

REMIGIUSZ GROCHOWIAK  
Lutom k. Sierakowa  
ORCID 0000-0003-3625-9420

ZESZYTY  
KALISKIEGO TOWARZYSTWA  
PRZYJACIÓŁ NAUK NR 21  
STUDIA HISTORYCZNE  
NAD ARCHITEKTURĄ,  
URBANISTYKĄ I SZTUKĄ  
KALISZ 2021  
ISSN 1426-6547

## PLANY URUCHOMIENIA KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ W KALISZU W LATACH 1900-1914<sup>1</sup>



Il. 1. Wybudowany w 1902 roku dworzec Kolei Warszawsko-Kaliskiej położony był niemal 3 kilometry od miasta i 7 kilometrów od Skalmierzyc, gdzie znajdował się dworzec kolei niemieckich. Skan pocztówki z archiwum Autora (Polska.org)

<sup>1</sup> Niniejszy artykuł podejmuje tematykę, którą prezentuję także w popularnonaukowym tekście na łamach „Świata Kolei” (nr 1/2021). Ze względu na różne grupy odbiorców i jak sądzę pionierski charakter tych badań zdecydowałem się na równoległą publikację wyników za zgodą obu Redakcji, w postaci dwóch artykułów wykorzystujących podobne źródła. Chciałbym podziękować dr Makaremu Górzyńskiemu za znaczącą pomoc w opracowaniu niniejszego tekstu (w tym liczne sugestie i wskazówki redakcyjne), a także wyrazić wdzięczność dla obu Redakcji za umożliwienie mi dotarcia do większego grona czytelniczego.

Potrzeba przemieszczania się ludzi i wymiany informacji czy towarów jest tak stara jak sama ludzkość. Możliwości produkcyjne jednych osad i potrzeby drugich sprzyjały rozwojowi handlu i transportu już w starożytności. Początkowo komunikacja odbywała się głównie drogami lądowymi oraz wodnymi pomiędzy osadami i miastami. Jednak wraz z ich rozwojem urbanistycznym i zwiększającymi się odległościami wewnętrznymi, jak i wzrostem stopnia skomplikowania gospodarki, demografii czy kultury miast, pojawiła się potrzeba uruchomienia sprawnych środków transportu pomiędzy poszczególnymi dzielnicami powiększających się ośrodków. Trend ten rozpoczął się w połowie XIX w. wraz z rozpowszechnieniem się kolei, które znacznie skróciły czasy podróży. Wkrótce koleje żelazne pojawiły się również na ulicach miast pod postacią tramwajów. Pomysł budowy tramwaju, który ułatwiłby poruszanie się po mieście, pojawił się również w gubernialnym, przygranicznym Kaliszu (leżącym na granicy Królestwa Polskiego pod kontrolą Rosji i Wielkiego Księstwa Poznańskiego oraz Śląska pod kontrolą Niemiec) na początku XX wieku. Temu dość zapomnianemu zagadnieniu chciałbym poświęcić niniejszy artykuł, traktując go jako wprowadzenie do historycznej analizy tematu.

Początki komunikacji zbiorowej w okolicach Kalisza sięgają XVIII w., choć już wcześniej istniały sztafety pocztowe zajmujące się dostarczaniem przesyłek listowych w okolicy. Próba odtworzenia rozkładu regularnych kursów pocztowych z 1799 r. wskazuje, że już wówczas przez miasto przebiegał szlak poczty kołowo-wozowej z Widawy do Słupcy<sup>2</sup>. Poczta odjeżdżała ze Słupcy we wtorki i piątki, po przybyciu do tego miasta wozu pocztowego z Berlina. Trasa biegła przez Konin, Rychwał, Kalisz, Opatówek i Sieradz do Widawy, gdzie pojazdy pocztowe docierały w czwartki i niedziele przed południem. W Widawie istniało skomunikowanie z kursami w kierunku Warszawy i Wrocławia. Kurs powrotny rozpoczynał się w poniedziałki i czwartki. Dodatkowo z Kalisza odchodziły również kursy lokalnej poczty wozowej do Rawicza oraz Kępna<sup>3</sup>.

Pod koniec XIX w. Kalisz był rozwijającym się średniej wielkości ośrodkiem, liczącym niemal 25 tysięcy mieszkańców. Pełnił on funkcje stolicy rosyjskiej guberni w najdalej na zachód wysuniętej jednostce administracyjnej Królestwa Polskiego. Był też rosnącym miastem przemysłowym i handlowym, a także oczywiście ośrodkiem kulturalnym<sup>4</sup>. Lokalizacja dawała wiele korzyści płynących z transgranicznego handlu, ale okazała się być źródłem problemów przy plano-

---

<sup>2</sup> Lech Zimowski, *Geneza i rozwój połączeń pocztowych na ziemiach polskich* (Warszawa: Wydawnictwo Transportu i Łączności, 1972), 124.

<sup>3</sup> Zimowski, *Geneza i rozwój*, 130-131. Pamiętać należy, że połączenia pocztowo-dyliżansowe na tych trasach wzmiankowane są już od początku XVIII w.

<sup>4</sup> Zob. *Dzieje Kalisza*, red. Władysław Rusiński (Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 1977); Edward Polanowski, *W dawnym Kaliszu. Szkice z życia miasta 1850-1914* (Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 1979).

ODCINEK : LESZNO - GŁOGÓW				DNI TYGODNIA																										
ODLEGŁOŚĆ		NAZWA MIEJSCOWOŚCI PRZEJAZDU	PONIĘDZIAEK	WTOREK	ŚRODA	CZWARTEK	PIĄTEK	SOBOTA	NIEDZIELA	GODZINY																				
MIEDZY MIĘSTAMI W MILACH	OD POCZĄTKU LINII KM									0	4	8	12	16	20	24	0	4	8	12	16	20	24	0	4	8	12	16	20	24
<b>ODCINEK KALISZ - KĘPNO</b>																														
		o	<b>KALISZ</b>																											
4	30,1	30,1	-GRABÓW																											
2	15,1	45,2	-OSTRZESZÓW																											
2½	18,8	64,0	<b>KĘPNO</b>																											
8½	64,0																													
<b>ODCINEK KALISZ - RAWICZ</b>																														
		o	<b>KALISZ</b>																											
3	22,6	22,6	-OSTRÓW																											
2½	18,8	41,4	-SZULMIERZYCE																											
1½	11,5	52,7	-ZDUNY																											
4½	33,9	86,6	-MIEJSKA GÓRKA																											
½	3,8	90,4	-SARNÓWA																											
½	3,7	94,1	<b>RAWICZ</b>																											
12,5	94,1																													

Il. 2. Rozkład jazdy poczty wozowo-kołowej na trasach Kalisz – Kępno i Kalisz – Rawicz w 1799 r. Źródło: Lech Zimowski, *Geneza i rozwój połączeń pocztowych na ziemiach polskich*, Warszawa 1972, załącznik

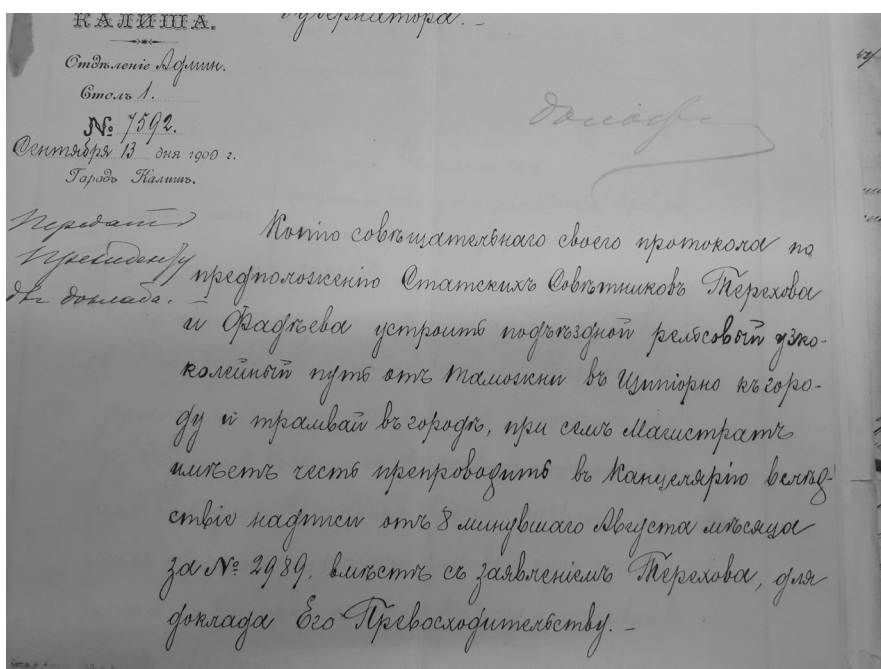
waniu jakichkolwiek inwestycji. Władze carskie traktowały bowiem tereny na całym lewym brzegu Wisły jako wielkie przedpole lub wręcz teren walk w przypadku spodziewanej wojny ze zjednoczonymi Niemcami. Bardzo niechętnie patrzono na wielkie inwestycje infrastrukturalne. Spektakularnym przykładem tych trudności były cztery dekady starań o koncesję na budowę linii kolejowej z Kalisza do Warszawy, podejmowane przez różne kręgi finansowe i przedsiębiorców już od lat 60. XIX w.<sup>5</sup>, niezadowolonych z powolnych i rzadkich kursów omnibusów pocztowych<sup>6</sup>. Nieoczekiwanie, przełom przyniosło dopiero ocieplenie politycznych i gospodarczych stosunków rosyjsko – niemieckich w 1894 r., które

<sup>5</sup> R. Kowalczyk, „Gospodarcze aspekty rozwoju kolejnictwa w Królestwie Polskim do 1914 roku”, *Kwartalnik Historii Nauki i Techniki* 54 (2009), nr 2, 48. W. Leszkowicz, „Kolej kaliska – budowa – eksploatacja – znaczenie dla przemysłowego rozwoju”, w: *Studia do dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840-1914)*, red. Ryszard Kołodziejczyk (Warszawa: IH PAN, 1970), 145-186.

<sup>6</sup> Zimowski, *Geneza i rozwój*, rys. 9-54. W Królestwie Polskim sieć połączeń pocztowych Kalisza była wciąż uboga. W 1830 r. głównymi liniami pozostawały trasy do Koła i Warszawy (przez Łódź). Istniała również linia poboczna do Wielunia, zlikwidowano natomiast połączenie z Rawiczem.

umożliwiło rozpoczęcie rozmów na temat budowy kolei kaliskiej i ewentualnego połączenia jej w Skalmierzycach z siecią dróg żelaznych po stronie pruskiej<sup>7</sup>.

Już po wydaniu koncesji na budowę linii szerokotorowej z Warszawy przez Łódź do Kalisza, a przed zakończeniem negocjacji międzynarodowych w sprawie połączenia transgranicznego, do prezydenta miasta Maksymiliana Opielińskiego wpłynął wniosek o wydanie zgody na budowę linii tramwajowej. W piśmie z 31 VII 1900 r. były oficer carski Michaił Terechow, zamieszkały w Wołominie, proponował miastu wybudowanie wąskotorowego, elektrycznego tramwaju<sup>8</sup>. Zaplanowana przez niego sieć miała obejmować miasto Kalisz i prowadzić dalej w kierunku Szczypiorna (gdzie funkcjonowała szybko rozwijająca się komora celna i przejście graniczne).



Il. 3. Pismo prezydenta miasta Kalisza do gubernatora z 13 (26) X 1900 r. informujące go o złożeniu propozycji w sprawie wybudowania w mieście tramwaju elektrycznego. Źródło: Archiwum Państwowe w Łodzi, Rząd Gubernialny Kaliski, sygn. 3853

<sup>7</sup> Władze carskie początkowo sprzeciwiały się temu połączeniu, przez co stacją końcową linii z Warszawy stał się Kalisz. Leszkowicz, *Kolej kaliska*.

<sup>8</sup> Archiwum Państwowe w Łodzi (APŁ), Rząd Gubernialny Kaliski (RGK), sygn. 3853, *Ob ustrojstve v gorode Kališe električeskogo tramvaja, 1900-1902*, k. 5-6.



W odpowiedzi na złożoną propozycję koncesyjną miasto wystąpiło o przedstawienie źródeł finansowania projektu oszacowanego na 140 tys. rubli. Szybko okazało się, że M. Terechow nie dysponował taką kwotą. Rozpoczął więc poszukiwania inwestorów, gotowych do udzielenia mu pożyczki. W archiwach pozostał dokument z jednego z takich spotkań z potencjalnymi partnerami biznesowymi M. Terechowa w Anglii, na którym obiecywał przyszłym udziałowcom „duże zyski w zamian za poparcie projektu”<sup>9</sup>. Uzależniony od zagranicznych kapitałów sposób realizacji koncepcji nie zyskał uznania gubernatora Michała Piotrowicza Daragana, argumentującego też, że uzależnienie ważnej inwestycji od zachodniego kapitału może spowodować różne trudności. M. Daragan zwracał uwagę, że linia tramwajowa nie powinna być wąskotorowa, a raczej, za wskazane byłoby wybudowanie jej w takim samym rozstawie szyn, jaki miała mieć szerokotorowa droga żelazna Warszawa-Łódź-Kalisz. Takie rozwiązanie, co ciekawe, ułatwiłoby przewożenie towarów między dworcem a oddalonym odeń miastem. Ostatecznie jednak uznano, że dopóki nieznane są dalsze plany kolei warszawsko-kaliskiej w sprawie wydłużenia linii do granicy, wydanie pozwolenia na budowę jest niemożliwe. Dlaczego? Urzędnicy w ratuszu i urzędzie gubernialnym uznali, że należało uniknąć niezdrowej konkurencji kolei warszawsko-kaliskiej i prywatnego tramwaju w przyszłości. Wychodząc jednak naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców, magistrat zaplanował rozpisanie otwartego konkursu na budowę i eksploatację tramwaju, zwłaszcza, że w 1901 r. budowa linii kolejowej była już mocno zaawansowana. Stację pasażerską i dworzec wznoszono poza ówczesnymi granicami Kalisza, niemal 2,5 kilometra od Głównego Rynku i centrum miasta. Na sesji magistratu pod koniec marca 1901 r. ustalono nawet docelowy przebieg linii tramwajowych<sup>10</sup>. Miały one łączyć Tyniec, centrum, Piskorzewie, Aleję Józefiny i Przedmieście Wrocławskie z dworcem budowanej kolei. Ciekawostką było wytyczenie trasy przez ulicę Babina, z pominięciem traktów w ścisłym centrum miasta, co dało się uzasadnić zbyt małą szerokością tych zatłoczonych arterii.

Nie udało mi się niestety ustalić, czy odbyło się wspomniane postępowanie koncesyjne. Wkrótce jednak władze Kalisza zostały pochłonięte innymi problemami, takimi jak budowa nowej rzeźni, modernizacja ulic, sporządzenie planu zabudowy czy znalezienie rozwiązania finansowego i organizacyjnego dla projektowanego systemu sieci wodociągowej i kanalizacyjnej<sup>11</sup>. O projekcie tramwaju zapomniano na kilka lat, a sam M. Terechow zapewne wycofał swoją ofertę.

<sup>9</sup> Tamże, k. 12.

<sup>10</sup> *Wiadomości miejscowe i okoliczne*, „Gazeta Kaliska” 81, 1901, 1-2.

<sup>11</sup> Adam Czyżewski, „Struktura przestrzenna, zabudowa i gospodarka komunalna” w: *Dzieje Kalisza*, red. Władysław Rusiński (Poznań: Wydawnictwo Poznańskie, 1977), 307-328.

Nr. 81.

Kalisz, Piątek dnia 30 marca (12 kwietnia) 1901 r.

Rok IX.

PRENUMERATA  
w Kaliszu i przesyłką pocztową:  
Rocznie rb. 5. Półrocznie rb. 3  
k. 50. Kwartałnie rb. 1 k. 35.  
miesięcznie 50 kop.  
za gniazda rocznie rb. 10.  
Numer pojedynczy kop. 3.  
Kopiosy nie zwracają się.

# GAZETA KALISKA

CENA OGŁOSZEŃ  
za jeden wiersz lub jego miejsce:  
w rubrykach „Nadzwyczaj”, „Nekro-  
logia” i przed tekstem kop. 20. Za  
tekstem k. 8. Ogłoszenia drobne  
za każdy wiersz po kop. 2.  
Adres Redakcji i Administracji:  
ul. Marjańska dom Rosena.

Pismo codzienne, polityczne, społeczne i ekonomiczne.

Oprócz tego na tem samem posiedzeniu postanowioną została ostateczna linja tramwajowa przez miasto, gdyż jak wiadomo stosowne podanie do władz miejskich już wniesione zostało.

Przedewszystkiem magistrat stawia za warunek, aby tramwaj był elektryczny, a nie konny. Dalej wobec nadzwyczaj wązkich ulic, w śródmieściu linja tramwajowa przechodzić może tylko po następujących ulicach: szosa Tyniecka,

Stawiszyńskie Przedmieście, Babina (bocznica do placu jarmarcznego), Wrocławskie Przedmieście (bocznica do teatru), szosa Szczypiornska do dworca kolejowego.

II. 4. Artykuł z „Gazety Kaliskiej” z 30 marca 1901 r., opisujący planowany przebieg linii tramwajowych

Może zaskakiwać, że choć w owym czasie Kalisz liczył już ponad 25 000 mieszkańców<sup>12</sup>, koncepcja spotkała się z umiarkowanym zainteresowaniem ze strony władz miejskich. Transport zbiorowy nad Prosną opierał się do końca XIX w. na uruchomionych w 1871 r. konnych dorożkach i landach (były to zamknięte wozy do przewozu kilku osób)<sup>13</sup>, co wówczas wydawało się wystarczające do obsługi pasażerskiej stosunkowo niewielkiego ośrodka. Za potrzebą budowy sieci tramwajowej przemawiała niewątpliwie możliwość wybudowania drogi żelaznej do granicy z Niemcami, która znacznie ułatwiłaby przewóz towarów do miasta, transportowanych dotychczas z granicznej stacji w Skalmierzycach wozami

<sup>12</sup> Adam Jelonek, *Liczba ludności miast i osiedli w Polsce w latach 1810-1955* (Warszawa: IGiPZ PAN, seria Dokumentacja Geograficzna, z. 5, 1956), 25.

<sup>13</sup> Maryla Szachówna, *Kalisz i jego okolica* (Kalisz 1927); por. równ. w artykule *Od Warszawy do Kalisza*, „Gazeta Kaliska” 315, 1902 oraz *Dorożki Kaliskie*, „Gazeta Kaliska” 324, 1904.

konnymi po jednej szosie rządowej (dzisiejsze ulice Górnośląska i Wrocławska). Władze miejskie zdawały sobie jednak sprawę z faktu, że uzyskanie pozwolenia od gubernatora i władz wyższych w Warszawie i Petersburgu może być trudne, a sam oferent, dziś postać enigmatyczna, nie przedstawiał wiarygodnych źródeł finansowania. Nie od rzeczy będzie stwierdzenie, że istotnym czynnikiem był kłopot w dostarczeniu prądu do sieci tramwajowej, projektowanej przez M. Terechowa. W momencie złożenia przezeń wniosku miasto nie posiadało również swojej elektrowni, nie istniały też plany jej budowy. Ostatecznie jednak, prawdopodobnie właśnie w owym czasie na trasę wyjechały omnibusy pocztowe, łączące dworzec (kolej uruchomiono jesienią 1901 r.) z miastem. Wyruszały one codziennie dwukrotnie z dworca (po przyjeździe pociągu warszawskiego): o 1 w nocy i 5 po południu, aby po 2,5 wiorsty osiągnąć Główny Rynek<sup>14</sup>.

Kolejne podejście do sprawy zbudowania uruchomienia tramwajów miało miejsce w czasie sprawowania władzy przez prezydenta Leonarda Bettichera, następcy Opiełińskiego w kaliskim gmachu ratuszowym, nominowanego przez nowego gubernatora (od 1903 r.) Mikołaja Nowosilcowa. W 1908 r. zwrócił się on do Aleksandra Hermana – ówczesnego architekta inżyniera magistratu – z poleceniem przygotowania planu sieci tramwajowej, ale obsługiwanej przez konie. Herman opracował i wytyczył na planie projektowaną linię tramwaju konnego z dworca do miasta w dwóch wariantach: przez ulicę Wrocławską i Warszawską (obecnie Śródmiejską) lub Sukienniczą i Kolegialną<sup>15</sup>. Następnie, w listopadzie 1908 r. Hermann w piśmie wysłanym do gubernatora przesłał propozycję umowy na budowę linii tramwajowej<sup>16</sup>. Plany magistratu i docelowej firmy, której miała być udzielona koncesja wydana w trybie przetargowym, musiały być bardzo śmiałe, skoro w przesłanych uwagach M. Nowosilcow zakazał rozbudowy linii w kierunku Winiar i Opatówka, a także w każdym innym kierunku w promieniu 10 wiorst (1 wiorsta = 1067 m) od miasta<sup>17</sup>. Wedle oceny urzędu gubernialnego, tramwaj nie mógł również w żaden negatywny sposób wpływać na działalność fabryk w mieście i życie mieszkańców przy ulicach, po których miał przebiegać. Należy dodać, że w tym czasie trwał spór między magistratem a administracją gubernialną o kierunki polityki urbanistycznej w Kaliszu, dotyczący sporządzanego planu zabudowy i regulacji – zakładał on poszerzenie niektórych ulic w mieście,

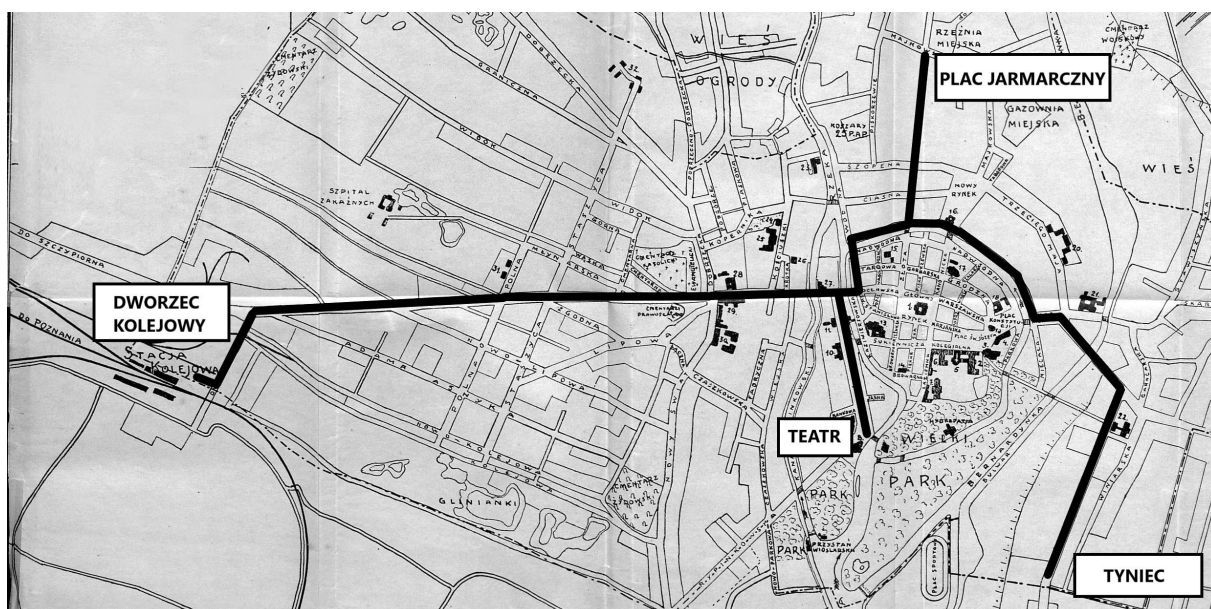
<sup>14</sup> Leonard de Verdomon-Jacques, Stanisław Graeve, *Przewodnik po Guberni Kaliskiej* (Warszawa: Stanisław Graeve, 1912), 29.

<sup>15</sup> Za poprowadzeniem linii ulicą Sukienniczą przemawiała jej zdecydowanie większa szerokość.

<sup>16</sup> APŁ, RGK., sygn. 4198, *Ob ustrojstve električeskogo tramvaja v gorode Kališe, 1908-1909*.

<sup>17</sup> Gubernator podnosił, że miasto nie ma prawa decydować o sposobie zagospodarowania terenów pozamiejskich. Zob. APŁ, RGK., sygn. 4198, pismo od Gubernatora do Prezydenta Kalisza, 22 I 1909.

co również mogło wpływać na podejście urzędników<sup>18</sup>. Dodatkowo, także i tym razem miała zostać wniesiona kaucja w wysokości 10 tysięcy rubli. Traktowano ją jako zabezpieczenie na wypadek niewypłacalności przedsiębiorstwa, dzielone w następujący sposób: 3 tysiące miało zostać przeznaczone na wypłaty dla pracowników, a 7 tysięcy na inne, nieprzewidziane wydatki. Dodatkowo gubernator wnosił o skrócenie koncesji do maksymalnie 30 lat.<sup>19</sup>

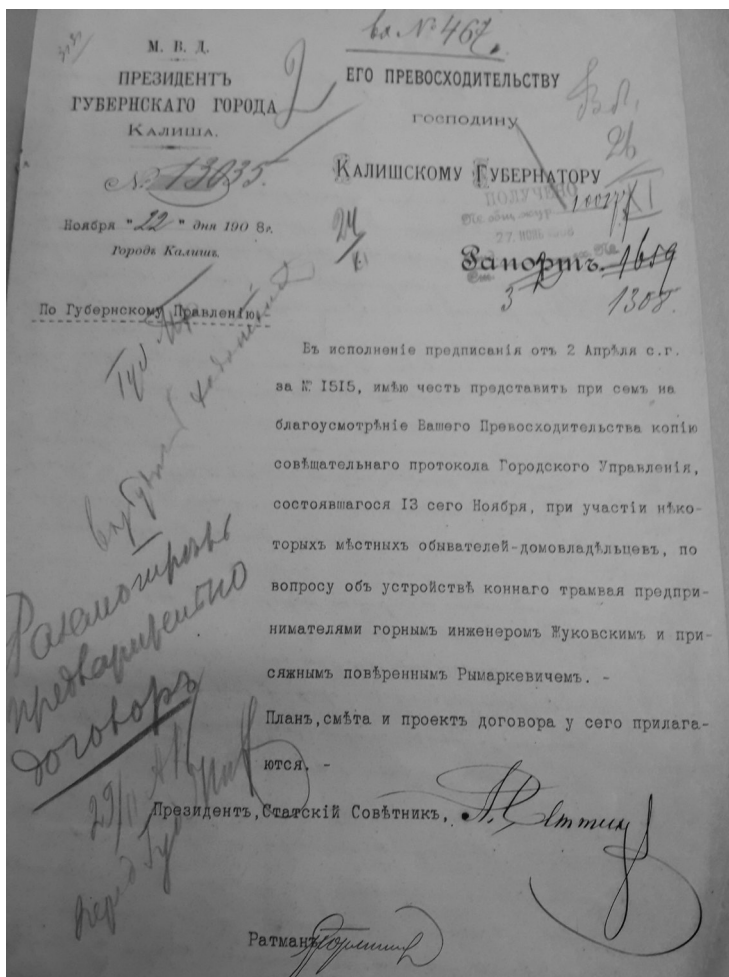


Il. 5. Planowana sieć tramwajowa w Kaliszu według wersji z początku XX w. Opracowanie własne na podkładzie planu miasta z 1927 r., pochodzącego z przewodnika Maryli Szachówny

<sup>18</sup> Makary Górzyński, „Królestwo Polskie i jego papierowe metropolie. Dwa plany regulacyjne miast z około 1900 roku: rekonesans badawczy”, *Zeszyty Kaliskiego Towarzystwa Przyjaciół Nauk* 17 (2017), (*W kręgu kaliskich badań nad sztuką i kulturą artystyczną* (2)), red. Iwona Barańska, 164-232.

<sup>19</sup> Podobne rozwiązanie zastosowano w umowie koncesyjnej podczas budowy kolei warszawsko-kaliskiej.





II. 6. Pismo architekta miejskiego Aleksandra Hermana do gubernatora kaliskiego w sprawie uzgodnienia warunków dla uruchomienia tramwaju konnego w mieście w 1908 r. Źródło: Archiwum Państwowe w Łodzi, Rząd Gubernialny Kaliski, sygn. 4198

Poszukiwania inwestora trwały długo. Dopiero 30 V 1911 r. z zadowoleniem przyjęto złożoną przez pełnomocnika Bergmann Electricitäts-Werke Aktien Gesellschaft (Przedsiębiorstwo Elektryczne Bergmann S.A.) w Berlinie<sup>20</sup> oraz miej-

<sup>20</sup> Była to firma powstała w 1891 roku w Berlinie, zajmująca się w owym czasie m.in. budową dynam i silników elektrycznych, stanowiąc konkurencję dla znanej firmy Siemens & Halske.

scowych adwokatów Daniela Zawadzkiego i Kazimierza Rymarkiewicza prośbę o pozwolenie na wybudowanie linii tramwajowej według miejskiego projektu. Jednakże proponowana przez nich koncesja, dająca zyski firmie, miała wygasnąć dopiero po upływie 75 lat<sup>21</sup>. We wniosku zaznaczono, że inwestor zamierza wybudować tramwaj elektryczny, gdyż pojazdy konne w owym czasie odchodziły już do lamusa. W sprawozdaniu za 1911 r. Betticher zanotował: „Na dniach był w Kaliszu inżynier tej spółki, który oglądał miejscowe warunki w mieście i zobowiązał się dostarczyć magistratowi uzupełniające dane, po czym sprawa podlegać będzie dalszemu ukierunkowaniu.”<sup>22</sup> Projekt uruchomienia tramwajów poparł wkrótce również architekt Marcin Heiman, który w wygłoszonym 8 IX 1911 r. Zjeździe Higienistów w Kaliszu referacie stwierdził, że coraz większe miasto potrzebuje komunikacji tramwajowej do rozwiązania nawarstwiających się problemów mieszkańców<sup>23</sup>.

I znów okazało się, że nie był to najszcześniejszy czas do takich inwestycji. Jeszcze w 1911 r. gubernator Nowosilcow odwołał prezydenta Bettichera, a jego miejsce w ratuszu zajął Bronisław Bukowiński. Nie jest niestety jasne, czy konsorcjum złożyło finalną propozycję. Według niektórych źródeł pełna dokumentacja była gotowa już w 1912 r., jednakże wydanie pozytywnej zgody opóźniały władze centralne w Warszawie. Być może także nowe władze miasta miały inne podejście do tej sprawy. Zwłaszcza, że był to okres, w którym coraz szybciej rozwijała się motoryzacja. Już w 1909 r. dotarły do Kalisza pierwsze linie autobusowe. Codziennie o godzinie 10 i 16 z Głównego Rynku odjeżdżał autobus łączący Kalisz z Turkiem i dalej z Kołem. Zatwierdzona przez gubernatora cena biletu wynosiła za wiorstę w klasie I – 0,04 kop., w klasie II – 0,03 kop<sup>24</sup>. Co ciekawe, na tej samej trasie kursowały omnibusy pocztowo-pasażerskie, które prawdopodobnie na miejskim odcinku z dworca do miasta zabierały również pasażerów, co można wnioskować z rozkładu jazdy z 1912 r.<sup>25</sup> Dwa kursy były jednak słabo skomunikowane na dworcu w Kaliszu z pociągami ze Skalmierzyc do Warszawy (i odwrotnie)<sup>26</sup>, a ich rozkład służył bardziej sprawnej odprawie przesyłek pocztowych. Sytuacja ta nie uległa poprawie po upaństwowieniu kolei kaliskiej w 1912 r. i utrzymała się do wybuchu wojny w 1914 r. Podsumowując należy zaznaczyć, że oprócz wskazanych wyżej powodów, także prawdopodobnie napięta

<sup>21</sup> Makary Górzyński, *Miasto, społeczeństwo, przyszłość: architektura i przestrzenie nowoczesności Kalisza przelomu XIX – XX wieku*, rozprawa doktorska pod kier. dr hab. Barbary Arciszewskiej, Instytut Historii Sztuki UW, Warszawa 2019, Aneks, D. 4, 117.

<sup>22</sup> Górzyński, *Miasto, społeczeństwo*, Aneks, D. 4, 117.

<sup>23</sup> Górzyński, *Miasto, społeczeństwo*, 554-555.

<sup>24</sup> Koncesja przyznana została czterem współwłaścicielom firmy na okres 3 lat. *Przewodnik po guberni*, 31.

<sup>25</sup> *Przewodnik po guberni*, 29.

<sup>26</sup> Rozkład jazdy pociągów w Królestwie Polskim, ważny od 28 X 1912r., archiwum Autora.

ROZKŁAD KOMUNIKACYJ POCZTOWYCH W GUBERNI KALISKIEJ.			
Wymienienie stacyi	Odległość	Czas wyjazdu	Czas wyjazdu powrotny.
<b>Trakty szosowe państwowe.</b>			
*) Kalisz — Koło Kalisz Ceków Turek Koło		<b>Codziennie</b>	
	2 <sup>1/2</sup>	godz. 1.— i 5.— popołud.	przych. g. 5.50 r. i 1.— pop.
	19	„ 3.— „ 7.40 „	godz. 2.45 r. i g. 10.40 r.
	18 <sup>3/4</sup>	„ 6.20 „ 10.— „	„ 12.50 nocy „ 8.— „
	24	przych. 9.50 „ 12.35 „	„ 9.— wieczorem
	64 <sup>3/4</sup>		

Il. 7. Rozkład jazdy omnibusu pocztowego z 1912 roku na trasie Kalisz – Koło. Źródło: L.V. Jacques, Stanisław Graeve, *Przewodnik po Guberni Kaliskiej*, Kalisz 1912, s. 29

sytuacja w Europie i wiszące nad nią widmo wybuchu wojny sprawiło, że rząd nie wydał pozytywnej opinii zezwalającej na budowę.

W wyniku działań wojennych sierpnia 1914 r. centrum Kalisza zostało mocno zniszczone i zrujnowane. Władze pruskie, które objęły urzędy w mieście, zaczęły tworzyć plany odbudowy i przebudowy ośrodka na wzór innych miast niemieckich<sup>27</sup>. Stały one często w sprzeczności z oczekiwaniami lokalnych działaczy i architektów z polskiego środowiska branżowego, domagających się zachowania polskiego i historycznego charakteru zabudowy<sup>28</sup>. Różnice zdań stały się mocno widoczne w latach 1915-1918, kiedy to w ramach konkursu architektonicznego polscy architekci, ze Zdzisławem Kalinowskim na czele, byli przeciwni budowie linii tramwajowej bezpośrednio przez zabytkowe centrum, a jej ewentualne miejsce widzieli na „bulwarach okalających miasto”<sup>29</sup>. Zupełnie inne stanowisko przedstawiali projektanci niemieccy, pracujący na potrzeby okupacyjnego magistratu. Wskazywali na potrzebę poszerzenia głównych osi komunikacyjnych w ścisłym centrum (ciąg Warszawska – Rynek – Wrocławska) do 18 metrów

<sup>27</sup> Plany zakładały między innymi rozdzielenie części mieszkalnych od części przemysłowych, które miały być lokowane z dala od centrum. Tak zaproponowany układ miasta niejako wymuszał wprowadzenie transportu miejskiego, celem dowiezienia pracowników do zakładów i fabryk. Zob. Małgorzata Popiołek, „German Kalisz: plans for reconstruction 1914-1918” w: *Reconstructions and modernizations of historic towns in Europe in the first half of the twentieth century*, red. I. Barańska, M. Górzyński (Kalisz: Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk, 2016), 285-292. W tym tomie dalsza bibliografia podstawowa na temat kaliskiej odbudowy. Zob. też artykuł M. Rabiegi w niniejszym wydaniu „Zeszytów KTPN”.

<sup>28</sup> Teresa Zarębska: „Sprawa odbudowy zabytkowego centrum Kalisza po zniszczeniu w 1914 roku”, *Rocznik Kaliski* 10 (1977): 121-178.

<sup>29</sup> Tamże, 135.

szerokości, aby możliwym było ułożenie w tych głównych ulicach szyn tramwajowych<sup>30</sup>. Jako alternatywną trasę wskazywali ciąg ulic Sukiennicza – Kolegialna, który również miał mieć 18 metrów szerokości. Podobne plany przewidziane były dla ciągu ulic Grodzka – Garbarska – Targowa, z tym, że tutaj szerokość jezdni ustalono na 10 metrów. W wyniku dalszych prac stwierdzono jednak, że najwłaściwszym przebiegiem linii będzie trasa przez Sukienniczą i Kolegialną, z czym zgodzili się również polscy architekci. Spacerowe aleje wzdłuż dawnej fosy miejskiej (Babinki) postanowiono pozostawić jako park i ostoję zieleni



Il. 8. W 1914 r. Kaliszanie mogli „poczuć” klimat kolei miejskiej. W celu odgruzowania miasta ze Starego Miasta w rejon dworca kolejowego wybudowano wąskotorową kolejką polową. Pchane przez robotników wagoniki wywoziły z miasta gruz i przywoziły w drodze powrotnej materiały niezbędne do odbudowy. Zdjęcie z książki T. Chlebby i J. A. Splitta, *Kalisz między wojnami*, Łódź: Księży Młyn 2013, 34

Po wyzwoleniu w 1918 r. nowe władze stanęły w obliczu nie tylko konieczności szybkiej odbudowy miasta, ale również dokończenia niezrealizowanych wcześniej, podstawowych inwestycji komunalnych, takich jak wodociągi, kanalizacja czy rozbudowa sieci ulic utwardzonych. W rozrastającym się ponownie Kaliszu dostrzegano również brak sprawnej, wewnętrznej komunikacji. Dyna-

<sup>30</sup> Za takim rozwiązaniem optowali zwłaszcza niemieccy architekci Georg Caro i bazujący później na ich pracy Helmuth Griesbach. Zob. Popiołek, *German Kalisz*, 292-293.



miczny rozwój motoryzacji w owym okresie sprawił, że wobec braku środków na budowę trakcji i sieci szynowej, zwrócono zainteresowanie właśnie na ten środek transportu. Zwłaszcza, że już od 1919 r. powróciły na trasę autobusy do Turku, a na odcinku z Kalisza do Ostrowa jeździły pojazdy firmy „M. Przybylak” z Ostrowa Wielkopolskiego<sup>31</sup>. Skłoniło to magistrat do wydania w 1925 r. pozwolenia firmie „Przedsiębiorstwo Autokomunikacja” na uruchomienie autobusowej komunikacji miejskiej. Dwa autobusy kursowały odtąd na trasie Miasto (Rynek) – Dworzec Kolejowy. Dodatkowe przystanki wyznaczono przy Alei Józefiny (ob. ul. Wolności) i na Rogatce (ob. ul. Górnośląska). Autobus odjeżdżał z Rynku pół godziny przed każdym pociągiem i odwrotnie po jego przyjeździe. Cena biletu wynosiła 0,50 zł i była trzykrotnie niższa od kosztu wynajęcia dorożki na tej samej trasie<sup>32</sup>. Należy podkreślić, że to właśnie dalszy rozwój połączeń autobusowych po 1934 r. sprawił, że temat uruchomienia w mieście tramwajów został po ponad trzydziestu latach od pierwszego podjęcia tej sprawy odłożony do archiwum na bliżej nieokreśloną przyszłość. Władze miały niewątpliwie inne priorytety, takie jak odbudowa zrujnowanego miasta, a ponadto, także władze centralne nie przewidywały budowy nowych sieci tramwajowych. Wyraz zmian w tym zakresie, stymulowanych przez rozwój motoryzacji, dał profesor Politechniki Warszawskiej Roman Podoski. W opublikowanym w 1939 r. artykule podsumowującym stan komunikacji miejskiej w Polsce stwierdził: „Nie należy spodziewać się powstania nowych przedsiębiorstw tramwajowych. [...] Poza tym powinnyby powstawać coraz więcej przedsiębiorstw autobusowych w tych miastach, które takiej komunikacji nie mają”<sup>33</sup>. W okresie powojennym ówczesna myśl polityki transportowej w połączeniu z rozwojem motoryzacji sprawiła, że nie podejmowano tematu budowy w mieście sieci tramwajowej, skupiając się na rozbudowaniu istniejących połączeń autobusowych. Również współczesne analizy i opracowania nie przewidują możliwości budowy w najbliższym okresie w mieście tego typu infrastruktury transportowej<sup>34</sup>.

Plany budowy linii tramwajowych w Kaliszu, śmiało kreślone na początku XX w., nie doczekały się realizacji, a na drodze stanęły zarówno przeszkody natury politycznej jak i ekonomicznej. Brak sprawnego wewnętrznego transportu dał się odczuć zwłaszcza po odzyskaniu niepodległości i ulokowaniu

<sup>31</sup> Linia została uruchomiona w 1931 r. Firma „M. Przybylak” była do 1939 r. jednym z największych operatorów autobusowych w regionie.

<sup>32</sup> Jan Kilariski, *Kalisz i Gołuchów. Przewodnik* (Poznań: 1936). W 1925 r. w mieście było 70 dorożkarzy, dodatkowo kursowały jeszcze omnibusy konne na dworzec kolejowy i dworzec kolejki Kalisz – Turek. Odjazd następował z Rynku półtorej godziny przed odjazdem pociągu.

<sup>33</sup> Roman Podoski, *Komunikacje miejskie*, w: *XX lecie komunikacji w Polsce Odrodzonej* (Warszawa: 1939, reprint Łódź: Księży Młyn, 2012), 452.

<sup>34</sup> Łukasz Zaborowski, *Tramwaj dla polskich miast* (Warszawa: Instytut Sobieskiego, 2018), 91.

stref przemysłowych w oddaleniu od dzielnic mieszkalnych w śródmieściu i na rozwijających się przedmieściach. Choć z pewnością nie był determinujący dla rozwoju demograficznego i gospodarczego miasta, tak jak chociażby budowa kolei warszawsko – kaliskiej, to jednak ośrodki takie jak Łódź czy Poznań, posiadające w owym okresie sprawną komunikację, rozwijały się bardziej dynamicznie, umożliwiając sprawne poruszanie się uczniom do szkół czy pracownikom do pracy. O umiarkowanym zainteresowaniu budową linii tramwajowej w Kaliszu świadczy stosunkowo niewielka dostępna ilość materiałów źródłowych, jak również niemal całkowite pomijanie tego tematu przez ówczesną lokalną prasę. Kwesta ta jest również nieobecna w opracowaniach z zakresu historii komunikacji miejskiej w Polsce. Opisanie okoliczności utrudniają prześledzenie dokładnych propozycji składanych władzom miasta przez różne zainteresowane podmioty oraz poznanie dokładnych losów składanych wniosków koncesyjnych. Sprawia to, że niniejszy artykuł nie wyczerpuje w całości zagadnienia, stanowiąc niejako punkt wyjścia do dalszych badań.



Il. 9. Autobus miejski na trasie Miasto – Dworzec przed ratuszem na rynku ok. 1929 r. Widoczna w tle ulica Zamkowa została po 1914 r. odbudowana i poszerzona w taki sposób, aby umożliwić wprowadzenie na nią w przyszłości tramwaju, do czego jednak nigdy nie doszło. Nietatowana pocztówka ze zbiorów Autora



Il. 10. Plac przed dworcem kolejowym w Kaliszu ok. 1940 r. Widoczny autobus miejski oraz kilkanaście dorożek, będących wówczas wciąż jednym z głównych środków transportu publicznego w mieście. Niedatowana pocztówka ze zbiorów Autora

## BIBLIOGRAFIA

### ARCHIWALIA I ZBIORY

Archiwum Państwowe w Łodzi, Rząd Gubernialny Kaliski, sygn. 3853, *Ob ustrojstve v gorode Kališe električeskogo tramvaja, 1900-1902.*

Archiwum Państwowe w Łodzi, sygn. 4198, *Ob ustrojstve električeskogo tramvaja v gorode Kališe, 1908-1909.*

### CZASOPISMA

„Gazeta Kaliska”, roczniki 1899-1914.

### PRZEWODNIKI

Verdmon-Jacques, Leonard, Graeve Stanisław. 1912. *Przewodnik po Guberni Kaliskiej.* Warszawa: Stanisław Graeve.

Kilarski, Jan. 1936. *Kalisz i Gołuchów. Przewodnik*. Poznań.  
Szachówna, Maryla. 1927. *Kalisz i jego okolica*. Kalisz: Drukarnia Wydawnicza.

#### OPRACOWANIA NIEPUBLIKOWANE

Górzyński, Makary. *Miasto, społeczeństwo, przyszłość: architektura i przestrzeń nowoczesności Kalisza przelomu XIX – XX wieku*. Warszawa: rozprawa doktorska, Uniwersytet Warszawski 2019.

#### OPRACOWANIA

Jelonek, Adam. 1927. *Liczba ludności miast i osiedli w Polsce w latach 1810-1955*. Warszawa: IGI PAN, seria Dokumentacja Geograficzna, z. 5.

Kowalczyk, Ryszard. „Gospodarcze aspekty rozwoju kolejnictwa w Królestwie Polskim do 1914 roku”, *Kwartalnik Historii Nauki i Techniki* 54 (2009), nr 2, 37-62.

Leszkowicz, Witold. 1970. „Kolej kaliska – budowa – eksploatacja – znaczenie dla przemysłowego rozwoju”. W: *Studia do dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840-1914)*, red. Ryszard Kołodziejczyk, 145-186. Warszawa: IH PAN.

Popiołek, Małgorzata. 2016. “German Kalisz: plans for reconstruction 1914-1918”. W: *Reconstructions and modernizations of historic towns in Europe in the first half of the twentieth century*, red. Iwona Barańska, Makary Górzyński, 285-292. Kalisz: Kaliskie Towarzystwo Przyjaciół Nauk.

Zarębska, Teresa. „Sprawa odbudowy zabytkowego centrum Kalisza po zniszczeniu w 1914 roku”, *Rocznik Kaliski*, 10 (1977): 121-178.

*XX lecie komunikacji w Polsce Odrodzonej*. 1939. Warszawa.

Rusiński Władysław, red. 1977. *Dzieje Kalisza*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.

Zimowski, Lech. 1972. *Geneza i rozwój komunikacji pocztowych na ziemiach polskich*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.

Zaborowski, Łukasz. *Tramwaj dla polskich miast*. Warszawa: Instytut Sobieskiego, 2018.

#### PLANY URUCHOMIENIA KOMUNIKACJI TRAMWAJOWEJ W KALISZU W LATACH 1900-1914

#### SŁOWA KLUCZOWE

Królestwo Polskie, Kalisz, dwudziesty wiek, tramwaj, autobus, komunikacja miejska

#### STRESZCZENIE

W opracowaniu opisano plany uruchomienia linii tramwajowych w Kaliszu na początku XX wieku. Przedstawiono zarówno próby budowy kolejki elektrycznej jeszcze przed uruchomieniem kolei warszawsko-kaliszkiej, jak również inicjatywy pojawiające się w ciągu kilku następnych lat od jej powstania, kończąc na planach odbudowy miasta po zniszczeniach wojennych w 1914 roku. Tematyka ta nie była dotychczas szerzej podejmowana w literaturze naukowej, czego następstwem jest stosunkowo skromnie roz-



poznany materiał źródłowy. W pracy wykorzystano archiwalia znajdujące się w zbiorach Archiwum Państwowego w Łodzi, opracowania historyczne zajmujące się problematyką gospodarczą, urbanistyczną i społeczną miasta w badanym okresie, prasę, jak również przewodniki i plany miasta. Znajdujące się tam informacje często były jednak niekompletne lub niepełne, stąd niniejszy artykuł stanowi wprowadzenie do tematyki badawczej.

#### PLANS FOR ESTABLISHMENT OF CABLE-CARS IN KALISZ BETWEEN 1900 AND 1914

#### KEYWORDS

Królestwo Polskie, Kalisz, twentieth century, tramway, cable-car, bus, public transport

#### ABSTRACT

Plans for opening tramway lines in Kalisz were first discussed at the beginning of the XX century. Electric narrow gauge, horse tram and electric trams later on should have connected the main railroad station with city centre and public utilities. First proposal came even before the opening of the newly constructed Warsaw – Kalisz railway (1901). Another project of town cable cars was proposed a few years later, but with no result. Following decades of the XX century saw redirection of ideas towards urban public transport, when cable-car proposals were finally replaced by a bus connection. To prepare this study, presenting an historical outline of the abovementioned, never materialized projects, author used the documents gathered in the State Archive in Łódź, studies concerning the economic, urban and social situation of the city, press reports and local guides and plans from the period under examination. Offering a brief overview of the topic, this work aims at promoting a need for detailed historical studies on this issue in Kalisz.