

# Miasto w ruchu

Z dr. Radosławem Bugowskim, autorem książki o komunikacji w Toruniu XIX/XX wieku, rozmawia dr Marcin Lutomierski

Fot. nadesłana

– Skąd wziął się pomysł na badanie dziejów przemieszczania się społeczeństwa Torunia?

– W moim przypadku, podobnie jak w wielu innych projektach naukowych, temat wyrósł z zainteresowań. Zastanawiałem się, jak połączyć motoryzację z przemianami społeczno-gospodarczymi przełomu XIX i XX w. oraz fascynującym zagadnieniem postępu technicznego, a więc tego, co jak w soczewce skupiało koloryt tej epoki. W końcu zrodził się pomysł na napisanie mikrohistorii, na odtworzenie procesów zmian w sposobach podróżowania w mieście w dobie modernizacji struktury społecznej. Tak powstała rozprawa doktorska, a później książka *Miasto w ruchu*.

– Dlaczego wybrał Pan do swoich badań okres 1891–1939?

– Przełom XIX i XX w. to wyjątkowy okres w dziejach, w którym przemiany związane ze sposobami i technologią podróżowania w miastach zachodziły w niesłychanym tempie. Współcześnie zachwycamy się czasem szybkością zmian technologicznych towarzyszących naszej codzienności, ale przecież dzisiejszy samochód nadal bazuje na technologii sprzed 100 lat.

Jakież musiało być zatem zdziwienie ludzi u progu XX w., gdy na ulicach miast zobaczyli samochody? Właściciel pierwszego samochodu w Toruniu twierdził, że pojazd płoszył konie, które na jego widok wywracały wozy do rowu. U schyłku XIX w. nawet dopuszczalna prędkość w mieście nie była precyzyjnie określona, bo nie było pojazdów wyposażonych w prędkościomierze. Jednak pojawienie się tramwaju elektrycznego, już w rok po doprowadzeniu światła elektrycznego w Toruniu, umożliwiło ustalenie maksymalnej prędkości, a piesi stracili wówczas pierwszeństwo w ruchu drogowym.



To rzeczywiście głębokie zmiany, które frapują badaczy zajmujących się problematyką procesów modernizacyjnych. Dlaczego dla swoich badań wyznaczyłem konkretnie okres 1891–1939? Otóż w roku 1891 r. pojawił się w Toruniu pierwszy tramwaj konny, a frekwencja pasażerów, już w pierwszych miesiącach funkcjonowania linii, sięgała dziennie blisko 7% ludności miasta. Była to strukturalna zmiana, jaka nagle zaszła w sposobach poruszania się w mieście. Z kolei rok 1939 kończył pewną epokę. Wkroczenie wojsk hitlerowskich do miasta podporządkowało komunikację funkcjom militarnym.

– Czy w kontekście Pańskich badań Toruń wyróżniał się jakoś wśród innych miast zaboru pruskiego i II Rzeczypospolitej?

– Jeśli przyjrzymy się rozwojowi systemów komunikacji wewnętrznych w miastach na ziemiach

polskich, to zauważymy przede wszystkim kilka cech wspólnych, a nawet pewnych prawidłowości. Budowane w XIX w. dworce kolejowe w wielu miastach zdecydowały o kierunkach rozwoju komunikacji wewnątrzmijskich. Linie omnibusowe, a później elektryczne tramwaje łączyły zwykle śródmieścia z dworcami kolejowymi. Tak stało się choćby w Poznaniu, Wrocławiu czy Bydgoszczy. Epoka dworców kolejowych zapoczątkowała zmiany w rozłożeniu natężenia ruchu wewnątrz miast. W 1891 r. z dworców toruńskich wyjechało niespełna 267 tys. osób, co – upraszczając – dawało średnio dzienny ruch na dworcach wynoszący 731 osób. Ówczesnie żaden zakład pracy w Toruniu nie zatrudniał tylu pracowników. To zarazem oznacza, że zmieniona struktura przyjazdów do miasta zapoczątkowała kształtowanie się nowych centrów, jakimi obok śródmieścia, stały się dworce kolejowe. Zatem lokalizacje dworców w różnych miastach na długie lata „ustawiły” cały system komunikacji wewnętrznej, a częściowo również kierunki rozwoju urbanizacyjnego.

Rozwój trakcji tramwajowych prowadził do likwidacji linii omnibusowych, które mogły funkcjonować jedynie na obszarach, do których tramwaj jeszcze nie docierał. Także późniejsze połączenia autobusowe w okresie II Rzeczypospolitej stanowiły rozwiązania zastępcze lub uzupełniały ofertę przewozową – Bydgoszcz, Warszawa, Poznań, Kraków, Łódź.

Oczywistym jest również, że właścicielami konnych powozów osobowych oraz samochodów, niezależnie od ośrodków miejskiego, pozostawali przedstawiciele miejscowych elit gospodarczych.

Niestety brak badań porównawczych uniemożliwia udzielenie precyzyjnej odpowiedzi na temat tempa przemian w zakresie wymiany środków transportu, zmian w regulacji ruchu i jego natężenia.

– Co było najpopularniejszym środkiem transportu w ówczesnym Toruniu (i dlaczego)?

– Pod koniec XIX w. podstawowym sposobem przemieszczania się po mieście był chód. Pojawienie się zbiorowych form podróżowania, zwłaszcza tramwajów, zapoczątkowało strukturalną zmianę w sposobach docierania do miejsc aktywności zawodowej.

Upowszechnienie się komunikacji publicznej z zasady prowadziło do obniżenia kosztów przejazd-





dów, ale w badanym okresie mieszkańcom Torunia przytrafiły się dwa głębokie kryzysy gospodarcze (na początku lat 20. XX w. oraz wielki kryzys w latach 30. XX w.), silniej uderzające w podstawy komunikacji niż I wojna światowa. W efekcie robotnik murarski na jeden przejazd tramwajem w 1934 r. pracował 15 minut, o 3 minuty dłużej niż w 1914 r.

W analizowanym przeze mnie okresie wskaźnik uczestnictwa w formach komunikacji zbiorowej – mierzony w odniesieniu do liczby ludności miasta – oscylował w przedziale 14– 19%. Gdy uwzględnimy, że liczba właścicieli pojazdów indywidualnych, która naturalnie wykazywała wzrost, nie przekraczała kilku procent liczby ludności, to niezmiennie głównym sposobem przemieszczania się mieszkańców Torunia pozostała komunikacja piesza. Choć jej znaczenie zostało uszczuplone w stosunku do czasów sprzed uruchomienia tramwajów. Możliwości szybszego i nowoczesnego podróżowania zostały zarezerwowane dla części mieszkańców. Przede wszystkim z powodu rozwarstwienia ekonomicznego, przez które najniższe warstwy społeczne były skazane na wędrówkę *per pedes*.

– Jak wyglądały początki ruchu samochodowego w Toruniu – pierwsze samochody, reakcje na nie, ruch uliczny i jego osobliwości?

– Pierwszy samochód prawdopodobnie pojawił się w Toruniu w czerwcu 1894 r. Nazwano go „dorożką bez koni pędzoną benzyną”, a podróżował nim agent handlowy, którego obecność w mieście prasa relacjonowała przez dwa dni. Na trwałe samochody prywatne zaczęły pojawiać się w Toruniu od 1905 r. Automobil właściciela piekarni Antoniego Kamuli osiągał zawrotną prędkość 40 km/h i wywoływał panikę wśród ludzi i zwierząt, ale też fascynację, zazdrość i walkę o miejsce na ulicy.

Od 1911 r. w krajobrazie miejskich ulic zaczęły pojawiać się pierwsze dorożki samochodowe, które w ciągu dwóch dekad doprowadziły do marginalizacji dorożek konnych. Mieszkańcy oskarżali kierowców tych pojazdów o zbyt szybką jazdę, a w prasie pisano, że przechodzące osoby niejednokrotnie znajdują się „w niebezpieczeństwie życia”. Przez wieki ulica należała do pieszych. Gdy pojawiły się samochody, kierowcy zaczęli uzurpować sobie do niej prawo. Piesi widzieli w samochodzie zagrożenie dla ustalonych zwyczajów, zamach na ich prawa. W tym sensie ruch komunikacyjny to także społeczna walka o ulicę.

Musimy jednak mieć na uwadze, że skala zmotoryzowania była jeszcze znikoma. W badanym okresie liczba samochodów nigdy nie przewyższyła liczby wozów konnych, nawet w 1939 r., w którym odnotowujemy 289 samochodów w Toruniu.

Abstrahując od powyższego: ruch uliczny kształtował się nierównomiernie w poszczególnych częściach miasta, a jego największe natężenie koncentrowało się oczywiście w ścisłym centrum. Skalę zjawiska niech zobrazuje liczba pieszych, przechodzących przez Bramę Bydgoską w 1889 r., która w sierpniową niedzielę sięgnęła 13 tys. osób, a całe miasto liczyło wówczas niespełna 27 tys. mieszkańców. Miażdżącą przewagę śródmieścia nad pozostałymi dzielnicami potwierdzają także pomiary ruchu z połowy lat 20. XX w. Wówczas liczba osób pojawiających się w ciągu jednej godziny na ul. Szewskiej była blisko dwuipółkrotnie wyższa niż łączna liczba przechodniów na ul. Grudziądzkiej w ciągu 9 godzin.

**– Co w badanym przez Pana okresie było największą bolączką przemieszczania się torunian i jak sobie z tym radzono?**

– Zasadniczym problemem było z pewnością korkowanie się ruchu w centrum. Zjawisko to doskwierało mieszkańcom już w latach 70. XIX w. Tętno życia miejskiego skupiało się na Starym i Nowym Mieście, które funkcjonowały wówczas w hermetycznej zabudowie średniowiecznych bram i fortyfikacji, co w obliczu dynamicznego wzrostu liczby mieszkańców (w latach 1840–1882 populacja zwiększyła się o 74%) powodowało znaczne utrud-

nienia w ruchu komunikacyjnym. W prasie wprost pisano, że bramy „zawadzają komunikacyi”. W rezultacie miejsca wejść na starówkę bywały zakorkowane. W grudniu 1877 r. między godz. 8 a 12 przez Bramę św. Jakuba przechodziło przeciętnie 4 tys. osób – to więcej niż liczył cały garnizon wojskowy Torunia. W pewnym stopniu poradzono sobie z tym poprzez rozbórkę średniowiecznych murów i bram, likwidację przedproży kamienic, bud kupieckich oraz przeniesienie handlu do parterów kamienic.

Problem jednak nie zniknął, a przepustowość ruchu spadała szczególnie w dni targowe. W 1925 r. łączna liczba osób pojawiających się podczas godzin targowych na Starym Mieście przewyższała ¼ liczby ludności Torunia.

Sytuacja związana z niedrożnością ulic śródmiejskich skomplikowała się jeszcze bardziej po wzniesieniu mostu drogowego w 1934 r. Wraz z jego otwarciem zamknięto ruch kołowy na moście kolejowym, co przetożyło się na wzrost liczby pojazdów przejeżdżających ul. Kopernika, św. Dutcha i Różaną z 12 do 20–30 na minutę. Moment ten należy uznać za krytyczny z punktu widzenia przepustowości ruchu, wówczas nawet tramwaje miały spóźnienia.

Jak sobie z tym poradzono? W latach 30. wybudowano wokół Starego Miasta dwupasmowe arterie al. 700-lecia i ul. Wały, co zapoczątkowało strukturalny proces eliminowania ruchu kołowego z zabytkowego centrum. Zmieniono też bieg linii tramwajowej nr 2 i 3, w efekcie do 1937 r. centralny węzeł komunikacyjny przesunął się na pl. Bankowy (dziś pl. Rapackiego).

Warto jeszcze nadmienić, że wysokie natężenie ruchu w centrum Torunia skutkowało licznymi kolizjami i wypadkami drogowymi, a najbardziej newralgicznym miejscem, z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu w całym badanym okresie, był zbieg ulic: Strumykowej, Szerokiej, Przedzamcze, Królowej Jadwigi oraz Wielkie Garbary.

**– Dzieje poruszania się mieszkańców Torunia to również dzieje społeczno-gospodarczego rozwoju miasta. Czy mógłby Pan wskazać jakieś charakterystyczne przykłady tych związków?**

– Niezależnie od przynależności państwowej Torunia, możemy zaobserwować silny związek rynku komunikacyjnego z sytuacją gospodarczą miasta. Korelacja występująca między intensywnością ruchu a koniunkturą gospodarczą przejawia-



ła się spadkiem ruchu w okresach dekonjunktury oraz jego wzrostem w czasach rozwoju. Przy czym w okresach kryzysów mieszkańcy kierowali się w stronę ruchu pieszego bądź zaniechania aktywności komunikacyjnej. Wyraźnie widać to w latach 1901–1904, 1920–1924 i 1930–1935. Im głębsza stagnacja, tym skala zjawiska silniejsza, co potwierdzał okres wielkiego kryzysu. Między 1929 a 1932 r. przychody dzierżawcy przewozu przez Wisłę statkiem parowym spadły o 40%. W tym samym czasie spadek sprzedaży biletów tramwajowych sięgnął 32%, a liczba ich pasażerów w ciągu trzech lat (1930–1933) spadła o 43%. W latach 1933–1934 zauważalny był również spadek cen koni oferowanych na targu miejskim, a ceny używanych rowerów utrzymywały się na poziomie dwuipółkrotnie niższym w stosunku do okresu sprzed kryzysu gospodarczego. Presja cenowa nie ominęła również samochodów.

Co interesujące, zależność ruchu komunikacyjnego od sytuacji gospodarczej przekładała się również na godziny funkcjonowania środków transportu publicznego. W efekcie, w okresie pruskim, wszystkie środki komunikacji zbiorowej były dostępne dla mieszkańców w ciągu dnia przez dłuższy czas, aniżeli w pierwszej połowie lat 20. XX w.

**- Problematyka ruchu miejskiego (nie tylko Torunia) wydaje się niezwykle złożona. Z jakich źródeł korzystał Pan podczas prowadzonych badań?**

- W pierwszej kolejności poszukiwałem źródeł, które dostarczały bezpośrednich informacji związanych z ruchem komunikacyjnym. Należały do nich przede wszystkim pomiary ruchu, kilkakrotnie przeprowadzane w analizowanym okresie. Były to także zestawienia liczby pasażerów korzystających z publicznych środków transportu oraz zachowane w archiwach wykazy liczby pojazdów

i ich właścicieli. Krótko mówiąc: źródłami pierwszego wyboru były dane statystyczne. Niestety wielokrotnie szczątkowe i niedostępne dla szerszych przekrojów czasowych. Ponadto wadą pomiarów ruchu – poza niekwestionowaną wartością poznawczą – był ich wyłącznie ilościowy charakter. Z tego typu źródeł nie można wydobyć informacji o tym, kim był uczestnik ruchu, do jakiej grupy społeczno-zawodowej należał albo, kto skazany był na przemieszczanie się pieszo. W związku z czym, przy zastosowaniu odpowiedniej metody badawczej, konieczne było sięgnięcie po źródła prasowe, informujące o kolizjach i wypadkach drogowych, ogłoszenia kupna-sprzedaży pojazdów, reklamy składów sprzedaży. Wreszcie cały szereg dokumentacji wytworzonej przez wydziały toruńskiego magistratu, sprawozdania izby handlowej i rzemieślniczej, księgi adresowe, informatory i przewodniki po dawnym Toruniu, wspomnienia oraz akty prawne, w tym miejscowe rozporządzenia policyjne. Źródłami pomocniczymi były plany miasta, pocztówki i fotografie, a nawet zachowany film ukazujący obraz Torunia latem 1939 r.

**- Dziękuję za rozmowę.**

*Miasto w ruchu. Studium z dziejów przemieszczania na przykładzie społeczeństwa Torunia 1891-1939*, Toruń 2018, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika, seria Monografie Fundacji na rzecz Nauki Polskiej.

26 kwietnia 2019 r. w Centrum Sztuki Współczesnej „Znaki Czasu” w Toruniu odbyła się dyskusja o książce *Miasto w ruchu* z udziałem dr. Radosława Bugowskiego, dr. Kamila Dźwinela (prowadzenie), prof. Krzysztofa Mikulskiego i dr. Michała Targowskiego. Wydarzenie odbyło się w ramach 19. edycji Toruńskiego Festiwalu Nauki i Sztuki.

Radosław Bugowski – doktor nauk humanistycznych, wykładowca akademicki i specjalista w zakresie finansów przedsiębiorstw. Absolwent Wydziału Nauk Historycznych Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Autor publikacji naukowych poświęconych problematyce przedsiębiorczości i analizom karier toruńskich przedsiębiorców z początku XX w. Prowadził badania w ramach grantu przyznanego przez Narodowe Centrum Nauki. Jego zainteresowania naukowe koncentrują się wokół historii społecznej i gospodarczej XIX i XX w., procesów modernizacyjnych oraz historii myśli ekonomicznej. Od 2012 r. dyrektor finansowy operatora transportowego Alegre Logistic Sp. z o.o.

NAUKA • BADANIA • KULTURA • SPORT

# GŁOS UCZELNI

CZASOPISMO UNIwersYTETU MIKOŁAJA KOPERNIKA W TORUNIU

## Młodzi, czyli jacy?

s. 9–15

## Mowa nienawiści

s. 29–41

## Słońca jakby coraz więcej

s. 53–57

## Kawa na zdrowie?

s. 59–62

