

Piotr Kunda

Niełatwy żywot kierowcy, czyli warunki rozwoju bydgoskiej motoryzacji w dobie II Rzeczypospolitej

Posiadacz samochodu mieszkający w grodzie nad Brdą w okresie międzywojennym musiał liczyć się z wieloma utrudnieniami. Sam fakt posiadania własnych „czterech kółek” był co prawda powodem do dumy, świadczył bowiem o zamożności właściciela, należącego przecież do w pewnym stopniu elitarniej grupy kierowców. Źródłem problemów była jednak oprócz podatków infrastruktura, na którą składały się sieć ulic, stacji benzynowych, salonów samochodowych, warsztatów i garaży. Nie była ona w pełni dostosowana do potrzeb rodzącej się w Bydgoszczy motoryzacji. Sytuację ratowała w pewnym stopniu niewielka liczba samochodów będących własnością ówczesnych bydgoszczan. W roku 1938 na terenie miasta zarejestrowano zaledwie 1021 samochodów osobowych, ciężarówek i autobusów oraz około 300 motocykli¹.

Stan infrastruktury drogowej w mieście

Zdecydowanie najsłabszym elementem niezbędnego dla zmotoryzowanych bydgoszczan zaplecza była sieć ulic. Ich stan w całym okresie międzywojennym nie był zadowalający, nie odbiegając niestety od ogólnopolskiego schematu. Trudno określić ten fakt mianem pocieszenia.

Co należy podkreślić, nie można określać bydgoskich ulic mianem zupełnie złych, bardziej sprawiedliwe byłoby podkreślenie ich silnego zróżnicowania.

¹ *Historia Bydgoszczy*, t. II, cz. 2: 1920-1939, red. M. Biskup. Bydgoszcz 1999, s. 289.

W centrum miasta stan jezdni był raczej zadowolający, natomiast w dzielnicach bardziej peryferyjnych – po prostu katastrofalny². Winą za taki stan rzeczy nie sposób obarczać tylko i wyłącznie włodarzy miasta, sprawujących władzę w okresie międzywojennym. Stan bydgoskich ulic zmieniał się na przestrzeni lat w zależności do potrzeb i środków technicznych, a przede wszystkim finansowych, jakimi dysponowano. Ważnym czynnikiem wpływającym na późniejsze losy miejskiej infrastruktury było to, że budowa ulic o utwardzonych nawierzchniach w Bydgoszczy rozpoczęła się stosunkowo późno. W okresie przedrozbiorowym były to zwykle trakty ziemne, co jakiś czas wyrównywane i wykładane faszyną, następnie belkami drewnianymi. Brukowanie ulic zapoczątkowane zostało dopiero pod panowaniem pruskim. Mianowicie w roku 1777 Deputacja Kamery Wojenno-Domenalnej w Bydgoszczy uzyskała zgodę na wybrukowanie ulicy Poznańskiej oraz części Rynku³.

Proces zmian mający na celu dostosowanie sieci ulicznej miasta do wymagań nowoczesności zapoczątkowany został w okresie międzywojennym. Niestety, od początku był on skazany na niepowodzenie, czego podstawową przyczyną był znaczny rozwój terytorialny miasta. Na podstawie rozporządzenia Ministerstwa byłej Dzielniczy Pruskiej wydanego w lutym 1920 roku, od 1 kwietnia tegoż roku obszar Bydgoszczy powiększony został z 845 do ponad 6532 hektarów⁴, a więc prawie ośmiokrotnie. Nastąpiło to na drodze włączenia w granice miasta 18 przedmieść o powierzchni 5687 hektarów. W wyniku tego przeciętny poziom ulic uległ pogorszeniu. Na obszarze przedmieść większość z nich była zwykłymi drogami gruntowymi lub posiadała nawierzchnie żwirowe i tłuczniowe, podatne na szybkie niszczenie⁵. Przed poszerzeniem granic miasta ulice pokryte brukiem zwykłym stanowiły na jego obszarze 46,6% powierzchni całości, kostkowym – 36,5%, asfaltem – 2,8%, natomiast ulice nieutwardzone zajmowały 3,5% łącznej powierzchni. Po 1 kwietnia 1920 roku odsetek ulic nieutwardzonych wzrósł do 30,2%⁶. Władze miejskie starały się stopniowo poprawiać poziom infrastruktury drogowej, nie zawsze jednak z dobrym skutkiem. Szczególnie mocno krytykowane było brukowanie nawierzchni kamieniem polnym. Budowano je w ten sposób szybko

² Szerzej na ten temat: R. Kuczma, *Drogi bydgoskie*, „Kalendarz Bydgoski” 2005, Rocznik XXXVIII, s. 254, por. także R. Sudziński, *Infrastruktura i gospodarka komunalna*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. II, cz. 1: 1920-1939, Bydgoszcz 1990, s. 278-279.

³ S. Pastuszewski, *Zarys dziejów bydgoskiej gospodarki komunalnej*, [w:] *Bydgoska gospodarka komunalna*, red. S. Pastuszewski, Bydgoszcz 1996, s. 20-21.

⁴ R. Sudziński, op. cit., s. 234-235.

⁵ J. Kajczuk, *Ulice i place*, [w:] *Bydgoska gospodarka...*, s. 40.

⁶ R. Sudziński, op. cit., s. 278-279.

i tanio, co niewątpliwie stanowiło ich wielką zaletę. Sama budowa była nieskomplikowana – na warstwie piasku układano dopasowane kamienie, po czym ubijano je ręcznymi młotkami. Trwałość takiej nawierzchni okazywała się niestety niewielka, nie mówiąc już o ogólnym komforcie jazdy po zbudowanej w ten sposób drodze. Zarzut przeciwko takim metodom podnoszono nie tylko w Bydgoszczy⁷. Przedmiotem krytyki była właśnie taniość wykonania, która odbijała się w sposób negatywny na trwałości drogi, a oszczędności okazywały się pozorne. Jak stwierdzili przedstawiciele Korporacji Budowniczych Poznańskich: „popętnia się stale ten sam błąd, że buduje się szosy najtańsze, ale zarazem też najlichszego gatunku, które wytrzymują ożywiony ruch samochodowy zaledwie 2-3 lata, by się później rozpaść. Jesteśmy krajem zbyt biednym, aby móc sobie pozwolić na budowę tanich a lichych dróg bitych”⁸. Od tej metody utwardzania zaczęto zatem powoli odchodzić. W technice budowy dróg w okresie międzywojennym nie dokonał się jednak znaczący przełom, zaś kamień pozostawał bardzo popularnym materiałem w budownictwie, głównie ze względu na dostępność i taniość. Powszechniejsze stały się za to materiały betonowe, przede wszystkim płyty chodnikowe. Nowością stanowiły jezdnie bitumiczne, w Bydgoszczy pojawiały się one w okolicach szkół, na przykład na ulicy Świętojańskiej czy Nowodworskiej. Można przypuszczać, że lokalizacja taka nie była przypadkowa. W ten sposób można było ograniczyć hałas powodowany przez przejeżdżające w pobliżu placówek oświatowych pojazdy⁹.

Sieć drogowa w Bydgoszczy zwiększyła się z 62 kilometrów w roku 1920 do 229 kilometrów w roku 1937¹⁰. Wielkości te oraz rodzaj umocnienia przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1. Rodzaj umocnienia ulic w Bydgoszczy*

Rok	Rodzaj umocnienia					
	kostka drobna	bruk łebkowy	bruk kostkowy	beton	asfalt	tluczeń
1920	11 157	383 552	142 105	-	-	130 825
1928	5270	380 277	156 080	1179		137 041
1929	7070	jw.	jw.	jw.		135 691

⁷ A. Dąbrowski, *Główne wytyczne do organizacji komunikacji samochodowych*, Warszawa 1926, s. 54-55.

⁸ Archiwum Państwowe w Poznaniu [dalej cyt. APP], Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu 1919-1951 [dalej cyt. IPHP], Pismo Korporacji Budowniczych Poznańskich do Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu z dnia 20 września 1934 roku, sygn. 1010, k. 742.

⁹ J. Kajczuk, op. cit., s. 40.

¹⁰ R. Sudziński, op. cit., s. 278.

cd. tabeli 1

1930	8870	j.w	jw.	jw.		jw.
1931	jw.	382 851	jw.	jw.		jw.
1932	jw.	jw.	jw.	jw.		134 341
1933	jw.	jw.	jw.	jw.		134 341
1934	16 236	411 474	142 114	12 139**		128 533
1935	17260	419 550	jw.	jw.		127 925
1936	17 354	440 450	142 485	12 018		127 925
1937	21 361	454 405	jw.	13 269		123 073

* Powierzchnia ulic w metrach kwadratowych.

** Od roku 1934 ulice asfaltowe i betonowe podawano w jednej grupie.

Źródło: oprac. na podstawie: Rocznik Statystyczny miasta Bydgoszczy za lata 1929-1937.

W roku 1936 spośród najważniejszych w Bydgoszczy ulic najdłuższa była ulica Toruńska, która liczyła 7586 metrów. Następne w kolejności były Nakielska (4156 metrów), Gdańska (3193 metry), Grunwaldzka (2909 metrów), Kujawska (2596 metrów)¹¹.

Ulicami tymi przebiegały szlaki komunikacyjne o dużym znaczeniu. Ruch tranzytowy na osi północ – południe odbywał się w ciągu ulic Gdańskiej, Bernardyńskiej i Kujawskiej, natomiast szlak wschód – zachód przebiegał Toruńską, Fordońską, Grunwaldzką, Nakielską i Szubińską. Przecięcie tych ulic następowało w centrum miasta¹².

Fakt ten wymuszał na władzach miejskich dokładanie starań o utrzymanie tych ważnych arterii w możliwie dobrym stanie. Zdecydowanie gorzej wyglądała sytuacja na drogach o charakterze osiedlowym. Przykładowo ulica Gdańska posiadała doskonale utrzymaną i ułożoną kostkę kamienną, natomiast ulice wytyczone na osiedlach całe lata czekać musiały na utwardzenie nawierzchni. W okresie roztopów wiosennych czy też jesienią zamieniały się w skutek tego w potoki błota, przez które trudno było się przeprawić¹³. Wielokrotnie mieszkańcy kierowali do Magistratu pisma ze skargami na fatalny stan osiedlowych dróg. Domagano się w nich nie tylko zapewnienia odpowiedniego dojazdu, ale – jak w przypadku pisma skierowanego przez Towarzystwo Przyjaciół Dzielnicy Bielawy – tego wszystkiego, co jest nierozdzielnie związane z zabudową miejską – oświetlenia ulicy, kanalizacji, gazu

¹¹ Rocznik Statystyczny miasta Bydgoszczy za rok 1936, s. 6.

¹² R. Sudziński, op. cit., s. 277.

¹³ Z. Raszewski, *Pamiętnik gapia. Bydgoszcz, jaką pamiętam z lat 1930-1945*, Bydgoszcz 1994, s. 214-215.

i wody¹⁴. Prowadziło to do licznych spór pomiędzy Magistratem a mieszkańcami przedmieść. Wśród tych ostatnich pojawiały się nawet głosy za ponownym wyłączeniem osiedli z granic miasta, co przyniosłoby im dodatkową korzyść w postaci niższych podatków¹⁵.

Magistrat w miarę swoich możliwości finansowych dokładał starań, aby polepszyć stan miejskich dróg. Systematycznie przeprowadzano na nich prace remontowe, wymieniając lub uzupełniając zniszczone nawierzchnie.

Tabela 2. Remonty bydgoskich ulic w latach 1930-1937

Rok	Rodzaj reperacji		
	bruk kostkowy	bruk łebkowy	regulacja krawężnika
1930/1931	3363,17 m kw	17 683,33	359,50 m.b
1931/1932	5848,56	20 600,02	87,10
1932/1933	1388,17	9802,25	404,60
1933/1934	3635,70	18 694,68	710,90
1934/1935	1996,55	10 629,80	578,95
1935/1936	3864,65	12 579,53	432,05
1936/1937	499,29	13 397,68	577,00

Źródło: oprac. na podstawie Sprawozdania z działalności Zarządu Miejskiego za lata 1930/1931-1936/1937.

W roku 1937 rozpoczęto realizację ambitnego planu, zakładającego budowę nowych i reparację starych ulic o łącznej długości 124 kilometrów. Remonty polegać miały na zamianie nawierzchni tłuczniowych i żuźlowych na bruk kamienny. Projekt ten realizowany miał być w ciągu 20 lat przy założeniu wykonania prac za sumę około 400 tysięcy złotych rocznie¹⁶. Dodatkowo po uruchomieniu w roku 1936 miejskiej komunikacji autobusowej zamierzano wyasfaltować nawierzchnię ulic, którymi kursowały autobusy. Prace te miały być prowadzone w latach 1940-1948. Rocznie planowano wydatkować na ten cel 50 tysięcy złotych¹⁷.

¹⁴ Archiwum Państwowe w Bydgoszczy [dalej cyt. APB]. Akta miasta Bydgoszczy [dalej cyt. AmB], Pismo Towarzystwa Przyjaciół Dzielnicy Bielawy do Prezesa Rady Miejskiej w Bydgoszczy z dnia 16 sierpnia 1929 roku, sygn. 4380, k. 1.

¹⁵ R. Sudziński, op. cit., s. 279.

¹⁶ APB, AmB. Czteroletni plan robót inwestycyjnych miasta Bydgoszczy, sygn. 4203, brak paginacji.

¹⁷ Ibidem.

Oprócz remontów bardzo dbano w Bydgoszczy o czystość nawierzchni. Przedsiębiorstwem zajmującym się utrzymywaniem ulic w należytym porządku był Tabor Miejski¹⁸. Ulice podzielone były na trzy kategorie – te należące do grupy pierwszej zamiatano codziennie, do drugiej co dwa dni, natomiast te znajdujące się w grupie trzeciej zamiatano dwa razy w tygodniu. Tabor Miejski sprzątał codziennie 93 ulice o długości 34 tys. metrów, co dwa dni 104 liczące łącznie 45 tys. metrów, natomiast w grupie ostatniej znalazło się dziewięć ulic o długości 1 tys. metrów¹⁹. Dane te dotyczą lat 1920-1924, w ostatnim okresie przed wybuchem II wojny światowej liczby te uległy zmianom. W roku 1936 przedsiębiorstwo oczyszczało 215 ulic o łącznej powierzchni 953,257 metrów kwadratowych²⁰.

Oświetlenie ulic zapewniały latarnie, początkowo gazowe, następnie elektryczne. W roku 1920 w mieście było 1200 latarni gazowych, jednak nie wszystkie były czynne. Lampy elektryczne stanowiły wówczas rzadkość, można je było spotkać przed dworcem kolejowym oraz na skrzyżowaniu ulic Dworcowej, Gdańskiej i Pomorskiej, lecz w kolejnych latach ich liczba zwiększała się. Podczas wojny okupanci wprowadzili zaciemnienie. W roku 1945 w mieście funkcjonowało łącznie 588 lamp elektrycznych²¹.

Stacje benzynowe

Do utrzymania w ruchu wszelkich pojazdów mechanicznych potrzebne jest źródło energii – paliwo. Zaopatrzenie w materiały pędne oraz oliwy i smary wcale nie było sprawą prostą, szczególnie w okresie, gdy motoryzacja stawiała u nas pierwsze kroki. Sprzedaż paliwa w II Rzeczypospolitej również była dziedziną rozwijającą się, przy czym czerpano z wzorców zastosowanych w państwach zachodnich, w których motoryzacja, a wraz z nią całe zaplecze techniczne stały na wyższym poziomie. Początkowo paliwa i smary można było nabyć w mydlarniach i aptekach. Kierowcy kupowali materiały pędne nie z dystrybutorów, lecz w specjalnych kilkilitrowych bańkach²². Sprzedaż paliwa w takiej formie prowadzona była w Polsce jeszcze w latach 20., kiedy przykładowo w Stanach Zjednoczonych rozpowszechnione były już stacje benzynowe wyposażone w dystrybutory. Pierwsze obiekty tego typu pojawiły się na ziemiach

¹⁸ *Polska Bydgoszcz 1920-1930. Dziesięć lat pracy twórczej*, Bydgoszcz 1930, s. 41-42.

¹⁹ J. Żernicki, *Bydgoszcz w cyfrach 1920-1924*, Bydgoszcz 1924, s. 34.

²⁰ APB, AmB, Sprawozdanie z działalności Zakładu Oczyszczania Miasta i Taboru Miejskiego za rok budżetowy 1935/1936, sygn. 4527, k. 49 verso.

²¹ J. Kajczuk, A. Sinkiewicz, *Oświetlenie ulic*, [w:] *Bydgoska gospodarka...*, s. 60.

²² W. Rychter, *Dzieje samochodu*, Warszawa 1979, s. 368.

polskich w Warszawie. W latach 1920-1923 zbudowano tam trzy stacje, które zaopatrywały jednak nie zwykłych kierowców, lecz pojazdy należące do przewoźnika miejskiego – przedsiębiorstwa Dyrekcja Tramwajów i Autobusów. Posiadały one zbiorniki na paliwo o pojemności kolejno 60, 15 i 9 tysięcy litrów. Pierwsze ogólnodostępne stacje benzynowe pobudowano w stolicy przed rokiem 1925²³. Jak podano w wydanym w roku 1930 *Przewodniku automobilowym po Polsce*: „benzyna sprzedawana jest już przeważnie z pomp ulicznych”²⁴. Nieco gorzej wyglądała sytuacja z oliwą, którą można było nabyć w sklepach z artykułami samochodowymi, rolniczymi, na stacjach benzynowych i w składach aptecznych²⁵.

Stacje benzynowe pojawiły się także w Bydgoszczy. Początkowo stanowiły one swoistą sensację, zaś zewnętrznie miały niewiele wspólnego z tymi spotykanymi obecnie. Firma Standard – Nobel zajmująca się dystrybucją materiałów pędnych na terenie całego kraju charakteryzowała je w sposób następujący: „uliczne stacje benzynowe przeznaczone do zasilania benzyną przejeżdżających samochodów ustawiane są na szlakach ożywionego ruchu samochodowego. Odmierzacze ustawia się przy tym na chodnikach, w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni”²⁶. Obiekt tego typu składał się: „ze zbiornika podziemnego zawierającego benzynę, oraz z przyrządu (odmierzacza) czerpiącego zeń benzynę, odmierzającego takową i wydającego samochodom”²⁷. W latach 20. przy ulicy Gdańskiej 37 działała już stacja należąca do firmy Gazolina S.A. Obiekt nie został jednak pobudowany przez nią, co poświadcza pismo skierowane do Magistratu. Przedstawiciele Gazoliny pisali w nim: „Uprzejmie prosimy o przerejestrowanie stacji benzynowej pobudowanej w roku 1924, przejętej przez nas w roku 1927”²⁸. Stacja ta z zewnątrz przypominała hydrant do wody, natomiast zbiornik paliwa znajdował się pod jezdnią²⁹. Rok 1924 można zatem przyjąć jako początek funkcjonowania w Bydgoszczy ulicznych stacji benzynowych.

W roku 1924 stacja benzynowa powstała również przy ulicy Dworcowej 39. Obiekt należał do firmy Butowski i Spółka. Właściciel opisywał ją w sposób

²³ Stacje te powstały u zbiegu Alei Jerozolimskich i ulicy Emilii Plater oraz przy placu Napoleona (obecnie plac Powstańców Warszawy) róg Wareckiej. W roku 1925 w stolicy znajdowało się łącznie osiem obiektów tego typu. Za: A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988, s. 274-275.

²⁴ M. Orłowicz, R. Morsztyn, *Przewodnik automobilowy po Polsce*, Warszawa 1930, s. 10.

²⁵ Ibidem.

²⁶ APB, AmB, Opis stacji benzynowej, sygn. 3761, brak paginacji.

²⁷ APB, AmB, Opis techniczny stacji benzynowej, Bydgoszcz 5 października 1935 roku, sygn. 3760, brak paginacji.

²⁸ H. Walencykowska, *Amerykański wyrób*, „Album Bydgoski”, 13 stycznia 2005 roku, s. 2.

²⁹ Ibidem.

następujący: „Tank i pompa są amerykańskiego wyrobu, najnowszego typu opatentowanego i budowanego z uwzględnieniem bezpieczeństwa ogniowego”. Zbiornik na paliwo nie był duży, miał bowiem pojemność określoną na zaledwie 1000 kilogramów³⁰.

Podkreślanie przez firmę Butowski i Spółka bezpieczeństwa budowanej stacji nie było czymś przypadkowym. W tym czasie obawiano się tego typu obiektów ze względu na możliwość zapłonu zgromadzonego w zbiorniku paliwa. Szczególne trudności miały firmy planujące budowę i następnie eksploatację stacji benzynowych w centralnych punktach miast, a więc w miejscach, gdzie koncentrował się ruch samochodowy. Budowa samej stacji obłożona była wieloma warunkami. Przede wszystkim znajdujący się pod ziemią zbiornik na paliwo powinien być zabezpieczony przed korozją, natomiast władze – przed ewentualną ingerencją osób do tego niepowołanych. Obok zbiornika powinny znajdować się umieszczone w widocznym miejscu tabliczki z napisem: „Palenie tytoniu wzbronione”. Wreszcie lokalizacja obiektu nie mogła dezorganizować ruchu ulicznego³¹. Nawet najbardziej surowe normy nie były w stanie zapobiec działaniom wynikającym ze zwykłej ludzkiej nieostrożności lub wręcz głupoty. Doskonałym przykładem nieracjonalnych działań pracowników mogło być zdarzenie zaobserwowane w lutym 1932 roku na stacji należącej do firmy Karpaty. Pracujący tam człowiek przelewał benzynę z metalowych beczek do głównego zbiornika podczas największego natężenia ruchu ulicznego, to jest o godzinie 10 przed południem. Wokół przechodziło wiele przypadkowych osób, wystarczyć mógł więc jeden niedopałek papierosa, aby doszło do tragedii³². Niestety, problemy z przestrzeganiem norm bezpieczeństwa powtarzały się w późniejszych latach. Najwięcej zastrzeżeń budził właśnie sposób napełniania zbiorników: „większość stacji benzynowych posługuje się przy napełnianiu zbiorników najprymitywniejszymi przyrządami a mianowicie przywożą na platformach beczki z benzyną, składają je obok stacji i za pomocą węża gumowego zaciągają benzynę ustami i potem dopiero skierowują wąż do zbiornika stacji”³³. Zabieg ten był bardzo niebezpieczny ze względu na łatwopalne opary benzyny, tym bardziej że wielokrotnie napełnianie zbiornika obserwowały przypadkowe osoby palące papierosy³⁴. Istnienie

³⁰ Ibidem.

³¹ APB, AmB, Pismo Inspektora Pracy 54. Obwodu do Zarządu Miejskiego, Wydziału Przemysłowego w Bydgoszczy, październik 1935 roku, sygn. 3760.

³² APB, AmB, Pismo do Kierownika Komisariatu Głównego Policji Państwowej miasta Bydgoszczy z dnia 2 lutego 1932 roku, sygn. 3759, k. 12.

³³ APB, AmB, Pismo Zarządu Miejskiego w Bydgoszczy z dnia 6 września 1937 roku, sygn. 3758, k. 275.

³⁴ Ibidem.

rzeczywistego zagrożenia potwierdził wypadek, który miał miejsce 24 maja 1937 roku na stacji należącej do firmy Polmin, mieszczącej się przy ulicy Gdańskiej. Doszło tam do pożaru, którego przyczyną mogło być zwarcie instalacji elektrycznej lub właśnie niedopałek³⁵.

Przykładem trudności w uzyskaniu pozwolenia na budowę mogą być starania firmy braci Nobel³⁶ o zainstalowanie dystrybutora przy Gdańskiej 163 – na wysokości Hotelu „Pod Orłem”. Projekt złożony został w Magistracie w czerwcu 1924 roku. Odpowiedzialny za tego typu instalacje Departament Budowli Podziemnych wypowiedział się w stosunku do tej prośby negatywnie. Jak stwierdzono w uzasadnieniu: „W sprawie postawienia automatycznej stacji benzynowej na chodniku przy ulicy Gdańskiej komunikujemy, że ze względu bezpieczeństwa publicznego Magistrat nie może udzielić zezwolenia na postawienie takiej”³⁷. Przedsiębiorca jednak nie rezygnował, szukając poparcia u samego prezydenta Bydgoszczy dr. Bernarda Śliwińskiego, podkreślając przy tym fakt uzyskania zgody na budowę podobnych obiektów w Warszawie i Poznaniu³⁸. W rezultacie Magistrat wyraził zgodę na budowę stacji benzynowej w innym miejscu³⁹. Zaproponowano firmie posesję położoną przy ulicy Nad Portem, lecz ta nie przyjęła propozycji, ponieważ było to miejsce „zaciszne i niezbyt dogodnie dla kierowców, zwłaszcza tych nie znających miasta, gdyż nie będą oni w stanie tam dojechać”⁴⁰. Ostatecznie stacja firmy Standard – Nobel znalazła się przy placu Wolności. Magistrat w zamian obarczył udzielenie zgody na prowadzenie działalności obowiązkiem ponoszenia wysokiej opłaty z tytułu dzierżawy gruntu, przekraczającej 600 złotych rocznie⁴¹.

³⁵ W czasie wypadku na stacji wymieniano dystrybutor. Prawdopodobnie błąd popełnił któryś z robotników wykonujących prace. APB, AmB, Pismo Straży Pożarnej do Wydziału III Zarządu Miejskiego z dnia 25 maja 1937 roku, sygn. 3759, brak paginacji.

³⁶ Właściwa nazwa firmy brzmiała Towarzystwo Przemysłu Naftowego „Bracia Nobel” SA, zmieniona później na „Standard – Nobel”. Należały do niej pierwsze stacje zbudowane w Warszawie, nowoczesne wówczas obiekty wyposażone w dystrybutory produkcji amerykańskiej. Za: A. Rostocki, J. Tarczyński, op. cit., s. 275.

³⁷ APB, AmB, Projekt pobudowania automatycznej stacji benzynowej Braci Nobel na ulicy Gdańskiej 163, sygn. 3764, k. 4; Pismo Magistratu do firmy Braci Nobel z 27 czerwca 1924 roku, sygn. 3764, k. 8.

³⁸ APB, AmB, Pismo Towarzystwa Przemysłu Naftowego Bracia Nobel w Polsce do JW Pana Prezydenta Bydgoszczy dr. Bernarda Śliwińskiego z 20 września 1924 roku, sygn. 3764, k. 10.

³⁹ APB, AmB, Uchwała Magistratu z dnia 24 września 1924 roku, sygn. 3764, k. 13.

⁴⁰ APB, AmB, Pismo firmy Braci Nobel do Urzędu Budowli Podziemnych z 15 października 1924 roku, sygn. 3764, k. 19.

⁴¹ Sugerowano firmie Standard – Nobel, że w mieście znajdują się przedsiębiorcy skłonni zapłacić znacznie więcej. Przedstawiciele Standard – Nobel kwitowali te opinie następująco: wyrażali powątpiewanie, czy owi „przedsiębiorcy” będą rzeczywiście zdolni do uruchomienia stacji benzynowej przy tak wysokim opodatkowaniu. APB, AmB, Pismo firmy Standard – Nobel do Rady Miejskiej miasta Bydgoszczy z 3 sierpnia 1925 roku, sygn. 3764, k. 39-k. 41.

Przedsiębiorstwo Standard – Nobel wyraziło zgodę na ponoszenie opłaty w wysokości 600 złotych rocznie od działającej już stacji oraz od każdej kolejnej, która powstanie w przyszłości. W zamian zażądało udzielenia prawa wyłączności na budowę tego typu obiektów w granicach miasta Bydgoszczy. Za słusznością tego rodzaju postulatu przemawiać miał dodatkowo fakt posiadania przez Standard – Nobel na terenie Bydgoszczy składu paliw, z którego rocznie sprzedaje „1140 wagonów 10-cio tonowych nafty, smarów, parafiny etc.”⁴². Ambitny plan pokrzyżowany został przez Magistrat, który nie udzielił prawa wyłączności⁴³, natomiast opłata roczna została w styczniu 1926 roku określona na poziomie aż 1800 złotych.

Firma Standard – Nobel postanowiła znacznie poszerzyć ofertę skierowaną do bydgoskich kierowców. W marcu 1929 roku złożyła prośbę o wydanie pozwolenia na budowę stacji obsługi położonej przy ulicy Gdańskiej 131. Oprócz pomieszczeń warsztatowych miały znajdować się tam dwa dystrybutory do benzyny, czerpiące paliwo z podziemnych zbiorników o pojemności 5 tysięcy litrów⁴⁴. Projekt został zatwierdzony przez Magistrat w maju 1929 roku⁴⁵.

Sprzedają paliw w Bydgoszczy zajmowały się także inne przedsiębiorstwa. Jesienią 1930 roku z prośbą o „łaskawe udzielenie nam zezwolenia na budowę i eksploatację stacji benzynowej” wystąpiła firma Drago S.A.⁴⁶ Planowany obiekt, wyposażony w zbiornik o pojemności 2 tysięcy litrów, pojawić się miał na placu przy skrzyżowaniu ulic Floriana i Bernardyńskiej⁴⁷. Projekt został wstępnie zatwierdzony w październiku 1930 roku⁴⁸, lecz z trudnych do ustalenia przyczyn stacja nie została pobudowana⁴⁹.

Sieć własnych stacji benzynowych posiadała w Bydgoszczy firma Karpaty Sprzedaż Produktów Naftowych Sp. z o.o. Stosowne podanie w sprawie budowy zostało złożone 31 października 1929 roku. Planowany początkowo

⁴² Ibidem.

⁴³ APB, AmB, Pismo Magistratu do Towarzystwa Przemysłu Naftowego Bracia Nobel w Polsce z dnia 10 sierpnia 1925, sygn. 3764, k. 43 verso.

⁴⁴ APB, AmB, Pismo firmy Standard – Nobel w Polsce do Magistratu miasta Bydgoszczy z 28 marca 1929, sygn. 3759, brak paginacji.

⁴⁵ APB, AmB, Zatwierdzenie projektu urządzenia zakładu przemysłowego, Bydgoszcz 11 maja 1929, sygn. 3759, brak paginacji.

⁴⁶ APB, AmB, Akta w sprawie zatwierdzenia projektu stacji benzynowej, Pismo firmy Drago SA do Magistratu miasta Bydgoszczy z dnia 1 września 1930 roku, sygn. 3758, k. 2.

⁴⁷ APB, AmB, Pismo Edmunda Jankowskiego do Magistratu miasta Bydgoszczy z dnia 11 września 1930 roku, sygn. 3758, k. 1.

⁴⁸ APB, AmB, Zatwierdzenie projektu urządzenia obiektu przemysłowego, Bydgoszcz 1 października 1930 roku, sygn. 3758, k. 9.

⁴⁹ APB, AmB, Pismo Magistratu miasta Bydgoszczy z 18 listopada 1931 roku, sygn. 3758, k. 11.

jeden obiekt znajdować się miał przy ulicy Bernardyńskiej na wysokości placu Kościeleckich⁵⁰. Ostatecznie Magistrat zezwolił firmie Karpaty na budowę nie jednej, lecz trzech stacji benzynowych, zlokalizowanych odpowiednio przy ulicy Bernardyńskiej – plac Kościeleckich, przy ulicy Grunwaldzkiej oraz na placu Poznańskim⁵¹. Zastrzeżeń do powyższych lokalizacji nie zgłosiła również Straż Pożarna⁵².

Stacja benzynowa położona przy ulicy Bernardyńskiej rozpoczęła działalność po 11 stycznia 1930 roku. Okazało się jednak, że miejsce to dobrano niezbyt szczęśliwie ze względu na bliskie sąsiedztwo Grobu Nieznanego Powstańca⁵³. Wyznaczony został więc nowy punkt położony dokładnie po drugiej stronie placu Kościeleckich – na rogu ulic Bernardyńskiej i Pawła z Łęczycy. Inwestor szybko sporządził nową dokumentację techniczną⁵⁴, co przyniosło zatwierdzenie wniosku już 14 marca 1930 roku⁵⁵.

Swoje przedstawicielstwo w Bydgoszczy otworzyła także firma Polmin⁵⁶. Uzyskała ona zgodę na budowę obiektu 11 października 1930 roku⁵⁷. Obiekt znajdować się miał u zbiegu ulic Gdańskiej i Artyleryjskiej. Opłata dzierżawna określona została na poziomie 1200 złotych w pierwszym roku działalności oraz 1800 złotych w latach następnych. W razie gdyby płatność nie została uregulowana w ciągu 10 dni od przewidzianego w umowie terminu, Magistrat miał prawo do „natychmiastowego zamknięcia stacji benzynowej i unieważnienia umowy”⁵⁸. Lokalizacja pierwszej w Bydgoszczy stacji Polminu nie

⁵⁰ APB, AMB, Pismo firmy Karpaty do Magistratu miasta Bydgoszczy z 31 października 1929 roku, sygn. 3757, k. 1, k. 4.

⁵¹ APB, AMB, Uchwała Magistratu z dnia 21 października 1929 roku, sygn. 3757, k. 8 verso.

⁵² APB, AmB, Pismo Magistratu miasta Bydgoszczy do Urzędu Przemysłowego z 7 listopada 1929 roku, Sygn. 3757, k. 9.

⁵³ APB, AmB, Pismo firmy Karpaty Sprzedaż produktów naftowych do Magistratu miasta Bydgoszczy z 17 lutego 1930 roku, sygn. 3758, k. 1.

⁵⁴ Stacja umiejscowiona na rogu ulic Bernardyńskiej i Pawła z Łęczycy miała być wyposażona w aparat do wydawania paliwa, napędzany pompą ręczną. Dla sprawnej obsługi klientów przewidywano zatrudnienie dwóch pracowników – inkasentów. Pojemność zbiornika paliwa określono na dwa tysiące litrów. APB, AmB, Załącznik do podania o zatwierdzenie zakładu przemysłowego, Bydgoszcz 17 lutego 1930 roku, sygn. 3758, k. 2.

⁵⁵ APB, AmB, Zatwierdzenie projektu urządzenia zakładu przemysłowego nr 185, Bydgoszcz 14 marca 1930 roku, sygn. 3758, k. 10.

⁵⁶ Pełna nazwa firmy brzmiała Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin”. Produkowała ona bardzo popularną w okresie międzywojennym mieszankę paliwową o nazwie Polmin, składającą się w 90% z benzyny i w 10% z alkoholu bezwodnego. Polmin posiadał sieć stacji benzynowych na terenie całego kraju. Za: A. Rostocki, J. Tarczyński, op. cit., s. 277.

⁵⁷ APB, AmB, Wzmianka o firmie Polmin, 9 stycznia 1931 roku, sygn. 3763, k. 9.

⁵⁸ APB, AmB, Umowa pomiędzy Magistratem miasta Bydgoszczy a firmą Polmin, 21 stycznia 1931 roku, sygn. 3763, k. 11.

była jednak zbyt dobrze przemyślana, bowiem bliżej centrum miasta, przy ulicy Gdańskiej, znajdowały się stacje należące do konkurencji, na których zatrzymywała się większość pojazdów poruszających się tą ulicą. Wobec tego firma podjęła starania o obniżenie czynszu, gdyż dochody ze sprzedaży paliwa nie pozwalały przy tak wysokim opodatkowaniu na osiągnięcie jakiegokolwiek zysku⁵⁹. W rezultacie prośby opłata została obniżona do poziomu 1350 złotych rocznie⁶⁰.

W następnych latach firma planowała dalszy rozwój sprzedaży materiałów pędnych na terenie Bydgoszczy. Miało temu służyć otwarcie kolejnej stacji znajdującej się w zdecydowanie lepszym miejscu od pierwszego obiektu – na ulicy Gdańskiej 28. Dodatkowym walorem tej lokalizacji mogło być sąsiedztwo przedstawicielstwa Polskiego Fiata. Polmin podpisał z tą firmą umowę, w której zobowiązał się do wyposażenia salonu w stację obsługi oraz do zaopatrywania jej w paliwo⁶¹. Magistrat wyraził zgodę na lokalizację przy czynszu ustalonym na poziomie 1200 złotych rocznie⁶². Obiekt nie został jednak uruchomiony, ponieważ Polmin przejął wkrótce stację benzynową znajdującą się przy ulicy Gdańskiej 24, której właścicielem było do tego momentu przedsiębiorstwo Butowski i Spółka⁶³.

Oprócz dużych firm sprzedają paliw i smarów w Bydgoszczy zajmowali się także drobni prywatni przedsiębiorcy. W sierpniu 1929 roku o pozwolenie na „prowadzenie sprzedaży: oleje, benzyny i smary w lokalu masywnym tynkowanym przy ulicy Podwale 15” wystąpił Aleksander Weintraub⁶⁴. Prośba rozpatrzona została z pozytywnym dla petenta skutkiem, dzięki czemu mógł on 1 kwietnia 1930 roku poinformować władze o otwarciu punktu sprzedaży paliw⁶⁵. Zakład funkcjonował następnie pod nazwą Benzynopol. W roku 1931 firma wystąpiła z wnioskiem o udzielenie zezwolenia na „ustawienie pompy benzynowej z tankiem przenośnym”. Urządzenie to znajdować się miało przy

⁵⁹ APB, AmB, Pismo firmy Polmin do Magistratu miasta Bydgoszczy z dnia 28 maja 1931 roku, sygn. 3763, k. 14.

⁶⁰ APB, AmB, Pismo firmy Polmin do Zarządu Miejskiego w Bydgoszczy z dnia 17 lipca 1934 roku, sygn. 3763, k. 33.

⁶¹ APB, AmB, Pismo firmy Polmin do Zarządu miasta Bydgoszczy z dnia 26 marca 1936 roku, sygn. 3763, k. 83.

⁶² APB, AmB, Uchwała Magistratu z dnia 6 kwietnia 1936 roku, sygn. 3763, k. 83 verso.

⁶³ APB, AmB, Pismo firmy Polmin do Zarządu Miejskiego w Bydgoszczy z dnia 12 grudnia 1936 roku, sygn. 3763, k. 94.

⁶⁴ APB, AmB, Pismo Aleksandra Weintrauba do Urzędu Przemysłowego w Bydgoszczy z dnia 27 sierpnia 1929 roku, sygn. 3736, k. 1.

⁶⁵ APB, AmB, Pismo Aleksandra Weintrauba do Urzędu Przemysłowego w Bydgoszczy z dnia 1 kwietnia 1930 roku, sygn. 3736, k. 9.

ulicy Podwale 3, co zostało wstępnie zatwierdzone przez Magistrat⁶⁶. Urzędnicy szybko wycofali się jednak ze swej decyzji, argumentując, że funkcjonowanie ruchomej stacji paliw w rejonie ulicy Podwale stanowić będzie zagrożenie dla bezpieczeństwa publicznego. W istocie wiązało się to bardziej z planowaną budową dworca autobusowego na placu Kościeleckich, gdzie wydzierżawiono teren pod przyszłą stację benzynową. Wszelka konkurencja w najbliższym otoczeniu nie była zatem mile widziana⁶⁷.

Liczba stacji benzynowych w Bydgoszczy stopniowo rosła, będąc w pewnej mierze odpowiedzią na wzrost liczby samochodów poruszających się po ulicach miasta. Wydany w roku 1931 *Auto – Przewodnik handlowo-techniczno-turystyczny* wymienia pięć tego typu obiektów, znajdujących się wówczas w granicach Bydgoszczy. Niestety, brakuje w nim informacji o właścicielu danej stacji, podane zostały jedynie ich adresy: ul. Gdańska róg Śniadeckich, ul. Królowej Jadwigi róg Dworcowej, ul. Jagiellońska róg Konarskiego, na placu Wolności przy ulicy Gdańskiej 152 i 158 oraz na ulicy H. Frankego róg Królowej Jadwigi⁶⁸. Natomiast wydany rok wcześniej *Przewodnik automobilowy po Polsce* podaje, iż w Bydgoszczy stacje benzynowe znajdowały się na placu Wolności, na ulicach Jagiellońskiej, Gdańskiej 131, 152 i 158 oraz na rogu ulic Hermana Frankego i Królowej Jadwigi. Brak dokładniejszego komentarza uniemożliwia podanie bardziej szczegółowych informacji na temat powyższych obiektów⁶⁹.

W latach późniejszych, szczególnie zaś w drugiej połowie lat 30., stacje benzynowych przybywało, a miasto czerpało przy tej okazji dość znaczne zyski z tytułu opłat za wynajem gruntu. W okresie wielkiego kryzysu wyraźnie spadła jednak liczba samochodów poruszających się po drogach, a wraz z tym także ilość sprzedawanego paliwa. Stało się to przyczyną kłopotów finansowych przedsiębiorstw handlujących materiałami pędnymi. W roku 1934 przedstawiciele firm Standard – Nobel, Karpaty, Polmin, Butowski i Spółka oraz Galicja zwrócili się do prezydenta Bydgoszczy z petycją, w której domagali się obniżenia opłat z poziomu 1800 złotych rocznie do 900 złotych od stacji znajdujących się w centrum miasta i 450 złotych od tych zlokalizowanych na peryferiach. Na załączonej do podania liście znajdowały się następujące stacje:

⁶⁶ APB, AmB, Zatwierdzenie projektu urządzenia zakładu przemysłowego nr 287. Bydgoszcz 10 listopada 1931 roku, sygn. 3736, k. 17.

⁶⁷ APB, AmB, Pismo Magistratu do Aleksandra Weintrauba z 11 września 1933 roku, sygn. 3736, k. 22.

⁶⁸ *Auto – Przewodnik handlowo-techniczno-turystyczny na 1931 rok*, Warszawa 1931, s. 165.

⁶⁹ M. Orłowicz, R. Morsztyn, op. cit., s. 10.

Tabela 3. Lista bydgoskich stacji benzynowych funkcjonujących w roku 1934

Nazwa firmy	Adres stacji benzynowej	Termin ważności umowy
Butowski	Gdańska 24	1 stycznia 1935
Karpaty	plac Poznański	1 lipca 1937
	Gdańska 34	1 stycznia 1937
	Bernardyńska	1 stycznia 1935
	Grunwaldzka 70	jw.
Polmin	Artyleryjska	1 listopada 1935
Zamiara	Gdańska 41	1 sierpnia 1938
Standard – Nobel	Gdańska 37	31 grudnia 1935
	plac Poznański	31 maja 1937
	Jagiellońska	1 stycznia 1935
Gazolina	Królowej Jadwigi	31 grudnia 1935

Źródło: oprac. na podstawie APB, AmB, sygn. 3764, k. 84.

Miasto nie planowało jednak jakichkolwiek negocjacji zbiorowych, zalecając rozmowy indywidualne z przedstawicielami poszczególnych firm⁷⁰. Rozwiązanie sporu zostało narzucone odgórnie decyzją Ministra Spraw Wewnętrznych z 25 lipca 1936 roku. Stwierdzono w niej: „zagadnienie rozwoju motoryzacji posiada pierwszorzędą wagę, zarówno dla obrony Państwa i jego znaczenia w stosunkach międzynarodowych, jak i dla rozwoju gospodarki narodowej i stosunków wewnętrznych w Państwie”. Minister sugerował dalej wprowadzenie opłat w maksymalnej wysokości 1 grosza od litra sprzedanego paliwa⁷¹. Czynsze dzierżawne zostały w następstwie powyższych faktów obniżone.

W roku 1936 w mieście znajdowało się łącznie 14 czynnych stacji benzynowych, oprócz tego uruchomienie kolejnej na ulicy Gdańskiej 28 planował Polmin⁷². Do podania złożonego przez tę firmę dołączona została mapa, na której ukazano łącznie 14 stacji benzynowych⁷³. Natomiast w roku 1937 w Bydgoszczy funkcjonowały następujące stacje:

⁷⁰ APB, AmB, Pismo Zarządu Miejskiego w Bydgoszczy z dnia 19 października 1934 roku, sygn. 3764, k. 86.

⁷¹ APB, AmB, Pismo Ministra Spraw Wewnętrznych o PP Wojewodów i PP Przewodniczących Wydziałów Powiatowych z 25 lipca 1936 roku, sygn. 3764, k. 102.

⁷² APB, AmB, Pismo firmy Polmin do Zarządu Miejskiego w Bydgoszczy z dnia 26 marca 1936 roku, sygn. 3763, k. 83.

⁷³ Do firmy Standard – Nobel należały obiekty przy Gdańskiej, Jagiellońskiej, Grunwaldzkiej, na Dworcu Autobusowym i na placu Poznańskim, firma Karpaty posiadała stacje przy

Tabela 4. Stacje benzynowe w Bydgoszczy w roku 1937

Nazwa firmy	Adres stacji
Standard – Nobel	plac Kościeleckich (Dworzec Autobusowy)
	plac Poznański 5
	3 Maja 26
	Gdańska 76
Polmin	Gdańska róg Artyleryjskiej
	Gdańska 24
	Podolska
Gazolina	Gdańska 37
Karpaty	plac Poznański 3
	Gdańska 34
	Grunwaldzka 70
	Bernardyńska róg Pawła z Łęczycy

Źródło: oprac. na podstawie APB, AmB, Pismo do firmy Karpaty Sp. z o.o. Sprzedaż Produktów Naftowych, Oddział w Bydgoszczy, sygn. 3760, k. 234-245⁷⁴.

Warsztaty, salony sprzedaży samochodów i garaże

Obok stacji benzynowych dla każdego kierowcy samochodu ważne były warsztaty naprawcze i garaże. Samochody w okresie międzywojennym nie były co prawda pojazdami tak skomplikowanymi technicznie jak te eksploatowane obecnie, jednak wielu napraw nie można było wykonać samodzielnie. Zaplecze techniczne w całej II Rzeczypospolitej pozostawiało wiele do życzenia. Warsztaty naprawcze polecano jedynie w dużych miastach, w tych prowincjonalnych można było zlecić co najwyżej drobne, doraźne naprawy. W razie awarii na trasie trudno było liczyć na profesjonalny serwis. Nawet jeśli kierowcy udało się dotrzeć do telefonu i zadzwonić do najbliższego warsztatu, nie mógł on być pewien uzyskania pomocy, ponieważ firmy niechętnie wysyłały swój

Grunwaldzkiej, Bernardyńskiej, Gdańskiej i na placu Poznańskim, firma Gazolina – przy Gdańskiej i na ulicy Królowej Jadwigi, Polmin na ulicy Artyleryjskiej, Butowski i Spółka na ulicy Gdańskiej i wreszcie do firmy Galicja należał obiekt położony przy ulicy Gdańskiej. APB, AmB, Pismo firmy Polmin do Zarządu Miejskiego w Bydgoszczy z dnia 26 marca 1936 roku, sygn. 3763, k. 84.

⁷⁴ W zestawieniu nie uwzględniono stacji benzynowej należącej do firmy Standard – Nobel znajdującej się na rogu ulic Marszałka Focha i Kordeckiego. Obiekt zakupiła firma Vacuum Oil Company jesienią 1937 roku. APB, AmB, Pismo firmy Standard – Nobel do Zarządu Miejskiego w Bydgoszczy z dnia 12 listopada 1937 roku, sygn. 3760.

personel „w teren”. Pozostawało więc wynajęcie konnego zaprzęgu. Opłata za tego typu usługę z reguły nie przekraczała 1,50 zł za kilometr⁷⁵.

Trudności sprawiało również znalezienie garażu. Umieszczanie samochodów w zamkniętym pomieszczeniu uważano za coś zupełnie naturalnego, wręcz obowiązkowego „ze względu na wartość, jaką przedstawiają, jak też ze względów bezpieczeństwa i obsługi”⁷⁶. W okresie międzywojennym znalezienie garażu w mieście takim jak Bydgoszcz raczej nie stanowiło problemu, nieco gorzej było pod tym względem w stolicy z uwagi na dużą liczbę samochodów, oraz w małych miasteczkach, gdzie do dyspozycji kierowców wielokrotnie pozostawały stodoły i szopy. Garażowanie auta zalecano ze względów obsługi i bezpieczeństwa. Częste były bowiem kradzieże drobnych przedmiotów znajdujących się wewnątrz samochodów. Kradzieże samych aut należały do rzadkości⁷⁷.

Na terenie Bydgoszczy już w latach 20. znajdowały się warsztaty mechaniczne. W pierwszej wydanej po powrocie miasta do macierzy „Księdze Adresowej” wymieniono pod hasłem „Warsztaty mechaniczne” osiem takich punktów. Nie wszyscy wymienieni tutaj rzemieślnicy zajmowali się reparacją samochodów⁷⁸. Wielokrotnie warsztaty samochodowe prowadziły firmy, trudniące się jednocześnie sprzedażą samochodów. Dobrym przykładem tego typu „uniwersalnego” przedsiębiorstwa była firma Butowski i Spółka. W zakres jej działalności wchodziła sprzedaż i serwis pojazdów, sprzedaż części zamiennych, benzyny i świadczenie usług wulkanizacyjnych. Początek działalności miał miejsce w czerwcu 1922 roku, zaś do rejestru handlowego „Centrala gum i przyborów samochodowych Feliks Butowski” wpisana została w lipcu 1922 roku⁷⁹. Wspólnikami zostali Feliks i Paweł Butowscy oraz Robert Frost. Spółka rozpoczęła faktyczną działalność 20 czerwca 1922 roku, jej siedziba znajdowała się wówczas przy ulicy Dworcowej 80⁸⁰. Zmiany w przedsiębiorstwie zaszły w roku 1926. Spółka została rozwiązana, a w jej miejsce powstał nowy podmiot: „Centrala Gum i Przyborów Samochodowych właściciel Feliks

⁷⁵ M. Orłowicz, R. Morsztyn, op. cit., s. 11.

⁷⁶ A. Dąbrowski, op. cit., s. 114.

⁷⁷ M. Orłowicz, R. Morsztyn, op. cit., s. 11.

⁷⁸ Przykładem tego może być Wilhelm Oklitz, którego warsztat znajdował się pod adresem Stary Rynek 14. Zajmował się on naprawami maszyn do szycia i pisania, ale również „kołowcami”. Trudno jest zdefiniować jednoznacznie, czy chodzi tutaj o pojazdy silnikowe. Sama lokalizacja warsztatu sugeruje, że Wilhelm Oklitz nie naprawiał samochodów. Za: *Adresy miasta Bydgoszczy na rok 1922*, s. 95.

⁷⁹ APB, Rejestry handlowe, żeglugowe, stowarzyszeń i spółdzielni Sądu Powiatowego w Bydgoszczy, Pismo Sądu Powiatowego z 28 lipca 1922 roku, sygn. 473, k. 1.

⁸⁰ Ibidem.

Butowski”. Nowy właściciel stwierdzał: „wszelkie aktywa i pasywa wygasłej spółki przejąłem ja, Feliks Butowski, przedsiębiorstwo [...] prowadzić będę sam nadal i to w tym samym lokalu⁸¹ pod firmą Centrala Gum i Przyborów Samochodowych”⁸². Feliks Butowski nie poprowadził przedsiębiorstwa zbyt długo. Już w roku 1929 Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy wnioskuje o wykreślenie jej z rejestru, gdyż nie prowadziła faktycznie działalności⁸³. Sam Butowski popadł w poważne tarapaty, prawdopodobnie związane również z uzależnieniem od alkoholu⁸⁴. Nie posiadał wskutek tego środków finansowych na opłacenie wykreślenia przedsiębiorstwa z rejestru sądowego. Rzeczywista likwidacja Centrali Gum nastąpiła w roku 1929 „przez przymusową wyprzedaż”, a jej właściciel zmuszony został do podjęcia pracy zarobkowej w celu zdobycia środków finansowych na utrzymanie rodziny. Lokal przy Dworcowej 80 znalazł się w rękach Marcina Krygera⁸⁵. Wykreślenie firmy Feliksa Butowskiego nastąpiło dopiero 26 sierpnia 1932 roku na koszt urzędu⁸⁶.

Zdecydowanie lepiej wiodło się drugiemu z braci Butowskich – Pawłowi. Człowiek ten był postacią o ugruntowanej w mieście pozycji, należał do Automobilklubu, a swym prywatnym foldem jeździł na wycieczki zagraniczne, między innymi w roku 1929 był we Włoszech, zaś w 1931 roku w Grecji i Egipcie. W ówczesnych realiach były to wyczyny niezwykle i godne pozazdroszczenia. Od roku 1937 sprzedawał w Bydgoszczy samochody marki Mercedes⁸⁷. Butowski zajmował się także sprzedażą benzyny i materiałów eksploatacyjnych⁸⁸.

Sprzedaż samochodów wchodziła w zakres działalności firmy „Auto – Salon” Spółka z o.o. Założona została ona w roku 1924 przez Feliksa Tomaszewskiego, mechanika zamieszkałego w Bydgoszczy oraz Leona Leligdowicza, rolnika z Radzimia koło Tucholi. Obaj wspólnicy posiadali prawo jazdy. Celem istnienia spółki miało być: „zastępstwo firmy samochodowej Mathis S.A. w Strassburgu w Alzacji i innych firm samochodowych oraz sprzedaż i zakup

⁸¹ Na ulicy Dworcowej 80 [dop. autora].

⁸² APB, Rejestry handlowe..., Pismo dr. Jasińskiego z dnia 4 czerwca 1926 roku, sygn. 473, k. 8.

⁸³ APB, Rejestry handlowe..., Pismo Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy z dnia 14 października 1929 roku, sygn. 473, k. 23.

⁸⁴ Jak sam stwierdził w piśmie do Sądu Grodzkiego w Bydgoszczy: „[...] przez pewien czas byłem w zakładzie dla alkoholików pod Poznaniem”. APB, Rejestry handlowe..., Pismo Feliksa Butowskiego do Sądu Grodzkiego w Bydgoszczy z dnia 10 czerwca 1931 roku, sygn. 473, k. 32.

⁸⁵ Ibidem, Marcin Kryger prowadził tam warsztat wulkanizacyjny, zawiesił działalność w roku następnym. Za: H. Walencykowska. *Amerykański wyrób*, [w:] „Album Bydgoski”, 13 stycznia 2005 roku, s. 2.

⁸⁶ Monitor Polski, 8 września 1932 roku, nr 206, s. 5.

⁸⁷ D. Kulesza, *Zatankuj przy krawężniku*, [w:] „Gazeta Wyborcza”, 18 czerwca 2004 roku, s. 13.

⁸⁸ Ibidem.

przyborów branży samochodowej jako rowerów, motocykli, maszyn do pisania, gum, benzyny, oliwy i innych smarów”⁸⁹. Firma rozpoczęła działalność, zaś jej siedziba znajdowała się na ulicy Gdańskiej 158. Oprócz sprzedaży samochodów Mathis, części zamiennych, opon i benzyny w ofercie znalazły się motocykle renomowanej wówczas firmy Indian. Auto – Salon szczylił się także prowadzeniem „koncesjonowanej szkoły dla szoferów zawodowych i p. amatorów”⁹⁰. Działalność przedsiębiorstwa ustała bardzo szybko z powodu kłopotów finansowych. Likwidacja Auto – Salonu nastąpiła na podstawie uchwały Sądu Powiatowego w Bydgoszczy z dnia 20 maja 1925 roku, łącznie firma nie przetrwała więc nawet roku⁹¹.

W zupełnie innej sytuacji znajdowała się firma Stadie – Automobile Sp. z o.o. Początkowo działała ona pod nazwą E. Stadie, która w roku 1924 zmieniła nazwę na E. Stadie Wytwórnia Motorów Jezdnych Bydgoszcz⁹². W roku 1934 majątek firmy przejął Emil Stadie junior, zmieniając nazwę na Stadie – Automobile Sp. z o.o. Przedmiotem jej działalności było wytwarzanie „motorów jezdnych, handel i pośrednictwo takimi motorami”⁹³. Siedziba firmy znajdowała się wówczas przy ulicy Mazowieckiej 21⁹⁴.

W okresie późniejszym Stadie – Automobile rozszerzyła wachlarz świadczonych usług o sprzedaż samochodów. Dnia 2 stycznia 1936 roku zawiązana została kolejna spółka pod kierownictwem Waltera i Emila Stadie. W zakres działalności firmy wchodził „handel samochodami i pośrednictwo w sprzedaży samochodów i części tychże”⁹⁵. Posiadała ona w tym czasie dwie filie – przy ulicy Mazowieckiej 21 działały warsztaty naprawcze, natomiast salon

⁸⁹ APB, Rejestry handlowe..., Zbiór pism Sądu Okręgowego w Bydgoszczy dotyczących firmy Autosalon Sp z o. o., Trzeci wypis, Bydgoszcz 16 września 1924 roku, sygn. 914, k. 4.

⁹⁰ APB, Rejestry handlowe..., Pismo firmy Auto – Salon z dnia 6 kwietnia 1925 roku, sygn. 914, k. 8.

⁹¹ APB, Rejestry handlowe..., Pismo firmy Auto – Salon do Sądu Powiatowego w Bydgoszczy z dnia 6 listopada 1926 roku, sygn. 914, k. 42. Sprawa likwidacji Auto – Salonu miała dość niejasny przebieg. Przeciwko Leonowi Leligdowiczowi toczyła się nawet sprawa karna „o oszukańcze bankructwo”. Zob. także APB, Rejestry handlowe..., Pismo Sędziego Śledczego przy Sądzie Okręgowym w Bydgoszczy do Sądu Powiatowego w Bydgoszczy, 1 grudnia 1926 roku, sygn. 914, k. 52.

⁹² APB, Rejestry handlowe..., Monitor Polski, 15 październik 1924 roku, nr 237, s. 5, sygn. 70, k. 36.

⁹³ APB, Rejestry handlowe..., Pismo firmy Stadie – Automobile do Sądu Grodzkiego w Bydgoszczy z dnia 8 maja 1934 roku, sygn. 70, k. 44, Ibidem, k. 51.

⁹⁴ APB, Rejestry handlowe..., Pismo firmy Stadie – Automobile do Sądu Grodzkiego w Bydgoszczy z dnia 12 grudnia 1934 roku, sygn. 70, k. 51.

⁹⁵ APB, Rejestry handlowe..., Odpis poświadczony z Rejestru Handlowego Dział B nr 408, sygn. 1068, k. 1.

sprzedaży znajdował się przy ulicy Śniadeckich 2⁹⁶. Początkowo poziom osiągniętych zysków nie był zadowalający, ponieważ w roku 1936 na koncie przychodów zapisano jedynie niewielką sumę 32 złotych 56 groszy. Nie przeszkadzało to zarządowi w snuciu optymistycznych wizji przyszłości. Jak wspomniano w „Sprawozdaniu” z roku 1936: „przedsiębiorstwo znajduje się na dobrej drodze rozwoju, mimo pewnych trudności wpływających z przydziału kontyngentu pojazdów mechanicznych”⁹⁷. W roku następnym wyniki finansowe przedsiębiorstwa uległy poprawie: osiągnięto 1388 złotych czystego zysku, lecz nie była to suma odpowiadająca ambicjom właścicieli⁹⁸.

Sprzedaż samochodów w Bydgoszczy prowadził także Willy Jahr. W roku 1936 był on przedstawicielem marek niemieckiego koncernu samochodowego Auto – Union, w skład którego wchodziły marki Audi, DKW, Wanderer i Horch. Oprócz nich w ofercie firmy znajdowały się samochody ciężarowe Bussing – NAG oraz motocykle DKW i Elite – Diamant. Te ostatnie określano jako lekkie, a więc zwolnione były od podatku, natomiast ich prowadzenie możliwe było bez prawa jazdy. Willy Jahr był wyłącznym przedstawicielem tej marki na terenie Polski i Wolnego Miasta Gdańska⁹⁹. Siedziba firmy znajdowała się na ulicy Gdańskiej 41¹⁰⁰.

W roku 1939 na terenie Bydgoszczy prowadził działalność oddział – przedstawicielstwo firmy Brzeskiauto S.A. z Poznania. Jego siedziba znajdowała się przy Dworcowej 51. Klienci mogli tam nabyć auta osobowe marek Rover i Citroen oraz ciężarowe angielskiej firmy Leyland, wyposażone w silniki Diesla lub benzynowe. Oprócz tego w ofercie znajdowały się „części i akcesoria samochodów wszelkich marek po najkorzystniejszych cenach”¹⁰¹. Najłatwiej było za pośrednictwem firmy Brzeskiauto otrzymać części do samochodów marek Mercedes – Benz, Buick, Citroen, Chevrolet i Opel. Dodatkowo przedsiębiorstwo prowadziło własne warsztaty reparacyjne, w których dokonywano bieżących napraw pojazdów wszystkich marek i typów¹⁰².

Przy ulicy Gdańskiej 20a miała swą siedzibę firma Auto – Salon Franciszek Żubka i Spółka. Reklamowało się jako przedstawicielstwo na województwo

⁹⁶ APB, Rejestry handlowe..., Sprawozdanie z rocznego zebrania udziałowców za miniony rok operacyjny 1936, sygn. 1068, k. 21.

⁹⁷ Ibidem.

⁹⁸ APB, Rejestry handlowe..., Protokół Komisji Rewizyjnej z przeprowadzonej rewizji ksiąg handlowych za rok operacyjny 1937 firmy Stadie – Automobile, Bydgoszcz 19 kwietnia 1938 roku, sygn. 1068, k. 29.

⁹⁹ *Księga adresowa miasta Bydgoszczy*, Rocznik 1936/1937, s. 274, okładka tylna.

¹⁰⁰ Ibidem.

¹⁰¹ „Dziennik Bydgoski”, Rok XXXIII, nr 77, 2 kwietnia 1939 roku, s. 15.

¹⁰² „Dziennik Bydgoski”, Rok XXXIII, nr 105, 7 maja 1939 roku, s. 24.

pomorskie samochodów osobowych marek DKW, Wanderer, Hanomag, Hansa i Vauxhall oraz ciężarowych Bedford, Hansa, Lloyd i G.M.C. W ofercie były pojazdy wyposażone w silniki Diesla lub benzynowe. Auto – Salon obiecywał dostawę „najnowszych modeli natychmiast ze składu”¹⁰³.

Vauxhall 12




**ZDOBYWA RYNEK
PO REWELACYJNYM MOD. „10”**

GDY POSIADA BARDZIEJ PRZESTRONNĄ
KABINĘ, OBIECANY BAGAŻNIK
SIŁNIE O WIĘKSZEJ MOCY
PONADTO: HYDRAULICZNE HAMULCE
I NIEZALĘŻNE ZAWIĘSZENIE KÓŁ



BYDGOSZCZ:	Auto Salon	Piec Wolności 1
G D Y N I A:	General Trading	Pańska Nr 21
KATOWICE:	Salon Samochodowy	Świętostawa 4
K R A K Ó W:	Auto-Koncern	Karmelicka 27
L W Ó W:	N. Weinrab	Pasaż. Miłosza
Ł Ó D Ź:	Auto-Trading	Piorkowska 211
P O Z N A Ń:	Pozn. Centrala Samochod.	Dąbrowskiego 8
SOSNOWIEC:	Maleszewski i Rudowski	3-go Maja 11a
W I Ł N O:	Autocentra's	Wileńska Nr 32
WARSZAWA:	General Trading	Senatorska 32

Reklama firmy Vauxhall zamieszczona w miesięczniku „Auto”.

Na pierwszym miejscu listy przedstawicielstw znajduje się bydgoski Auto – Salon („Auto” nr 12, grudzień 1938)

Następnie podana została lista warsztatów samochodowych. Znalazły się na niej następujące punkty naprawy pojazdów:

- Herbert Beitsch, ul. Zduny 6,
- Edmund Bojanowski, ul. Sienkiewicza 43,
- Albert Conrad, ul. Zduny 5,
- Józef Domina, ul. Warmińskiego 17,

Sprzedają i obsługą samochodów zajmowała się firma Automobile – J. Szymczak, mieszcząca się na Gdańskiej 28a. W jej ofercie były samochody marek Opel i Buick, montowane w warszawskich zakładach „Lilpop, Rau i Loewenstein”. W prospekcie reklamowym podawano, że „montowane w Polsce samochody Buick i Chevrolet – produkujące marki największego koncernu samochodowego świata – General Motors – zwyciężają we wszelkich imprezach samochodowych i przebywają tysiące kilometrów po drogach i bezdrożach, z łatwością uzyskując bardzo wysokie przeciętne”¹⁰⁴.

W *Księdze adresowej miasta Bydgoszczy* oprócz wspomnianych we wcześniejszej części rozdziału wymienione zostały pod hasłem „Samochody i części samochodowe” następujące firmy:

- Auto – Parts, ul. Dworcowa 17;
- Przedstawiciel Polskiego Fiata A. Jannecki, ul. Gdańska 28;
- Seifert i Forster, ul. Gdańska 28¹⁰⁵.

¹⁰³ „Dziennik Bydgoski”. Rok XXXIII, nr 83, 9 kwietnia 1939 roku, s. 28.

¹⁰⁴ Ibidem, s. 21.

¹⁰⁵ *Księga adresowa...*, s. 645.

- Jan Kieruj, ul. Kujawska 88,
- Feliks Kuffel, ul. Hetmańska 28,
- Franciszek Lewandowski, ul. Podolska 25,
- Florian Niedbalski, ul. Jagiellońska 20,
- A. Różycki, ul. Gdańska 105,
- Konrad Wedel, ul. Hetmańska 28,
- Bronisław Wilk i Kazimierz Nawrocki, ul. Gdańska 76,
- Stanisław Wojtal, ul. Dworcowa 36¹⁰⁶.

Niestety, na temat tych warsztatów odnaleźć można niewiele informacji. Albert Conrad posiadał dobrze wyposażony warsztat, ponieważ był w stanie wykonać szlifowanie cylindrów i wałów korbowych¹⁰⁷. Natomiast Franciszek Lewandowski wiosną 1939 roku zatrudniał w swym warsztacie jednego tokarza-montera i dwóch monterów samochodowych¹⁰⁸.

Na terenie Bydgoszczy mieściły się również dwa warsztaty zajmujące się budową karoserii samochodowych. Pierwszy z nich, prowadzony przez mistrza kołodziejskiego Konrada Kalinę, mieścił się pod adresem Matejki 6 róg Lipowej. Drugi przedsiębiorca – Robert Lamprecht oprócz karoserii produkował też wozy konne. Jego warsztat znajdował się na ulicy Toruńskiej 23/25¹⁰⁹.

Zupełnie brakuje informacji na temat garaży samochodowych. Wzmiankowano jedynie, że w roku 1936 funkcjonowały w mieście następujące obiekty tego typu:

- Auto – Komunikacja Sp. z o.o. w Poznaniu, ul. Gdańska 52,
- Auto – Garaże, ul. Królowej Jadwigi 27,
- Auto – Garaże, ul. Śniadeckich 32,
- Janicki, ul. Kołłątaja 8,
- Otto Wiese, ul. 3 Maja 22¹¹⁰.

Rozwój niezbędnego dla motoryzacji zaplecza postępował w Bydgoszczy stopniowo. Na przestrzeni lat rosła liczba obiektów takich jak stacje benzynowe, salony sprzedaży samochodów, warsztaty czy garaże. Powoli przybywało również kilometrów utwardzonych dróg, bardziej przyjaznych dla pojazdów mechanicznych od żuźlowych czy kamiennych szlaków. Magistrat istotnie dokładał starań, aby po miejskich ulicach można było poruszać się w miarę komfortowo.

¹⁰⁶ Ibidem, s. 645-646.

¹⁰⁷ Ibidem, s. 201.

¹⁰⁸ APH, Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy, Pismo firmy Warsztaty Samochodowe Franciszek Lewandowski do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, Ekspozytura w Bydgoszczy, sygn. 275, brak paginacji.

¹⁰⁹ *Księga adresowa...*, s. 646.

¹¹⁰ Ibidem, s. 612.

Co szczególnie istotne, zdecydowanie szybciej postęp dokonywał się w dziedzinach będących domeną działalności inicjatywy prywatnej. Siłami prywatnego kapitału powstała na terenie miasta sieć stacji benzynowych, będąca w stanie zaopatrzyć kierowców miejscowych oraz tych przejeżdżających jedynie przez Bydgoszcz tranzytem w paliwo i oleje. Podobne zjawisko zaobserwować można w przypadku warsztatów i garaży. Natomiast władze miejskie, pomimo najlepszych nawet starań, nie mogły poradzić sobie z rozbudową infrastruktury drogowej. Braki finansowe, w większym niż dzisiaj stopniu, paraliżowały wiele koniecznych do wykonania zadań.