

Paweł Nastrożny

Taryfy opłat mostowych za używanie mostu kolejowego na Wiśle pod Fordonem z 1923 roku

słowa kluczowe: Fordon, Wisła, most, taryfa opłat

Wprowadzenie

Dzieje stałej przeprawy wiślanej w Fordonie nie doczekały się swojej pełnej monografii naukowej, uwzględniającej szeroki kontekst historyczny, gospodarczy i militarny funkcjonowania oraz znaczenia mostu. Tematyka ta była już jednak w literaturze polskiej przedmiotem mniej lub bardziej wyczerpujących studiów¹. Jako pierwszy i zarazem najważniejszy należy przywołać artykuł Emanuela Okonia², opublikowany na łamach „Kroniki Bydgoskiej”. Tekst ten został bardzo dobrze przygotowany w oparciu o materiały archiwalne oraz liczne opracowania zarówno niemieckie, jak i polskie. Autor ukazał historię mostu, począwszy od decyzji o jego budowie aż po lata osiemdziesiąte XX w. Spośród pozostałej literatury należy wspomnieć przede wszystkim o dwuczęściowym, popularnonaukowym artykule A. Podhoreckiego, J. Sobczak-Piąstki i A. Podhoreckiej³. Na jego łamach także przedstawiono dzieje stałej przeprawy fordońskiej, niestety oparte jednak niemal wyłącznie na tekście E. Okonia. Zaletą artykułu jest natomiast

¹ Nie jest celem autora tego tekstu gruntowna analiza istniejącej historiografii, dlatego w tym miejscu zostaną przywołane jedynie wybrane opracowania historiografii polskiej. Dla orientacji w archiwaliach oraz literaturze tematu (w znaczącej mierze niemieckojęzycznej) Czytelnik może skorzystać z szerokiej bibliografii wskazywanej na s. 75-79 w przypisach w publikacji: E. Okoń, *Z historii mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę w Fordonie*, „Kronika Bydgoska” 1992, t. 14, s. 55-79.

² E. Okoń, dz. cyt.

³ A. Podhorecki, J. Sobczak-Piąstka, A. Podhorecka, *O historii mostu Fordońskiego w Bydgoszczy*, cz. 1: *Najdłuższy most ówczesnych Niemiec i pierwszy ze stali zlewnej*, „Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne” 2008, nr 4, s. 60-62; *O historii mostu Fordońskiego w Bydgoszczy*, cz. 2: *Ma 115 lat i wciąż funkcjonuje, ale czy powróci do dawnej świetności?*, „Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne” 2008, nr 5, s. 90-92.

doprowadzenie narracji aż do momentu złożenia tekstu do druku (2008 r.)⁴. Kilka informacji przynosi również niewielka publikacja *Toruńska przeprawa i mosty na Wiśle*⁵. Wśród prac nieogłaszanych drukiem można odnotować opracowanie R. Jarzymowskiego⁶. Znaczenie militarne mostu i jego urządzenia obronne wraz z towarzyszącymi fortyfikacjami krótko charakteryzuje także K. Biskup w jednym ze swoich najważniejszych w dorobku naukowym artykułów⁷.

Celem tego szkicu jest prezentacja interesującego materiału źródłowego – tariff opłat mostowych za używanie mostu kolejowego na Wiśle w Fordonie, pochodzących z 1923 roku. Jeden z tych dokumentów jest publikowany w formie naukowej edycji źródłowej. Bezpośrednio poprzedza ją wprowadzająca w problematykę przedmowa i szeroki wstęp historyczny. Z kolei na początku artykułu zarysowano dzieje fordońskiej stałej przeprawy przez rzekę. Analiza nieznanych dotychczas archiwaliów może odegrać rolę czynnika pobudzającego do podjęcia szerszych studiów nad tematyką.

Zarys historii mostu fordońskiego

Powstanie stałej przeprawy na Wiśle pod Fordonem związane jest ściśle z rozbudową projektu [Królewskich] Kolei Wschodnich (niem. [Königliche] Ostbahn). Pierwsze wstępne prace terenowe rozpoczęły się jeszcze w 1843 r. W celu zapewnienia płynnego ruchu przez Wisłę przystąpiono do wznoszenia mostów, które powstały w Tczewie, Toruniu i Grudziądzu. Dla zapewnienia bezpiecznego obejścia twierdzy toruńskiej (linia kolejowa z Torunia do Prus Wschodnich przebiegała w pobliżu granicy z Rosją – Królestwem Polskim), zaprojektowano drogę żelazną z Bydgoszczy do Chełmży przez Fordon i Unisław. Decyzją rządu pruskiego z kwietnia 1889 r. przystąpiono do jej realizacji⁸.

Koniecznością w tym przedsięwzięciu stała się budowa stałej przeprawy na Wiśle pod Fordonem. Rozpoczęto wznosić ją w 1891 r. Projekt budowy opracował radca budowlany Georg Christoph Mehrrens. Inwestycję ukończono dwa lata później, w listopadzie, kosztem około 10 milionów marek w złocie⁹. Partycypacją w kosztach utrzymania przeprawy i jej konserwacji oraz koniecznych napraw obarczono w piątej części regencję bydgoską, a także Magistrat Fordonu,

⁴ A. Podhorecki, J. Sobczak-Piąstka, A. Podhorecka, *O historii...*, cz. 2: *Ma 115 lat...*, s. 92.

⁵ B. Dybaś, K. Walczak, *Toruńska przeprawa i mosty na Wiśle*, Toruń 1989.

⁶ R. Jarzymowski, *Most kolejowo-drogowy przez Wisłę w Fordonie*, Toruń 1956 (mpis).

⁷ K. Biskup, *Fortyfikacje Dolnej Wisły w przededniu I wojny światowej*, [w:] *Konserwatorska Teka Zamojska*, cz. 2, red. L. Krzyżanowski, Warszawa-Zamość 1988, s. 31-43.

⁸ A. Podhorecki, J. Sobczak-Piąstka, A. Podhorecka, *O historii...*, cz. 1: *Najdłuższy most...*, s. 60-61.

⁹ S. Turowski, współpr. Z. Biegański, *Fordon w latach 1772-1920*, [w:] *Dzieje Fordonu i okolic*, red. Z. Biegański, Bydgoszcz 1997, s. 66.

choć w dużo mniejszym zakresie¹⁰. Większość, a więc 80% kosztów pokrywała regencja kwidzyńska¹¹.

Most miał konstrukcję kolejowo-drogową i składał się z 18 stalowych przęseł o konstrukcji kratownicowej, z czego 5 przęseł nurtowych o rozpiętości 100 m oraz 13 przęseł zalewowych o długości 62 m każde. Długość przeprawy wynosiła 1306 m, była ona zatem najdłuższa w ówczesnym Cesarstwie Niemieckim. Most miał szerokość 10,8 m, z czego 4,15 m zajmował pojedynczy tor kolejowy. Szerokość drogi wynosiła 6,5 m i obejmowała 5 m jezdni drewnianej. Po obu stronach mostu zamontowano także wysunięte na zewnątrz chodniki dla pieszych o szerokości 1,5 m¹².

Na lewym i prawym brzegu rzeki wzniesiono na końcach mostu przyczółki, które wieńczyły wartownie w formie wież i bram zamykających wjazd. Przeprawa pod Fordonem była strzeżona przez urząd celny i wojsko niemieckie, ze względu na strategiczne znaczenie obiektu¹³.

Po powrocie Pomorza do wolnej Polski włączony w granice most fordoński stał się ponownie najdłuższą przeprawą stałą – tym razem Rzeczypospolitej. Administrację nad obiektem przejęła częściowo Dyrekcja Okręgowa Polskich Kolei Państwowych (dalej DO PKP) w Gdańsku, która później przeniósła swoją siedzibę do Torunia¹⁴. Nad częścią drogową pieczę sprawowało województwo poznańskie, a od lutego 1924 r. – województwo pomorskie¹⁵.

W odniesieniu do dziejów mostu związanych bliżej z niniejszym tekstem warto wspomnieć, że w okresie międzywojennym prace nad utrzymaniem przeprawy ograniczały się najczęściej do konserwacji – robót malarskich oraz naprawy lub wymiany zniszczonej nawierzchni jezdnej. Tworzyły ją przeważnie drewniane pokłady w postaci grubych belek (dylów).

Rada miejska Fordonu 20 maja 1926 r. podjęła uchwałę wzywającą Urząd Policynny do jak najszybszego działania celem naprawy pokładu mostu¹⁶. Utrzymywanie w dobrym stanie jezdni było konieczne dla zapewnienia bezpiecznej komunikacji korzystających ze stałej przeprawy. Wymieniony urząd skierował do DO PKP w Gdańsku¹⁷ wniosek (nie po raz pierwszy) o dokonanie gruntownej

¹⁰ Tamże.

¹¹ E. Okoń, dz. cyt., s. 65.

¹² Tamże, s. 55, 57; A. Podhorecki, J. Sobczak-Piąstka, A. Podhorecka, *O historii...*, cz. 1: *Najdłuższy most...*, s. 61.

¹³ Zob. K. Biskup, dz. cyt., s. 32-34, 41.

¹⁴ Zob. przypis 17.

¹⁵ E. Okoń, dz. cyt., s. 65.

¹⁶ APB, Akta miasta Fordonu (dalej AmF), sygn. 190/548, Protokół posiedzenia Rady Miejskiej miasta Fordonu w dn. 20.05.1926 r., odpis z dn. 29.05.1926 r.

¹⁷ W tekście ujednolicono nazewnictwo dotyczące szczebli administracji kolei w Polsce

naprawy, wskazując na przypadki zarywania się pokładu pod zaprzęgami końskimi¹⁸. Zagrożono jednocześnie zamknięciem mostu dla ruchu publicznego w przypadku niepodjęcia żadnych działań¹⁹.

Dyrekcja Okręgowa PKP z Gdańska przesłała odpowiedź na wnioski o naprawę mostu, informując, że już w poprzednim miesiącu (11 maja) oceny stanu technicznego mostu wraz z pokładem dokonała komisja złożona z przedstawicieli PKP (w tym naczelnika Oddziału Drogowego z Bydgoszczy) oraz Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego²⁰. Celem było ustalenie programu remontu. Jednocześnie w wyniku prac komisji nie stwierdzono zniszczenia jezdnii w poważnym stopniu, na jaki wskazywał wnioskodawca remontu – Urząd Policyjny w Fordonie. Zapewniono jednak o przeprowadzeniu niezbędnych robót w najbliższym czasie według zapisów w protokole oględzin²¹. Kierowano się względami oszczędnościowymi, dlatego nowy pokład miała otrzymać tylko część zewnętrzna, a chodnik wewnętrzny postanowiono naprawić materiałem z rozbiórki²².

Przedmowa i wstęp do tekstu źródłowego

W poniższej edycji źródłowej został opublikowany pełen tekst jednego z dwóch dokumentów stanowiących taryfy opłaty mostowej za przejazd przez Wisłę. Jest to załącznik do rozporządzenia Dyrekcji Okręgowej PKP w Gdańsku

i zastosowano podane określenie. Warto jednak nadmienić, że Polskie Koleje Państwowe utworzono rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej dn. 24.09.1926 r. W 1929 r. powołano też oficjalnie dyrekcje okręgowe Kolei Państwowych, które powstały na bazie istniejących Okręgów Dyspozycyjnych. W dokumentach jednak już wcześniej używano określenia Polskie Koleje Państwowe (PKP). Por. APB, AmF, sygn. 190/548, Pismo Urzędu Policyjnego w Fordonie do DO PKP w Gdańsku, z dn. 1.06.1926 r. Natomiast siedziba DO PKP w Gdańsku została w 1933 r. przeniesiona do Torunia, E. Okoń, dz. cyt., s. 65. Szerzej zob. *1921-1996. 75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, red. S. Wilimberg, Gdańsk 1996, w wielu miejscach.

¹⁸ APB, AmF, sygn. 190/548, Pismo Urzędu Policyjnego w Fordonie do DO PKP w Gdańsku, z dn. 1.06.1926 r. W sprawach utrzymania i napraw jezdnii mostów dla ruchu kołowego właściwym adresatem były raczej władze województwa, a nie dyrekcje okręgowe PKP. Por. APB, sygn. 190/548, Odpowiedź DO PKP w Gdańsku z dn. 23.06.1923 r. na pismo Urzędu Policyjnego w Fordonie z dn. 1.06.1926 r.

¹⁹ APB, sygn. 190/548, Pismo Urzędu Policyjnego w Fordonie do DO PKP w Gdańsku, z dn. 1.06.1926 r.

²⁰ Sam Fordon był położony w granicach powiatu bydgoskiego i do 31.03.1938 r. należał do województwa poznańskiego. Z. Biegański, *Fordon w okresie międzywojennym*, [w:] *Dzieje Fordonu...*, s. 80.

²¹ APB, sygn. 190/548, Odpowiedź DO PKP w Gdańsku z dn. 23.06.1923 r. na pismo Urzędu Policyjnego w Fordonie z dn. 1.06.1926 r.

²² APB, sygn. 190/548, Wyciąg z protokołu oględzin, odpis. Zał. do odpowiedzi DO PKP w Gdańsku z dn. 23.06.1923 r. na pismo Urzędu Policyjnego w Fordonie z dn. 1.06.1926 r.

nr III-2.4.1. L.dz. 915/23 z dnia 12 kwietnia 1923 r.²³ Drugi dokument różni się kilkoma detalami, które zostaną przedstawione Czytelnikowi w dalszej części przedmowy.

Materiał źródłowy zachował się w formie odpisu w zbiorach Archiwum Państwowego w Bydgoszczy. Znajduje się on w jednostce archiwalnej Acta Spec. des Magistrats Fordon betreffend die hiesige Weichsel Brücke, w której uporządkowano akta z lat 1891-1931. Są to więc dokumenty zarówno proveniencji niemieckiej, jak i polskiej. Poszyt jest częścią zespółu Akta miasta Fordonu pow. Bydgoszcz²⁴. Tworzy go 876 jednostek²⁵ z archiwaliami z okresu 1413-1944.

Tekst źródłowy ma postać papierowego dokumentu – jednej strony zapisanej spokojnym i czytelnym duktem. Zgodnie z informacją w nagłówku rozpoczął on obowiązywać o północy, w nocy z 15 na 16 kwietnia 1923 r. Z treści źródła oraz elementów poświadczających drogę kancelaryjną wynika, że oryginał został przesłany do instytucji nadzoru drogowego w Fordonie. Treść odpisu sporządził ten organ w dniu 17 kwietnia 1923 r. z potwierdzeniem za zgodność z oryginałem. Następnie przekazano go w tej formie do wiadomości Magistratu w Fordonie, gdzie pismo wpłynęło 20 kwietnia oraz zostało zarejestrowane. Niejasną kwestią jest obecny w dolnej części dokumentu zapis: *Toruń, dnia 14/IV. 23 r.* Biorąc pod uwagę chronologię dat może to sugerować, że pismo zostało wysłane z Gdańska do Torunia, skąd trafiło do fordońskiego Nadzoru Drogowego. Druga z taryf opłat mostowych z przelomu czerwca i lipca tego samego roku nie zawiera jednak już takiej adnotacji.

W dokumencie wymieniono podstawowe kategorie towarów i pojazdów, za które należało uiszczać opłatę przy korzystaniu z przeprawy mostowej przez Wisłę w Fordonie. Wśród zwierząt wyróżniono zarówno te używane jako pociągowe w zaprzęgach, jak i wiezione lub prowadzone w celach handlowych na okoliczne targowiska bądź też zwyczajnie transportowane. Pojazdy podzielono na kilka kategorii, wyodrębniając m.in. zaprzęgi, różne rodzaje samochodów, motorów oraz rowery. Dla przykładu można podać, że przejazd wozu zaprzężonego w dwa konie, na którym rolnik wiózł 20 kur, kosztował łącznie 1600 marek polskich [dalej mkp]. Był to jednak koszt relatywnie niski ze względu na hiperinflację i gwałtowny spadek wartości pieniądza na początku lat dwudziestych XX w. Ceny towarów i usług rosły w 1923 r. w tempie około 50% na miesiąc, a później jeszcze szybciej²⁶. Dla zobrazowania tego zjawiska warto posłużyć się poniższym krótkim

²³ Rozporządzenie nie jest częścią zbiorów wspomnianego zespółu archiwalnego.

²⁴ APB, sygn. 190/548.

²⁵ O łącznej objętości 12,37 metrów bieżących.

²⁶ Por. Z. Landau, J. Tomaszewski, *Zarys historii gospodarczej Polski w latach 1918-1939*, Warszawa 1999, s. 83.

zestawieniem i porównać ceny różnych towarów spożywczych w stosunku do wysokości opłaty mostowej²⁷.

Tab. 1. Siła nabywcza pieniądza w II Rzeczypospolitej Polskiej (dane za luty 1923 r.)

Nazwa towaru	Cena (w markach polskich)
Mleko 1 litr	500
Jajko 1 szt.	2500
Bochenek chleba 2 kg	2600
Mięso wieprzowe 1 kg	8000
Szynka 1 kg	11 250

Źródło: J.A. Szwagrzyk, *Pieniądz na ziemiach polskich X-XX w.*, Wrocław-Gdańsk 1973, s. 275-276.

Druga taryfa opłat mostowego ze względu na liczne analogie nie jest przedmiotem edycji. Z powodu pewnych niuansów warto ją krótko skomentować. Wykaz kwot, które należało uiszczać za przejazd przez Wisłę w Fordonie, został sporządzony dwa i pół miesiąca później i wszedł w życie o północy, w nocy z 30 czerwca na 1 lipca 1923 r.²⁸ Posiada identyczną strukturę jak wcześniej prezentowany. W zbiorach Archiwum Państwowego w Bydgoszczy dokument zachował się w formie odpisu poświadczonego przez Nadzór Drogowy w Fordonie w dniu 30 czerwca. Skierowany został do fordońskiego Magistratu (do wiadomości), a ciekawostką jest błędna prezenta²⁹. Jest ona oznaczona datą 2 czerwca 1923 r., podczas gdy pismo w rzeczywistości dotarło do kancelarii na początku lipca³⁰.

²⁷ Inflacja znacząco wpływała na zubożenie kraju. W grudniu 1923 r. wartość obiegowa marki polskiej stanowiła równowartość 20 milionów dolarów, podczas gdy pięć lat wcześniej – pod koniec 1918 r. – około 110 milionów. W latach 1921-1923 na czele ministerstwa skarbu stało łącznie aż dziewięciu ministrów, co utrudniało skuteczną realizację programów naprawczych polskich finansów. Byli oni zmuszeni do dodruku marek polskich, wobec czego stały się one głównym źródłem zasilania budżetu. Jesień 1923 r. przyniosła falę protestów i walk ulicznych, będących wynikiem niezadowolenia społecznego wobec wzrostu cen. 19 grudnia prezydent Wojciechowski powierzył misję tworzenia rządu Władysławowi Grabskiemu, który rozpoczął – nie po raz pierwszy w swojej karierze – kierować ministerstwem skarbu. Opracował plan naprawczy, który wdrożono w życie, a jego wynikiem było wprowadzanie w 1924 r. polskiej waluty narodowej – złotego. Kurs wymiany wyniósł: 1,8 miliona marek polskich = 1 złoty. Szerzej zob. T. Kalkowski, *Tysiąc lat monety polskiej*, Kraków 1963, s. 235; H. Cywiński, *Dziesięć wieków pieniądza polskiego 980-1980*, Warszawa 1982, s. 201; T. Skrzyński, *Programy walki z hiperinflacją – reformy Władysława Grabskiego i Leszka Balcerowicza*, „Zeszyty Naukowe Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego” 2004, nr 2, s. 75-76; A. Dylewski, *Historia pieniądza na ziemiach polskich*, Kraków 2011, s. 268-269.

²⁸ APB, sygn. 190/548, Taryfa opłat mostowych za używanie mostu kolejowego na Wisłę w Fordonie, odpis z dn. 30.06.1923 r.

²⁹ Pieczęta poświadczająca wpływ dokumentu do kancelarii. *Polski słownik archiwalny*, red. W. Maciejewska, Warszawa 1974, s. 65.

³⁰ APB, sygn. 190/548, Taryfa opłat mostowych za używanie mostu kolejowego na Wisłę w Fordonie, odpis z dn. 30.06.1923 r.

Porównanie cen obu taryf jest doskonałym przykładem zjawiska hiperinflacji w ówczesnej Polsce, o której była mowa już wyżej. W cenniku z przelomu czerwca i lipca wysokość opłaty mostowej jest dokładnie dwa razy wyższa niż we wcześniejszym dokumencie. Właśnie taki wzrost cen potwierdza ówczesną, ogólną tendencję zwyżkową³¹.

W nawiązaniu do kosztów przeprawy przez most fordoński należy naświetlić jeszcze kwestię zwolnień od konieczności płacenia tzw. mostowego. Pierwszy z dokumentów lakonicznie potwierdza zniesienie opłat dla pewnych grup i osób, które wynikały z wcześniejszych ustaleń. Jak wynika z zachowanych archiwaliów, mieszkańcy miasta w okresie międzywojennym wielokrotnie wysuwali prośby o zwolnienia ich z opłat przy przejeździe przez most³². Stan ilościowy dokumentów nie pozwala na szczegółowe prześledzenie tych zagadnień, można jednak oprzeć się na wybranych przykładach.

W marcu 1923 r. Magistrat w Fordonie wystosował do mieszkańców miasta ogłoszenie, w którym zapewniono, że mają oni prawo bezpłatnego przejazdu przez most do Ostromecka (a więc prawdopodobnie tylko w jedną stronę), o ile nie jest to przeprawa w celach handlowych³³. Koniecznym dokumentem uprawniającym do darmowych kursów była legitymacja, wystawiona specjalnie we wspomnianym celu przez fordoński Zarząd Miejski. Dokument należało okazywać nadzorcy na moście.

W sprawie nadania prawa do bezpłatnych przejazdów dla swoich mieszkańców Magistrat Fordonu zwracał się również wielokrotnie do Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu. Nie wiadomo jednak, czy chodziło o potwierdzenie już przyznanych praw czy o pewne szczególne zwolnienia od opłaty mostowej³⁴.

³¹ Wskaźnik zmian kosztów utrzymania w Warszawie w 1923 r. (wybrane miesiące), „Kwartalnik Statystyczny” 1924, nr 1, s. 43, cyt. za: J. Tomaszewski, *Stabilizacja waluty w Polsce*, Warszawa 1961, s. 17. Przy wykorzystaniu danych przedstawionych w wyżej wskazanym źródle można wyliczyć, że na przelomie czerwca i lipca 1923 r. wskaźnik kosztów utrzymania wynosił 19 539,4, czyli oscylował wokół dwukrotnej wartości w stosunku do wyników badań dla kwietnia, kiedy w jego połowie ustalono pierwszą omawianą taryfę opłat mostowych.

³² W okresie zaboru pruskiego pomiędzy regencją bydgoską (niem. Regierungsbezirk Bromberg) a fordońskim Magistratem istniała umowa, na podstawie której mieszkańcy Fordonu posiadali prawo bezpłatnego przejazdu przez most w jedną stronę (na prawy brzeg Wisły). Por. APB, sygn. 190/548, Pismo Magistratu w Fordonie do DO PKP w Gdańsku w sprawie bezpłatnych przejazdów przez most z dn. 23.01.1931 r.

³³ APB, sygn. 190/548, Ogłoszenie Magistratu Fordonu w sprawie bezpłatnych przejazdów przez most dla mieszkańców z dn. 29.03.1923 r.

³⁴ APB, sygn. 190/548, Pismo ponagające Magistratu Fordonu do Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu w sprawie odpowiedzi na wniosek dotyczący zwolnienia od opłat za przejazd mostem z dn. 20.05.1924 r. W dokumencie wzmiankowany wniosek z dn. 26.07.1923 r.

W późniejszych wnioskach decyzję miał podejmować Pomorski Urząd Wojewódzki, do którego zwracała się m.in. Dyrekcja Okręgowa PKP z Gdańska³⁵.

Z kolei w 1931 r. o zarządzenie bezpłatnego przejazdu w jedną stronę, tj. z lewego na prawy brzeg Wisły, wnioskowało także Towarzystwo Przemysłowe z Fordonu³⁶. Powoływano się przy tym na przytoczoną wcześniej informację o zwolnieniu z opłat okolicznych mieszkańców w okresie zaborów³⁷. Jak wynika z chronologicznie najpóźniejszego dokumentu, Ministerstwo Robót Publicznych dekretem z dnia 4 sierpnia 1931 r. rozpatrzyło pozytywnie wniosek Zarządu Miejskiego w Fordonie i zwolniło mieszkańców miasta z opłat za przekraczanie stałej przeprawy wiślanej w jedną stronę, z zachodu na wschód (w stronę Ostromecka). Warunkiem skorzystania z tego przywileju było wylegitymowanie się specjalnym zaświadczeniem, które miał wystawiać Magistrat. Dzierżawcy mostu nakazano zaprzestać pobierania opłaty od wyżej wymienionych osób. Jednocześnie sprecyzowano, że bezpłatny przejazd dotyczy wyłącznie mieszkańców udających się na prawy brzeg rzeki we własnym interesie. Abolicją nie były objęte towary przewożone odpłatnie oraz niebędące własnością dysponentów pojazdów (przemieszczane w celach handlowych)³⁸.

Druga taryfa z przelomu czerwca i lipca 1923 r. nie potwierdza bezpośrednio nadanych już wcześniej przywilejów, jednocześnie gwarantuje jednak całkowicie darmowy przejazd żołnierzom na służbie³⁹. Ze względu na fakt, iż od pieszych nie pobierano żadnych należności za przekroczenie Wisły po moście, niejako naturalnie należy przyjąć, że abolicja od opłaty dotyczyła również wszelkich pojazdów wykorzystywanych przez wojsko oraz przewożonych towarów i zwierząt. Mogło być to powodem pewnych nadużyć.

Poniższą, zwięzłą edycję źródłową sporządzono zgodnie ze wskazówkami instrukcji wydawniczej dla źródeł z okresu XIX i początku XX w.⁴⁰ Starano się zachować układ graficzny dokumentu. W przypisach zasygnalizowano najważniejsze cechy treści. Tekst taryfy może stanowić interesujący materiał dla wszystkich

³⁵ Por. APB, sygn. 190/548, Pismo DO PKP w Gdańsku do Magistratu w Fordonie w sprawie przekazania wniosku o bezpłatne przejazdy mieszkańców przez most do Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego z dn. 7.02.1931 r.

³⁶ APB, sygn. 190/548, Pismo Magistratu w Fordonie do DO PKP w Gdańsku w sprawie bezpłatnych przejazdów przez most z dn. 23.01.1931 r.

³⁷ Por. przypis 32.

³⁸ APB, sygn. 190/548, Pismo DO PKP w Gdańsku do Magistratu w Fordonie w sprawie decyzji Ministerstwa Robót Publicznych dotyczącej bezpłatnych przejazdów przez most z dn. 3.09.1931 r.

³⁹ APB, sygn. 190/548, Taryfa opłat mostowych za używanie mostu kolejowego na Wiśle w Fordonie, odpis z dn. 30.06.1923 r.

⁴⁰ I. Ihnatowicz, *Projekt instrukcji wydawniczej dla źródeł historycznych XIX i początku XX wieku*, „Studia Źródłoznawcze” 1962, t. 7, s. 99-123.

miłośników historii Bydgoszczy, a w sposób szczególny Fordonu, stanowiącego niegdyś osobny ośrodek miejski. Także dla zawodowych badaczy materiał ten może się okazać przydatny i być przyczynkiem do prowadzenia dalszych pogłębianych studiów nad dziejami fordońskiej przeprawy wiślanej, zwłaszcza w okresie międzywojennym.

Tekst źródłowy

Oryginał: Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Akta miasta Fordonu, pow. Bydgoszcz, sygn. 190

[s. /] Taryfa

opłat mostowego za używanie mostu kolejowego na Wiśle w Fordonie ważna od północy z dniem 15 na 16. kwietnia 1923 r.[oku]

Mostowe wynosi

I. za zwierzęta:

- | | |
|---|---------------------------|
| a) za konie, muły, osły i bydło rogate w zaprzęgu lub luzem od sztuki | 300 Mkp. ^{41a42} |
| b) za źrebięta, cielęta, świnię, owce i kozy od [sztuki] | 100 [Mkp.] |
| c) za drób za każde 5 sztuk | 100 [Mkp.] |
- (drób poniżej 5 sztuk wolny od [o]płaty)

II. zaprzęgi:

- | | |
|--|-----------------------------|
| a) za każdy zaprzęg ładowny lub próżny ⁴³ niezależnie od [o]płaty pod I. ⁴⁴
za zaprzężone zwierzęta | ^{45b-b} 600 Mkp. |
| b) za ręczny wózek lub sanki | ^{46c-c} 100 [Mkp.] |

III. za wozy motorowe:

- | | | |
|---|----------------------------|-------------|
| a) za samochody osobowe | ^{47d-d} od sztuki | 1000 [Mkp.] |
| b) [za samochody] ciężarowe na kołach gumowych | | 2000 [Mkp.] |
| c) [za samochody ciężarowe na kołach] żelaznych | | 3000 [Mkp.] |

IV. za rowery:

- | | | |
|--|----------------------------|------------|
| a) za rowery zwykłe | ^{48e-e} od sztuki | 100 [Mkp.] |
| b) [za rowery] motorowe bez przyczepki [od sztuki] | | 200 [Mkp.] |

^{41 a} Kwoty podawane w drugiej, niewyodrębnionej graficznie kolumnie.

⁴² Marki polskie.

⁴³ Pusty wóz bez ładunku.

⁴⁴ Opłatę należało uiścić zarówno za zwierzęta pociągowe w zaprzęgu, zwierzęta przewożone na wozie, jak i za sam wóz.

^{45 b-b} Wykropkowania do miejsca z wpisaną kwotą opłaty.

^{46 c-c} Wykropkowania do miejsca z wpisaną kwotą opłaty.

^{47 d-d} Wykropkowania do miejsca z wpisaną kwotą opłaty.

^{48 e-e} Wykropkowania do miejsca z wpisaną kwotą opłaty.

c) [za rowery motorowe] z przyczepką [od sztuki] 300 [Mkp.]

^{49f-f} Zwolnienia od opłaty bez zmiany

Za zgodność z oryginałem

(-) *Schulta*

Asystent kolejowy

Do Magistratu

w Fordonie

do wiadomości

J. Mynolak

Toruń, dnia 14/IV [19]23 r[oku].

(-) *Łyskowski*

**Bridge toll prices for using the railway bridge on the Vistula River
in the Fordon area in 1923**

keywords: Fordon, Vistula, bridge, toll prices

Summary

The history of the permanent crossing in Fordon was not described in full in any scientific monograph, taking into consideration extensive historical, economic and military contexts of bridge operation and its significance. This topic, however, was the subject of more or less extensive studies in Polish literature. The purpose of this article is presentation of interesting source materials, which are bridge toll prices for using the railway bridge on the Vistula River in Fordon, dating back from 1923. One of these documents is published as scientific research editorial. It is preceded by a foreword and extensive historical introduction. The beginning of the article describes the history of the old crossing over the river in Fordon. An analysis of previously unknown archives can serve as a factor stimulating further studies on this topic.

**Brückenzoll aus dem Jahr 1923 für das Überqueren der Eisenbahnbrücke
über den Fluss Wisla (die Weichsel) bei Fordon**

Schlüsselwörter: Fordon, Wisla (die Weichsel), Brücke, Brückenzoll

Zusammenfassung

Die Geschichte der Überführung über den Fluss Wisla (die Weichsel) in Fordon wurde in keiner ihr gewidmeten vollständigen wissenschaftlichen Einzeldarstellung behandelt, welche den umfangreichen historischen, wirtschaftlichen und militärischen Zusammenhang des Betriebes und der Bedeutung der Brücke in

^{49 f-f} Tak w tekście.

Betracht gezogen hat. Diese Thematik war aber schon in der polnischen Literatur Gegenstand der mehr oder weniger eingehenden wissenschaftlichen Untersuchungen. Das Ziel der vorliegenden Skizze ist die Darstellung eines interessanten Quellenmaterials – des Brückenzolles für die Nutzung der Eisenbahnbrücke über die Wisła in Fordon, das aus dem Jahr 1923 stammt. Eines von diesen Dokumenten wird als eine wissenschaftliche Quellenausgabe veröffentlicht. Das in die Problematik einführende Vorwort und eine umfassende historische Einleitung gehen der Quellenausgabe unmittelbar voran. Am Anfang des Artikels wurde die Geschichte der Überführung über den Fluss in Fordon geschildert. Eine Analyse der bisher nicht bekannten Archivalien kann Anregungen zu einer weitreichenden Behandlung dieses Themenbereiches geben.