *Praktyki flirtu i podrywu.*  
*Studium z mikrosocjologii emocji*



**Marek Węcowski**, *Dylemat więźnia.*  
*Ostracyzm ateński i jego pierwotne cele*

**Przemysław Wiatr**, *W cieniu posthistorii.*  
*Wprowadzenie do filozofii Viléma Flussera*

## W PRZYGOTOWANIU

**Agata Stasik**, *Życ razem. Konstruowanie wiedzy o gazie łup-  
kowym jako wyzwanie dla zbiorowości*

**Magdalena Wnuk**, *Kierunek Zachód, przystanek emigracja.*  
*Adaptacja polskich emigrantów w Austrii, Szwecji i Włoszech  
od lat 80. XX w. do współczesności*

