

Piotr Kunda

Samochód w życiu mieszkańców międzywojennej Bydgoszczy

W dobie dwudziestolecia międzywojennego na terenie naszego kraju zauważalny stał się proces rozwoju motoryzacji. Następował on bardzo wolno, zaś użytkownicy samochodów narażeni byli na szereg niedogodności powodowanych brakiem dobrych dróg, drożyzną i licznymi utrudnieniami prawnymi, polegającymi między innymi na opodatkowaniu pojazdów mechanicznych jako artykułu zbytku. Pojazdy stopniowo wkraczały jednak w nowe obszary życia. Liczne niedogodności nie odstraszyły grupy przedsiębiorców, którzy postanowili zarobić na działalności przewozowej, zastępując konie pociągowe koźmi mechanicznymi. Nie wszyscy wytrwali w tej walce, niektórym udało się jednak uczynić z jazdy samochodem sposób na utrzymanie siebie i rodziny. Z biegiem lat elementem krajobrazu mieszkańców miast takich jak Bydgoszcz stały się zaś pojazdy użyteczności publicznej: autobusy, taksówki, auta wykonywane w Straży Pożarnej czy służbach oczyszczających ulice.

Liczba pojazdów mechanicznych zarejestrowanych w Bydgoszczy

Na terenie Bydgoszczy przez cały okres międzywojenny zarejestrowanych było niewiele samochodów. W przeliczeniu na liczbę mieszkańców w roku 1938 na jeden pojazd mechaniczny przypadało 106 obywateli miasta¹. Wynik ten był jednak lepszy od średniej dla województwa pomorskiego. Według

¹ Bydgoszcz w roku 1938 liczyła 141 305 mieszkańców, zaś na jej obszarze znajdowało się łącznie 1327 pojazdów wszelkich typów. Za: R. Sudziński, *Infrastruktura i gospodarka komunalna*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. II, cz. 1: 1920-1939, red. M. Biskup, Bydgoszcz 1990, s. 289.

stanu z dnia 1 stycznia 1938 roku na jeden pojazd mechaniczny przypadało w nim aż 297 mieszkańców, co świadczy wymownie o stopniu zmotoryzowania prowincji². W całym województwie pomorskim w roku 1938 było łącznie 3920 samochodów, autobusów i motocykli³.

Tabela 1. Liczba samochodów zarejestrowanych na terenie Bydgoszczy

Rok	Samochody			Autobusy	Motocykle
	osobowe i dorożki	ciężarowe i ciągniki	sanitarne		
1928	336	77	3	3	41
1929	497	134	4	4	77
1930	536	164	4	9	113
1931	350	130	7	12	116
1932	298	142	2	10	137
1933	361	137	4	8	172
1934	347	134	18	10	166
1935	506	210	8	18	245
1936	580	222	5	22	273
1937	641	240	3	32	272
1938	687	306	3	31	ok. 300

Oprac. na podstawie: R. Sudziński, *Infrastruktura i gospodarka komunalna*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. II, cz. 1: 1920-1939, red. M. Biskup, Bydgoszcz 1990, s. 289.

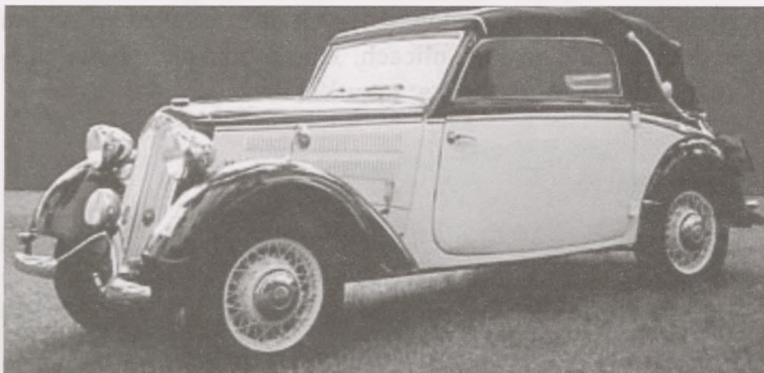
Po bydgoskich ulicach poruszało się oczywiście więcej samochodów, których nie uwzględniały miejskie statystyki. Do liczby tej należy bowiem doliczyć auta przejeżdżające przez miasto tranzytem lub docierające do niego z innych miejscowości, np. w celu pozostawienia ładunku. Oprócz tego na terenie pobliskiego Fordonu⁴ zarejestrowano według stanu z kwietnia 1939 roku kolejne 11 sztuk: ciągnik Lanz, auto półciężarowe Polski Fiat, ciężarowe Chevrolet, samochody osobowe Mercedes, Polski Fiat, DKW i Buick oraz motocykl Royal-Einfeld. Oprócz tego jeden z fordońskich samochodów znajdował się w Warszawie, gdzie był remontowany, a dwa motocykle należące do Mariana Luthera nie były w ogóle używane. Do listy tej należało jeszcze dopisać

² *Powoli, ale stale idziemy naprzód*, „Auto i Technika Samochodowa” nr 2, luty 1938 r., s. 74.

³ *Ibidem*.

⁴ Więcej informacji na temat Fordonu odnaleźć można w pracy *Dzieje Fordonu i okolic*, red. Z. Biegański, Bydgoszcz 1997.

pojazd należący do Franciszka Wysockiego, który wcześniej kupił ciężarówkę i w momencie przygotowywania zestawienia dopiero zamierzał ją zarejestrować⁵.



Ryc. 1. Samochód DKW Audi model de Luxe z 1938 r.

www.zabytkowy.pl

Interesująco prezentowała się struktura własności samochodów. Spośród aut osobowych większość znajdowała się w posiadaniu rozmaitych instytucji, firm lub taksówkarzy. Jak zanotował Zbigniew Raszewski, w momencie gdy zamieszkał w Bydgoszczy, pojazdów tego typu było kilkaset, zaś „do rzadkości należała rodzina, która by miała własny samochód”⁶. Podstawową przeszkodą w zakupie auta na własny użytek z pewnością był wysoki koszt nabycia i utrzymania pojazdu. Kolejną cechą charakterystyczną była wielka różnorodność marek i typów samochodów, w czym Bydgoszcz nie odróżniała się od reszty kraju⁷. Cytowany wcześniej Zbigniew Raszewski wymieniał ich wiele: Daimler, Steyr, Praga, Essex, Ford, Citroen, Renault, Chevrolet, BMW, Wanderer, DKW, Hannomag, Opel, Mercedes-Benz⁸. Przedstawione zestawienie nie wyczerpywało oczywiście całości parku samochodowego będącego w posiadaniu bydgoszczan, nie uwzględniono w nim bowiem jeszcze bardziej egzotycznym pojazdów, występujących niekiedy w pojedynczych egzemplarzach.

⁵ Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej APB), Akta Miasta Fordonu, Pismo Zarządu Miejskiego w Fordonie do Starostwa Powiatowego w Bydgoszczy z dnia 24 kwietnia 1939 r., sygn. 732.

⁶ Z. Raszewski, *Pamiętnik gapia. Bydgoszcz jaką pamiętam z lat 1930-1945*, Bydgoszcz 1994, s. 316.

⁷ *Alfabetyczny spis istniejących marek samochodów i motocykli* wydany w roku 1932 przez władze wojskowe wylicza 870 marek, z tego 549 samochodów i 321 motocykli. Za: E. Olechowicz, *Historia motoryzacji Polski w świetle statystyki*, „Auto” nr 12, grudzień 1938 r., s. 631.

⁸ Z. Raszewski, op. cit., s. 316.

Liczba samochodów w Bydgoszczy zwiększyła się po zakończeniu wielkiego kryzysu ekonomicznego. W momencie gdy w sprzedaży pojawiły się samochody tańsze, takie jak na przykład wozy niemieckie marek Hannomag lub DKW, liczba osób mogących pozwolić sobie na zakup własnych „czterech kółek” wzrosła⁹. Do grupy pojazdów tańszych należał także Polski Fiat 508, często spotykany na bydgoskich ulicach. Jego produkcję, opartą na licencji włoskiej, rozpoczęto w Warszawie w roku 1935¹⁰.

Bydgoskie taksówki

Jeden ze sposobów na poruszanie się w gąszczu miejskich ulic stanowiło wynajęcie taksówki. Z usług tego typu można było skorzystać oczywiście także w Bydgoszczy. Wraz z rozwojem motoryzacji następował wzrost liczby „dorożek samochodowych” – jak wówczas określano taksówki. Proces ten stał się najbardziej zauważalny w Warszawie. W roku 1922 stolica Polski pochwalić się mogła zaledwie 65 pojazdami zarejestrowanymi jako taksówki, lecz po trzech latach liczba ta wzrosła do 1353 sztuk. Z tej liczby blisko połowę stanowiły popularne Fordy T¹¹. W Bydgoszczy liczba dorożek samochodowych oscylowała najczęściej wokół kilkudziesięciu, podobno miała dochodzić w szczytowym momencie do 100 pojazdów¹².

Pierwsze taksówki rozpoczęły pracę na bydgoskich ulicach w roku 1923, zastępując powszechne do tej pory dorożki konne. Ich jedyny postój znajdował się wówczas przy dworcu kolejowym. Do roku 1928 funkcjonowały w mieście trzy postoje dla taksówek: u wejścia na Dworzec Główny PKP, przy ulicy Gdańskiej obok hotelu „Pod Orłem” oraz przy ulicy Jagiellońskiej obok kościoła Klarysek. Dwa lata później było już sześć miejsc postojów: plac

⁹ Ibidem, s. 317.

¹⁰ A.M. Rostocki, *Kolekcja starych samochodów*, Warszawa 1991, s. 100.

¹¹ Wiele do życzenia pozostawiały sprawność i wygląd tych samochodów. W roku 1928 z ogólnej liczby 2191 stołecznych dorożek samochodowych dopuszczono do ruchu zaledwie 1531, resztę wycofując z uwagi na fatalny stan techniczny, w jakim się znajdowały: „Takiej mizerii zewnętrznej, takiego niechlujstwa i abnegacji nie sposób słownie określić (...). Serce mi się kraje, gdy patrzę na te nieszczęśliwe Fordy, nadające ton taksówkowemu ruchowi, storturowane, zeszcpeczone do gruntu nadbudówką fantazją domorosłych Weymanów, dymiące, skrzypiące, rachityczne i rozklekotane”. Za: A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988, s. 295-297.

¹² Z. Raszewski, op. cit., s. 363. Liczba 100 taksówek wydaje się mocno przesadzona, skoro jeszcze w roku 1938 w Bydgoszczy było łącznie 21 autodorożek. Pewien spadek ich liczby spowodowany mógł być jednak następstwami kryzysu ekonomicznego z lat 1929-1930. Za: R. Kuczma, *Autodorożki*, „Kalendarz Bydgoski na rok 1990”, rocznik XXIII, s. 146.

Teatralny, Rynek im. Marszałka Piłsudskiego (Stary Rynek), Wały Jagiellońskie – przed Sądem Grodzkim, na narożniku alei Adama Mickiewicza i ulicy Gdańskiej, na ulicy Jagiellońskiej i przy Dworcu Głównym PKP. W roku 1936 zarejestrowano łącznie 36 taksówek.



Ryc. 2. Postój bydgoskich taksówek przed dworcem PKP

Ze zbiorów Krzysztofa Golańczyka

Auta przyporządkowane były do konkretnego postoju, na który wracały zawsze po zakończeniu kursu¹³. Od roku 1936 było w mieście siedem postojów autodorożek¹⁴. Jak wspominał Jerzy Nowakowski, w pamięci utkwiał mu sznur taksówek wyczekujących na klientów przed kościołem Klarysek¹⁵.

Opłaty za przejazd taksówką były zróżnicowane. W roku 1926 obowiązywały trzy tak zwane taksy. W ramach pierwszej z nich opłata wynosiła 75 gr za kilometr, w ramach drugiej 1 zł, a trzeciej 1 zł 50 gr¹⁶. W roku 1936

¹³ R. Kuczma, *Dorożki samochodowe*, „Kalendarz Bydgoski” 2005, rocznik XXXVIII, s. 253.

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ J. Nowakowski, *Szczęśliwe lata, gorzki czas czyli urodzony w Bydgoszczy*, Bydgoszcz 1996, s. 78-79.

¹⁶ Taksa I obowiązywała w przypadku przejazdów w granicach miasta i poza nimi, lecz za dnia i w obie strony, taksa II – w przypadku nocnej podróży po mieście pomiędzy godziną 19 wieczorem a 7 rano. Wreszcie w zakres taksy III wchodziły przejazdy pozamiejscowe w jedną stronę. Oprac. na podstawie: *Adresy miasta Bydgoszczy na rok 1926*, s. IX.

wprowadzono nowe stawki za przejazd. Odtąd obowiązywała tylko jedna taryfa, zarówno w dzień, jak i w nocy, a opłata uzależniona była jedynie od ilości przejechanych kilometrów.



Ryc. 3. Postój taksówek przed kościołem Klarysek

Ze zbiorów Krzysztofa Golańczyka

Za pierwsze 1000 metrów należało zapłacić 1 zł, a za każde kolejne 165 metrów – 10 gr. Przyjazd taksówki na zamówienie kosztował 50 gr, oczekiwanie na klienta pod wskazanym adresem – 10 gr za każde 2 minuty. Dopłata za zabranie czwartego i następnego dorosłego pasażera wynosiła 50 gr, natomiast przewóz bagażu o wadze ponad 10 kg kolejne 30 gr¹⁷.

Taksówki spełniać musiały wiele kryteriów, jednym z warunków było posiadanie auta z nadwoziem czterodrzwiowym. Obowiązkowo każdy samochód przewożący pasażerów zarobkowo powinien znajdować się w dobrym stanie technicznym. Wozy niestosujące się do norm mogły zostać wykluczone z ruchu. Kierowca miał prawo odmówić zabrania pasażera pijanego lub brudnego oraz cuchnącego bagażu. Co ciekawe, za pobranie opłaty wyższej niż ustalona taryfa mógł zostać ukarany mandatem w wysokości do 300 zł¹⁸.

¹⁷ Taryfa opłat za przewozy dorożkami samochodowymi w mieście Bydgoszczy ustalona przez Zarząd Miejski dnia 24 stycznia 1936 roku, „Księga Adresowa miasta Bydgoszczy”, rocznik 1936/1937, s. XXX.

¹⁸ R. Kuczma, *Dorożki samochodowe*, s. 254.

Bydgoscy taksówkarze posiadali własną organizację zawodową. Był to Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych w Bydgoszczy. Wpisany został do rejestru stowarzyszeń Urzędu Wojewódzkiego Poznańskiego 26 marca 1937 roku¹⁹.

Firmy transportowe działające na terenie Bydgoszczy²⁰

Nową formą działalności gospodarczej było świadczenie usług transportowych pojazdami ciężarowymi. Ówczesni przewoźnicy musieli się liczyć z konkurencją potężnej kolei, dominującej w przewozach masowych oraz wozów konnych i chłopskich furmanek. Te ostatnie przyciągały potencjalnych klientów taniością. Ciężarówki miały jednak podstawową zaletę – dostarczały ładunek pod drzwi kontrahenta i dodatkowo mogły go przewieźć więcej i szybciej niż furmanka. Dlatego też ich liczba w Bydgoszczy zwiększała się, jednak bardzo wolno: w roku 1928 było ich zaledwie 77, natomiast 10 lat później 306²¹. Znaczną część tych pojazdów posiadały na własny użytek rozmaite firmy prowadzące w mieście działalność gospodarczą niezwiązaną ze świadczeniem usług przewozowych. Przykładowo przedsiębiorstwo Lukullus²² dysponowało w 1939 roku flotą liczącą ponad 30 pojazdów ciężarowych²³.

W pierwszej wydanej po powrocie Bydgoszczy do macierzy „Książce Adresowej” wymieniono 10 bydgoskich firm transportowo-spedycyjnych:

- C. Hartwig Towarzystwo Akcyjne, ulica Dworcowa 72 i Gdańska 149;
- F. Wodtke, ulica Gdańska 131-132;
- Karl Feyerabend, ulica Pomorska 38, ulica Sowińskiego 18, właśc. Władysław Poczekaj;

¹⁹ APB, Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu (dalej UWPT), Stowarzyszenia zarejestrowane od 1 stycznia 1933 r. do 1 kwietnia 1938 roku przez Urząd Wojewódzki Poznański w powiatach należących obecnie do Województwa Pomorskiego, sygn. 5460, k. 13, k. 15.

²⁰ Na łamach powyższego tekstu opisane zostaną jedynie przedsiębiorstwa zajmujące się spedycją oraz drogowymi przewozami towarów. Szczegółowa charakterystyka komunikacji autobusowej, w tym miejskiej, była już publikowana na łamach „Kroniki Bydgoskiej”. Patrz: P. Kunda, *Bydgoski węzeł autobusowy w okresie międzywojennym*, „Kronika Bydgoska” 2008, t. XXX, Bydgoszcz 2009, s. 165-184.

²¹ R. Sudziński, op. cit., s. 289.

²² Firma Lukullus produkowała i sprzedawała czekoladę, słodycze, kakao i masło kakaowe. Posiadała zakład produkcyjny w Bydgoszczy przy ulicy Poznańskiej 28 oraz oddziały zajmujące się sprzedażą w Inowrocławiu, Grudziądzu, Poznaniu, Gnieźnie, Toruniu, Gdyni i Łodzi. Za: APB, Rejestry handlowe, żeglugowe, stowarzyszeń i spółdzielni Sądu Powiatowego w Bydgoszczy (dalej Rejestry handlowe...), Postanowienie Sądu Okręgowego w Gnieźnie z dnia 5 listopada 1937 r., k. 67.

²³ Z. Raszewski, op. cit., s. 317.

- Rudolf Raabe & Beyer, ulica Śniadeckich 17;
- E. Raabe, plac Piastowski 11;
- Karl Rode, Bocianowo 25;
- Polbal Towarzystwo Akcyjne, ulica św. Floriana 8;
- Herman Voigt, ulica Wołyńska 4;
- Koźmiński, ulica Rycerska 4;
- J. Noerenberg, ulica Sienkiewicza 28²⁴.

Przedsiębiorstwa te oprócz spedycji świadczyły również usługi transportowe. Przykładowo Polsko-Bałtyckie Towarzystwo Handlowe i Transportowe Polbal, zarejestrowane w bydgoskim rejestrze sądowym 25 kwietnia 1921 roku²⁵, zajmowało się przewozami ładunków wszelkiego rodzaju: „Dla prowadzenia wskazanych operacji spółka ma prawo (...) przewozić ładunki wszelkiego rodzaju kolejami żelaznymi, drogami kołowymi lub wodą za pomocą taboru własnego lub wynajętego”²⁶. Przedsiębiorstwo posiadało w Bydgoszczy własny tabor w postaci samochodów ciężarowych oraz tor kolejowy nad Brdą²⁷. Szybko jednak zawiesiło działalność, oddział bydgoski przestał istnieć z dniem 31 stycznia 1923 roku²⁸.

Kolejny z listy bydgoskich spedytorów Władysław Poczekaj nabył firmę od Carla Feyerabenda. Jego spadkobiercy²⁹ sprzedali następnie przedsiębiorstwo Alojzemu Wołkowskiemu, który zobowiązał się kontynuować działalność pod dotychczasowym szyldem z dopiskiem „Właściciel Alojzy Wołkowski”³⁰. Siedziba przedsiębiorstwa mieściła się przy ulicy Gdańskiej 47, zaś przedmiotem jego działalności była „spedycja miejska, transport mebli i handel materiałami opałowymi”³¹. Firma przewoziła ładunki wozami konnymi oraz samochodami ciężarowymi³².

²⁴ *Adresy miasta Bydgoszczy na rok 1922*, s. 44.

²⁵ APB, Rejestry handlowe..., Akta dotyczące Polsko-Bałtyckiego Towarzystwa Handlowego i Transportowego S.A., sygn. 790, k. 13 v.

²⁶ APB, Rejestry handlowe..., statut spółki akcyjnej pod nazwą Polsko-Bałtyckie Towarzystwo Handlowe i Transportowe S.A., sygn. 790, k. 8.

²⁷ *Adresy miasta Bydgoszczy na rok 1922*, s. 19.

²⁸ APB, Rejestry handlowe..., Pismo firmy Polbal do Sądu Powiatowego w Bydgoszczy z dnia 16 stycznia 1923 r., sygn. 790, k. 43.

²⁹ Władysław Poczekaj zmarł 25 maja 1936 r., za: APB, Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy (dalej IPHB), Poświadczenie dziedziczenia, Bydgoszcz 28 lipca 1937 r., sygn. 614, k. 35.

³⁰ APB, IPHB, Pismo do Sądu Okręgowego w Bydgoszczy z dnia 30 lipca 1937 r., sygn. 614, k. 70.

³¹ APB, IPHB, Postanowienie Sądu Okręgowego w Bydgoszczy, sygn. 614, k. 86.

³² APB, IPHB, Pismo firmy Władysława Poczekaja do Sądu Okręgowego w Bydgoszczy z 3 listopada 1937 r., sygn. 614, k. 76.

Kolejne przedsiębiorstwo transportowo-spedycyjne: Kantor Transportowy Erwin Wodtke po raz pierwszy wpisane zostało do rejestru handlowego 20 lipca 1922 roku. Zajmowało się transportem międzynarodowym, magazynowaniem, „zestawianiem przesyłek zbiorowych, ekspedycją drewna”³³. Firma Wodtke, której siedziba mieściła się przy Gdańskiej 131-132, została założona znacznie wcześniej, a obszar jej działalności nie ograniczał się jedynie do Bydgoszczy. Początek działalności miał miejsce w roku 1878, natomiast w roku 1922 posiadała już filie w Berlinie, Pile, Warszawie, Rydze, Gdańsku i Hamburgu. Oferowała szeroki zakres usług: międzynarodowy transport mebli, ich magazynowanie, ubezpieczanie ładunków oraz handel opałem. Posiadała własne samochody ciężarowe³⁴.

Jeszcze starsze było inne, znane również dzisiaj, przedsiębiorstwo, zajmujące się spedycją i transportem – firma C. Hartwig Towarzystwo Akcyjne. W Bydgoszczy posiadało dwie siedziby: przy ulicy Dworcowej 72 i Gdańskiej 149. Założone zostało w Poznaniu w roku 1858 przez Carla Hartwiga, który początkowo zajmował się dowozem towarów na stacje kolejowe. W 1885 roku dysponował już własnymi magazynami, 14 końmi i 50 wozami³⁵.

Liczba firm spedycyjnych działających na terenie miasta ulegała zmianom. Ostatnia wydana przed wybuchem II wojny światowej „Księga Adresowa miasta Bydgoszczy” wymienia pod hasłem „Ekspedytorzy” 14 takich przedsiębiorstw³⁶.

Listę koncesjonowanych³⁷ firm zajmujących się drogowym transportem towarów z terenu Bydgoszczy opracował w roku 1934 Urząd Wojewódzki Poznański. Koncesje na przewozy w granicach powiatów województwa pomorskiego i poznańskiego, w tym miasta Bydgoszczy, posiadał Henryk Schmutz.

³³ APB, Rejestry handlowe..., sygn. 356, k. 3, k. 9.

³⁴ *Adresy miasta Bydgoszczy na rok 1922*, s. 18.

³⁵ P. Tobolski, *Tradycja i etyka*, „Trailer Magazine” nr 1, wrzesień 2002 r., s. 24-25.

³⁶ Wymienione zostały następujące firmy: Henryk Althaus, Przedsiębiorstwo przewozowo-ekspedycyjne Express, Goniec – Inwalida, C. Hartwig S.A., Max Herze, Lloyd Krajowy, Edmund Kociński, Kozikowski, Kurier, Przedsiębiorstwo przewozowe T. Nest, Władysław Poczekaj, Pomorski Eksport Sp. z o.o., Dom Ekspedycyjny Rawa, Wodtke W. Oprac. na podstawie „Księga Adresowa miasta Bydgoszczy”, rocznik 1936/1937, s. 608.

³⁷ Wykonywanie przewozów drogowych możliwe było wyłącznie na podstawie specjalnych koncesji. Dzieliły się one na liniowe i obszarowe. Koncesja liniowa uprawniała do przewożenia ładunków na określonej trasie, na przykład Warszawa – Poznań. Obszarowa zezwalała na prowadzenie działalności przewozowej w promieniu 75 kilometrów od danego ośrodka gospodarczego. W roku 1938 zniesiono wszystkie koncesje liniowe oprócz czterech: Warszawa – Łódź, Warszawa – Kraków, Łódź – Katowice i Warszawa – Białystok. Za: Archiwum Państwowe w Poznaniu (dalej APP), Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu (dalej IPHP), Projekt referatu Izby Przemysłowo-Handlowej w sprawie motoryzacji, sygn. 1010, k. 37.

Siedziba jego przedsiębiorstwa mieściła się przy ulicy Sobieskiego 2, zaś w skład taboru wchodziły dwa auta ciężarowe: Ford AA i niemiecki Bussing o ładowności 2,5 tony. Bydgoszczanka Łucja Polkom dysponowała samochodem Chevrolet o takiej samej ładowności. Większy pojazd – Ford o nośności 3 ton należał do Władysławy Krygierowej, zamieszkałej w Bydgoszczy przy ulicy Sienkiewicza 1³⁸. Kolejną małą firmę prowadziła Katarzyna Bonia, zamieszkała przy ulicy Nowodworskiej 48. W jej posiadaniu znajdował się ciężarowy Ford AA o ładowności 1,5 tony³⁹. Wszystkie te firmy prowadziły działalność na terenie województw poznańskiego i pomorskiego, w tym także w Bydgoszczy⁴⁰.

Oprócz wymienionych w Bydgoszczy byli również przedsiębiorcy, którzy dopiero planowali rozpoczęcie działalności w zakresie transportu towarów. Jednym z nich był Michał Szymański, zamieszkały w Bydgoszczy przy ulicy Jackowskiego 12. Stosowne podanie w tej sprawie złożył on 14 czerwca 1933 roku. Ubiegał się o koncesję na przewóz towarów bez prawa wyłączności na obszarze województwa pomorskiego, warszawskiego i łódzkiego w kierunku Poznania, Warszawy, Łodzi i Gdyni. Michał Szymański planował pobieranie za swe usługi opłaty w wysokości 80 gr od kilometra, a za wynajęcie całego wozu 30 gr⁴¹.

Podobne podanie złożył 6 listopada 1934 roku Walenty Waszak. Zamierzał on świadczyć usługi przewozowe na obszarze województw poznańskiego i pomorskiego ciężarowym Fordem AA. Już w momencie składania podania posiadał stałych klientów, dla których miał zamiar pracować po uzyskaniu zgody. Były to firmy Polmin i Ocet⁴².

Co ciekawe, w ostatniej wydanej przed wojną „Księdze Adresowej miasta Bydgoszczy” wymieniono pod hasłem „Samochody ciężarowe – przewozy” tylko jednego przewoźnika. Był nim Leon Tepper, zamieszkały przy Gdańskiej 154. Niestety, nie podano żadnych informacji dodatkowych, na przykład o posiadanym przez niego samochodzie lub samochodach⁴³.

³⁸ APP, IPHP, Pismo Urzędu Wojewódzkiego Poznańskiego do Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu z dnia 4 października 1934 r., sygn. 1009, k. 791.

³⁹ Ibidem, k. 792.

⁴⁰ Zastanawiający jest przy tym jeden fakt – dłaczego jako właściciele firm figurują w sporządzonym spisie prawie wyłącznie kobiety. Wątpliwe jest, aby panie te zasiadały za kierownicą posiadanych pojazdów, przy ówczesnym poziomie techniki motoryzacyjnej prowadzenie auta ciężarowego było bowiem zajęciem zdominowanym przez mężczyzn (dop. autora).

⁴¹ APP, IPHP, Pismo Michała Szymańskiego do Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu z dnia 14 czerwca 1933 r., sygn. 1009, k. 146.

⁴² APP, IPHP, Pismo Walentego Waszaka do Urzędu Wojewódzkiego Poznańskiego z dnia 6 listopada 1934 r., sygn. 1009, k. 908.

⁴³ „Księga Adresowa miasta Bydgoszczy”, rocznik 1936/1937, s. 646.

W służbie bydgoszczanom

W pojazdy mechaniczne wyposażone były również służby oczyszczające miasto, w przypadku Bydgoszczy firma Tabor Miejski⁴⁴. Przedsiębiorstwo nie posiadało imponującego taboru samochodowego, a pierwszy nowoczesny wóz pojawił się w nim bardzo późno, dopiero w roku 1929. Od powrotu Bydgoszczy do macierzy podstawą jego funkcjonowania aż do wspomnianego momentu były wozy konne. W roku 1923 inwentarz żywy firmy składał się z 32 koni, z czego na jej potrzeby pracowały 22, pozostałe natomiast wykorzystywała Straż Pożarna, również nieposiadająca jeszcze własnych samochodów⁴⁵. Pierwszy pojazd przeznaczony do polewania ulic zakupiony został 27 lipca 1929 roku. Była to polewaczka benzynowo-elektryczna marki Faun, dysponująca zbiornikiem na wodę o pojemności 5 tys. litrów. Wóz kosztował 220 ówczesnych RM⁴⁶. Wtedy też po raz pierwszy na liście pracowników Taboru pojawił się nowy etat – szofer⁴⁷. Drugi szofer zatrudniony został dopiero 6 lat później w momencie pojawienia się kolejnej polewaczki. Pojazd ten zakupiony został 2 sierpnia 1935 roku za sumę 23 tys. zł. Był to Polski Fiat ze zbiornikiem na wodę o pojemności 2,5 tys. litrów⁴⁸. Fiat poruszał się po ulicach zdecydowanie szybciej od pomalowanego na zielono Fauna: „ten wóz miał zawrotną prędkość w porównaniu ze starym, a jego kierowca bardzo sprawnie skracał strumień wody, lub nawet całkiem wyłączał, mijając przechodniów”⁴⁹.

Kierownictwo Taboru Miejskiego planowało rozbudowę parku samochodowego w następnych latach. W tym celu preliminowano na rok budżetowy 1938/1939 kwotę 23 tys. zł⁵⁰. Wydatek o takiej samej wielkości preliminowano

⁴⁴ Tabor Miejski podporządkowany był organizacyjnie Straży Pożarnej, jej komendant był jednocześnie zarządcą Taboru, a obowiązki kierownika pełnił inspektor Taboru Miejskiego. Za: APB, UWPT, Sprawozdanie z działalności Zakładu Oczyszczania Miasta i Taboru Miejskiego za rok budżetowy 1923, sygn. 4527, k. 5.

⁴⁵ Ibidem.

⁴⁶ APB, Akta miasta Bydgoszczy (dalej AmB), Sprawozdanie... za rok budżetowy 1929/1930, sygn. 4527, k. 29.

⁴⁷ Ibidem.

⁴⁸ APB, AmB, Sprawozdanie... za rok budżetowy 1935/1936, sygn. 4527, k. 49.

⁴⁹ Z. Raszewski, op. cit., s. 311. Bydgoskie polewaczki w sezonie letnim były bardzo intensywnie eksploatowane. W roku budżetowym 1935/1936 autopolewaczka Faun wykonała łącznie 3015 kursów, natomiast Polski Fiat wyjeżdżał 1482 razy. Za: APB, AmB, Sprawozdanie... za rok budżetowy 1935/1936, sygn. 4527, k. 49; Faun w roku 1937 poddany został gruntownemu remontowi, co wymusiło na Taborze Miejskim konieczność zaciągnięcia kredytu. Za: APB, AmB, Pismo Zarządu Miejskiego do Oddziału Finansowego w Bydgoszczy z dnia 8 listopada 1937 r., sygn. 4525, k. 15.

⁵⁰ APB, AmB, Preliminarz budżetu Taboru Miejskiego na rok budżetowy 1938/1939, sygn. 4525, k. 26.

także na rok budżetowy 1939/1940⁵¹, lecz z powodu braku gotówki oraz wybuchu wojny plany te nie zostały zrealizowane. Należy podkreślić, że znacznie wcześniej, jeszcze w latach 20., planowano zakupić dodatkowo dwie mechaniczne zamiatarki oraz samochody do wywozu śmieci, lecz na przeszkodzie również w tym przypadku stanął brak środków finansowych⁵².

Pojazdy mechaniczne znalazły się także na wyposażeniu bydgoskiej Straży Pożarnej. Początki działalności tej formacji w Bydgoszczy sięgają lat 60. XIX wieku⁵³. Przejęta przez władze polskie w roku 1920 nadal posiadała wyłącznie pojazdy konne⁵⁴. Z uwagi na rozległość miasta koniecznością stało się zastąpienie trakcji konnej motorową w celu poprawy mobilności. Nastąpiło to w roku 1927⁵⁵. Od początku planowano zakup pięciu pojazdów:

- samochodu z drabiną mechaniczną o długości do 30 metrów;
- samochodu z motopompą o wydatku 1500-2000 l/min;
- cysterny o pojemności 5 tys. litrów, z motopompą o wydatku do 600 l/min;
- samochodu z motopompą o wydatku do 1000 l/min;
- samochodu czteroosobowego z przyczepną motopompą o wydatku do 1500 l/min⁵⁶.

Kompletne oferty na dostarczenie oczekiwanych pojazdów złożyły firmy wymienione w tabeli 2.

Decyzją magistratu wybrano dla bydgoskiej Straży Pożarnej pojazdy marki Laffly⁵⁷. Całkowity koszt automobilizacji jednostki wyniósł po wliczeniu ceny transportu i opłaceniu cła 213 461 zł 75 gr⁵⁸. Samochody strażackie

⁵¹ APB, AmB, Preliminarz budżetu... na rok budżetowy 1939/1940, sygn. 4525, k. 69 v.

⁵² APB, AmB, Zaproszenie na posiedzenie Deputacji Straży Pożarnej i Taboru Miejskiego, 3 września 1928 r., sygn. 4493, k. 35.

⁵³ Projekt utworzenia jednostki gaśniczej wpłynął 20 lutego 1864 r. Formacja Ochotniczej Straży Pożarnej oficjalnie powołana została do życia 2 czerwca 1864 r. Od roku 1901 w mieście działała jedynie straż zawodowa. Jej siedziba od roku 1911 mieściła się przy ulicy Pomorskiej 16. Za: S. Pastuszewski, *Zarys dziejów bydgoskiej gospodarki komunalnej*, [w:] *Bydgoska gospodarka komunalna*, Bydgoszcz 1996, s. 20.

⁵⁴ Dysponowano wówczas sikawkami ręcznymi o zaprzęgu konnym oraz dwoma pojazdami konnymi wyposażonymi w pompy parowe. Za: T. Banach, *Komenda Rejonowa Państwowej Straży Pożarnej*, [w:] *Bydgoska gospodarka komunalna*, s. 298.

⁵⁵ *Polska Bydgoszcz 1920-1930. Dziesięć lat pracy twórczej*. Bydgoszcz 1930, s. 40-41.

⁵⁶ APB, AmB, Pismo Magistratu do firmy Robur z dnia 18 marca 1926 roku, sygn. 4482, k. 1.

⁵⁷ APB, AmB, Pismo Magistratu do firmy Robur z 5 sierpnia 1926 roku, sygn. 4482, k. 208. Firma Robur z Gdańska reklamowała się jako: „Wyłączne przedstawicielstwo zakładów przemysłowych na całą Polskę i Wolne Miasto Gdańsk”. Reprezentowała marki Rolls-Royce, De Dion Bouton, Laffly i MAN. Za: APB, AmB, Pismo firmy Robur do Magistratu miasta Bydgoszczy z dnia 4 maja 1926 r., sygn. 4482, k. 173.

⁵⁸ APB, AmB, Pismo Magistratu miasta Bydgoszczy do Biura Finansowego z dnia 7 września 1927 r., sygn. 4483, k. 38.

rozpoczęły służbę w Bydgoszczy w roku 1927⁵⁹. W okresie eksploatacji były dobrze oceniane przez użytkowników je strażaków. Operacja motoryzacji miała jednakże zasadniczy minus: wydatki ponoszone przez Straż Pożarną z powodu posiadania własnych samochodów były znaczne, zwłaszcza że oprócz wozów pożarniczych strażacy dysponowali także samochodami sanitarnymi i wozem wynajmowanym przez policję. W roku 1930 strażacy posiadali także dwa samochody osobowe. W roku budżetowym 1929/1930 wydali na benzynę i smary 8170 zł, opony i dętki 8380 zł, wulkanizację opon 250 zł, części zamienne 4200 zł⁶⁰.

Tabela 2. Zestawienie ofert samochodów dla Straży Pożarnej

Marka	Moto- pompa 1500/2000 l/min	Moto- pompa 1000 l/min	Samochód z przyczepną motopompą	Cysterna o pojem- ności 5000 l	Podwozie do drabiny	Cena w USD
De Dion Bouton	4530	3290	2730	3400	2950	17 530
Laffly	4530	3380	2730	3400	2950	17 620
Delahaye	3020	2212	2286	3588	2662	13 768
Gagennau	6180	4475	3880	4775	3630	22 940
Mercedes	6285	4315	2900	5390	3660	23 550
Magirus	6550	5060	4430	6350	3990	26 380

Oprac. na podstawie APB, AmB, Zestawienie ofert na samochody dla Straży Pożarnej, sygn. 4482, k. 199.

W czasie II wojny światowej bydgoska Straż Pożarna poniosła znaczne straty. Od początku kampanii wrześniowej strażacy gasili liczne w mieście pożary, jednak w związku z niekorzystną sytuacją na froncie 2 września otrzymali rozkaz ewakuacji wraz ze sprzętem na wschód. Pod Kownem dostali się w ręce Rosjan, a wozy przepadły bezpowrotnie. Podczas okupacji straż liczyła łącznie około 200 ludzi i posiadała wiele samochodów pomalowanych na zielono,

⁵⁹ Po odebraniu dostawy okazało się, że niektóre pojazdy są niekompletne, na przykład cysterna Laffly nie posiadała „akumulatora, dynamo, startera, dwóch latarni przednich, latarni tylnej”. APB, AmB, Pismo Magistratu miasta Bydgoszczy do firmy Robur Gdańsk z dnia 17 września 1927 roku, sygn. 4483, k. 40.

⁶⁰ APB, AmB. Pismo Magistratu miasta Bydgoszczy do wydziału Finansowego z dnia 6 października 1930 r., sygn. 4465, k. 8.

gdyż organizacyjnie podporządkowana została niemieckiej Policji jako Feuer-schutzpolizei – Policja Przeciwożarowa⁶¹.

Bydgoskie Pogotowie Ratunkowe zostało zmotoryzowane również w latach 20. Miasto posiadało od grudnia 1925 roku samochód sanitarny marki Fiat, zakupiony za kwotę 14 250 zł. Pojazd oceniany był bardzo dobrze: „Samochód sanitarny jako bez porównania wygodniejszy od wozu konnego od razu zyskał sobie uznanie”. Zastrzeżenia wzbudzał jedynie jego stan techniczny: „gdyby omawiany samochód miał być zakupiony w czasie obecnym, zamiast Fiat kupiono by De Dion Bouton lub A. Laffly, gdyż samochody te są dużo wytrzymalsze”⁶².

Miejskie Pogotowie Ratunkowe uruchomione zostało przy Straży Pożarnej z dniem 1 lipca 1927 roku. Opłata za przejazd karetki w tym czasie wynosiła w obrębie miasta 5,50 zł, a poza jego granicami 1,50 zł od każdego kilometra w obie strony⁶³. Służba pracowała w godzinach 20-8 rano. Samochód i telefon należały do strażaków, a w ich siedzibie przy ulicy Pomorskiej 16 urządzony został specjalny pokój dla stałego lekarza dyżurnego⁶⁴.

Z biegiem czasu zmieniał się wykorzystywany sprzęt, bowiem stare auta zastępowano lepszymi. W roku 1936 tabor Pogotowia składał się z dwóch pojazdów sanitarnych marki Citroen oraz zakupionego w maju 1936 roku Polskiego Fiata, który wykorzystywany był jako auto do dyspozycji lekarza. Kierowcy rekrutowali się z szeregów Straży Pożarnej. Utrzymanie tych samochodów kosztowało w roku budżetowym 1935/1936 dokładnie 5975 zł⁶⁵.

Działalność Pomorskiego Automobilklubu

Wraz z rozwojem motoryzacji powstawały w Polsce organizacje skupiające posiadaczy samochodów oraz ich sympatyków. Pierwszy na naszych ziemiach klub automobilowy powstał w Warszawie jeszcze podczas zaborów⁶⁶. Po odzyskaniu niepodległości reaktywowany został jako Automobilklub Polski z siedzibą w Warszawie, natomiast rodzące się na terenie kraju automobilkluby

⁶¹ T. Bachach, op. cit., s. 298.

⁶² APB, AmB, Pismo Magistratu miasta Bydgoszczy do Magistratu miasta Torunia z dnia 3 listopada 1926 r., sygn. 4472, k. 45.

⁶³ Sprawozdanie z działalności Zarządu Miejskiego miasta Bydgoszczy za rok 1931/1932, s. 86.

⁶⁴ Sprawozdanie... za rok 1932/1933, s. 88.

⁶⁵ APB, AmB, Pismo Zarządu Miejskiego miasta Bydgoszczy do Wydziału Finansowego z dnia 30 listopada 1936 r., sygn. 4465, k. 159.

⁶⁶ Było to Towarzystwo Automobilistów Królestwa Polskiego. Za: A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988, s. 323.

regionalne łączyły się z nim na podstawie umów afiliacyjnych⁶⁷. Regionalny klub automobilowy powstał także na terenie Bydgoszczy, początkowo nie jako jednostka samodzielna, lecz oddział Automobilklubu Wielkopolskiego⁶⁸. Bydgoska placówka powstała w roku 1924⁶⁹, natomiast w listopadzie 1927 roku otwarty został w Bydgoszczy lokal klubowy. W okresie tym nie myślano jeszcze o samodzielności, co poświadcza treść Komunikatu Klubowego: „stworzenie lokalu klubowego w Bydgoszczy będzie dalszym etapem do utrwalenia pracy i wpływów Automobilklubu Wielkopolski”⁷⁰.

Zmiana sytuacji nastąpiła jesienią 1928 roku. Okoliczności samej secesji pozostają niestety niejasne. Dojść musiało do silnych spięć personalnych, gdyż 10 października zarząd Automobilklubu Wielkopolski podjął uchwałę następującej treści: „zawiesza się w prawach członków Automobilklubu Wielkopolski pp. dr Frylinga, Jendego, Mietlickiego i Stenzla wszyscy z Bydgoszczy, za wykazania niedyscypliny klubowej oraz poczynania sprzeczne z interesem klubu”⁷¹. Bydgoscy automobiliści musieli odąd we wszystkich sprawach związanych z działalnością klubu zwracać się bezpośrednio do poznańskiej centrali⁷².

Personalne źródła powstania w Bydgoszczy samodzielnego klubu pozostają niestety w sferze domysłów. Poświęcony Pomorskiemu Automobilklubowi artykuł zamieszczony w „Aucie” jako przyczynę powstania organizacji podaje szybki rozwój placówki filialnej, na skutek czego secesja stała się koniecznością⁷³.

Początkiem samodzielności Pomorskiego Automobilklubu było zebranie konstytucyjne⁷⁴, które miało najprawdopodobniej miejsce 17 września 1928 roku. Świadczy o tym data obchodów uroczystości X-lecia istnienia bydgoskiego

⁶⁷ Automobilklub Polski przyjęty został w roku 1920 w poczet członków Międzynarodowego Związku Samochodowych Klubów Uznanych z siedzibą w Paryżu i był jedyną polską organizacją samochodową uznawaną za granicami Polski. A. Rostocki, J. Tarczyński, op. cit., s. 323.

⁶⁸ Automobilklub Wielkopolski powstał 25 sierpnia 1923 r. w Poznaniu, początkowo pod nazwą Wielkopolski Klub Automobilistów i Motocyklistów. Od roku 1924 funkcjonował już pod szyldem Automobilklubu Wielkopolski Poznań. Liczył w pierwszym okresie działalności zaledwie 70 członków, liczba ta w roku 1925 wzrosła do 386, zaś w roku 1929 przekroczyła 500 osób. Za: *Automobilklub Wielkopolski*, „Auto” nr 11, listopad 1938 r., s. 601.

⁶⁹ *Jubileusz X-lecia Pomorskiego Automobilklubu*, „Auto” nr 10, październik 1938 r., s. 534.

⁷⁰ APP, AmP, Komunikat nr 9 Automobilklubu Wielkopolski w Poznaniu, październik 1927 r., sygn. 2280, k. 5.

⁷¹ APP, AmP, Komunikat nr 20, rok 1928, sygn. 2280, k. 9.

⁷² Ibidem.

⁷³ *Jubileusz X-lecia...*, s. 534.

⁷⁴ Ibidem.

Automobilklubu – 17 września 1928 roku⁷⁵. W rejestrze stowarzyszeń Sądu Grodzkiego w Bydgoszczy Automobilklub zapisany został pod liczbą 142 dnia 31 grudnia 1928 roku⁷⁶. Wobec tych faktów błędne są daty podawane we wcześniejszych publikacjach poświęconych Pomorskiemu Automobilklubowi, sugerujące rok 1929 jako moment jego powstania⁷⁷.

Zasady funkcjonowania organizacji określone zostały w statucie, nie różniły się jednak w najważniejszych szczegółach od rozwiązań, na jakich oparta była działalność Automobilklubu Polski⁷⁸. Zadaniem klubu miało być popieranie rozwoju motoryzacji. Oprócz tego udzielał pomocy kierowcom poprzez dawanie wskazówek w sprawach związanych z motoryzacją, urządzenie odczytów naukowych, pokazów, konkursów, wycieczek, ułatwianie podróży w kraju i za granicą⁷⁹. Najbardziej widowiskowymi formami działalności były oczywiście rajdy i jazdy konkursowe, jak na przykład samochodowy pościg za balonem wolnym, rozegrany 17 kwietnia 1932 roku⁸⁰ czy też wycieczki samochodowe po okolicach Bydgoszczy⁸¹.

Siedzibą Pomorskiego Automobilklubu była Bydgoszcz, a lokal klubowy mieścił się początkowo przy ulicy Matejki 1, następnie zaś przy placu Wolności 1⁸². Obszar działalności określony został znacznie szerzej: „obejmuje okręg Nadnotecki i Pomorze, przyczem dopuszczalne jest przyjmowanie jako członków klubu osób, zamieszkałych poza tym terenem”⁸³. Członkiem Pomorskiego Automobilklubu mogły zostać osoby pełnoletnie, nieskazane i niesądzone wcześniej za czyny „hańbiące”. Warunkiem podstawowym była natomiast zgoda organów klubu, takich jak Komitet i Komisja Balotująca⁸⁴. Członkowie dzielili się

⁷⁵ APB, AmB, Pismo Pomorskiego Automobilklubu do J.W.P. Prezydenta miasta Bydgoszczy z 5 września 1938 r., sygn. 3334, k. 45.

⁷⁶ APB, AmB, Statut Pomorskiego Automobilklubu w Bydgoszczy, s. 14, sygn. 3334, k. 1.

⁷⁷ Por. R. Misterek, *Automobilklub Bydgoski*, „Kalendarz Bydgoski na rok 1997”, rocznik XXX, s. 271.

⁷⁸ Por. A. Rostocki, J. Tarczyński, op. cit., s. 324.

⁷⁹ APB, AmB, Statut..., sygn. 3334, k. 1, s. 1.

⁸⁰ APB, AmB, Regulamin samochodowego pościgu za balonem wolnym w dniu 17 kwietnia 1932 r. rozegranego z okazji otwarcia sezonu sportowego, sygn. 3334, k. 15.

⁸¹ Przykładem wycieczki samochodowej zorganizowanej przez Automobilklub może być całoniedniowy wyjazd trasą Bydgoszcz – Koronowo – Byszewo – Koronowo – Bydgoszcz.

⁸² Adres Matejki 1 umieszczony został na „Regulaminie pościgu za balonem wolnym...” (APB, AmB, sygn. 3334, k. 15), natomiast pismo Pomorskiego Automobilklubu do W.P. Prezydenta Bydgoszczy z dnia 16 marca 1934 roku podaje jako adres plac Wolności 1. Za: APB, AmB, sygn. 3334, k. 26.

⁸³ APB, AmB, Statut Pomorskiego Automobilklubu w Bydgoszczy, sygn. 3334, k. 1, s. 1-2.

⁸⁴ Komitet składał się z 16 osób, wybieranych przez walne zebranie na kadencję dwuletnią. Członkowie komitetu spośród swego grona wybierali następnie zarząd kierujący działalnością Klubu. Komisja Balotująca odrzucała lub zatwierdzała kandydaturę danej osoby na członka Klubu. Za: Statut..., s. 4-9.

na trzy grupy: zwyczajnych, nadzwyczajnych i honorowych⁸⁵. Ich łączna liczba w kolejnych latach działalności Pomorskiego Automobilklubu nie jest niestety znana. W początku roku 1931 było ich 146, natomiast w imprezach sportowych organizowanych w okresie sprawozdawczym brało udział 45 członków⁸⁶.

Bydgoski Automobilklub był organizacją elitarną, zrzeszającą osoby zażadne⁸⁷ oraz instytucje takie jak na przykład magistrat miasta Bydgoszczy, który znalazł się na liście członkowskiej w styczniu 1931 roku⁸⁸. Członkowie mogli korzystać z rozmaitych udogodnień, o które Klub zabiegał. Przykładem tego mogą być oferowane zrzeszonym automobilistom zniżki w Poznańsko-Warszawskim Towarzystwie Ubezpieczeń⁸⁹.

W ostatnich latach przed wybuchem II wojny światowej Automobilklub rozwijał się pomyślnie, a jego działalność prowadzona była głównie w kierunku propagowania sportu samochodowego. Oprócz tego zadania jego członków były znacznie szersze: „członkowie współpracują coraz intensywniej nad usprawnieniem i modernizacją ruchu kołowego, klub pomaga w najrozmaitszych sprawach instytucjom użyteczności publicznej, klubom sportowym itp.”⁹⁰. Pomorski Automobilklub uczestniczył także w akcji egzaminowania przyszłych kierowców⁹¹. Utworzył w tym celu specjalne biuro techniczne w Toruniu oraz oddziały w Gdyni i Bydgoszczy⁹².

Inne organizacje zrzeszające kierowców

Najważniejszą w Bydgoszczy po Automobilklubie organizacją skupiającą kierowców był Polski Touring Klub⁹³. Głównym zadaniem Klubu było propa-

⁸⁵ Ibidem, s. 2.

⁸⁶ APB, AmB, Komunikat Klubowy nr 12, 3 Luty 1931 r., sygn. 3334, k. 4.

⁸⁷ R. Misterek, op. cit., s. 272.

⁸⁸ APB, AmB, Uchwała Magistratu miasta Bydgoszczy z dnia 26 stycznia 1931 r., sygn. 3334, k. 3.

⁸⁹ APB, AmB, Pismo pomorskiego Automobilklubu do Zarządu miasta Bydgoszczy z dnia 24 stycznia 1931 r., sygn. 3334, k. 2.

⁹⁰ *Jubileusz X-lecia...*, s. 534.

⁹¹ W roku 1936 Automobilklub Polski wraz z oddziałami afiliowanymi przejął od Ministerstwa Komunikacji zadanie przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy. Operacja ta przebiegła sprawnie, a zarobione z tytułu pobierania opłat pieniądze pozwoliły na wydanie „Atlasu dróg samochodowych w Polsce” oraz uaktualnianych corocznie map drogowych. Patrz A. Rostocki, J. Tarczyński, op. cit., s. 325-326. Egzaminy i szkolenia odbywały się na nowoczesnych samochodach wyposażonych w podwójne kierownice oraz na nielicznych jeszcze symulatorach. Za: W. Rychter, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1979, s. 361.

⁹² *Jubileusz X-lecia...*, s. 534.

⁹³ PTK powstał w Warszawie z inicjatywy członków władz Automobilklubu Polski. Jego organizatorami byli Stanisław Grodzki, Ryszard Chełmicki, Stanisław Przeździecki, hrabia Karol

gowanie turystyki, organizacja wycieczek oraz świadczenie pomocy turystom, na przykład w formie ulg w opłatach na trasach wycieczek⁹⁴. Działająca w ramach PTK Sekcja Samochodowa stanowiła bezpośrednią konkurencję dla Automobilklubu, bowiem w jej składzie mógł znaleźć się praktycznie każdy automobilista bez stosowania uprzedniej procedury weryfikacyjnej czy głosowania. Dzięki temu w szeregi Sekcji wstępowali przede wszystkim przedstawiciele tzw. klasy średniej, choć bywali w niej także ludzie bardzo zamożni⁹⁵. W Bydgoszczy znaczny odsetek jej członków stanowili mieszkańcy zaliczani do świata miejscowej finansjery oraz reprezentanci wolnych zawodów⁹⁶.

Oddział PTK w Bydgoszczy powstał jako piąty z kolei w Polsce po Wilnie, Poznaniu, Lwowie i Białymstoku. Pierwsze zebranie odbyło się 28 maja 1929 roku. Wówczas do Klubu należało 72 członków zwyczajnych i czterech wspierających: Magistrat miasta Bydgoszczy, Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy, Bank Handlu i Przemysłu oraz Józef Palejowski, dyrektor i współwłaściciel hotelu „Pod Orłem”⁹⁷.

Oddział Bydgoski Polskiego Touring Klubu nie ograniczał swego zainteresowania jedynie do motoryzacji indywidualnej, popierał bowiem rozwój komunikacji autobusowej. Przedstawiciele jego Zarządu trzykrotnie, mianowicie 21 i 31 maja oraz 8 czerwca 1929 roku, spotkali się z właścicielami ośmiu przedsiębiorstw autobusowych. Celem powyższych spotkań było przekonanie zgromadzonych o konieczności zwiększenia natężenia ruchu autobusowego, wyznaczenia wspólnych stałych przystanków, a także ustalenia jednolitych zasad udzielania koncesji na wykonywanie usług przewozowych. W okresie tym pozwolenia na obsługę linii wydawane były na podstawie pertraktacji pomiędzy zainteresowanym przedsiębiorcą a stosownym organem władzy. Interesującym i z punktu widzenia pasażera korzystnym pomysłem był plan wydania ilustrowanej broszury, zawierającej rozkłady jazdy poszczególnych linii. Planowano także powołanie sekcji autobusowej w ramach PTK, koordynującej wszystkie połączenia. PTK zajmował się także organizowaniem

Raczyński i inni. Organizacja posiadała takie same jak Automobilklub uprawnienia w zakresie wydawania karnetów z przepustkami granicznymi i międzynarodowych praw jazdy. Za: A. Rostocki, J. Tarczyński, op. cit., s. 326-327.

⁹⁴ Ibidem.

⁹⁵ W. Rychter, op. cit., s. 363.

⁹⁶ J. Umiński, *Polski Touring Klub w Bydgoszczy*, „Kronika Bydgoska” 2002, t. XXIV, Bydgoszcz 2003, s. 181.

⁹⁷ Ibidem, s. 181. Członkowie PTK dzielili się na zwyczajnych i wspierających. Ci ostatni dosłownie wspierali organizację, bowiem płacili wyższe składki. Za: A. Rostocki, J. Tarczyński, op. cit., s. 326.

wycieczek autobusowych. Pierwsza miała miejsce 16 czerwca 1929 roku i odbyła się na trasie Bydgoszcz – Chełmno – Grudziądz – Świecie – Bydgoszcz⁹⁸.

W Bydgoszczy działały także inne organizacje, do których należeli kierowcy, miały one jednak odmienny, bardziej zamknięty charakter. Przykładem może być skupiający kierowców zawodowych Związek Szoferów, od 1925 roku wydający pismo „Szofer Polski”, przeznaczone dla kierowców-profesjonalistów⁹⁹. Wzmianka o tej organizacji pojawiła się w *Adresach miasta Bydgoszczy na rok 1926*, niestety, nie podano tam dokładniejszych informacji na jej temat¹⁰⁰. Siedziba Związku znajdowała się w późniejszych latach przy ulicy Chwytwo 3¹⁰¹. Własną organizację zawodową posiadali również taksówkarze¹⁰².

Turystyka i rajdy samochodowe

Turystyka samochodowa była w II Rzeczypospolitej dziedziną stopniowo, lecz sukcesywnie zdobywającą powodzenie. Na gruncie bydgoskim kwestiami związanymi z jej rozwojem zajmowały się Pomorski Automobilklub i Oddział Bydgoski PTK. W działalności Pomorskiego Automobilklubu dominowała jednak „turystyka o charakterze towarzyskim, organizowana z okazji świąt państwowych i kościelnych”¹⁰³. Z imprez zorganizowanych przez bydgoski Automobilklub na uwagę zasługują:

- „Wyścig na Osowej Górze” – 1924 r.;
- „Wielki Rajd Pomorski” – 1925 r.¹⁰⁴;
- „Wszechpolskie Zjazdy nad morze do Gdyni” – 1930, 1932, 1933 r.;
- „Wyścig o puchar Bałtyku” – 1931 r.;
- „Zjazd do Wilna” – 1934 r.;
- „Pościg za balonem 1935” – 1936 r.;
- „Jazda Orientacyjna” – 1937 r.;
- „Turniej Samochodowy” – 1938 r.¹⁰⁵

Ukoronowaniem dziesięcioletniej działalności Klubu stała się „Jubileuszowa Jazda do Bydgoszczy”, która odbyła się 17 września 1938 roku przy

⁹⁸ Ibidem, s. 183-184.

⁹⁹ A. Rostocki, J. Tarczyński, op. cit., s. 331.

¹⁰⁰ *Adresy miasta Bydgoszczy na rok 1926*, s. XXXVI.

¹⁰¹ „Książka Adresowa miasta Bydgoszczy na rok 1928”, s. XXXVI.

¹⁰² Patrz przyp. 19.

¹⁰³ R. Misterek, op. cit., s. 272.

¹⁰⁴ Pierwsze ważne imprezy organizowane były jeszcze przez oddział bydgoski Automobilklubu Wielkopolski (dop. autora).

¹⁰⁵ *Jubileusz X-lecia...*, s. 534.

okazji obchodów rocznicowych¹⁰⁶. Do udziału w imprezie przystąpiło 35 zawodników oraz „liczne grono zapalonych automobilistów, którzy wyczyni swe ograniczyli do postanowień regulaminu do wymagających wytycznych dla uzyskania tylko plakietek pamiątkowych Zjazdu”¹⁰⁷. Cała impreza zebrała bardzo pochlebne recenzje, doceniono ją jako udaną na płaszczyźnie sportowej oraz organizacyjnej. Pierwsze miejsce w „Jubileuszowej Jeździe” zajął Ignacy Prężyna, reprezentujący gospodarzy. Zawodnik prowadził Fiata 1100. Zwyciężył również w próbie sprawnościowej, w ramach której należało przejechać 8,7 km odcinka „terenowego”. W jej ramach kierowcy mieli także do przebycia, jadąc tyłem, krótki, 350-metrowy odcinek krętej drogi. Niektórzy zrezygnowali już po pierwszych 30 metrach¹⁰⁸.

Pomorski Automobilklub organizował i planował imprezy plenerowe do ostatnich dni przed wybuchem wojny. Na 20 sierpnia przewidziano „Zjazd Pakietowy do Pińska” pod hasłem „Poznaj Polesie”. Dnia 27 sierpnia miał odbyć się „Zjazd Gwiazdzisty nad morze”, organizowany przez Gdyński Automobilklub. Hasło przewodnie Zjazdu brzmiało: „Nie dajmy odeprzeć się od morza”. Na kolejny miesiąc przewidziano „Zjazd Gwiazdzisty” i „Zjazd Pakietowy do Lwowa” na zawody balonowe i XIX Międzynarodowe Targi Wschodnie. Natomiast w dniach 17-22 września odbyć się miał wyjazd na Węgry, związany z odsłonięciem w Koszycach pomnika króla Stefana Batorego¹⁰⁹.

Wycieczki samochodowe i autobusowe organizował w Bydgoszczy miejscowy oddział Polskiego Touring Klubu. Na ogół miały one charakter bardziej lokalny w porównaniu z tymi proponowanymi przez Automobilklub. Pierwsza z nich odbyła się 16 czerwca 1929 roku na trasie Bydgoszcz – Ostromecko – Chełmno – Grudziądz – Świecie – Bydgoszcz. Oprócz tego Klub inspirował wyjazdy łączone, autobusowo-pieszne, na przykład 25 maja 1930 roku członkowie PTK pojechali autobusem do Więzowna, skąd pieszo dotarli do Byszewa, gdzie zwiedzali kościół oraz jeziora byszewskie, po czym ponownie pieszo przeszli do Więzowna. Stamtąd przejechali autobusem do Koronowa w celu zwiedzania miasteczka¹¹⁰. Działająca w ramach PTK Sekcja Samochodowa preferowała z kolei „turystykę konsumpcyjną”, czego przykładem był wyjazd do Poznania na Międzynarodową Wystawę Komunikacji i Turystyki

¹⁰⁶ Ibidem, s. 534-535.

¹⁰⁷ APB, AmB, Komunikat Klubowy nr 9/38, sygn. 3334, k. 50.

¹⁰⁸ *Jubileusz X-lecia...*, s. 536-537.

¹⁰⁹ APB, AmB, Komunikat Komisji Sportowej, Bydgoszcz, sierpień 1939 r., sygn. 3334, brak paginacji.

¹¹⁰ J. Umiński, op. cit., s. 184-186.

w 1930 roku. Ciekawą inicjatywą były organizowane w sierpniu i wrześniu 1930 roku cotygodniowe wycieczki autobusowe pod hasłem „Poznaj Pomorze”¹¹¹.

Automobiliści zrzeszeni w Sekcji Samochodowej bydgoskiego PTK brali udział w imprezach odbywających się pod patronatem Pomorskiego Automobilklubu. W „Jubileuszowej Jeździe Konkursowej do Bydgoszczy” zorganizowanej we wrześniu 1938 roku w klasyfikacji generalnej reprezentujący PTK kapitan Bronikowski zajął dziewiąte miejsce, natomiast Ludwik Schneider zwyciężył w kategorii pojazdów o pojemności silnika powyżej 1800 centymetrów sześciennych¹¹².

Summary

Nowadays cars play an important role in the life of each big city. Were they equally important in the city on the Brda River in the 20-year inter-war period? The number of cars registered at that time in Bydgoszcz was not too high, and thus there was no traffic jam problem, but on the other hand the statistics showed only backwardness in this field. This article presents motorisation in Bydgoszcz at that time, showing the ways of usage of cars for financial purposes and how motor vehicles served the residents' practical and entertainment needs.

¹¹¹ Ibidem, s. 187.

¹¹² *Jubileusz X-lecia...*, s. 537.