

Piotr Kunda

Bydgoski węzeł autobusowy w okresie międzywojennym

Nicodłącznym elementem każdego większego miasta są autobusy poruszające się po jego ulicach. Bydgoszcz w latach 1920-1939 stanowiła ważny na mapie kraju węzeł komunikacyjny. Komunikacja autobusowa była jednym z elementów składających się na jego całość. Sytuacja ówczesnych przewoźników autobusowych różniła się znacznie od dzisiejszej z wielu powodów. Transport drogowy w naszym kraju znajdował się w latach 1918-1939 w stadium wczesnego rozwoju. Najbardziej charakterystyczną cechą tej gałęzi transportu była niewielka liczba eksploatowanych aut ciężarowych i autobusów.

Tabela 1. Liczba samochodów w latach 1926-1939

Rok	Liczba samochodów ogółem	W tym		
		osobowe	ciężarowe	autobusy
1926	14 670	11 807	2811	756
1927	16 663	13 588	2966	1012
1928	21 992	18 316	3494	1544
1929	29 701	24 527	4896	2841
1930	37 418	30 258	6738	4048
1931	39 391	31 320	7440	4293
1932	28 690	22 163	5801	3047
1933	26 015	19 643	5623	2545
1934	26 969	20 667	5466	2160
1935	25 868	19 876	4945	1542
1936	27 734	19 659	5000	1499
1937	28 570	21 881	5545	1543
1938	34 324	26 248	6843	1754
1939	41 984	31 804	8609	2038

Źródło: *Mały rocznik statystyczny 1939*, s. 199.

Poziom rozwoju polskiej motoryzacji nie przedstawiał się imponująco. Fakt ten stał się podstawową przyczyną słabości transportu samochodowego. Ciężarówek i autobusów było po prostu zbyt mało, aby mogły zaistnieć wyraźniej w łącznej strukturze przewozów kraju¹. Zarówno w przewozie towarów, jak i ludzi bezsprzecznie dominowała kolej². Autobusy stopniowo zdobywały dla siebie klientów, będąc nie tyle konkurencją, co raczej uzupełnieniem połączeń kolejowych, których sieć nie zawsze odpowiadała potrzebom ludności. Zdarzały się oczywiście sytuacje, kiedy to linie autobusowe przebiegały równoległe z kolejowymi, co musiało prowadzić do sytuacji konfliktowych³.

W roku 1929 w eksploatacji znajdowały się łącznie 3224 autobusy skupione w prawie 1,7 tys. przedsiębiorstw przewozowych. Nie były to więc firmy duże. Ich sytuacja stopniowo ulegała poprawie, szczególnie widocznej w drugiej połowie lat 30.⁴ Na rok przed wybuchem II wojny światowej autobusy przewiozły łącznie na 972 liniach około 41 milionów pasażerów⁵.

Komunikacja autobusowa pojawiła się również w dużych miastach. Przykładowo w Warszawie przedsiębiorstwo Dyrekcja Tramwajów i Autobusów dysponowało 109 pojazdami, zaś na rok 1939 przewidywało zakup kolejnych 71 autobusów. Obsługiwały one 17 linii o długości 71 kilometrów, co już wówczas uważano za wielkość nieodpowiadającą rzeczywistym potrzebom miasta⁶. W bliskim Bydgoszczy Poznaniu otwarcie komunikacji autobusowej nastąpiło 1 XI 1925 roku, początkowo na dwóch liniach, do których już po 10 dniach dołączyła trzecia. Tabor firmy stanowiły w tym okresie cztery francuskie autobusy marki Scemia⁷.

Stopniowy rozwój komunikacji autobusowej wymagał stosownych uregulowań prawnych. Polityka państwa w tym zakresie była, niestety, nieprawidłowa. Nie stymulowano bowiem rozwoju tej młodej i wymagającej wsparcia dziedziny, zaś realizm ustępował miejsca krótkowzroczności i fiska-

¹ Na hierarchię ważności poszczególnych gałęzi transportu w Polsce wpływał charakter gospodarki narodowej. Ważną rolę odgrywał w niej przemysł wydobywczy i przetwórstwo produktów rolnych. Gałęzie te wymagały jednak transportu masowego, który zapewnić mogła jedynie kolej. Za: K. Jasiewicz, *Transport i łączność*, [w:] *Problemy gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej*, Warszawa 1989, s. 187.

² W łącznej strukturze przewozów na koleje przypadało w roku 1938 około 99% tonokilometrów. Koleje przewiozły też 227,6 miliona pasażerów. Za: K. Jasiewicz, op. cit., s. 204-205.

³ K. Jasiewicz, op. cit., s. 208.

⁴ *Encyklopedia historii gospodarczej Polski do 1945 roku*, t. II, Warszawa 1981, s. 423.

⁵ Ibidem.

⁶ Przedstawione dane dotyczą drugiej połowy 1938 roku. Za: A.M. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988, s. 291-292.

⁷ J. Wojcieszak, *120 lat komunikacji miejskiej w Poznaniu*, Poznań 2000, s. 107.

lizmowi. Najbardziej dobitnym przykładem błędów w tym zakresie była wydana w 1931 roku ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym. Każdy posiadacz pojazdu mechanicznego zobowiązany był do uiszczania wysokich opłat na jego rzecz. Mocno odczuli to przedsiębiorcy trudniący się transportem drogowym, wielu z nich zostało zmuszonych do zawieszenia działalności⁸. Kolejny silny cios spadł na nich w roku 1932, wraz z wprowadzeniem ustawy o koncesjonowaniu przewozów drogowych. Co ciekawe, ustawodawca powierzył wydawanie koncesji, czyli pozwoleń na wykonywanie usług transportowych, władzom kolejowym, które skrzętnie wykorzystały ten fakt do tępienia konkurencji⁹. Polityka państwa uległa zmianie dopiero na kilka lat przed wybuchem II wojny światowej¹⁰.

Autobusy można było spotkać na ulicach Bydgoszczy, lecz stanowiły na nich dość rzadki widok. Były to głównie pojazdy obsługujące linie podmiejskie, łączące miasto z okolicznymi miejscowościami, takimi jak na przykład Solec Kujawski, Fordon czy Koronowo. Zagadnieniem o wiele uboższym jest historia bydgoskich autobusów miejskich, które pojawiły się na ulicach dopiero na kilka lat przed wybuchem II wojny światowej. W całym okresie międzywojennym w komunikacji miejskiej grodu nad Brdą dominowały bezsprzecznie tramwaje. Historia tych pojazdów jest zdecydowanie bogatsza i do czekała się już kilku opracowań¹¹. Pierwszy tramwaj konny pojawił się na bydgoskich ulicach 18 maja 1888 roku, natomiast elektryczny rozpoczął pracę 3 lipca 1896 roku¹². Po powrocie Bydgoszczy do Macierzy w 1920 roku komunikacja tramwajowa funkcjonowała nadal bez większych zmian. Tramwaje jeździły na trzech liniach: A – Dworzec Główny PKP – Okole, B – Gdańska (przejazd kolejowy) – Toruńska oraz C – Wilczak – Wielkie Bartodzieje¹³. Jedyna poważniejsza zmiana została wprowadzona w roku 1936, kiedy to uruchomiono czwartą linię, oznaczoną jako D, pomiędzy ulicą Gdańską a Długą¹⁴.

Autobusy miejskie rozpoczęły pracę bardzo późno, mianowicie dopiero w 1936 roku, a więc z dużym opóźnieniem w stosunku do takich miast, jak Warszawa czy Poznań. Pierwsze z nich wyjechały na trasy dokładnie 10 paź-

⁸ K. Jasiewicz, op. cit., s. 208-210.

⁹ A. Rummel, *Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922-1980*, Warszawa 1985, s. 20.

¹⁰ J. Żarnowski, *Polska 1918-1939. Praca, technika, społeczeństwo*, Warszawa 1999, s. 179-180.

¹¹ Por. S. Sitarek, *Dzieje bydgoskich tramwajów*, „Biuletyn Komunikacji Miejskiej” nr 52, Warszawa 2000; M. Grossman, J. Wojcieszak, *Dzieje tramwajów bydgoskich*, „Parowozik” 1994, nr 4.

¹² S. Sitarek, op. cit., s. 42.

¹³ M. Grossman, J. Wojcieszak, op. cit., s. 34.

¹⁴ S. Sitarek, op. cit., s. 43.

dziennika 1936 roku. Jak wspomina kierowca Marian Gosicowski: „Były to niebieskie wozy marki Polski Fiat. Mieściło się w nich 16 osób. Na początku kursowały na jednej linii: od Dworca Głównego PKP ulicą Warszawską, Sobieskiego, Hetmańską, Świętojańską, Gdańską do Szkoły Podchorążych. Bilet kosztował 20 groszy”¹⁵. Co ciekawe, do Bydgoszczy trafiły jedynie kompletne podwozia, natomiast nadwozia pasażerskie wykonane zostały na miejscu. Barwy tych pierwszych autobusów miejskich zbliżone były do dzisiejszych. Autobusy należące do MZK są bowiem niebiesko-białe.

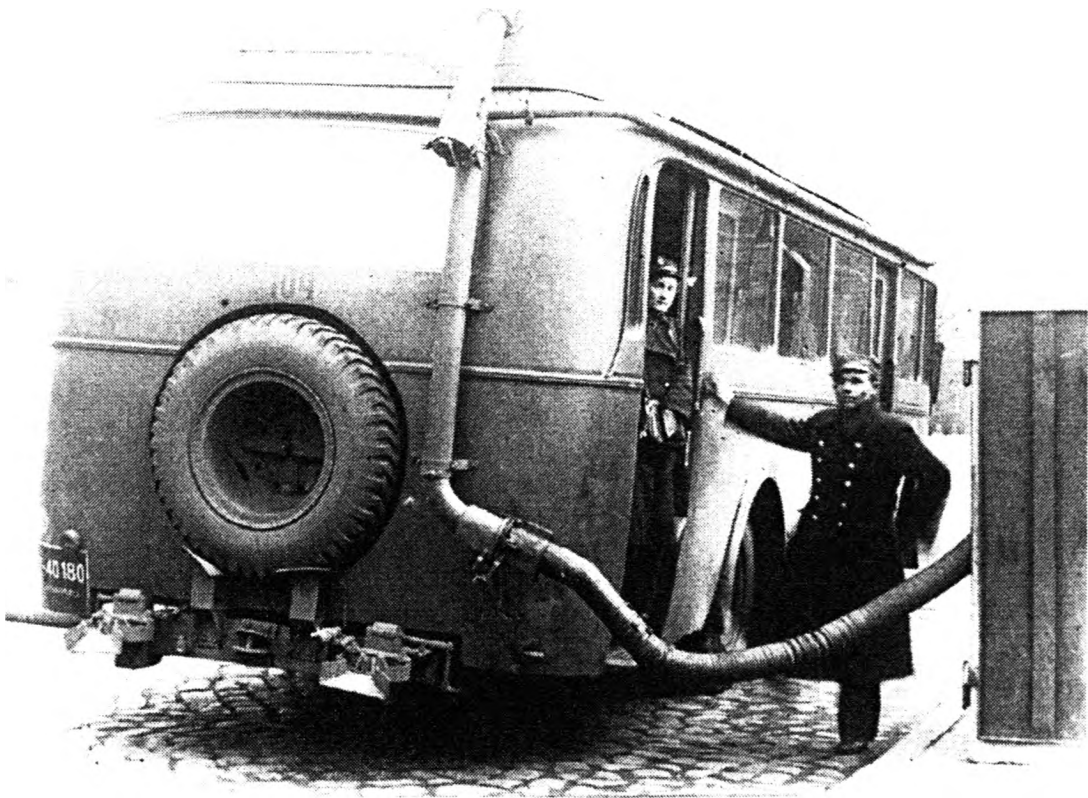


Jeden z pierwszych w Bydgoszczy autobusów miejskich marki Polski Fiat w 1937 roku (fot. ze zbiorów E. Czajkowskiego)

Planowana była dalsza rozbudowa połączeń autobusowych w Bydgoszczy. Łącznie na ulice miało wyjechać 12 wozów, obsługujących kolejne, rozchodzące się promieniście od Dworca PKP linie. Plany te zrealizowano jedynie połowicznie. W roku 1937 uruchomiona została linia numer 2, łącząca dworzec autobusowy, mieszczący się wówczas na placu Kościeleckich, z ulicą Sporną. Została ona wkrótce przedłużona do stacji kolejowej Bydgoszcz-Wschód. Ostatnia uruchomiona przed wojną linia, numer 3, przebiegała trasą

¹⁵ *Autobusy na gazie*, „Album Bydgoski”, 15 grudnia 2005 r., s. 2.

Brzozowa – Kujawska – Wały Jagiellońskie – Nowy Rynek – Podgórna – Orla – Piękna – Szubińska – Żwirki i Wigury. Na linii numer 2 wprowadzono bilety strefowe, kosztujące 20, 30 i 40 groszy. Pojazdy kursowały tutaj z częstotliwością co 20 minut, na jedyńce natomiast co pół godziny. Na krótko przed tragicznym wrześniem 1939 roku wszystkie bydgoskie autobusy miejskie zostały przejęte przez wojsko i nie powróciły już do miasta¹⁶. W trakcie swego funkcjonowania jako środek komunikacji nie przynosiły, niestety, dochodów. Potwierdzało to „Sprawozdanie z działalności Zarządu Miejskiego w Bydgoszczy”: „cena normalnego biletu jest zbyt niska i dlatego autobusy stale są deficytowe, a w miarę uruchomienia większej ich ilości deficyt będzie dalej wzrastał”. Ogółem w okresie, do którego odnosi się wspomniane „Sprawozdanie...”, autobusy przejechały 60 480 kilometrów, przewożąc łącznie 112 195 pasażerów. Deficyt wyniósł przy tym 6954,64 zł¹⁷.



Autobus marki Bussing NAG podczas tankowania gazu świetlnego
(fot. ze zbiorów E. Czajkowskiego)

¹⁶ Z. Raszewski, *Pamiętnik gapia. Bydgoszcz, jaką pamiętam z lat 1930-1945*, Bydgoszcz 1994, s. 34-35.

¹⁷ Sprawozdanie z działalności Zarządu Miejskiego w Bydgoszczy za rok 1936/37, s. 70.

Miejska komunikacja autobusowa została uruchomiona ponownie przez Niemców. Najpierw zimą 1941 roku pojawiły się autobusy zasilane gazem drzewnym. Kursowały one z Nowego Rynku do fabryki prochu w Łęgnowie, dowożąc tam pracowników¹⁸. Linie przeznaczone dla mieszkańców miasta rozpoczęły pracę 16 maja 1943 roku. Wtedy to pojawiły się na ulicach Bydgoszczy sprowadzone z Elbląga wozy marki Bussing NAG. Obsługiwały one trzy linie¹⁹. Okupanci zamierzali także uruchomić komunikację trolejbusową, planów tych nie zrealizowali jednak z powodu niekorzystnej dla nich sytuacji na froncie wschodnim²⁰.

Oprócz autobusów miejskich w Bydgoszczy pojawiły się zdecydowanie liczniejsze od miejskich autobusy obsługujące linie podmiejskie i dalekobieżne. Stanowiły one w pewnym stopniu uzupełnienie komunikacji kolejowej. Bydgoszcz była przez cały okres międzywojenny ważnym na mapie kraju węzłem kolejowym i drogowym. Przecinały się tutaj szlaki północ – południe oraz wschód – zachód. Z Dworca Głównego PKP odchodziły dziennie 64 pociągi pasażerskie, przybywało zaś 68, w tym siedem pospiesznych. Oprócz tego stale wzrastał tonaż przewożonych towarów i przesyłek²¹. Natomiast autobusy wyjeżdżające z Bydgoszczy docierały między innymi do Fordonu, Solca Kujawskiego, Koronowa, Chełmna, Żnina, Gniezna i Łabiszyna²².

Postój autobusów międzymiastowych znajdował się początkowo nad Brdą, za budynkiem Poczty Głównej²³. Lokalizacja ta nie była jednak dobrym rozwiązaniem ze względu na stromy zjazd i niezabezpieczone nabrzeże rzeki. Stało się to przyczyną tragicznych wypadków. Dnia 31 lipca 1930 roku autobus zjeżdżający na postój stoczył się do rzeki. Na szczęście tym razem obyło się bez ofiar śmiertelnych. Groźniejsza w skutkach okazała się katastrofa, która miała miejsce 25 stycznia 1931 roku. Przebieg jej był podobny do pierwszego wypadku – autobus wpadł do Brdy, lecz następstwa były tym razem tragiczne. W wyniku zdarzenia śmierć poniosło aż sześć osób.

Dopiero po tym wydarzeniu władze zdecydowały o przeniesieniu przystanku na plac Kościeleckich²⁴. Początkowo lokalizacja ta miała charakter rozwią-

¹⁸ R. Kuczma, *Autobusy napędzane gazem świetlnym i drzewnym*, „Kalendarz Bydgoski” na rok 1990, Rocznik XXIII, s. 146.

¹⁹ Z. Raszewski, op. cit., s. 35.

²⁰ T. Boguta, *Rozwój i aktualna problematyka komunikacji miejskiej w Bydgoszczy*, „Kronika Bydgoska” 1964-1965, Bydgoszcz 1971, s. 18-19.

²¹ *Polska Bydgoszcz 1920-1930. Dziesięć lat pracy twórczej*, Bydgoszcz 1930, s. 101-102.

²² *Ibidem*, s. 103.

²³ *Historia Bydgoszczy*, t. 2, cz. 1: 1920-1939, Bydgoszcz 1999, s. 287.

²⁴ Z. Raszewski, op. cit., s. 145.

zania zastępczego, dopiero po jakimś czasie wybudowano tam dworzec. Rajmund Kuczma podaje, że dworzec autobusowy znajdował się na placu Kościeleckich od roku 1937. Niestety, Bydgoszcz nie posiadała tak nowoczesnego obiektu jak na przykład Toruń. W grodzie Kopernika nowoczesny dworzec otwarty został 17 grudnia 1938 roku. Posiadał on: „kryte perony, dużą poczekalnię, salę restauracyjną, przechowalnię bagażu, biuro kierownika ruchu, kasę biletową, schron przeciwgazowy. W gmachu dworca znajdują się również fryzzeria, pokój kąpielowy, biuro linii autobusowych”²⁵. Toruń wyprzedził pod względem nowoczesności nie tylko Bydgoszcz, ale nawet Warszawę i Katowice²⁶.



Podnoszenie zatopionego w Brdzie autobusu (fot. ze zbiorów K. Golańczyka)

Autobusy wyruszające z bydgoskiego dworca wykonywały dziennie 60 kursów, przewożąc średnio 1800 pasażerów. W roku 1939 istniało 15 linii autobusowych, w tym jedna pośpieszna do Gdyni, uruchomiona 11 czerwca 1939 roku²⁷. W ostatniej wydanej przed wybuchem wojny *Księżce adresowej miasta Bydgoszczy* wymienione zostały następujące linie: Bydgoszcz – Fordon, Chełmno, Toruń, Bydgoszcz – Solec Kujawski, Bydgoszcz – Świecie, Bydgoszcz – Nakło – Wyrzysk – Łobżenica – Wysoka, Bydgoszcz – Koronowo –

²⁵ „Auto” nr 1, styczeń 1939 r., s. 34-35.

²⁶ Ibidem.

²⁷ R. Kuczma, op. cit., s. 146.

Mąkowsko – Wierzchucin Królewski, Bydgoszcz – Sępólno Krajeńskie, Bydgoszcz – Łabiszyn – Barcin – Mogilno, Bydgoszcz – Inowrocław, Bydgoszcz – Poznań²⁸.

Połączenia te obsługiwane były przez lokalnych przedsiębiorców. W Bydgoszczy znajdowało się kilka firm wykonujących przewozy autobusowe. We wspomnianej już *Księdze adresowej* znalazły się pod hasłem „Autobusy – wypożyczalnie i przedsiębiorstwa” ogłoszenia firm Autokomunikacja, Pomorski Automobilklub, Dworzec Autobusowy²⁹, Grabowski, Zaleski i Spółka, Stefan Niewitecki, Maria Tatarska oraz Bolesław Zakrzewski³⁰.

Na terenie Bydgoszczy funkcjonowała nieujęta w przedstawionym powyżej zestawieniu firma Bydgoskie Linie Autobusowe. Jej akt założenia spisany został dokładnie 31 grudnia 1936 roku, zaś faktyczną działalność rozpoczęła ona z początkiem roku następnego. Jako założyciele i zarazem wspólnicy przedsiębiorstwa zostali wymienieni Maria i Wawrzyniec Tatarscy, zamieszkali w Bydgoszczy przy ulicy Matejki 7 oraz Bolesław Zakrzewski, także bydgoszczanin, mieszkający wówczas przy Kujawskiej 11. Ludzie ci już wcześniej świadczyli usługi przewozowe, jednak teraz postanowili połączyć siły i działać wspólnie³¹. Maria Tatarska we wrześniu 1934 roku posiadała dwa autobusy marki Chevrolet LQ, które kursowały na liniach Bydgoszcz – Mroczka oraz Bydgoszcz – Sępólno Krajeńskie. Natomiast Bolesław Zakrzewski dysponował trzema autobusami Chevrolet LQ oraz Polskim Fiatem 122. Obsługiwał linie Bydgoszcz – Koronowo oraz Koronowo – Wierzchucin Królewski, Koronowo – Dzedno i Koronowo – Mąkowsko³². Każdy ze wspólników wniósł 25 tysięcy złotych jako kapitał zakładowy, co dawało łącznie znaczną wówczas sumę 50 tysięcy złotych. Cel funkcjonowania spółki określony został następująco: „przedmiotem przedsiębiorstwa jest przewóz osób i ich towarów autobusami”³³. Firma wpisana została do Rejestru Handlowego dział B pod numerem 425 29 stycznia 1937 roku³⁴.

²⁸ *Księga adresowa miasta Bydgoszczy*, Rocznik 1936/1937, s. XXIX.

²⁹ Najprawdopodobniej w tym przypadku chodziło jedynie o podanie numeru telefonu placówki.

³⁰ *Księga adresowa...*, s. 598.

³¹ Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej APB), Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy (dalej IPHB) sygn. 1083, k. 4, Akta w sprawie rejestracji firmy Bydgoskie Linie Autobusowe Sp. z o.o. w Bydgoszczy.

³² Archiwum Państwowe w Poznaniu (dalej APP), Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu 1919-1951 (dalej IPHP), sygn. 1009, k. 782, pismo Urzędu Wojewódzkiego Poznańskiego do Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu z 4 X 1934 r.

³³ APB, IPHB, sygn. 1083, k. 4, Akta w sprawie rejestracji firmy Bydgoskie Linie Autobusowe Sp. z o.o.

³⁴ *Ibidem*, k. 10.

Rok 1937 nie był pod względem finansowym korzystny dla Bydgoskich Linii Autobusowych. Firmie nie udało się na tym etapie działalności wypracować znaczącego zysku, pomimo to rozwijała się nadal³⁵. Zdobyła pozwolenie na przedłużenie linii „przez Tucholę – Chojnice i przez Sępólno – Kamień – Chojnice”, oprócz tego zakupiła trzy nowe autobusy marki Polski Fiat³⁶. Na początku roku 1938 podjęta została przez zarząd Bydgoskich Linii Autobusowych decyzja o zakupie jeszcze jednego autobusu i powiększeniu personelu³⁷. Zmiany nastąpiły także w kierownictwie firmy – po ustąpieniu Marii Tatarskiej całkowitą kontrolę nad nią przejął Bolesław Zakrzewski. Planując dalszy rozwój przedsiębiorstwa, złożył on podania o udzielenie koncesji na linie Bydgoszcz – Gdynia, Chojnice – Tczew, Chojnice – Kościerzyna oraz przedłużenie linii Bydgoszcz – Sępólno do Tucholi³⁸.

Z Bydgoskimi Liniami Autobusowymi konkurowało inne przedsiębiorstwo mające siedzibę w Bydgoszczy – Autokomunikacja Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Początkowo nie była związana z miastem. W roku 1929 zakupiła pięć autobusów za kwotę 180 tysięcy złotych i obsługiwała nimi połączenia w okolicy Poznania. Należące do niej pojazdy dopiero w roku 1936 wyruszyły na trasę Bydgoszcz – Świecie, przedłużoną następnie w kolejnym roku do Grudziądza. Równocześnie obsługiwały połączenie Bydgoszcz – Nakło – Wyrzysk – Osiek – Łobżenica – Wysoka³⁹. W roku 1937 posiadała już 11 autobusów, z czego dwa nie były zarejestrowane:

Tabela 2. Pojazdy firmy Autokomunikacja (stan na koniec 1937 r.)

Lp.	Marka pojazdu	Rok produkcji	Wartość pojazdu	Uwagi
1	Komnick	-	11 218,13 zł	nie zarejestrowany
2	j.w.	-	11 093,04 zł	
3	j.w.	-	11 012,04 zł	
4	Chevrolet	-	1701,00 zł	nie zarejestrowany
5	Polski Fiat	1935	11 104,08 zł	
6	j.w.	1936	12 960 zł	

³⁵ Ibidem, k. 83, Odpis bilansu za rok 1937.

³⁶ Ibidem, k. 19, Sprawozdanie z czynności rocznej...

³⁷ W roku 1938 planowano zatrudnić jeszcze jednego szofera oraz konduktora, a także zbudować własny warsztat naprawczy w celu redukcji kosztów i usprawnienia napraw pojazdów. Budowa warsztatu wiązała się z koniecznością zatrudnienia monterów i mechaników, APB, IPHB, sygn. 1083, k. 20, k. 20 verso, Protokół z nadzwyczajnego zebrania Spółki z o.o. Bydgoskie Linie Autobusowe, odbytego w dniu 26 lutego 1938 roku.

³⁸ APB, IPHB, sygn. 1083, k. 70, Sprawozdanie z czynności rocznej...

³⁹ APB, Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu (dalej UWPT), sygn. 24769, Pismo firmy Autokomunikacja Sp. z o.o. do Urzędu Wojewódzkiego w Toruniu z dnia 8 kwietnia 1939 roku.

Lp.	Marka pojazdu	Rok produkcji	Wartość pojazdu	Uwagi
7	j.w.	1936	j.w.	
8	j.w.	1936	14 060 zł	
9	j.w.	1936	13 500 zł	podwozie 7900 zł
10	j.w.	1937	12 900 zł	j.w.
11	j.w.	1937	13 600 zł	j.w.

Źródło: APB, UWPT, sygn. 24769, Inwentarz z dnia 31 grudnia 1937 r.

Poprawiła się także jej sytuacja finansowa. O ile w roku 1936 zanotowała niewielkie straty, to w roku 1937 uzyskała 11 944,55 zł czystego zysku. Za taką sumę można było wówczas kupić przy dopłaceniu około trzech tysięcy złotych nowy autobus. Siedziba firmy w tym okresie znajdowała się już w Bydgoszczy⁴⁰.



Autobus marki Komnick należący do firmy Autokomunikacja
(fot. ze zbiorów MZK Bydgoszcz)

Nad pomyślnie rozwijającą się firmą zaczęły zbierać się czarne chmury. Problem, który dotknął Autokomunikację, dotyczył także innych przewoźników. Mianowicie dotąd prawo do obsługi poszczególnych linii przysługiwało

⁴⁰ APB, UWPT, sygn. 24769, Rachunek strat i zysków za rok 1937.

każdej firmie na podstawie koncesji udzielanych na określony czas, na przykład na rok, przez Ministerstwo Komunikacji. Na poziomie województwa udzielała ich: „województwa władza administracji ogólnej [...] w porozumieniu z właściwą władzą kolejową, pocztową i wojskową”⁴¹. Oprócz tego koncesja zwykła mogła zostać udzielona na maksymalnie osiem lat, natomiast z prawem wyłączności – dająca określonemu przewoźnikowi wyłączność na obsługę linii mogła zostać udzielona na okres dłuższy⁴². Poszczególne firmy zmuszone były przed upływem czasu trwania koncesji do składania podań z prośbą o ich przedłużenie. Czyniły to zarówno Bydgoskie Linie Autobusowe, jak i Autokomunikacja. Prowadziły one działalność na tym samym obszarze, co zdaniem Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego w Toruniu było zjawiskiem niebezpiecznym, stanowiącym „pole do niełojalnej konkurencji” oraz „hamulec rozwoju transportu osobowego”⁴³. Obszar objęty działaniem obu firm stanowić miał zgodnie z założeniami urzędników jeden układ, którego obsługa w przyszłości będzie powierzona „silnej finansowo spółce, mogącej zaspokajać potrzeby komunikacyjne w większym rozmiarze”⁴⁴. Sugerowano więc wprost, że firmy dotychczas zapewniające komunikację autobusową pomiędzy Bydgoszczą a okolicznymi miejscowościami nie wywiązywały się odpowiednio ze swych zadań. Paradoksalnie taka właśnie polityka władz miała na celu, przynajmniej w ich mniemaniu, wzmocnienie finansowe firm transportowych. Duże przedsiębiorstwo miało skuteczniej poradzić sobie z zadaniami takimi jak inwestycje w nowy tabor autobusowy czy też podjęcie obsługi linii nieprzynoszących dochodu, lecz koniecznych z punktu widzenia interesów okolicznej ludności⁴⁵.

Autokomunikacja i Bydgoskie Linie Autobusowe jako najsilniejsze przedsiębiorstwa przewozowe w mieście postanowiły znaleźć rozwiązanie tego problemu. Jeden układ komunikacyjny mógł przecież powstać poprzez połączenie obu firm lub też na drodze przejęcia jednej z nich przez drugą. Wobec braku możliwości zawarcia porozumienia przedsiębiorcy postawili na drugi wariant. Autokomunikacja już 10 lutego 1937 roku złożyła podanie o udzielenie koncesji na swoje linie, to jest na połączenia Bydgoszcz – Nakło – Wyrzysk – Łobżenica

⁴¹ Dziennik Ustaw RP, nr 95, 31 października 1932 roku, poz. 321. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 roku [...] w sprawie wykonania ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi, paragraf 39, s. 1984.

⁴² Ibidem, paragraf 44, punkty 1 i 2, s. 1985.

⁴³ APB, UWPT, sygn. 24769, Pismo UWPT do firmy Bydgoskie Linie Autobusowe z dnia 23 marca 1939 roku.

⁴⁴ Ibidem.

⁴⁵ APB, UWPT, sygn. 24769, Protokół w sprawie komunikacji autobusowej w węźle bydgoskim i na linii Bydgoszcz – Chojnice.

– Wysoka – Osiek oraz Bydgoszcz – Świecie – Grudziądz, a także na linii obsługiwane przez Bydgoskie Linie Autobusowe: Bydgoszcz – Koronowo – Tuchola – Chojnice i Bydgoszcz – Mrocza – Więcbork – Sępólno. Jak stwierdzono w uzasadnieniu: „chcemy stworzyć węzeł komunikacyjny, obejmujący swym zasięgiem wszystkie linie na zachód i północ od Bydgoszczy w granicach miejscowości Nakło – Wyrzysk – Wysoka z jednej a linią Wisły z drugiej strony”⁴⁶. Autokomunikacja potwierdziła w kwietniu 1939 roku gotowość wykupienia firm Bydgoskie Linie Autobusowe oraz K. Zabłocki z Chojnic⁴⁷.

Kierownictwo konkurencji także nie czekało z założonymi rękami. Bydgoskie Linie Autobusowe również postanowiły utworzyć jeden duży obszar scalony poprzez wykupienie Autokomunikacji, dokonane wspólnie z firmą Stefana Niewiteckiego z Fordonu. Gdyby ten plan się powiódł, kolejną inwestycją firmy byłaby budowa warsztatów naprawczych i dworca autobusowego w Chojnicach⁴⁸.

Problem ten został ostatecznie rozwiązany na drodze kompromisu, narzuconego przez Urząd Wojewódzki. Mianowicie linie zostały podzielone pomiędzy zainteresowanych przewoźników. Autokomunikacja otrzymała następujące połączenia:

1. Bydgoszcz – Nakło – Wyrzysk – Wysoka
2. Osiek – Wyrzysk – Łobżenica
3. Bydgoszcz – Świecie – Sartowice – Grudziądz
4. Bydgoszcz – Świecie – Grupa – Grudziądz
5. Bydgoszcz – Zbrachlin – Błądzim – Tuchola
6. Bydgoszcz – Tuchola – Czersk – Zblewo – Stara Kiszewa – Gdynia.

Natomiast Bydgoskie Linie Autobusowe otrzymały koncesje na linie:

1. Bydgoszcz – Koronowo – Mąkowsko – Tuchola – Chojnice
2. Bydgoszcz – Koronowo – Sępólno – Chojnice
3. Bydgoszcz – Mrocza – Więcbork – Łobżenica
4. Bydgoszcz – Mrocza – Więcbork – Sępólno
5. Sępólno – Tuchola – Czersk
6. Chojnice – Brzeźno
7. Bydgoszcz – Koronowo – Sępólno – Chojnice – Kościerzyna – Gdynia.

⁴⁶ APB, UWPT, sygn. 24769, pismo firmy Autokomunikacja do UWPT z dnia 22 stycznia 1939 roku.

⁴⁷ APB, UWPT, sygn. 24771, pismo firmy Autokomunikacja do Ministerstwa Komunikacji, Departament VII w Warszawie z dnia 20 kwietnia 1939 roku.

⁴⁸ APB, UWPT, sygn. 24769, Pismo Firmy Bydgoskie Linie Autobusowe do Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, Departament VII, z dnia 8 kwietnia 1939 roku.

Oficjalne pismo w tej sprawie Urząd Wojewódzki Pomorski wysłał do Ministerstwa Komunikacji 12 sierpnia 1939 roku, postulowane rozwiązania nie weszły więc w życie z powodu wybuchu II wojny światowej⁴⁹.

Przedstawione powyżej firmy były największymi w Bydgoszczy przedsiębiorstwami trudniącymi się świadczeniem usług transportowych na liniach pasażerskich. Oprócz nich funkcjonowały również mniejsze podmioty, których siedziby znajdowały się poza obrębem miasta, jednak ich pojazdy obsługiwały połączenia wokół miasta.

Połączenie międzymiastowe stanowiła w okresie międzywojennym linia Bydgoszcz – Fordon. Próbę uruchomienia na niej linii autobusowej podjął już w 1925 roku bydgoszczanin Krzysztof Ząbecki. Jak stwierdzał on w uzasadnieniu swej prośby: „moim zadaniem jest dostarczyć miastu Fordon taniej komunikacji osobowej”. Planował on pobierać na trasie Bydgoszcz – Fordon opłatę w wysokości 80 groszy, natomiast na odcinku Bydgoszcz – Kapuściska 50 groszy⁵⁰. Przedsiębiorca uzyskał zgodę Starostwa, jednak pomimo tego połączenie nie zostało uruchomione⁵¹.

Kolejnym przewoźnikiem, który otrzymał pozwolenie i co najważniejsze uruchomił linię, był Eligiusz Ruszkowski z Bydgoszczy, zamieszkały przy ulicy Paderewskiego 37. Posiadał on dwa 20-osobowe autobusy marki Berliet. Bilety kosztować miały odpowiednio: Bydgoszcz – Fordon 1 złoty, Bydgoszcz – Brdyujście 1 złoty, Bydgoszcz – Jasiniec 80 groszy i Bydgoszcz – Kapuściska 50 groszy. Za przewóz bagażu o wadze ponad 25 kilogramów należało uiścić opłatę w wysokości jednego biletu normalnego⁵².

Połączenie na trasie Bydgoszcz – Fordon uruchomili następnie dwaj przedsiębiorcy z Fordonu: Leopold Dattel i Filip Oppermann. Dnia 17 grudnia 1927 roku uzyskali oni stosowne zezwolenie wydane przez Wojewodę Poznańskiego na linie Bydgoszcz – Fordon i Bydgoszcz – Brzoza. Na każdej z nich kursował jeden autobus. Wojewoda ustalił jednak dodatkowy warunek: taryfa opłat nie mogła przekraczać 10 groszy od pasażera za każdy przejechany kilometr trasy⁵³. Przedsiębiorcy przystali na propozycję i firma pod nazwą Ko-

⁴⁹ APB, UWPT, sygn. 24769, pismo Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego do Ministerstwa Komunikacji, Departament VII w Warszawie z dnia 12 sierpnia 1939 roku.

⁵⁰ APB, Akta miasta Fordonu (dalej AmF), sygn. 647, k. 1, Akta dotyczące uruchomienia autobusu przez Konstantego Ząbeckiego.

⁵¹ Ibidem, k 2, k 3.

⁵² APB, AmF, sygn. 647, brak paginacji, Rozkład jazdy linii Bydgoszcz – Fordon.

⁵³ APB, AmF, sygn. 647, pismo Wojewody Poznańskiego do Leopolda Dattela i Filipa Oppermanna w Fordonie z dnia 17 grudnia 1927 roku.

munikacja Autobusowa Leopold Dattel Filip Oppermann rozpoczęła działalność. Przystanki końcowe znajdowały się w Bydgoszczy naprzeciwko kościoła Klarysek oraz na Starym Rynku w Fordonie. W dni powszednie autobus wyjeżdżał z Bydgoszczy pomiędzy 8 rano a 18 z częstotliwością co dwie godziny, z Fordonu zaś w godzinach nieparzystych pomiędzy 9 a 19. Taryfa opłat wyglądała następująco:

– Bydgoszcz – Kapuściska	6 kilometrów	0,60 zł,
– Bydgoszcz – Jasiniec	7,7 kilometra	0,90 zł,
– Bydgoszcz – Brdyujście	9,6 kilometra	1 złoty,
– Bydgoszcz – Fordon	12,5 kilometra	1,20 zł.

Opłata za bagaż o masie powyżej 25 kilogramów wynosiła równowartość jednego biletu normalnego na daną trasę⁵⁴.

Przedsiębiorcy wnioskowali w roku następnym o udzielenie koncesji na drugi autobus, który miał obsługiwać tę samą trasę. Wojewoda Poznański nie udzielił jednak zgody. Decyzja argumentowana była niepunktualnością pierwszego autobusu, co wprowadza „w błąd zainteresowaną ludność miejscową – naraża ją na niepotrzebną stratę czasu i nie daje żadnej gwarancji dobrego i pewnego obsłużenia”. Dalej urząd groził odebraniem koncesji będącej już w posiadaniu firmy, jeśli ta nie poprawi jakości świadczonych usług⁵⁵.

Połączenie Bydgoszczy z Fordonem obsługiwał wreszcie wspomniany wcześniej Stefan Niewitecki, zamieszkały w Fordonie. To właśnie ten człowiek był właścicielem autobusu, który feralnego dnia 25 stycznia 1931 roku, wracając z Fordonu do Bydgoszczy, wpadł do Brdy. Był to wóz marki Morris o numerze rejestracyjnym PZ 4401⁵⁶. Po zdarzeniu zarówno właściciel pojazdu, jak i jego kierowca nie byli obwiniani o spowodowanie tej tragedii. Autobus również nie budził zastrzeżeń, był bowiem sprawny technicznie. Zdaniem prasy bydgoskiej winę za wypadek ponosiła gołoledź oraz brak zabezpieczenia bulwaru, przez co pojazd mógł stoczyć się do rzeki⁵⁷. Niewitecki po tej strasznej tragedii dalej prowadził działalność przewozową. W roku 1934 jego tabor składał się z czterech pojazdów, mianowicie wozu marki Krupp, przeznaczonego do przewozu 25 osób, 18-osobowego Polskiego Fiata i dwóch pojazdów marki Morris Commercial TXL 13. Obsługiwał w dalszym ciągu linie Bydgoszcz – Fordon oraz Bydgoszcz – Toruń i Bydgoszcz – Chełmno⁵⁸.

⁵⁴ APB, AmF, sygn. 647, Rozkład jazdy....

⁵⁵ Ibidem, sygn. 674, pismo Wojewody Poznańskiego do L. Dattela i F. Oppermanna.

⁵⁶ „Dziennik Bydgoski”, 27 styczeń 1931, nr 21, s. 1.

⁵⁷ Ibidem.

⁵⁸ APP, Urząd Wojewódzki Poznański (dalej UWP), sygn. 1009, k. 782, pismo do Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu z dnia 4 października 1934 roku.

W roku 1939, wobec planów utworzenia jednego obszaru przewozowego położonego na północ od Bydgoszczy, Stefan Niewitecki nawiązał współpracę z firmą Bydgoskie Linie Autobusowe i wspólnie z nią postanowił 3 lutego 1939 roku wykupić najgroźniejszego wówczas konkurenta: przedsiębiorstwo Auto-komunikacja celem utworzenia jednego obszaru przewozowego⁵⁹.

Podmiejską linię Bydgoszcz – Solec Kujawski obsługiwał w roku 1934 Teofil Komarnicki, zamieszkały w Bydgoszczy przy ulicy Toruńskiej 156. Posiadał on w tym momencie 17-osobowy autobus Morris Commercial TXL 13 i dwa mniejsze Chevrolety LQ⁶⁰. Jak sugeruje wielkość posiadanego przez przedsiębiorcę taboru autobusowego, frekwencja na linii nie mogła być zbyt duża, zwłaszcza że prawo zabraniało zabierania pasażerów na miejsca stojące⁶¹.

Oprócz firm bydgoskich i fordońskich istnieli także inni przewoźnicy, którzy mieli swe siedziby poza granicami Bydgoszczy, ale należące do nich autobusy docierały do miasta nad Brdą. W grudniu 1929 roku z prośbą o udzielenie zezwolenia na obsługę linii Chojnice – Bydgoszcz wystąpił zamieszkały w Trzemiętówku Leon Erdmann. Proponowane przez niego połączenie przebiegać miało z Chojnic przez Kamień, Sępólno, Więcbork i Mroczę. Przedsiębiorca w chwili składania podania dysponował jednym autobusem marki Chevrolet⁶². Leon Erdmann 7 kwietnia uzyskał zgodę na wykonywanie przewozów proponowaną trasą na okres jednego roku, to jest do 6 kwietnia 1931 roku, lecz bez prawa wyłączności. Jak stwierdzono w uzasadnieniu decyzji: posiadanie zezwolenia „nie wyklucza możliwości uzyskania przez innego wnioskodawcę zezwolenia na prawo utrzymywania komunikacji na tym szlaku”. Dalej wymieniono jeszcze kilka dodatkowych warunków. Autobus kursujący na linii powinien posiadać dwie tabliczki o wymiarach 6 x 12 centymetrów – na jednej znaleźć się miały informacje o przewoźniku, na następnej zaś informacja o liczbie miejsc siedzących w pojeździe. Pasażerowie musieli otrzymywać bilety z oznaczeniem ceny, daty i przystanku początkowego, podróżować mogli natomiast jedynie na miejscach siedzących. Zabraniano zajmowania miejsca obok kierowcy i prowadzenia z nim konwersacji podczas jazdy. Pojazd nie mógł zatrzymywać się w miejscach innych aniżeli przystanki w celu zabrania bądź też wysadzenia pasażerów, nawet na ich prośbę. Same przystanki miały być oznaczone w sposób widoczny poprzez

⁵⁹ APB, UWPT, sygn. 24769, pismo firmy Bydgoskie Linie Autobusowe do Ministerstwa Komunikacji z dnia 8 kwietnia 1939 roku.

⁶⁰ APP, IPHP sygn. 1009, k. 782, pismo do Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu z dnia 4 października 1934 roku.

⁶¹ APB, UWPT, sygn. 24756, pismo UWPT do L. Erdmanna z dnia 4 kwietnia 1930 roku.

⁶² Ibidem, Podanie Leona Erdmanna o zgodę na uruchomienie połączenia.

umieszczenie na nich informacji o cenach biletów i rozkładów jazdy. Rozkład powinien zostać na koszt przewoźnika opublikowany w Dzienniku Wojewódzkim względnie w innej publikacji dotyczącej ruchu autobusowego⁶³. Przy przejazdach pierwszeństwo przysługiwało funkcjonariuszom państwowym i wojskowym podróżującym w celach służbowych. Leon Erdmann zobowiązał się także do ponoszenia dodatkowej opłaty „za nadmierne zużycie dróg państwowych w wysokości 10 groszy od każdego przejechanego kilometra w każdą stronę”⁶⁴. Do przyjęcia podobnego katalogu dodatkowych warunków zobowiązani byli także inni przedsiębiorcy, występujący z prośbą o pozwolenie na uruchomienie połączeń⁶⁵.

Pozwolenie na tę samą linię, z pozytywnym dla siebie skutkiem, starał się zdobyć w lutym 1930 roku kolejny przewoźnik – Józef Daron. Należący do niego pojazd wyruszył ostatecznie trasą Kamień – Sępólno – Mąkowsko – Koronowo – Bydgoszcz⁶⁶. Na życzenie pasażerów początkowy przystanek przesunięty został z Kamienia do Wałdowa. Zmianę tę zatwierdził następnie 14 kwietnia 1930 roku Urząd Wojewódzki Pomorski⁶⁷. Połączenia podmiejskie obsługiwał także Marian Głyda z Łabiszyna. Jego autobusy kursowały na liniach Łabiszyn – Bydgoszcz i Łabiszyn – Barcin. Ten pierwszy zatrzymywał się w Bydgoszczy przy kościele Klarysek oraz na Zbożowym Rynku⁶⁸.

Według stanu z 15 września 1934 roku koncesje na wykonywanie przewozów na podbydgoskich liniach posiadali również Mikołaj Grabowski z Łabiszyna (Bydgoszcz – Barcin), Kazimiera Łobodzińska z Łabiszyna (Bydgoszcz – Barcin, Bydgoszcz – Łabiszyn) oraz Wincenty Mikołajczyk z Gniezna (Bydgoszcz – Żnin). Ten ostatni posiadał łącznie cztery autobusy marki Chevrolet i jednego Polskiego Fiata 122⁶⁹.

Na linii Poznań – Wągrowiec – Bydgoszcz spotkać można było pojazdy należące do Michała Nawrockiego, zamieszkałego w Poznaniu. Przedsiębiorca postanowił rozszerzyć ofertę i zdecydował się na otwarcie linii dalekobieżnej z Poznania do Gdyni, przebiegającej przez Bydgoszcz. O ambicjach właściciela świadczyła już nazwa firmy, stworzonej przez Michała Nawrockiego w celu

⁶³ Ibidem, pismo UWPT do Leona Erdmanna z dnia 4 kwietnia 1930 roku.

⁶⁴ Ibidem.

⁶⁵ Por. pismo UWPT do Józefa Daronia z dnia 14 kwietnia 1930 roku, sygn. 24756.

⁶⁶ APB, UWPT, sygn. 24757, Prośba Józefa Daronia o zgodę na obsługę linii Kamień – Bydgoszcz z 14 kwietnia 1930 roku.

⁶⁷ APB, UWPT, sygn. 24757, pismo J. Daronia do UWPT, odpowiedź – pismo UWPT do J. Daronia z 14 kwietnia 1930 roku.

⁶⁸ *Adresy miasta Bydgoszczy na rok 1926*, s. XLIV.

⁶⁹ APP, IPHP, sygn. 1009, k. 781, k. 782, pismo Urzędu Wojewódzkiego do Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu z 4 października 1934 roku.

realizacji tego wyzwania: Bałtyckie Linie Autobusowe. Regularne kursy na trasie miały rozpocząć się w listopadzie 1938 roku⁷⁰. Prowadzona przez firmę statystyka przewozów sugeruje jednak wcześniejszą datę jego uruchomienia, ma bowiem swój początek 3 października 1938 roku⁷¹. Do obsługi połączenia przystosowany został autobus zbudowany na krajowym podwoziu marki Chevrolet. Nadwozie wykonane zostało przez przewoźnika i zapewniało maksymalny w ówczesnych realiach komfort podróżowania. Oprócz zasadniczego przedziału wyposażonego w fotele wypoczynkowe autobus posiadał „oddzielne przedziały mniejsze, przeznaczone dla palących i na czas pogawędek podczas snu ogółu pasażerów. Luksusowe wozy posiadają ponadto umywalnie, toalety, podręczny bar i doskonałą instalację radio-odbiorczą”. Był to pierwszy tego typu pojazd w Polsce⁷². Interesującą kwestią byłby z pewnością rzeczywisty komfort podróży przedstawionym autobusem po nie najlepszych przecież polskich drogach. Linia stopniowo zdobywała pasażerów, których liczba utrzymywała się na niewysokim, lecz najwyraźniej satysfakcjonującym przewoźnika poziomie. W okresie od października 1938 do 15 marca 1939 roku z usług Bałtyckich Linii Autobusowych skorzystało łącznie 2195 pasażerów⁷³.

Własne połączenia autobusowe uruchomiła także – co zapewne wywoła zdziwienie – Bydgoska Kolej Powiatowa. W roku 1926 „dla lepszej dogodności publiczności” należące do firmy autobusy wyjechały na trasę Bydgoszcz – Koronowo⁷⁴. Tego typu działalność prowadzona przez przewoźników szybowych nie należała do zjawisk wyjątkowych. Wspominałem już wcześniej o autobusach należących do Polskich Kolei Państwowych – monopolisty w dziedzinie przewozów pasażerskich. Autobusy „kolejowe” nie stanowiły oczywiście konkurencji dla samych pociągów, lecz je uzupełniały. Z podobną inicjatywą w roku 1933 wystąpiły Poznańskie Koleje Dojazdowe. Przedsiębiorstwo planowało uruchomić komunikację autobusową na linii Poznań – Mosina. Miały ją obsługiwać dwa duże, 35-osobowe autobusy marki Renault⁷⁵.

Natomiast w Bydgoszczy, oprócz linii łączącej miasto z Koronowem, Kolej Powiatowa planowała zorganizowanie przewozów autobusami na trasie Bydgoszcz – Opławiec – Smukała. Miała to być jednak komunikacja sezonowa,

⁷⁰ *Bałtycka strzała*, „Auto” nr 11, listopad 1938, s. 614.

⁷¹ APB, UWPT, sygn. 24770, Statystyka przewiezionych osób z Poznania do Gdyni i z powrotem w czasie od 3 października 1938 roku do 15 kwietnia 1939 roku.

⁷² *Bałtycka strzała*, op. cit., s. 614.

⁷³ APB, UWPT, sygn. 24770, Statystyka...

⁷⁴ *Adresy miasta Bydgoszczy na rok 1926*, s. XXIX.

⁷⁵ APP, IPHP, sygn. 1009, k. 240, pismo Poznańskich Kolei Elektrycznych do Ministerstwa Komunikacji z dnia 14 czerwca 1933 roku.

pracująca jedynie w okresie letnim. Dodatkowo wachlarz usług poszerzony został o wynajem autobusów na wycieczki oraz polowania⁷⁶.

Działający w Bydgoszczy i okolicach przedsiębiorcy autobusowi zorganizowali się w ramach organizacji branżowej. W mieście funkcjonował Bydgoski Związek Przedsiębiorstw Autobusowych. Organizacja ta została wpisana do Rejestru Stowarzyszeń i Związków Urzędu Wojewódzkiego Poznańskiego pod numerem 5 w dniu 7 sierpnia 1933 roku. Jako cel swego działania przyjęła:

- a) ochronę interesów przedsiębiorstw zrzeszonych w Związku i popieranie ich potrzeb gospodarczych,
- b) wspieranie rozwoju komunikacji autobusowej,
- c) popieranie turystyki.

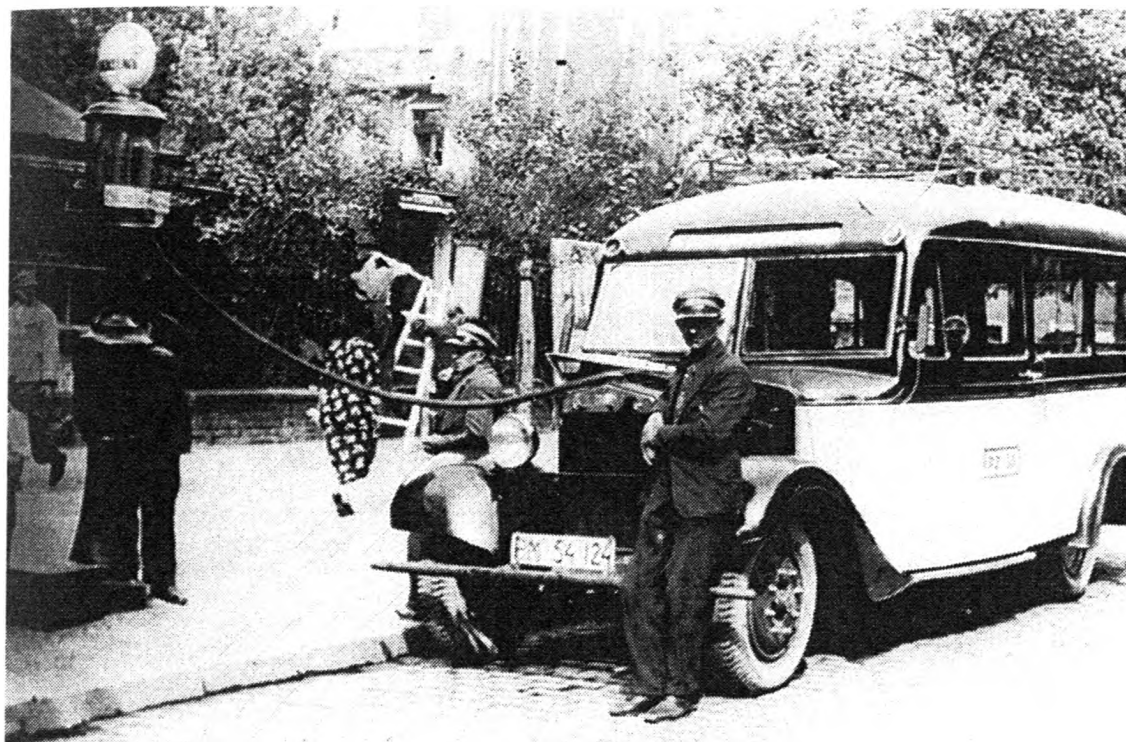
Powyższe cele zamierzano realizować poprzez organizowanie usprawnień w komunikacji, wspólne rozwiązywanie problemów związanych z prowadzeniem działalności przewozowej, organizowanie spółdzielni w celu nabywania po niższych cenach paliwa i materiałów eksploatacyjnych, zakładanie kas samopomocowych, łagodzenie sporów i wewnętrznej konkurencji oraz organizowanie kształcenia zawodowego członków⁷⁷.

Firmy wykonujące przewozy autobusami nie były zdane tylko na siebie. Ich działalność stopniowo zaczynano postrzegać jako zjawisko pozytywne, między innymi dla rozwoju turystyki. Organizacją zainteresowaną rozwojem komunikacji autobusowej był Oddział Bydgoski Polskiego Tubing Klubu. 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 linie. PTK zajmował się oprócz tego organizowaniem wycieczek autobusowych. Pierwsza miała miejsce 16 czerwca 1929 roku i odbyła się na trasie Bydgoszcz – Chełmno – Grudziądz – Świecie – Bydgoszcz⁷⁸.

⁷⁶ *Adresy miasta Bydgoszczy na rok 1926*, s. XXIX.

⁷⁷ APB, UWPT, sygn. 5460, k. 129, Stowarzyszenia zarejestrowane przez Urząd Wojewódzki Poznański od 1 stycznia 1933 do 1 kwietnia 1938 r.

⁷⁸ J. Umiński, *Polski Touring Klub w Bydgoszczy*, „Kronika Bydgoska” 2002, Bydgoszcz 2003, s. 183-184.



Jeden z bydgoskich autobusów w okresie międzywojennym
(fot. ze zbiorów MZK Bydgoszcz)

Tabela 3. Liczba pojazdów mechanicznych zarejestrowanych na terenie Bydgoszczy w latach 1928-1938

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

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

Autobusy stanowiły skromną część i tak nielicznej grupy pojazdów mechanicznych zarejestrowanych w obrębie miasta i poruszających się po jego ulicach. Należy do niej oczywiście doliczyć auta, których powyższe zestawienie nie uwzględnia, czyli będące w posiadaniu firm niemających siedziby w Bydgoszczy. Pojazdów tych również nie było wiele. Komunikacja autobusowa rozwijała się w mieście nad Brdą powoli, podobnie jak cała ówczesna polska motoryzacja. Trudno z dzisiejszej perspektywy stwierdzić, jak proces ten potoczyłby się dalej, gdyby nie wybuch II wojny światowej.