

Biblioteka Główna Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu

Artykuł:

Ruge Tadeusz: Komunikacja w Poznaniu

Źródło:

Księga pamiątkowa miasta Poznania. Dziesięć lat pracy polskiego Zarządu stołecznego miasta Poznania. Poznań : Magistrat Stołecznego Miasta Poznania, 1929, strony 249-256

Artykuł udostępniony cyfrowo w ramach zadań projektu pt. „Digitalizacja i udostępnianie online »Bibliografii gospodarki Wielkopolski 1919-39« H. Maciejewskiej” (SONB/SP/550684/2022)

Inż. Tadeusz Ruge.

Komunikacja w Poznaniu.

1. Generalja. Teren miasta Poznania jest dość falisty. Różnice wysokości wynoszą do 50 m. Najniżej położone części znajdują się przy ul. Łąkowej (+ 56,3), pl. Bernardyńskim (+ 56,6), Wielkie Garbary przy Tamie Garbarskiej (+ 55,80), ul. Półwiejskiej róg ul. Długiej (+ 58,3), Stary Rynek róg ul. Wielkiej i Żydowskiej (+ 59,10). Najwyżej położone części obszaru miasta znajdują się po lewej stronie Warty w okolicy Winiar i Naramowic gdzie dochodzą do wysokości + 95,00 m, a na Ławicy do + 104 m nad poziomem morza.

2. Drogi kołowe. a) Drogi wylotowe i dojazdowe. Poznań leżał zawsze na peryferji Państwa, za dawnych czasów polskich jak i obecnie niedaleko granicy zachodniej, za czasów niewoli zaś blisko granicy wschodniej. Dość uregulowane arterje wylotowe, objęte po rządach pruskich są to przeważnie dawniejsze szosy, wychodzące racjonalnie na południe, zachód i północ miasta, natomiast nie posiada Poznań odpowiedniego i dostatecznego połączenia ku Królestwu.

Podług wykresów ruchu na drogach państwowych, przeprowadzonych przez Min. Robót Publ. w roku 1926, największe obciążenie w najbliższym oddaleniu od miasta Poznania wykazuje arterja wylotowa przez ul. Warszawską, wynosiła ona około 400 ton ruchem mechanicznym i około 350 ton ruchem konnym na dobę, a obecnie przyjąć można wzmożenie ruchu o 30 — 50% w stosunku do roku 1926.

Arterje wylotowe przez ul. Łazarską i ul. Warszawską, ul. Kórnicką w obrębie miasta Poznania posiadają nawierzchnie kostkowe; w tym roku wykona się ul. Dąbrowskiego aż do granicy miasta również z kostki, częściowo posiadają kostkę ul. Obornicka i droga do Czerwonaku, również zostanie ul. Ceglana w tym roku definitywnie umocniona. Umocnienie kostkowe otrzymały za czasów polskich arterje wypadowe na ul. Warszawskiej, częściowo droga do Czerwonaku i ul. Obornicka w obrębie Winiar. Miejski program drogowy przewi-

duje umocnienie wszystkich arteryj wylotowych drobną kostką do końca roku 1931-go.

b) Drogi wewnętrzne: W obrębie miasta Poznania posiadamy około 900 000 m² bruku ulicznego, z tego około 500 000 m² bruku definitywnego, mianowicie z dużej kostki, drobnej kostki, asfaltu różnego rodzaju i bruku drzewnego. Nadmienić wypada, iż około 200 000 m² definitywnej nawierzchni wykonano za czasów polskich. Poza tem pobudowano w roku 1925 nowy szeroki most (Bolesława Chrobrego) przez nowe koryto Warty na ul. Chwaliszewo przed Tumem, który posiada obecnie 9,00 m szeroką jezdnię, w przeciwieństwie do starego mostu, którego jezdnia wynosiła zaledwie 6 m. Pozostałe nawierzchnie są t. zw. „kocie łby” i dawniejsze szosy wojskowe w ulicach bocznych względnie na terenach niezabudowanych. Cały szereg ulic w śródmieściu a w szczególności w okolicy Starego Rynku i ul. Wrocławskiej, ul. Wodnej mają ruch jednokierunkowy z powodu małej szerokości ulic. Jednotorowe ulice są oznaczone międzynarodowymi znakami, przyjętymi w ruchu kołowym. Dla usprawnienia ruchu urządza się na niektórych ulicach i placach wysepki regulacyjne.

3. Komunikacja wodna. Podczas wojny światowej i w pierwszych latach powojennych notuje się zanik ruchu na Warcie i w porcie poznańskim. Ruch ten zaczyna się ożywiać w 1924 r. a w 1926 r. osiąga już około 50% maksymalnej cyfry przedwojennej.

Przed wojną żegluga na Warcie odbywała się przeważnie w kierunku Szczecina i Hamburga; kierunek ten do dziś dnia zachował swoje znaczenie, jednak skutkiem zmiany politycznych i gospodarczych warunków doby powojennej powstały dla portu poznańskiego znacznie szersze zadania i możliwości rozwoju, niż przed wojną.

Obecne granice gospodarcze zasięgu Poznania są niezmiernie rozszerzone; ponadto port poznański jest najdogodniejszym punktem dla przeładunku z wagonów na szkuty dużych ilości towarów, eksportowanych z Polski oraz transportów tranzytowych z Rosji i Rumunii. Zmienił się również rodzaj ładunków, przechodzących przez port poznański. Przed wojną odgrywały znaczną rolę przesyłki drobne. W okresie powojennym nastąpiło przedewszystkiem zmniejszenie różnorodności ładunków, a ponadto statystyka z ostatnich kilku lat wykazuje, że do 90% całkowitej ilości obrotu przeładunkowego zajmują węgiel, cukier i zboże, tj. ładunki masowe. Zmniejszenie różnorodności ładunków powoduje uproszczenie manipulacji portowej, zaś szczególnie artykuły masowe dają możność usprawnienia manipulacji; wobec tego przypuszczamy, że obecnie możemy osiągnąć większą wydajność nabrzeża portowego, a więc: że nawet

przy obecnych rozmiarach naszego portu możemy przeładować znacznie więcej niż 220 000 ton rocznie (1913 r.).

Po zrealizowaniu programu rozbudowy dróg wodnych w Polsce, Poznań otrzyma połączenie wodą z Zagłębiem węglowym oraz z centrem państwa — Warszawą; kierunek na Szczecin i Hamburg mimo to nie traci na znaczeniu jako bezpośrednie połączenie z Europą środkową i zachodnią.

Statystyka rządowa wykazuje następujący ruch na Warcie w 1926 r.: żegluga na odcinku Poznań - Międzychód 257 000 ton, spław drzewa na odcinku rzeka Proсна - Międzychód 52 000 tn. Konieczność rozbudowy dróg wodnych w Polsce oraz ważność tej sprawy dla Poznania i jego obszaru ciężenia — jest zupełnie oczywista. Pierwszym krokiem musi być przekopanie 18 km kanału dla połączenia Warty z jeziorem Gopłem, kosztem 15 milionów złotych; równocześnie potrzebna jest stopniowa rozbudowa portu poznańskiego.

4. Kolejnictwo. Poznań jest siedzibą dyrekcji kolejowej. Dworzec główny leży w centrum miasta i koncentruje w zasadzie ruch cały kolejowy. Poza tem posiada Poznań cztery dalsze dworce o znaczeniu lokalnem dla najbliższych dzielnic, a mianowicie: dworzec Poznań - Wschodni dla Głównej, dworzec Poznań - Tama Garbarska dla północnej części śródmieścia, dworzec Poznań - Starołęka dla Starołęki i dworzec Poznań - Łazarz dla Górczyna. Z Poznania odchodzi 6 dwutorowych linii kolejowych i 4 linie jednotorowe.

Poznań jest pod względem ruchu towarowego 3-cią największą stacją odbiorczą w Polsce, choć co do zaludnienia zajmuje czwarte miejsce. W roku 1927 największą stacją odbiorczą była Warszawa (2 284 000 ton), potem Łódź (1 530 000 ton), trzecie miejsce zajmuje Poznań (657 000 ton), czwarte Lwów, piąte Kraków. Z tych 657 000 ton przypada na węgiel i inne wytwory górnicze 54,4%, na płody rolne 10%, na wytwory przemysłu fabryczno-rolnego 3,6%, na materiały leśne i wyroby z drzewa 9,6%, na wytwory przemysłu szklarskiego, ceramicznego i cementowego 5,2%, na wytwory przemysłu metalurgicznego 4,9%, pozostałe 12,3% na różne wyroby. Poznań posiada ogółem 41 bocznic przemysłowych i wojskowych, najważniejsze z nich są bocznic do rzeźni miejskiej, do portu na Warcie, do gazowni, do nowej elektrowni, bocznic firmy Nowakowski i Synowie, firmy Cegielski, firmy Roman May i inne. Poza torami państwowemi znajdują się na terenie Poznania normalne tory średzkiej kolejki powiatowej, leżącej na wschodniej stronie Warty. Normalno-torowa ta kolejka łączy dworzec Poznań Wschodni z dworcem Poznań - Starołęka i obsługuje całym szeregiem bocznic tereny przemysłowe w Głównej, na Koman-dorji, na Malcie, w Chartowie, w Ratajach i Starołęce przedsiębiorstwa przemysłowe i wojskowe.

Za czasów polskich i to w latach 1919 — 1921 pobudowano nową linię kolejową, na razie jednotorową, pomiędzy Strzałkowem a Kutnem. Długość linii wynosi 110,77 km. Linja ta posiada ogromne znaczenie strategiczne, jak również gospodarcze dla Poznania, ponieważ skraca odległość Poznań - Warszawa o 90 km. Poza tem wzmocniła D. K. P. Poznań tor między stacjami Poznań Wschodni a Strzałkowem przez usunięcie szyn starego lekkiego typu i zastąpieniem ich typem ciężkim, nadającym się dla pociągów pospiesznych. Oprócz tego pobudowało Min. Komunikacji nowy tor między Podzamczem a Kaletami z ominięciem niemieckiej części Śląska w latach 1925 — 1927, stwarzając bezpośrednią komunikację pomiędzy Poznaniem a Krakowem z ominięciem terenu niemieckiego. Długość linii wynosi 114,70 km.

Przez pobudowanie wiaduktu na Zawadach w roku 1927/28 umożliwiła D. K. P. Poznań bezpośrednią komunikację tramwajową między śródmieściem a Główną. W roku 1928 przystąpiła D. K. P. Poznań do budowy opór mostowych na Cybinie i nowem korycie Warty jako zapoczątkowanie podniesienia torów Poznań - Tama Garbarska — Poznań - Wschodni, potrzebnego miastu do stworzenia komunikacji kołowej i tramwajowej z Naramowicami i do otwarcia terenów między Wartą a Cybiną, przeznaczonych pod budowę nowej elektrowni oraz targowicy i rzeźni miejskiej.

5. Poczta. Poznań posiada okręgową dyrekcję poczt i telegrafów. Miasto Poznań posiada 9 urzędów pocztowych, z tych 2 urzędy w przyłączonych niedawno gminach Starołęce i Główniej. Na terenie miasta Poznania bez Starołęki i Główniej rozmieszczonych jest 155 skrzynek pocztowych, których opróżnianie odbywało się do 1927 roku za pośrednictwem posłańców pieszych, od tego zaś czasu odbywa się to przy użyciu 9-ciu motocykli. Opróżnianie skrzynek pocztowych odbywa się pięć razy na dobę. Do przewożenia przesyłek pocztowych używano początkowo zaprzęgów konnych względnie wózków ręcznych, od roku 1927 zaś czynności te wykonują 4 samochody ciężarowe. Sieć pocztowo-kolejowa z biegiem czasu udoskonala się coraz więcej tak, że obecnie miasto Poznań posiada bezpośrednie połączenia pocztowo-kolejowe z większymi miastami, jak z Warszawą pięć razy na dobę, z Łodzią 4 razy na dobę, z Katowicami i Krakowem 3 razy, z Toruniem, Bydgoszczą, Gdańskiem i Gdynią 3 razy. Bezpośredni kontakt pocztowy z zagranicą utrzymuje dworcowy urząd pocztowy Poznań 3, głównie przez międzynarodowy pociąg pospieszny Stołpce - Warszawa - Berlin - Paryż, o ile zaś chodzi o Niemcy, przez linię kolejową Poznań - Zbąszyń - Berlin i Poznań - Rawicz - Wrocław. Dworcowy U. P. Poznań 3 otrzymuje worki z przesyłkami pocztowymi bezpośrednio do i z Niemiec, Belgji, Francji, Szwajcarji, Anglii, Kanady, Stanów Zjednoczonych Półn. Am. Brazylii i Argentyny. Nadmienić wypada, że dworcowy U. P.

Poznań 3 posiada jedyną w Polsce sortownię dla wszystkich przesyłek listowych nadeszłych z Stanów Zjedn. Półn. Ameryki i Kanady dla Polski. W sortowni tej opracowuje się według specjalnych przepisów wszystkie nadeszłe przesyłki listowe, które następnie wysyła się w zamkniętych pakietach względnie workach do miejsca przeznaczenia. Prócz tego posiada U. P. Poznań 3 osobny oddział dla opracowywania listów wartościowych nadeszłych z Argentyny dla Polski.

W końcu zaznaczyć należy, że oprócz połączeń pocztowo-kolejowych Poznań posiada jeszcze połączenie pocztowo-lotnicze z Warszawą za pośrednictwem którego wysyła przesyłki pocztowe nadane jako „lotnicze” do wszystkich miejscowości wewnątrz państwa jak również leżących zagranicą, jak n. p. Gdańska, Wiednia, Pragi, Budapesztu, Paryża itd. Na terenie wschodnim Powszechnej Wystawy Krajowej urządziła dyrekcja poczt jeden urząd pocztowy według najnowszych doświadczeń. Urząd będzie miał służbę nadawczą i doręzeniową, poza tem będzie opracowywał wszystkie przesyłki nadane na terenie P. W. K. i wysyłał je bezpośrednio do poszczególnych ambulansów pocztowych wagonów pocztowych w pociągach. Służba telegr.-telefoniczna będzie urządzona ku największej wygodzie gości. Urząd p. tel. P. W. K. będzie miał połączenie telegraf. z urzędem tel. w Poznaniu za pomocą teletypu i Baudot. W halach umieści się 300 aparatów automatycznych dla wystawców-abonentów oraz kilka rozmównic automatycznych dla gości.

Na terenie zach. P. W. K. urządzi się drugi urząd p. tel. jednakowoż wyłączenie ze służby nadawczą. Okręgowa Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Poznaniu ma bezpośrednie lub pośrednie połączenia telegraficzne z wszystkimi urzędami pocztowo-telegraficznymi krajowymi i zagranicznymi. Poza linjami telegraficznymi łączącymi Poznań z urzędami pocztowo-telegraficznymi tutaj okręgu dyrekcyjnego istnieją bezpośrednie połączenia telegraficzne z wszystkimi ważniejszymi stacjami węzłowymi a mianowicie: Poznań - Bydgoszcz, Gdańsk, Katowice, Kraków, Lwów, Łódź, Toruń, Warszawa.

Wymiana korespondencji telegraficznej z Rzeszą Niemiecką odbywa się tylko przez Poznań i to w bezpośrednich połączeniach telegraficznych: Poznań-Berlin, Wrocław, Frankfurt n. Odra, Piła.

Korespondencję międzynarodową radiotelegraficzną kieruje urząd telegraficzny bezpośrednio lub pośrednio, to jest przez transatlantycką stację nadawczą w Warszawie do odnośnych radiostacji telegraficznych zagranicą. Bezpośrednie główne połączenia telefoniczne wychodzące poza tutaj okręg dyrekcyjny są: Poznań-Bydgoszcz, Gdańsk, Gdynia, Grudziądz, Kalisz, Katowice, Kraków, Łódź, Toruń, Warszawa.

Do przeprowadzenia rozmów telefonicznych między Polską a Rzeszą Niemiecką istnieją bezpośrednie przewody telefoniczne Poznań-Berlin, Wrocław, Królewiec. Poznań jest dopuszczony do ruchu telefonicznego z wszystkimi miejscowościami Rzeszy Niemieckiej i Prusami Wschodnimi. Prócz bezpośrednich połączeń telefonicznych z zagranicą ma Poznań pośrednie połączenia telefoniczne z miejscowościami: Austria — Wiedeń; Czechosłowacja — Brno, Bratislava, Opawa, Praga, Tatraska Kotlina; Danja — Kopenhaga; Szwajcaria — z wszystkimi miejscowościami.

Istniejąca stacja telefoniczna została za czasów polskich rozbudowana na 6000 abonentów, co uzasadniał przyrost abonentów, których było w Poznaniu 1. stycznia 1929 r. 4893 w porównaniu do 1. I. 1920 r. — 2736. Tak samo wykazuje ogólna ilość abonentów tutaj. Określa znaczny przyrost a mianowicie: stan abonentów w dniu 1. I. 1920 wynosił 9957 w dniu 1. I. 1929 wynosił 13664.

Z powodu zwiększania się ruchu telefonicznego ustawiono szereg automatów telefonicznych rozmównic publicznych.

6. Radio. Nową placówką komunikacyjną jest „Radio Poznańskie”, które powstało w roku 1927 wysiłkiem zbiorowym samorządów Wielkopolski jako spółka z ograniczoną poręką. „Radio Poznańskie” wydaje tygodnik p. t. „Tydzień Radjowy” mający za zadanie szerzenie zainteresowania dla spraw radiowych. Aparatura nadawcza stacji poznańskiej rozmieszczona jest w gmachu przy ul. Bukowskiej 53. Moc nadajnika wynosi 1.5 kw. w antenie i wysyłała audycje początkowo na fali 270.3 m; później 280,4 m a obecnie 336.2 m. Anteny wznoszą się na 58 m wysokości i są oświetlone w nocy lampami ostrzegawczymi dla samolotów. Stacja poznańska stanowi bardzo ważny czynnik w szerzeniu kultury i oświaty wśród szerokich rzesz społeczeństwa. Blisko 22000 radioabonentów znajduje się w Wielkopolsce. „Radio Poznańskie” zdając sobie sprawę z doniosłości swej misji, stara się utrzymać audycje na wysokim poziomie. Poza tem pielęgnuje stacja kult pięknego słowa przez urządzanie audycji literackich i wystawianie słuchowisk. Transmisje z Katedry, sal koncertowych, opery i teatrów uzupełniają i urozmaicają codzienną działalność kulturalną stacji. Obecnie buduje się dodatkowo krótkofalową stację dla stworzenia bezpośredniego kontaktu z odległymi stacjami. Przez dobudowę krótkofalowej stacji „Radio Poznańskie” będzie w możności nawiązania kontaktu nawet z Australją i Ameryką.

7. Linja lotnicza. Od 1925 r. posiada Poznań lotnisko cywilne na Ławicy. W latach 1925 do 1928 komunikację lotniczą utrzymywało przedsiębiorstwo „Aero”. Loty odbywały się w tym czasie tylko pomiędzy Poznaniem i Warszawą. W tych czterech latach posiadało „Aero” 5 samolotów typu

Farman; ogółem wykonano 1016 lotów przewieziono 2287 pasażerów, 747 kg poczty i 44046 kg bagażu. Z dniem 1. I. 29 przejęło Państwo Polskie wraz z samorządami lotnictwo cywilne we własny zarząd pod firmą „Lot“ i kontynuuje na razie na linii Poznań-Warszawa loty. W najbliższym czasie uruchomione zostaną linie Poznań-Łódź, Poznań-Katowice, Poznań-Berlin i Poznań-Gdańsk.

8. **Tramwaje.** Koncesje na prowadzenie ruchu tramwajowego na terenie miasta Poznania posiada Sp. Akc. Poznańska Kolej Elektryczna, której ok. 80% akcji są w posiadaniu miasta. Do dnia 1. 4. 1929 było ogółem uruchomionych 9 linii tramwajowych, łączących śródmieście z Górczynem, Jeżycami, Sołaczem, Tamą Garbarską, Śródką i Wildą oraz Dworcem Głównym. Od kwietnia 1929 wprowadziła Pozn. Kolej Elektr. 12 linii tramwajowych.

W roku 1927 zostały przełożone tory od pl. Wolności przez al. Marcinkowskiego i ul. Podgórną do pl. Świętokrzyskiego i to w celu odciążenia ul. Nowej i Starego Rynku, a w szczególności celem poprawienia przelotności linii tramwajowej Wilda-Górczyn. W czasie wzmożonego ruchu kursują dodatkowe wozy rezerwowe bez numeru. Jako główne punkty węzłowe należy wymienić: ulica Wjazdowa naprzeciw dworca głównego, most Teatralny, ul. św. Marcina róg ul. Gwarnej, St. Rynek, pl. św. Krzyski, ul. Wielka i most Dworcowy.

Przy objęciu Poznania przez władze polskie było 9 linii łącznej długości 41.885 km, obecnie jest 10 linii stałych i dwie specjalne wystawowe łącznej długości 50.993 km. Długość torów w roku 1918 wynosiła 44130.38 m obecnie 55936.21 m, przybyło więc za czasów polskich 11805.83 m; z tych przeznaczono na linie o torze podwójnym 2708 m, a o torze pojedynczym 4479.5 m. Poza tem zamieniono tor pojedynczy na podwójny o długości 1910.33 m.

9. **Autobusy.** a) **Komunikacja autobusowa lokalna.** Autobusy lokalne, obsługujące tylko teren miejski, należą wyłącznie do Zarządu Poznańskiej Kolei Elektrycznej. Ruch autobusowy rozpoczęła P. K. E. 1 listopada 1925. Obecnie rozporządza P. K. E. 14 autobusami 40-osobowymi i 12 autobusami 25-osobowymi, w tem dwa autobusy turystyczne, przeznaczone do obwożenia pasażerów podczas trwania P. W. K. Prócz wyżej wymienionych 26 autobusów spalinowych nabyła P. K. E. trzy autobusy elektryczne na 60 osób tak zwane tramwaje bez szyn, które od maja 1929 kursują pomiędzy rynkiem Śródeckim a Główną, jako przedłużenie ruchu tramwajowego w Główniej. Dla zewnętrznej komunikacji na terenach wystawowych zaprowadziła poza tem P. K. E. 20 wózków akumulatorowych na 10 osób każdy. Wózki te kursować będą podczas trwania P. W. K. W obecnym czasie obsługują autobusy P. K. E. pięć linii a mianowicie:

1) od Starego Rynku do Główniej, 2) od Starego Rynku do Starołęki, 3) od Starego Rynku do Ławicy, 4) od placu Wolności do ul. Matejki i 5) od placu

Wolności do Sołacza. Rozszerzenie ruchu autobusowego jak również zmiany są obecnie w opracowaniu.

b) Komunikacja autobusowa pomiędzy Poznaniem a prowincją. Komunikacja z prowincją spoczywa w rękach prywatnych. Obecnie posiadamy 22 linie autobusowe pomiędzy Poznaniem a prowincją i to: Poznań-Gniezno, Poznań-Swarzędz, Poznań-Września, Poznań-Pobiedziska-Kiszkowo, Poznań-Września-Strzałkowo, Poznań-Mur. Goślina, Poznań-Mur. Goślina-Rogoźno, Poznań-Śrem-Dolsk przez Kórnik, Poznań-Gostyń, Poznań-Środa-Zaniemyśl, Poznań-Środa, Poznań-Puszczykowo, Poznań-Mosina, Poznań-Żabikowo, Poznań-Stęszew, Poznań-Stęszew-Kościąż, Poznań-Wolsztyn, Poznań-Tarnowo-Bytyń, Poznań-Duszniki, Poznań-Tarnowo-Wilkowo, Poznań-Szamotuły przez Kazimierz, Poznań-Lwówek przez Pniewy, Poznań-Oborniki-Czarnków.

10. Dorożki. Poznań posiada obok dorożek samochodowych, dorożki konne, wszystkie z taksometrami i to podług stanu z dnia 15. 3. 1929 r. 330 dorożek samochodowych i 90 dorożek konnych, do 15 maja 1929 przewiduje się około 250 dalszych dorożek samochodowych tak iż podczas trwania P. W. K. kursować będzie około 580 dorożek mechanicznych i około 90 dorożek konnych. Na obszarze miasta znajdują się liczne miejsca postojów. Główne postoje dla dorożek samochodowych znajdują się: przy Dworcu Głównym, na św. Marcinie, w ul. Sew. Mielżyńskiego, ul. Ratajczaka, na Al. Marcinkowskiego, na St. Rynku, na ul. Romana Szymańskiego, na ul. Bukowskiej przy wejściu na teren Targów Poznańskich, na Patr. Jackowskiego, na ul. Głogowskiej narożnik ul. Berwińskiego i inne; dla dorożek konnych znajdują się postoje na zachodniej stronie pl. Wolności, na ul. Sew. Mielżyńskiego, na ul. Św. Marcina przed hotelem Continental i na Starym Rynku.