

Szczepan Wierzchosławski

Toruń w początkach 1871 roku : obraz miasta w świetle ówczesnej "Gazety Toruńskiej"

Rocznik Toruński 25, 29-41

1998

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Toruń w początkach 1871 roku

Obraz miasta w świetle ówczesnej „Gazety Toruńskiej”

Szczepan Wierzchośtański

W 1824 r. w państwie pruskim wprowadzono obowiązek szkolny od 6 do 14 roku życia. Przyczyniło się to niewątpliwie do zwiększenia liczby osób umiejących czytać i pisać. Rozwijająca się w 2. połowie XIX w. prasa stała się źródłem informacji o świecie i najbliższym środowisku. Podnosiła poziom wiedzy, edukowała zawodowo jak i cywilizacyjnie. Zapoznawała z nowymi sposobami życia, pracy, przyczyniając się do zmian gospodarczych i mentalnościowych. Równocześnie zaczynała stanowić środek kształtowania szeroko pojętej świadomości – klasowej, środowiskowej, narodowej i politycznej. Prasa polska, w tym od 1867 r. wychodząca „Gazeta Toruńska”, odgrywała dużą rolę w emancypacji cywilizacyjnej oraz narodowej Polaków żyjących wówczas jako obywatele państwa pruskiego, ale bez własnych polskich urzędów i szkół¹. Była ona jednym z elementów świadczących o dalszym istnieniu narodu i czuwała nad edukacją ludności polskiej w nowych warunkach ekonomicznych i polityczno-narodowych, przeciwdziałając tym samym jej pauperyzacji ekonomicznej, cywilizacyjnej i narodowej. Jednocześnie prasa stawała się propagatorem idei i wyraziцеlem opinii i potrzeb grup społecznych, środowisk intelektualnych i politycznych i przez to pośrednim współorganizatorem otaczającej rzeczywistości. Była przede wszystkim nieocenionym środkiem walki z polityką germanizacyjną i kształtowania świadomości narodowej Polaków żyjących pod obcym panowaniem.

Dnia 28 I 1871 r., a więc w 10 dni po proklamacji Cesarstwa Niemieckiego, w „Gazecie Toruńskiej” ukazał się artykuł analizujący sytuację architektoniczną, przestrzenną i ekonomiczną miasta. Naświetla on aktualny stan grodu Kopernika w obrazowy sposób. Lektura tego artykułu jest

¹T. Cieślak, *Z dziejów prasy polskiej na Pomorzu Gdańskim w okresie zaboru pruskiego*, Gdańsk 1964.

interesująca nie tylko ze względu na przekazanie w nim tego obrazu, ale także ze względu na propozycje zmiany struktury zabudowy miasta i postulowane możliwości jego rozwoju ekonomiczno-przestrzennego. Pozwolimy czytelnikowi samemu zapoznać się z ciekawą stylistyką tej publikacji prasowej.

Autor artykułu w „Gazecie Toruńskiej” oceniał sytuację nie na podstawie danych urzędowych, ale poprzez analizę „symptomów zewnętrznych”, chociaż zdawał sobie sprawę, iż mogą one być zawodne. Swoje spostrzeżenia adresował nie tylko do mieszkańców Torunia. Bardziej, a może przede wszystkim, czynił to z zamiarem, „że pobudzi do myślenia innych, którym są dostępne cyfry statystyczne i gruntowniejsze stosunki”. Porównywał Toruń z innymi miastami państwa pruskiego. Zaznaczał, iż odnośnie aktualnej sytuacji grodu Kopernika do jego pozycji w XVII stuleciu byłoby błędem. Przyjął słuszne założenia, ponieważ Toruń pod panowaniem pruskim znalazł się w obrębie innej gospodarki, innej sytuacji politycznej i państwowej. Inna też była ówczesna rola miasta. Wtedy przez Toruń i Gdańsk wywożono surowce z całej Polski i przez te porty docierały artykuły z krajów zamorskich oraz wyroby fabryczne z Zachodu. Rozwijające się na Pomorzu Gdańskim od początków XIX stulecia załóżki przemysłu cukrowniczego i nieco sukienniczego oraz żelaznego, po wprowadzeniu w 1834 r. Związku Celnego i „uszczelnieniu” granic, uległy konkurencji nadreńskiej i saskiej. Lokowanie przez władze pruskie urzędów, brak połączeń komunikacyjnych, powodowało, że Gdańsk został zdystansowany przez Szczecin, Toruń zaś przez Bydgoszcz. Bydgoszcz uzyskała połączenie kolejowe już w 1851 r., a Toruń dopiero w dziesięć lat później, w 1861 r., i właśnie z Bydgoszczą, a w 1862 r. z Warszawą. Wszystko to, zdaniem autora artykułu, nie zwalniało mieszkańców Torunia od kształcenia umiejętności dostosowania się do nowych warunków ekonomicznych i przeciwdziałania marazmowi. Miasto liczyło w 1871 r. 785 budynków mieszkalnych, oczywiście bez Mokrego przyłączonego do Torunia w 1906 r. Już w latach sześćdziesiątych XIX stulecia wystąpiło zjawisko niedoboru mieszkań i powierzchni magazynowej².

Tekstu w zasadzie nie potrzeba komentować, bo jest bardzo czytelny. Trzeba podkreślić, że artykuł ten ukazał się przed uzyskaniem w

²Zob. K. Wajda, *Pod pruskim panowaniem (1815–1920)*, [w:] *Toruń dawny i dzisiejszy. Zarys dziejów*, pod red. M. Biskupa, Warszawa-Poznań-Toruń 1983, s. 353–359.

1873 r. połączenia kolejowego z linią Berlin–Wystruć przez Jabłonowo-Olsztyn i przed zasadniczym etapem przebudowy przestrzennej miasta, rozbudową twierdzy toruńskiej w latach 1878–1892, likwidacją części murów, fos i bram średniowiecznych oraz budową mostu drogowego w 1871 r. (dzisiejszy kolejowy), dworca Toruń–Miasto (1889), kościoła garnizonowego (1894–1897), wodociągów (od 1894), linii tramwajowej konnej (1892) i elektrycznej (od 1899), teatru (1904), budynku banku na placu Rapackiego (1906), Szkoły Przemysłowej – dzisiejszego Collegium Maius (1907) i włączeniem Mokrego w granice Torunia (1906)³. Jeśli te przedsięwzięcia porównamy z postulatami wyrażonymi w „Gazecie Toruńskiej” z 28 I 1871 r., możemy przypuszczać, że autor zamieszczanego tam artykułu był dobrze zorientowany w potrzebach miasta.

Artykułów w „Gazecie Toruńskiej” w zasadzie nie podpisywano. Stąd też ustalenie autorstwa jest bardzo trudne. Inicjatorami wydawania od 1 I 1867 r. tego dziennika byli „zadni obywatele”: Leon Czarliński – ziemianin z Zakrzewka, Ignacy Lyskowski – ziemianin z Mileszew i równocześnie publicysta oraz Ludwik Ślaski – ziemianin z Trzebcza. Były to osoby zaangażowane także m.in. w tworzenie innych organizacyjnych form zachowania i kształtowania świadomości narodowej wśród ludności polskiej. W przyszłości zostali reprezentantami swych rodaków, zamieszkałych na terenie prowincji Prusy Zachodnie, na forum sejmu pruskiego i parlamentu niemieckiego. Gazetę wspomagał finansowo założony w 1866 r. w Toruniu Bank Kredytowy Donimirski–Kalkstein–Lyskowski, którego dyrektorem był prawnik Mieczysław Lyskowski – brat stryjeczny Ignacego. Pierwszym redaktorem i nakładcą był dr Franciszek Rakowicz (1839–1878), który decydował wówczas o kierunku pisma, mimo że formalnie jako redaktor podpisywał się dr Władysław Lebiński (1840–1907). Rakowicz miał zręczne pióro i umiejętność dostrzegania aktualnych problemów. Wykazał także inicjatywę w projektowaniu różnych przedsięwzięć, jak np. utworzenie Towarzystwa Pomocy Naukowej dla Dziewcząt Polskich w Toruniu czy powołanie w Poznaniu Teatru Polskiego. Prowadził bardzo bogatą korespondencję z Józefem Ignacym Kraszewskim, drukując mu na lamach „Gazety Toruńskiej” niektóre teksty. Przypuszczam więc, że właśnie Rakowicz, z wykształcenia lekarz, ale zajmujący się także problemami ekonomicznymi, jest autorem interesującego nas artykułu. Władysław Lebiński był bowiem humanistą

³Ibid., s. 353–359, 370.

rozmilowanym w literaturze, a Roman Szymański, wchodzący również do redakcji, już w 1870 r. przeniósł się do Poznania i od 1871 r. rozpoczął tam wydawanie „Orędownika”⁴.

Analiza obrazu ówczesnego Torunia świadczy, iż społeczność polska pragnęła być współgospodarzem w swoim mieście, dbając o jego stan ekonomiczny i wystrój architektoniczny oraz warunki bytowe mieszkańców niezależnie od narodowości, przekonań religijnych i politycznych. Zgodne to było z wielokrotnym po zjednoczeniu Niemiec podkreśleniem przez Polaków, iż są obywatelami Cesarstwa Niemieckiego, ale nie Prusakami. Jako obywatele miasta Torunia wchodzącego w skład Rzeszy pragnęli przywrócić grodomi Kopernika należną mu rangę. Nadzieje, że Polacy będą mogli, chociaż w części, współuczestniczyć w kształtowaniu rzeczywistości na obszarach przez siebie zamieszkałych oparte były na powszechnym, równym, tajnym i bezpośrednim prawie wyborczym do parlamentu niemieckiego, umożliwiającym wybór własnych, polskich kandydatów. W artykule zwrócono uwagę, że dyskryminacja narodowa i religijna powoduje niepotrzebne zużywanie energii w obronie tych wartości zamiast przeznaczania jej dla aktywności ekonomicznej i cywilizacyjnej. Prasę polską śledzili także niemieccy urzędnicy. Ta argumentacja skierowana była właśnie pod adresem pruskich władz ówczesnego Torunia i Pomorza. Przypuszczać można, że niezależnie od innych propozycji i uwag również te z „Gazety Toruńskiej” miały wpływ na planowanie przez pruskie władze administracyjne zmian architektonicznych w Toruniu.

Artykuł kończy się poetycką wizją przyszłego obrazu miasta przewyższającego Dreźnie walorami architektonicznymi niektórych swych dzielnic. Tę wizję pozostawiam czytelnikom do indywidualnej konfrontacji z dzisiejszą rzeczywistością.

Zachowano oryginalną dziewiętnastowieczną stylistykę, ortografię i terminy, sądząc, iż ich brzmienie, niewiele się różniące od dzisiejszego, będzie dla czytelnika zrozumiałe, tym bardziej że pasuje do kontekstu i oddaje koloryt ówczesnej publicystyki. Zastosowano przypisy dla wyjaśnienia lokalizacji i roku budowy niektórych obiektów.

⁴A. Bukowski, *Gazeta Toruńska (1867–1921)*, Rocznik Toruński, 3: 1969, s. 100–110; *Wybitni ludzie dawnego Torunia*, pod red. M. Biskupa, Toruń 1982, s. 227–230, biogram T. Rakowicza.

Tekst źródłowy

Gazeta Toruńska, 28 I 1871 r.

Nieco o sprawach miejskich w Toruniu

Jest to dla każdego, co jakkolwiek z historią naszej prowincji obeznany, rozumie się z historią nieograniczającą się na datach bitew, lecz wnikającą w statystykę stosunków społecznych, jest to mówimy faktem, że miasta pruskie, niegdyś tak wielkie i potężne za Rzplitej, dziś widocznie upadają. Aby ten upadek należycie ocenić, nie wystarczy porównywać cyfr dzisiejszych statystycznych z cyframi statystycznymi siedemnastego stulecia; byłby to bardzo fałszywy sposób zapatrywania się. Tu trzeba mieć na oku proporcją ówczesnej wielkości miast pruskich do stosunków ówczesnych i tę proporcją dawniejszą porównać z proporcjami dzisiejszymi.

Rzeczą pewną jest, że dawna wielkość miast pruskich zasadzała się na handlu. Gdańsk i Toruń były portami wywozowymi dla płodów surowych całej Polski i na odwrót portami wewozowymi dla płodów kolonialnych i wyrobów fabrycznych Zachodu⁵.

Przemysł, industria odgrywała drugą rolę i to dopiero w początku bieżącego stulecia; mianowicie prosperował przemysł żelazny, rafinerie cukru i także fabryki sukna. Z zaprowadzeniem Zollvereinu i ten przemysł upadł. Oparty na żelazie szwedzkim, cukrze kolonialnym – uległ po zaprowadzeniu Zollvereinu konkurencji prowincji nadreńskiej i saskiej.

Dodajmy zamknięcie coraz szczelniejsze granicy, które stanowczy cios zadaje resztkom handlu dawnego – dodajmy nieporadność obywatelstwa dawnych miast pruskich, które w przestarzałej rutynie trwając, dla nowych stosunków nowych środków do zdobycia pomyslności obmyślać nie umie, a dziwi się nie będziemy upadkowi miast pruskich, pomiędzy innymi Torunia. Zauważono, że Gdańsk prześcigniętym został od Szczecina, Toruń od Bydgoszczy: a jeżeli winę tego przypisują rządowi, który urządzeniem komunikacji, lokowaniem dykasteryi rządowych Szczecin i Bydgoszcz przed Gdańskiem i Toruniem forytuje, to może być prawdą, ale jeszcze nie zwalnia od zarzutu nieporadności dawnych municypiów pruskich.

⁵Por. na ten temat S. Cackowski, *W czasach Rzeczypospolitej szlacheckiej (1454-1793)*, [w:] *Toruń dawny i dzisiejszy*, s. 256-262.

Co do Torunia chcielibyśmy nasunąć uwag parę o środkach, jakie zdaniem naszym, posłużyćby mogły do ożywienia miasta i rozbudzenia w nim dawnej energii. Nie mając przed sobą cyfr statystycznych, przyznajemy, że budujem wnioski nasze tylko na rezultatach obserwacji symptomów zewnętrznych, może tu i ówdzie zawodnych. Sądzimy wszelako, że już samo zastanowienie się nad temi sprawami, choćby oparte na błędnych podstawach, a zatem i do fałszywych rezultatów prowadzące, może być pożyteczne, przez to, że pobudzi do myślenia innych, którym są dostępne cyfry statystyczne, i gruntowniej znane stosunki.

Najpowszechniej utrzymują, iż forteca jest powodem zatamowania rozwoju miasta. Nie ulega wątpliwości, że forteca nie przyczynia się do jego wzrostu. Niewątpliwą jest dalej i to, że w razie wojny, istnienie fortecy może stać się ruiną dla miasta. Wprawdzie odzywają się głosy, na doświadczeniach obecnej wojny oparte⁶, a jedną z najpoważniejszych jest opinia p. v. Wickede w Kolońskiej gazecie⁷, że wszystkie miasta uwolnione być powinny od fortyfikacji, które należałoby odtąd stawiać na okół miejsc niezamieszkałych, gdzie chyba jedynie magazyny wojskowe, koszary i domy od bomb bezpieczne dla mieszkańców wojskowych pomieszczano. Ale zdaje nam się, że żądanie to aczkolwiek słuszne w rozpoczynającej się teraz epoce długich wojen, zgoła uwzględnione nie będzie. Można więc tylko domagać się, aby gdzie miasta fortcami pozostać jeszcze muszą, opatrzone je fortami daleko wysuniętymi, któreby chroniły miasta w razie oblężenia od zbombardowania. Co do Torunia, sądzimy, iż rząd wobec mostu nad Wisłą nie zgodzi się na to pod żadnym warunkiem, aby go uwolnić od fortecznych okowów, dlatego zważamy za konieczne ograniczyć kwestyą reformy w tej mierze jedynie na tym, aby zbudowano na okół miasta w dostatecznym oddaleniu pewną liczbę fortów wysuniętych, któreby miasto w danym razie od zbombardowania uchroniły.

Jeśli więc Toruń ma pozostać fortem potrzebne są dlań forty wysunięte. Ze zaś fortecą prawdopodobnie na długo jeszcze pozostanie, przeto chcąc myśleć nad wzrostem jego, rachować się musimy z tym warunkiem. Zdaniem naszym, jakkolwiek miasto jest małe, może się jeszcze rozszerzyć, nie wszecz to w górę. Na Starym mieście wprawdzie domy są już bardzo wysokie, ale na Nowym po większej części jednopiętrowe, najwyżej dwupiętrowe, mogą się jeszcze o jedno piętro doskonale powiększyć i dać pomieszczenie kilkuset rodzinom. Ale aby się to stało, potrzeba, iżby

⁶Chodzi o wojnę francusko-pruską w 1870 r.

⁷Ta gazeta to „Kölnische Zeitung”.

Nowe miasto wydobyć z odrętwienia, w którym się faktycznie znajduje. Dzisiaj każdy obcy, który zawita do Torunia, sądzi, że z wieżą Paulinową i ciasną uliczką Elżbiety⁸ przy końcu Szerokiej miasto Toruń się kończy. Każdemu mieszkańcowi Starego miasta droga na Nowe miasto wydaje się jakoby jaką ekspedycją daleką na Mokre lub Podgórz. Te dwa przesmyki *dzielące* Miasto Stare od Nowego zamiast je *łączyć*, powinny być rozszerzone i to tak, aby z ulicy Szerokiej i to samo z ulicy Szewskiej otworzył się widok w głąb Nowego Miasta. Oczy ciągną, oko jest żywe i postępowe; nogi są leniwe i konserwatywne, chociaż do ruchu przeznaczone. Skoro te dwa przesmyki rozszerzone zostaną, frekwencja z Starego miasta na Nowe i odwrotnie niechybnie się powiększy; z dwóch miasteczek zrobi się miasto.

Okno oswobodzone, widok otwarty będą bodźcem wielkim, ale zawsze idealnym jeszcze; trzeba powiązać te dwie dzielnice interesem. Już się one łączą przez to, że szkoły dwie znaczne, i parę pensyonatów pomieszczono na Nowym Mieście. Ale ruch szkolny z natury rzeczy jest cichym, w przecięciu cztery razy tylko na dzień dzieci robią przechadzkę z domu do szkoły i odwrotnie. Dla tego zdaniem naszym dziś w najpustszych ulicach i uliczkach Nowego Miasta trzeba by pomieścić trzy gmachy publiczne, które tamtą stronę ożywią, podczas gdy dzisiaj na Starym Mieście tylko do pustości się przyczyniają. Gmachami temi są poczta, urząd celny i teatr. Stary Rynek w każdym mieście powinien przede wszystkim służyć skupieniu handlu i przemysłu prywatnego. Cóż dzieje się w Toruniu. Oto w rynku starym właściwie jedna połać wschodnia jest handlową, połać północna ożywioną jest tylko w połowie, połać południowa w jednej trzeciej; od teatru zaś do poczty są pustki: mamy tu bowiem teatr, urząd celny, komendanturę, kościół i pocztę⁹. Jakżeby inaczej wyglądała ta strona, gdyby tam był sklep przy sklepie, handel przy handlu? Nie cisnąłby się cały handel tak jak dziś na ulicę Szeroką, trochę

⁸ Obecnie Królowej Jadwigi.

⁹ Teatr był w Dworze Artusa z widownią na 500 osób, urząd celny w barokowym pałacu Meissnera – kamienica nr 7, komendantura, czyli siedziba komendanta pruskiego garnizonu wojskowego została pobudowana w 1818 r. – kamienica nr 10, kościół to dzisiejszy akademicki kościół oo. Jezuitów, poczta mieściła się w budynku kupionym przez władze miejskie w 1818 r. od uczonego i burmistrza Samuela Gereta, a obok niej stał hotel zwany od 1815 r. „de Sanssouci” – na ich miejscu w latach 1881–1894 wzniesiono dzisiejszy gmach poczty – zob. T. Borawska, H. Rietz, *Przewodnik po starym Toruniu*, Toruń 1994, s. 36–40.

Maślanej¹⁰ i Chelmińskiej i na jedną połać rynku, szrubując cenę sklepów do niesłychanej wysokości, nieodpowiedniej stosunkom naszego miasta, rodząc tak obfite konkursy, które psują reputacją miastu naszemu w całym świecie handlowym, a tutejszych sędziów zamieniają po kilku latach w specjalistów prawa konkursowego. Na teatr, na pocztę, na urząd celny pójdzie każdy, choćby był na Sukienniczej, Jęczmiennej lub Garbarskiej ulicy; kupować zaś w te strony, teraz przynajmniej, żaden ani obcy, ani tutejszy obywatel nie pójdzie, choćby tam kilka i najświetniejszych handlów powstało. Że teatr nowy jest potrzebny, mianowicie w wolniejszym miejscu, gdzieby w razie pożaru (teatry palą się podobno w przecięciu co lat pięćdziesiąt) nie zdusiła się i nie spaliła cała inteligencja miejska wraz z rodzinami, to przekonanie podobno panuje w mieście naszym. Nie wątpimy, że zgodzą się także z nami wszyscy, że i pocztowe biura dzisiejsze nie odpowiadają obecnemu ruchowi pocztowemu; w razie gdyby nowy gmach pocztowy okazał się istotnie koniecznym, obowiązkiem miasta być powinno, dolożyć wszelkich starań, aby stanął na Nowym Mieście, podobnie jak i teatr¹¹, a Rynek Stary oddany został w całości, ile się da, prywatnemu przedsiębiorstwu handlowemu do dyspozycji.

Powiedzieliśmy powyżej, że domki małe na Nowym Mieście mogłyby się w górę powiększyć i dać jeszcze pomieszczenie kilkuset rodzinom. Brak mieszkań dogodnych już i teraz jest w mieście wielki; czym się dzieje, że tak mało budują w nim, a mianowicie na Nowym Mieście? Powód jest jasny. Właścicielom małych domków dla ich prywatnej osobistej potrzeby te domki małe wystarczają, na wybudowanie wielkich kamienic nie mają funduszy. Sprzedawać nie chcą domów swoich innym, bo nie potrzebują. Gdyby się znalazł spekulant budowniczy i chciał domek taki na wzniesienie kamienicy większej nabyć, żądano by od niego ceny niezmierniej. W dodatku domki te mają front bardzo wąski, aby wybudować kamienicę odpowiednią dzisiejszym wymaganiom co do mieszkania, trzeba nabyć kilka domków obok siebie, o ile możliwości całe kwatery przebudować. Trudności przeto dla pojedynczych osób, któreby w tym kierunku chciały spekulować, bardzo się mnożą. Tu inicjatywa prywatna jednej osoby nie starczy, tu trzeba assocyacji, trzeba inicjatywy może gminy samej.

Co do domów na Starym Mieście, są one wysokie już bardzo, a mimo

¹⁰ Obecnie Żeglarska.

¹¹ Nowy teatr pobudowano w 1904 r., gdzie stoi do dzisiejszego dnia – zob. B. Mansfeld, K. Wajda, *Teatr w Toruniu*, Warszawa 1978.

to nie wystarczają dla zadość uczynienia brakowi dogodnych mieszkań dla potrzeb dzisiejszych towarzyskich. Ztąd to pochodzi ? Oto powstały one w całkiem innych warunkach. My house, my castle. Budowane są dla jednej rodziny patrycuszowskiej. Na dole handel, na pierwszym piętrze salon, na drugim sypialnia, na trzecim, czwartym i piątym śpichrze. Z biegiem czasu, z upadkiem handlu i rodzin zamożniejszych, zaczęto się obywać mniejszymi lokalami. Na parterze zrobiono dwa składy, na pierwszym piętrze mieści się właściciel, drugie odnajmuje komornym; śpichrze na wyższych piętrach stoją próżno i świecą wytłuszczonymi szybami. Fronty są wąskie, więc tylko jeden pokój widny, reszta ciemne komórki, lub słabo oświetlone i niezdrowe sypialne komnaty, schody ciemne, niebezpieczne – wszędzie brak powietrza i światła. Zamożniejsze rodziny przebijają domy obok siebie, łącząc piętra współrzędne kilku domów w jedno mieszkanie. Na Starym Mieście wątpimy, aby się to już zmienić dało; dla tego tym więcej starać się trzeba, aby na Nowym Mieście domy mieszkalne powstały odpowiednie tegoczesnym potrzebom, z pokojami mającymi światło i powietrze.

Rozumie się, że kwestya mieszkań jest drugorzędna, poruszyliśmy ją tu jednakże, aby wykazać, że twierdza nawet tak ściśniona, jak teraz, nie stawia nieprzebytych szrank wzrostowi miasta, byle to znalazło w sobie siłę do wzrostu. Ułatwienie komunikacyi Nowego Miasta ze Starym zaś przez rozszerzenie ulicy Elżbiety i zniesienie wieży Paulinowej uważamy za środek ożywienia miasta całego, niżenie cen sklepów i mieszkań przez pomnożenie konkurencyi ulic; skoro zaś koszta handlowe by się zmniejszyły, *handel w całości zyskałby musiał*. Mogłoby się здаwać, że narażeni byłiby na stratę właściciele kamienic dziś najwięcej ożywionych ulic, gdyby np. tutaj z ulicą Szeroką inne konkurrować zaczęły. Jestto obawa nieuzasadniona. Doświadczenia innych miast uczą, że handlowe od dawna ulice prym zatrzymują zawsze; w proporcji sklepy tam pozostają najdroższe; a przez podniesienie się handlu w całym mieście, nie tylko nie tracą dawniej uprzywilejowane części miasta, owszem często nawet w walorze rosną. Ubiegają się o takie place wtedy tylko ci co je opłacać chcą i mogą, podczas gdy dawniej mieścić się na nich musieli i tacy co ich opłacić nie byli w stanie i upadali.

Po ułatwieniu komunikacyi wewnętrznej w mieście, chodziłoby o ułatwienie komunikacyi zewnętrznej. Toruń posiada obecnie tylko jedną kolej, która nie tyle Toruniowi co Bydgoszczy pomogła. Nowa kolej zrównoważy niedostatki pierwszej; to co pierwsza zanosi do Bydgoszczy, a

co dawniej się tutaj zatrzymywało, zrównoważone będzie i wynagrodzone przez to, że powiaty brodnicki, grudziądzki i chełmiński mocniej niż dotąd ku Toruniowi grawitować będą. Grawitacja powiatu inowrocławskiego dzielić się będzie jak dotąd pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem; natomiast kolej toruńsko-poznańska¹² obniży cenę niektórych towarów z południa sprowadzanych, np. węgla, wapna, żelaza itp. Będzie jeszcze potrzebna kolej ku Chelmnu opierająca się o ile możności na prawym brzegu Wisły¹³. Aby komunikacje przynieść mogły korzyść miastu, muszą być nietylko odpowiednio dla interesów miasta zakładane, ale także po założeniu odpowiednio eksploatowane. Mamy tu most drewniany, który przez lat kilka poprzednio nie istniał. Most ten nieoceniony jest dla miasta¹⁴; ale zdaniem naszym nie stósownie go eksploatowano. Nierozumieliśmy nigdy opłaty wyciąganej od przechodniów. Wskażą nam cyfry! Pokażą kosza, wyrachują, że tyle wynoszą reparatury, że więc most tyle rozchodu mający, powinien przynosić tyle dochodu. Ale w takim razie cyfry nie wszystkiego dowodzą. Najpierw nadmienim, że most gminny podobnie jak poczta i koleje rządowe nie powinny przynosić czystego zysku, co najwięcej powinny się opłacać. Przypuszczamy, że przy etacie mostowym chodziło też tylko o to, aby się zwróciły kosza nań wyłożone. Ale w jaki sposób? hic haeret aqua. Dawniej wybierano tu za jedno przejście przez most 6 fen; za drogę odwrotną także 6 fen. Jeden interes przeto za mostem wymagał 1 sgr [srebrnych groszy] opłaty. Opłata to niezmiernie wysoka: Sądżono jednak, że bez niej egzystować nie można. Po długich walkach znizono opłatę na 8 fen. z 1 sgr. i cóż się okazało? Oto, że uwzględniwszy stósunki (mobilizacja, kilkutygodniowa przerwa w komunikacji) dochód w proporcji się nie zmniejszył. Oczywisty przeto wniosek, że dalsze zmniejszenie opłaty także nie zmniejszy dochodów. Gdzie granice tego zmniejszenia? Zapewne w twierdzeniu, że są instytucje, które się pośrednio opłacają i opłacać powinny swemu społeczeństwu. Do tych należą, nie mówiąc o

¹²Toruń uzyskał połączenie z Poznaniem przez Inowrocław dzięki linii Berlin-Wystruc pobudowanej w 1873 r.

¹³Połączenie Torunia z Malborkiem i od tej linii odgałęzienie do Chelmu powstało w 1883 r. – zob. A. Piątkowski, *Geneza i rozwój linii kolejowych w Prusach Zachodnich (1842-1914)*, [w:] *Toruń i Pomorze pod władzą pruską*, pod red. Sz. Wierchosławskiego, Toruń 1995, s. 120; szerzej o kolejnictwie – A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842-1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996.

¹⁴Splonął w 1877 r.

szkolach, brukowaniu i oświetleniu ulic, trotoary, pompy i studnie, a w części powinien należeć i nasz most. Kto przyjrzy się furmankom przed mostem zatrzymywanym, ten choćby i nie wziął na uwagę potrzeb robotników mostowych opędzanych na Podgórzu, w Stawkach itd., przyjdzie do przekonania, że most zamiast sprowadzać ludzi do Torunia, odstręcza niejednego. Nasza konsumpcja warzywa i produktów żywności opiera się na tym co donosi prawy brzeg Wisły; z lewego brzegu umniejszamy konkurencją na targu żywności opłatą mostowego. Nie posuwamy się tak daleko, iżbyśmy zgola żądali zniesienia jej, ale tendencja powinna być ku temu, a w każdym razie opłata od przechodniów ustać by powinna całkiem, a przynajmniej zredukowana ad minimum.

Do takich spraw, które się oplacają pośrednio i przynoszą korzyść miastu dopiero w następstwach nie zawsze dotykalnych należy dbałość o zdrowie mieszkańców. W tym względzie oczyszczenie ulic, regulacja ścieków, wodociągi, kontrola najsurowsza kloak, zbudowanie i utrzymywanie publicznych łaźni parowych, ciepłych i zimnych, powinny być przedmiotem szczególnej bacności, a wiele jeszcze w tym względzie w Toruniu do zrobienia. Projekt przyspasabiany, aby miasto przejęło od właścicieli domów na siebie obowiązek czyszczenia ulic jest w tej mierze ważny niezmiernie. Zwróćmy tu uwagę na jedną niedogodność, która już naprawić się nieda, ale niech ona będzie skazówką na przyszłość. Znaną jest rzeczą, że w naszych okolicach najczęstsze wiatry są zachodnie. Dla tego najzdrowsze dzielnice miast, przez bogatszą ludność zamieszkałe, położone są ku zachodowi. U nas jest taką dzielnicą Przedmieście Bydgoskie. Ponieważ wiatry zachodnie są najczęstsze, dla tego dbać trzeba, aby fabryki z szkodliwymi wylęciami były zakładane na wschodniej stronie miast. U nas tu założono gazownią¹⁵ właśnie na zachodniej stronie, a wiatr roznosi szkodliwe gazy na miasto i zatruwa kilka ulic. W Poznaniu zbudowano gazownią na wschodniej stronie miasta i nikt jej nie czuje.

Powiedzieliśmy na wstępie, że handel już nie daje dostatecznego żywiu życia miastu naszemu, trzeba starać się o to, aby zamieniło się w przemysłowe. Tendencja ta wyjść powinna od gminy, ale nie tak iżby gmina jako taka zabrała się do przedsięwzięć przemysłowych, tylko aby rozbudzała ducha przemysłowego prywatnego. System wznoszenia fabryk na koszt państwa i gmin jest z gruntu fałszywy, i sądzimy, że np. Cegielnia tutejsza gmina lepiejby prosperowała w ręku prywatnym niż miejskim, i pośrednio więcej by przynosiła korzyści miastu niż teraz. Ale

¹⁵ Pobudowano ją w 1859 r.

to nie przeszkadza, iżby gminy podobnie jak państwo przez szkoły, muzea przemysłowe, ułatwianie kredytu, nie popierały rozwoju przemysłu w swoim obrębie.

Na przyszłym posiedzeniu reprezentacji miejskiej ma być wybrana „deputacja dla przemysłowego postępu”. Profesor Prowe na przeszłym posiedzeniu zwrócił uwagę na ważność tej komisji i zalecił, aby wybór członków do niej odpowiednim był jej wysokiemu zadaniu. Komisja ta rzeczywiście mogłaby niezmiernie wiele zdziałać dla miasta, zwłaszcza gdy wyszła z przekonania, iż zadaniem jej jest starać się o znalezienie środków w ogóle do podniesienia miasta, specjalnie za pomocą podniesienia w nim przemysłu.

Toruń nie jest siedzibą władz wysokich departamentalnych; chociaż to wielu uważa za jego niedostatek, my za *Adamem Smithem* mniemamy iż siedziba władz nie stanowi o wielkości miast; tę zawdzięczają miasta przemysłowej energii i inicjatywie swoich obywateli; dowodem dzisiejsze wielkie miasta fabryczne angielskie: Manchester, Liwerpool itd. itd. Niechaj obywatelstwo toruńskie w tę stronę nateży działalność swoją, a Toruń nie upadnie¹⁶. Położony niemal w środku Europy, gdyż tutaj przecinają się linie pociągów od najdalszego punktu wschodu do najdalszego punktu na zachodzie Europy i od najpółnocniejszego punktu do najpołudniowszego; położony nad linią telegraficzną z Indii Wschodniej do Londynu, nad koleją z Petersburga do Paryża, nad wielką rzeką – z czasem odzyskać musi dawną wielkość i przerość ją nawet; ale trzeba, aby się stósowało miasto do stosunków faktycznych, sprawiedliwie oceniło położenie swoje geograficzne, które mu się każe rachować nie tylko ze światem niemieckim, ale i światem słowiańskim!

Powie nam kto może, iż wodę prowadzimy i tu na nasz młyn; ale to nie może nas powstrzymać od wypowiedzenia naszego szczerego przekonania, iż zaniedbanie języka ojczystego jednej trzeciej ludności w szkole elementarnej nie może wyjść na dobre dla rozwoju miasta. Tylko dwie trzecie mieszkańców, jak na dzisiaj, ma swobodę rozwijać się umysłowo; jedna trzecia część, pochodzenia polskiego, za młodu walczyć musi z trudnościami obcego języka wykładowego, maleńka tylko jej cząstka zwycięża te trudności, a reszta pozostaje na zawsze w helotyźmie ducha. Taki stan rzeczy na dobro miasta wyjść nie może. W szkole elementarnej dla dzieci polskich wykład w języku polskim jest niezbędny.

¹⁶Ciekawe spostrzeżenie; można by je podsunąć dzisiejszym urzędnikom.

Że my się tutaj przy tym żądaniu nie kierujem interesem jednostronnym narodowym, ale jedynie ekonomicznym, dowiedziem zapewne przez to, iż równocześnie zwrócim uwagę na ważność w naszych stronach dla wyższych szkół realnych i przemysłowych nauki języka nie tylko polskiego, ale i rosyjskiego. Język ostatni dać może młodzieży tutejszej klucz do rozległych aspektów na Wschodzie i niewątpliwie znajomość jego pomiędzy przemysłowcami wschodnich prowincji pruskich wpłynęłaby na rozwój przemysłu tychże okolic.

Uwagi powyższe poddajemy pod rozstrząsanie współobywateli w mieście tutejszym, w przekonaniu, iż interesa komunalne mogą być wspólnym polem pracy dla obu narodowości, dla wszystkich przekonań religijnych i politycznych, pod warunkiem wszelako, że interesa narodowe i religijne będą do tego stopnia szanowane, iż słabsi nie będą zmuszeni całej swej uwagi koło kwestyi narodowych i religijnych koncentrować, neutralizując tym sposobem i u mocniejszych dużo siły umysłowej i materyjalnej, która ku celom ekonomicznym i cywilizacyjnym całkowicie skierowaną by być mogła, z niezmiernym dla gminy i naszych tu krajów pożytkiem...

Może nadejdzie kiedyś czas, w którym Wisły brzeg prawy, co pod miastem się rysuje, zamieni się od zamku aż do koszar w mur wysoki, do którego na dole tulić się będą statki wiślane; od muru nadbrzeżnego usypie się plac rozległy, podzielony na drogę zajazdową dla wozów frachtowych, i aleję spacerową, a gdzie dziś nadwiślany mur forteczny, stanie od Mostowej do Paniańskiej¹⁷ bramy szereg wspaniałych kamienic z bogatemi sklepami parterowemi, frontem ku południowi na rzekę, mosty i dworce zwróconych, z widokiem najpyszniejszym w świecie – z którym nieporówna się Brylowski taras drezdeński. Takie może być kiedyś miasto Kopernika !”.

¹⁷Nazwana od klasztoru sióstr benedyktynek, umiejscowiona przy wylocie ulicy Ducha Świętego, zwana później Bramą Ducha Świętego, a wreszcie Bramą Klasztorną, w XIX stuleciu po przebudowie i podwyższeniu służyła jako pomieszczenia mieszkalne – patrz T. Borawska, H. Rietz, op. cit., s. 47–48.