

**Grzegorz Piotrowski**

## **Bydgoszcz. Jak z kolei wyrosło nowoczesne miasto**

**słowa kluczowe:** Bydgoszcz, kolej

Kolej już w XIX wieku stała się ważną instytucją społeczną. Szybko okazało się, że ściśle uporządkowane procedury, jednoznaczne regulaminy i biurokratyczna hierarchia wskazują nową jakość, tzw. społeczne zdyscyplinowanie. Uniwersalne zasady postępowania obowiązywały odtąd na wszystkich liniach kolejowych, niejako wyrывая kolejarzy i podróżnych z kręgu kultury lokalnej: na dworcu należało mówić po niemiecku, stosować identyczne oznaczenia i system miar, wykonywać tę samą pracę na określonym stanowisku, zachowywać się według regulaminowych nakazów i zakazów.

Od strony centrum wyraźnie widoczne były również dworcowe zegary, których wskazówki poruszały się z minutową dokładnością. Ta właśnie jednostka czasu zawładnęła wyobraźnią nowoczesnego społeczeństwa i zdyscyplinowała tempo życia nie tylko zatrudnionych przy obsłudze ruchu pociągów kolejarzy, ale też milionów pasażerów, gorączkowo obliczających czas przejazdu i przesiadek na stacjach węzłowych.

Dźwięk stacyjnych dzwonek, odzywających się na pięć minut i następnie na dwie minuty przed odjazdem, mógł kojarzyć się również z fabryczną syreną, wymuszającą posłuszeństwo wszystkich obecnych w budynkach dworca wobec rozkładu jazdy. Człowiek, poruszając się wśród spieszącego się tłumu, zauważał, że stał się trybikiem gigantycznej maszyny<sup>1</sup>. Był to już przedsmak epoki totalitaryzmów, ponieważ decydując się na podróż koleją, człowiek zdawał sobie sprawę, że na stacji zostanie odarty ze swej godności, zrównany z rzeczą, którą należy monitorować, sterować i przemieszczać jak najmniejszym kosztem. Zaczęło rodzić się społeczeństwo zmodernizowane.

Dworzec kolejowy stał się na krótko najważniejszym punktem miasta. *Kolej,*

---

<sup>1</sup> *Dzieje kolei w Polsce*, pod red. D. Kellera, Rybnik 2012, s. 28-29.

*tam gdzie dochodziła, przejmowała od poczty, ratusza i kościoła rolę dyktatora obowiązującego czasu*<sup>2</sup>.

Jest to jednak znak minionej już epoki. Współczesny styl życia, oparty na konsumpcji, wyrugował podróżowanie ze świadomości przeciętnego człowieka. Świat stworzony przez specjalistów od marketingu jest systemem złożonym ze sztucznie wykreowanych potrzeb i obietnic (bez pokrycia) ich łatwego zaspokojenia. Wzorowy obywatel nowoczesnego państwa to homo consumens, żyjący w czasie cyklicznym, mierzonym przez kolejne, zazwyczaj weekendowe, odwiedziny w hipermarketach i galeriach handlowych.

Rolę zegara dworcowego przejął bowiem czasomierz na supermarkecie, co można zaobserwować np. w zapowiedziach autorów koncepcji przebudowy budynku dworcowego w Bydgoszczy. W samej galerii handlowej nie znajdziemy zegarów, aby kupujący nie martwili się jego marnotrawieniem. Projektowana jest ona jako samowystarczalny świat, rzeczywistość za oknami nie może przesłaniać swoją atrakcyjnością tego, co znajduje się na półkach, fontanny, starannie aranżowana zieleń, kawiarnie i place zabaw mają zatrzymać klientów jak najdłużej w tym baśniowym sezamie. Nie wiadomo więc, co jest ważniejsze: dworzec, zachęcający do podróży w nieznane, czy też bezpieczna, niezmienna przestrzeń sklepowa.

Wydaje się, że wielkie centra handlowe, ostatni krzyk mody na kolei, zasłoniły dworce, choć to one miały być reprezentacyjnymi budowlami miasta. Przed wejściem do budynku stacyjnego brakuje przestrzeni, ponieważ kilkudziesięci-hektarowe supermarkety zdominowały obiekty kolejowe. Do budowy dworców używa się też podobno nie najlepszych materiałów, architekci już dziś są pełni obaw o przyszły ich wygląd.

Galeria przy dworcu ma stać się nowym centrum miasta, ale zamiast otwartej przestrzeni publicznej kreuje dziś zamknięty obiekt. W efekcie obumierają ulice w pobliżu dworca, likwidowane są małe sklepy, kawiarnie, restauracje, kina, zajmujące ich miejsce banki, dyskonty z tanim alkoholem i lumpeksy po południu zamykają swe podwoje, a zamiast nowoczesnego społeczeństwa obywatelskiego powstaje zbiorowość konsumentów, ponieważ ciąg handlowych pasaży nie stanie się nigdy miejscem spotkań, co zapowiadają konstruktorzy wielkich przydworcowych galerii<sup>3</sup>.

Jeśli spojrzymy na społeczny wymiar funkcjonowania kolei z perspektywy historycznej, może się wydawać, że często inwestycje związane – choćby pośrednio

<sup>2</sup> Ibidem, s. 29.

<sup>3</sup> P. Jedlecki, S. Lipoński, *Galeria handlowa z dworcem w tle*, „Gazeta Wyborcza”, 25 października 2013, s. 18-19.

– z koleją okazują się kontrowersyjne. W pierwszym okresie rozwoju sieci kolejowej debatowano przede wszystkim nad przebiegiem poszczególnych linii, źródłami finansowania przedsięwzięć, wyceną odszkodowań, ale problemem okazywała się także mentalność robotników, zatrudnianych do tych pionierskich prac, o czym świadczą artykuły prasowe z pobliskich Prus Wschodnich (z zachowaniem oryginalnej pisowni): *Jansbork, 26. listop. Jak świadomo, to idzie o to i toczą się rozprawy według tego, aby żelazną koleją z Jansborka na Szczytno do Olsztyna pobudowano. Ale ta koleją ma być wężysza, niż inne. A z tej przyczyny nazywają takową koleją, koleją drugiego porządku. Ale rząd żąda, jak to zwyczajnie bywa, żeby kreys dał darmo grunt do budowy kolei żelazney, a z swojej kreyszowej kassy tych wynagrodził, co przez tę budowę są uszkodzeni. Przed kilkoma dniami obradował nad tą rzeczą seymik kreyszowy (Kreistag), i przystał na to i zezwolił, że kreys ma złożyć 6000 grzywien. Ale to tylko wtedy ma się stać, kiedy rząd za grunt w puszczy królewskiej, kolei żelazney odstąpiony, nic nie weźmie<sup>4</sup>.*

Problemem okazywał się także styl życia robotników zatrudnianych do tych pionierskich prac. Żyjąc w rytmie pór roku i prac polowych, sezonowo dezorganizowali budowę, o czym może świadczyć jeszcze jeden cytat z przywoływanego źródła: *Elk 7. paźdz. Na żelazney koleji z Elku do Jansborka pracuje jeszcze więcej, niż 2 tysiące ludzi. Ale wielu popochodziło do domu do kopania kartofel a tak nie ma dosyć robotników. Ten, co się na budowę podjął, pojechał był z tej przyczyny w sobotę d. 4 paźdz. do Olecka, do Goldapi i do Darkieym, aby robotników poszukał, ale tylko 40 mężów zebrał. Słuchać więc, że koleją aż 16 listopada otworzona będzie<sup>5</sup>.*

Na opisywanym zaś terenie, tj. w Prusach Zachodnich, mało zapotrzebowanie na przewozy osobowe realizowane przez dyliżanse pocztowe i statki rzeczne. Obydwie instytucje zaczęły przeżywać swój zmierzch, a było to skutkiem określonych procesów społecznych. Wzrost demograficzny przy jednoczesnej industrializacji i urbanizacji regionu wymusiły większą migrację i przemieszczanie się ludności, a pasażerowie coraz częściej wybierali koleją z powodu atrakcyjniejszej oferty cenowej, większej częstotliwości połączeń oraz szybkości i komfortu podróży<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> „Gazeta Lecka”, 3 grudnia 1880 r. Cyt. za: M. Przegiętka, *Gazeta Lecka o kolejach w Prusach Wschodnich i nie tylko. Notatki prasowe*; <http://www.wmtmk.pl/forum/viewtopic.php?t=518> (dostęp: 6.10.215).

<sup>5</sup> „Gazeta Lecka”, 16 października 1885. Cyt. za: M. Przegiętka, *Gazeta Lecka o kolejach w Prusach Wschodnich i nie tylko. Notatki prasowe*; <http://www.wmtmk.pl/forum/viewtopic.php?t=518> (dostęp: 6.10.215).

<sup>6</sup> A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842-1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996, s. 120.

Według Andrzeja Piątkowskiego, ówczesne przejazdy osobowe można było podzielić na kilka kategorii<sup>7</sup>.

Koleją coraz częściej podróżowali urzędnicy, zmierzający do ośrodków administracyjnych, wojskowych, sądowniczych lub finansowych, ale byli to przede wszystkim inspektorzy czy kontrolerzy, albowiem pracownicy urzędów niższego szczebla zazwyczaj osiedlali się w mieszkaniach służbowych w tychże ośrodkach.

Drugą grupę podróżnych, liczniejszą, stanowili robotnicy budowlani, kolejni i przemysłowi, pochodzący z terenów wiejskich, a przemieszczający się do miast, zwłaszcza tych, w których budowano fortyfikacje (jak np. w Toruniu czy Królewcu), do prac przy melioracji (np. na Żuławach). Były to zazwyczaj przejazdy jednorazowe lub cotygodniowe.

Trzecią fałę przejazdów stanowiła migracja zarobkowa w trzech ostatnich dekadach XIX wieku („Ostflucht”). Doprowadziła do znacznego wyludnienia całego regionu Prus, ponieważ ułatwiona komunikacja z zachodnimi prowincjami cesarstwa umożliwiła rzeszom wychodźców tanią podróż do morskich portów w Niemczech, Francji, Belgii czy Holandii i zamorską emigrację.

Czwartą grupą podróżujących koleją byli rolnicy, udający się do pobliskich miast na targowiska i na zakupy, do lekarza, apteki czy warsztatu. Często jeździli oni wraz ze swoimi towarami albo zwierzętami w przedziałach czwartej klasy, pozbawionych siedzeń. Cytowany autor nadmienia, iż wagony takie po raz pierwszy zastosowano na podmiejskiej trasie z Tczewa do Gdańska w roku 1856.

Kolejne grupy podróżowały do miast, w których funkcjonowały instytucje kulturalne (teatry, muzea, sale koncertowe) albo w celach rozrywkowych i towarzyskich (restauracje, kawiarnie, sale taneczne, strzelnice, cyrki). Tego typu przejazdy były raczej jednokierunkowe (z mniejszych ośrodków do większych) i krótkodystansowe.

Dłuższe podróże odbywała siódma grupa: kuracjusze i letnicy. Przejazdy turystyczne i wypoczynkowe były dla ówczesnej kolei bardzo opłacalne, ponieważ odbywały się w luksusowych warunkach pierwszej klasy, a snobistyczna moda na odwiedzanie słynnych kąpielisk i kurortów na wybrzeżach Morza Północnego gwarantowała trwale i duże zainteresowanie tego typu ofertą przewozową mimo wysokich cen biletów i obsługi.

Regularnie koleją podróżowały także oddziały wojskowe, przetrzucane wagonami trzeciej klasy pomiędzy garnizonami, przewożone do twierdz czy na manewry.

Przedziały kolejowe odzwierciedlały ówczesną hierarchię społeczną. Pierwsza klasa, w której normą były tapety, boazeria, ozdobne żyrandole, kinkiety,

<sup>7</sup> Ibidem, s. 120-122.

przeznaczona była dla arystokracji. W klasie drugiej podróżowali mieszczenie, przedsiębiorcy, przedstawiciele wolnych zawodów. W klasie trzeciej spotkać można było przede wszystkim drobnomieszczan, rzemieślników i bogatszych rolników. Czwarta klasa, jak wspomniano już wcześniej, stanowiła domenę najbiedniejszych grup społecznych. Wszyscy spotkać się mogli jedynie w dworcowym holu głównym albo na peronie, bowiem poczekalnie również podzielone były na klasy. Trzeba dodać w tym miejscu, iż podział ten nie wynikał z pochodzenia społecznego, ale zależał wyłącznie od statusu finansowego podróżującego<sup>8</sup>.

Ta struktura społeczna znajdowała swoje odzwierciedlenie w kategoriach wybieranych przez pasażerów pociągów. Kurierskie, zatrzymujące się tylko na dużych stacjach węzłowych, i pospieszne, obsługujące tylko większe miejscowości, przewoziły początkowo ok. 10% podróżujących, ale generowały ponad jedną trzecią zysków spółek kolejowych. W latach 70. XIX wieku już 93% pasażerów stanowili ci, którzy przemieszczali się pociągami osobowymi, ich średnia prędkość wynosiła wówczas 39 km/h (kurierskich i pospiesznych odpowiednio 55 km/h). Zdecydowaną większość wśród nich stanowili klienci szukający miejsc w wagonach trzeciej klasy (ponad 80%). Dlatego na wszystkich liniach Kolei Wschodniej zauważyć można charakterystyczne zjawisko sezonowe: otóż szczyt przewozowy występował w miesiącach letnich, a duży spadek liczby podróży – w okresie później jesieni, zimy i wczesnej wiosny<sup>9</sup>.

W latach 1852-1858 czterokrotnie wzrosła liczba osób podróżujących Koleją Wschodnią (do ponad miliona rocznie). W kolejnych okresach (do 1879 roku) dynamika tego przyrostu wynosiła aż 2660%, co dawało tej sieci kolejowej drugie miejsce w Rzeszy po kolei Zagłębia Saary (6800%). Liniami kolejowymi na interesującym nas obszarze przewożono pod koniec XIX wieku ok. 15% podróżujących pociągami w Niemczech. Natomiast dystans 62 przejechanych kilometrów, przypadających na statystycznego pasażera, lokował Kolej Wschodnią na miejscu pierwszym spośród ośmiu działających w państwie pruskim towarzystw kolejowych<sup>10</sup>.

Andrzej Piątkowski pisze, że najważniejszymi czynnikami pobudzającymi wzrost przewozów pasażerskich w latach 1852-1879, kiedy to kolej dopiero szukała swego miejsca w życiu społecznym, były: demokratyzacja tegoż, rosnąca liczba ludności i wciąż powiększana sieć kolejowa, poprawiająca się sytuacja materialna obywateli Prus Zachodnich, relatywnie malejące ceny biletów oraz zwiększona mobilność społeczeństwa przemysłowego.

<sup>8</sup> *Dzieje kolei w Polsce*, op. cit., s. 26-29.

<sup>9</sup> A. Piątkowski, op. cit., s. 142-149.

<sup>10</sup> *Ibidem*, s. 123-127.

Według danych statystycznych, gromadzonych przez urzędników Dyrekcji Kolei Wschodniej, zdecydowana większość (ok. 97%) pasażerów podróżowała w obrębie tej sieci kolejowej, a więc na tzw. połączenia bezpośrednie (realizowane we współpracy z innymi podmiotami gospodarczymi) i tranzytowe (głównie między Niemcami a cesarstwem rosyjskim) zostawało zaledwie ok. 3% przewozów osobowych. Pośrednio wnioskować można na tej podstawie, iż wzrastała rola linii drugorzędnych i lokalnych.

Jednak kierunki przewozów wyraźnie wskazują na to, że mieszkańcy Pomorza Gdańskiego – oraz Prus Wschodnich – w XIX wieku i na początku następnego stulecia masowo emigrowali za chlebem do USA i Kanady, według szacunków historyków przez Berlin i Hamburg lub Bremę czy Lubekę wyjechało około pół miliona osób, wielu z nich udawało się także za pracą na Górny Śląsk i do wysoko uprzemysłowionych rejonów Niemiec, odpowiednio 200-300 tysięcy osób<sup>11</sup>.

Można zatem stwierdzić, że w pierwszym okresie rozwoju sieci kolejowej na obszarze pomiędzy Bydgoszczą a Gdańskiem miała ona oprócz pozytywnego wpływu na życie społeczne (otwarcie zachodniemieckich rynków zbytu na tutejsze produkty rolne, dowóz maszyn i nawozów sztucznych, a w konsekwencji postęp w rolnictwie i uprzemysłowienie, urbanizacja, aktywizacja gospodarcza regionu, zwiększona mobilność społeczna) także negatywne konsekwencje, do których zaliczyć trzeba nasilającą się migrację wysoko wykwalifikowanej siły roboczej i emigrację zarobkową oraz upadek niektórych gałęzi lokalnego rzemiosła, niemogącego konkurować z napływem towarów z prowincji bardziej rozwiniętych pod względem gospodarczym. Podobnie niejednoznacznie ocenić można integrację gospodarczą Pomorza Gdańskiego z centralnymi i zachodnimi terenami Niemiec. Była ona oczywiście zamierzonym krokiem w germanizacyjnej polityce władz pruskich, ale jednocześnie, zwłaszcza w latach 1881-1890, tj. w drugim okresie rozwoju sieci kolejowej, kiedy to powstawały przede wszystkim tzw. linie drugorzędne, pozwoliła Polakom na nawiązanie bliższych kontaktów z rodakami, również ponad granicami zaborczymi<sup>12</sup>.

Po pierwszej wojnie światowej funkcjonowanie kolei stało się kwestią natury politycznej. Szerzej problem ten zostanie opisany dalej, w tym miejscu wypada nadmienić, że układ linii, jaki zastało odrodzone w 1918 roku państwo polskie, wymagał na opisywanym obszarze znaczących zmian i międzynarodowych porozumień. Należało między innymi ustalić warunki niemieckiego tranzytu przez Chojnice i Tczew, a dla ominięcia terytorium Wolnego Miasta Gdańska wybudować magistralę węglową.

<sup>11</sup> A. Piątkowski, op. cit., s. 135-139.

<sup>12</sup> Ibidem, s. 152-159.

Transformacja ustrojowa po 1989 roku przyniosła znaczącą zmianę, PKP zdecydowało, że linie lokalne jako niedochodowe należy zawieszać, a potem likwidować, cały ruch osobowy kierując na przewozy między mającymi powstać polskimi metropoliami. W latach 90. regionalne potoki zaczęły wysychać, rzeka podróży znacząco zmalała. W odbiorze społecznym kolej przestała być środkiem komunikacji wysokiej jakości.

W tym miejscu zaś należałoby wspomnieć, że rozbudowa sieci kolejowej w drugiej połowie XIX wieku w niewielkim stopniu związana była również z rewolucją technologiczną. Budowę torów prowadzono na ogół ręcznie, materiały budowlane i urobek transportowano ręcznymi wózkami szynowymi, a na większe odległości wozami konnymi, tylko mosty wznoszono przy użyciu potężnych maszyn parowych. Robotników lokowano w prymitywnych szalaszach i ziemiankach, które stawiano od nowa na każdym odcinku. Posiłki mogli nabywać w kantynach albo sklepach spożywczych, tworzonych na trasie budowy. Ich zarobki były niewielkie, ok. 1,40 marki na dziesięciogodzinną dniówkę, a ceny żywności i posiłków stosunkowo wysokie, za porcję zupy z wkładką mięsną trzeba było zapłacić jedną szóstą dniówki<sup>13</sup>, dlatego budowniczy kolei musieli liczyć na tanią siłę roboczą w postaci jeńców wojennych, a wcześniej więźniów (polskich spiskowców i niemieckich rewolucjonistów z okresu Wiosny Ludów).

Ludność okoliczna skarżyła się na demoralizujące sąsiedztwo robotników kolejowych, ale budowa linii była dla lokalnych mieszkańców także szansą godziwego zarobku i to na miejscu, bez konieczności migrowania. Urzędnicy, projektanci, architekci w znakomitej większości byli Niemcami, jednak wytyczanie szlaków kolejowych dawało pracę wielu miejscowym murarzem, cieślom, stolarzom, krawcom, szewcom, siodlarzom, rzeźnikom, kowalom, kołodziejom, cukiernikom, koszykarzom, ślusarzom, kamieniarzom, brukarzem, dekarzom, kominiarzom, cukiernikom, fotografom, wreszcie rolnikom, wozakom czy drwalom. Trwające wiele miesięcy budowy stanowiły również rynek zbytu dla okolicznego przemysłu, tzn. piekarni, browarów, mleczarni, cegielni, tartaków, młynów, gorzelnii czy kaflarni.

Procesy urbanizacyjne pod wpływem funkcjonowania linii kolejowych w przypadku Bydgoszczy są łatwe do zauważenia. Iwona Jastrzębska-Puzowska rozwój demograficzny grodu nad Brdą metaforycznie streszcza już w samym tytule swojej książki – *od miasteczka do metropolii*<sup>14</sup>. Autorka ta przytacza dane statystyczne dotyczące liczby mieszkańców większych miast polskich w połowie

<sup>13</sup> R. Hardt, *Przy żelaznym szlaku*, „Kociewski Magazyn Regionalny”, 1987, nr 3, s. 20-21.

<sup>14</sup> I. Jastrzębska-Puzowska, *Od miasteczka do metropolii. Rozwój architektoniczny i urbanistyczny Bydgoszczy w latach 1850-1920*, Toruń 2006.

oraz na koniec XIX w. Okazuje się, że Bydgoszcz w roku 1852 licząca zaledwie 22 tysiące tychże, w roku 1900 miała już 79 tysięcy mieszkańców, co oznacza dynamikę przyrostu demograficznego rzędu 359%! Na ziemiach polskich tylko Łódź zaludniała się szybciej (przyrost o 951%)<sup>15</sup>. Pamiętając, że właśnie na początku lat 50. XIX stulecia przez Bydgoszcz zaczęły kursować pociągi, możemy postawić tezę, że to właśnie rozwój kolei (obok industrializacji) był ważnym impulsem do rozwoju miasta, zarówno pod względem demograficznym, jak i przestrzennym. Historycy z Bydgoszczy wymieniają trzy przyczyny, dla których rosła liczba mieszkańców miasta: przyłączanie osiedli podmiejskich, wysoki przyrost naturalny i przede wszystkim napływ nowych pracowników, szukających tu zatrudnienia.

Druga połowa XIX wieku była okresem, w którym miasta europejskie zaczęły się modernizować. Nawiązywano w tym procesie do różnych koncepcji: paryskiej (szerokie centralne arterie, przecinające metropolię wzdłuż i wszerz), wiedeńskiej (centralnie umieszczone tereny zielone), wreszcie najbardziej wpływowej teorii „miasta ogrodu” Ebenezera Howarda. Według niej miasto miało składać się z autonomicznych kręgów, a modelowym rozwiązaniem potrzeb mieszkaniowych był willowy dom, ulokowany pośród ogrodu i umożliwiający zarówno zachowanie prywatności, jak i sąsiedzkie kontakty<sup>16</sup>.

Wyróżnikami nowoczesnego miasta stały się wówczas takie elementy, jak: dostęp do sieci kolejowej, transport publiczny (tramwaj lub metro), ulice z oświetleniem gazowym, a później elektrycznym, miejski gaz, wodociągi, kanalizacja, sieć szkół o różnych profilach kształcenia, placówki kulturalne (teatry, kina, opery), sieć telegraficzna i telefoniczna, charakterystyczne budowle komunalne: kamienice czynszowe, domy towarowe, szkoły, szpitale, dworce kolejowe<sup>17</sup>.

Dzięki włączeniu w sieć Królewskiej Kolei Wschodniej w latach 1848-1851, Bydgoszcz w drugiej połowie XIX w. zaczęła spełniać wszystkie wymienione wyżej warunki i z prowincjonalnego miasta średniej wielkości urosła do rangi metropolii, a pod względem gospodarczym stała się (po Gdańsku i Elblągu) trzecim ośrodkiem Prus Zachodnich.

Na początku 1888 roku rada miejska postanowiła połączyć dworzec kolejowy z centrum miasta. Pierwsza linia konnego tramwaju prowadziła na Zbożowy Rynek przez ul. Gdańską i most Staromiejski. Każdy z czterech kursujących wówczas wagonów mógł przewieźć dwudziestu pasażerów. W kwietniu 1894 roku w mieście pojawiły się już tramwaje elektryczne. Wcześniej w Niemczech miał je

<sup>15</sup> Ibidem, s. 12.

<sup>16</sup> I. Jastrzębska-Puzowska, op. cit., s. 9-10.

<sup>17</sup> Ibidem, s. 12-13.

tylko Berlin, choć o palmę pierwszeństwa w tym względzie na ziemiach polskich rywalizują z Bydgoszczą dwa miasta – Wrocław i Gdańsk<sup>18</sup>.

Wprowadzenie tramwajów do miast nie było oczywiście tylko elementem prestiżowego wyścigu pomiędzy ośrodkami miejskimi. W Bydgoszczy rozwiązanie takie wymusił przestrzenny rozwój miasta.

Od roku 1346, tj. od wystawienia przez króla Kazimierza Wielkiego przywileju lokacyjnego, aż do końca XVIII wieku kształtowała się struktura miasta nad Brdą. Osada składała się z trzech części: starówki (miasta lokacyjnego) z rynkiem, otoczonej murami miejskimi, zamku nad rzeką i trzech przedmieść (Gdańskiego od strony północnej, Kujawskiego od wschodu i Poznańskiego od zachodu). Gdy Bydgoszcz na mocy pierwszego rozbioru znalazła się w granicach Prus, nowe władze postanowiły ulokować tu ośrodek administracyjny i garnizonowy, choć w mieście doliczono się wtedy zaledwie tysiąca mieszkańców.

Przez całą pierwszą połowę XIX wieku stopniowo rozbierano mury miejskie, co pozwoliło na rozszerzenie ścisłego centrum na przedmieścia, poza dotychczasowy obszar zwartej zabudowy, sięgającego rejonu obecnych ulic: Mostowej, Gdańskiej (początkowego odcinka) i placu Teatralnego, Poznańskiej, Welnianego i Nowego Rynku oraz Zbożowego Rynku, Bernardyńskiej i Inowrocławskiej. Zachowany plan miasta z roku 1800 pokazuje, że pozostałe części osady miały charakter wiejski (rozproszone gospodarstwa, pola, łąki, pastwiska, ogrody, sady, nieużytki) albo stanowiły zaplecze gospodarcze (magazyny, składy).

Największego znaczenia zaczęło nabierać Przedmieście Gdańskie, ponieważ na jego obszarze wybudowano siedzibę władz regencji bydgoskiej. Reprezentacyjny, neoklasycystyczny gmach symbolizował początek procesu przesuwania się centrum miejskiego. Bydgoszcz rozrastała się w stronę północną, ponieważ w tamtym rejonie, na terenie folwarku Bocianowo, w 1853 roku ukończono budowę dworca i związanych z nimi kolejowych zakładów naprawczych. Była to największa firma tego typu w Prusach, dlatego oferowała dużą liczbę miejsc pracy. Ściągający do Bydgoszczy pracownicy starali się osiedlać w pobliżu zakładu. Władze miejskie zaplanowały więc na terenie Bocianowa, na północ od ulicy Dworcowej, utworzenie dwóch nowych dzielnic, nazwanych imionami pary królewskiej (Friedrich – Wilhelm – Stadt i Elisabeth – Stadt, w rejonie placu Piaśtowskiego) i projektowanych według klasycznych, rzymskich reguł jako siatka placów i prostopadłych ulic. Miała to być baza mieszkaniowa dla pracowników kolejowych, zatrudnionych w Dyrekcji Kolei Wschodniej (funkcjonującej wtedy w budynku dworcowym), na dworcu i w Głównych Warsztatach Naprawczych

<sup>18</sup> Baz, *I II 1888 – tramwaj w zaprzęgu*, „Gazeta Wyborcza Bydgoszcz”, 23 lutego 2007, s. 4; bk, *28 IV 1894 – pierwsze po Berlinie*, „Gazeta Wyborcza Bydgoszcz”, 30 maja 2003, s. 4.

Kolei Wschodniej. Ulice Dworcowa i Gdańska stały się więc po 1851 roku głównymi osiami rozwoju miasta<sup>19</sup>.

Znajdujące się w pobliżu dworca przedmieście Okole zachowało wiejski charakter. Pracujący na stacji robotnicy, zamieszkujący tę dzielnicę, przechodząc codziennie przez mosty nad Brdą, „wydeptali”, jak już wspomniano wcześniej, nową ulicę, której nadano najpierw nieoficjalne, a potem urzędowe miano Czarnej Drogi.

Na Dworcowej (Bahnhofstrasse, nazywanej tak od 1852 roku) wybudowano jeden z najpiękniejszych obiektów architektonicznych w Bydgoszczy. Siedzibę władz Kolei Wschodniej umiejscowiono w mieście nad Brdą w roku 1849. Zaczęła ona tutaj swoją działalność jesienią 1852 r. Początkowo funkcjonowała na Nowym Rynku, następnie w budynku dworcowym, a od 1889 roku przeniesiono ją do nowo wybudowanego budynku na dzisiejszej ulicy Dworcowej 63. Projektanci, Martin Philipp Groupius i Heino Schmieden z Berlina, wzorowali się na niderlandzkim manieryzmie, wznosząc z czerwonej cegły trzykondygnacyjny, podpiwniczony i wyposażony w funkcjonalne poddasze gmach na planie prostokąta, w swoim obrysie mieszczący również trzy wewnętrzne dziedzińce. Dachy pokryte zostały angielską dachówką, dzisiaj zastępują ją arkusze blachy ocynkowanej. Wewnątrz umieszczono liczne biura, kasy, kancelarie, a na pierwszym piętrze niezwykle reprezentacyjną salę posiedzeń<sup>20</sup>.

Koncepcja stylistyczna budynku była o tyle niezwykła, że manieryzm nie był „oficjalną” formą odwołań historycznych o charakterze propagandowym: *Budynki użyteczności publicznej we wszystkich prowincjach Prus, zarówno ratusze, dworce, poczty jak i budynki najróżniejszych urzędów, zwłaszcza w drugiej połowie XIX wieku, niejako z urzędu podporządkowane były narzuconej, ministerialnej z reguły koncepcji estetycznej, odzwierciedlającej tzw. „narodowego” ducha w architekturze. Konsekwencją takich poczynań były stylistyczne wytyczne do projektów nowo powstałych budynków (...) z koniecznością nawiązywania do stylu historycznego: północnego gotyku, romanizmu czy renesansu*<sup>21</sup>.

W okresie międzywojennym budynek nie zmienił swej funkcji. Wprawdzie już w latach 30. dyrekcję okręgową kolei przeniesiono do Gdańska, a potem do Torunia, jednak na Dworcowej nadal funkcjonowały centralne biura kontroli finansowej, rozrachunków zagranicznych, przychodnia kolejowa, a także siedziba

<sup>19</sup> I. Jastrzębska-Puzowska, op. cit., s. 27-39.

<sup>20</sup> I. Jastrzębska-Puzowska, P. Winter, *Budynek dawnej Królewskiej Dyrekcji Kolei Wschodniej w Bydgoszczy*, [w:] *Materiały do Dziejów Kultury i Sztuki Bydgoszczy i Regionu*, t. 1, 1996, s. 29-32.

<sup>21</sup> *Ibidem*, s. 33.

dyrekcji Francusko-Polskiego Towarzystwa Kolejowego, budującego magistralę węglową<sup>22</sup>.

Po drugiej wojnie światowej wciąż zarządzała budynkiem dyrekcja PKP, stopniowo jednak likwidująca kolejne biura. Przez dłuższy czas brakowało koncepcji zagospodarowania tego zabytku. Dopiero jesienią 2013 r. gmach nabył od miasta UMK w Toruniu, lokując w nim Collegium Medicum.

Drugą kolejową instytucją w Bydgoszczy, będącą jej wizytówką, jest dziś PESA. Założone w 1851 roku Główne Zakłady Naprawcze Kolei Wschodniej szybko stawały się największym zakładem w mieście. W pierwszym roku zatrudniono tu zaledwie 20 pracowników, w pod koniec lat 70. XIX wieku było ich już 555, dekadę później – 874, w roku 1889 – ponad tysiąc (1008), na początku XX wieku – 1470, a w roku 1938 aż 2,5 tysiąca. W ostatniej dekadzie XIX wieku zakłady te dysponowały 57 krytymi stanowiskami naprawczymi dla lokomotyw, 16 dla tendrów i 104 dla wagonów. Były nie tylko największą firmą w Bydgoszczy, ale także w całym okręgu bydgoskiej dyrekcji kolejowej, obejmującym ogromne tereny między Berlinem a Kłajpedą<sup>23</sup>.

Zwiedzający warsztaty dziennikarze byli zafascynowani nowoczesną organizacją pracy (porządek i czystość w hali produkcyjnej, bieżące wykresy wielkości produkcji nad biurkami inżynierów i brygadzystów, comiesięczne odprawy w zespołach roboczych, precyzyjne przydzielanie zadań), a w opisach używali wielu hiperbol i mitycznych metafor. W relacjach dominowały sceny igrzysk tytanicznych, rodem z królestwa Wulkanu: *królestwo Hefajstosa, piekło halasów*<sup>24</sup>. Zakład ten jako pierwszy został podłączony do miejskiej elektrowni.

Powstające w tym samym czasie budynki dworca i warsztaty kolejowe symbolizowały początek rewolucji przemysłowej w Bydgoszczy. Gdy 27 lipca 1851 roku ruszyły pociągi na trasie do Krzyża, symbolicznie otworzyły się przed bydgoskimi przedsiębiorcami rynki niemieckie. Dekadę później, w 1862 roku, linia kolejowa do Warszawy połączyła zabór pruski z ziemiami Królestwa Polskiego i Rosji.

Nad Brdą zaowocowało to w drugiej połowie XIX wieku dynamicznym rozwojem przemysłu opartego na pracy maszynowej o napędzie parowym. W początkach tego stulecia powstały w Bydgoszczy młyny, papiernie, cukrownie, manufaktury sukienne. W 1860 r. działa w mieście 25 fabryk i dużych warsztatów,

<sup>22</sup> I. Jastrzębska-Puzowska, P. Winter, op. cit., s. 33-34.

<sup>23</sup> A. Lewińska, *Fabryki, których już nie ma. Co zostało z naszego przemysłu?*, „Gazeta Wyborcza Bydgoszcz”, 13 maja 2013, s. 4; J. Wojciak, *V. Pod pruskim zaborem 1815-1920*, [w:] R. Kabaciński, W. Kotowski, J. Wojciak, *Bydgoszcz. Zarys dziejów*, pod red. R. Kabacińskiego, Bydgoszcz 1980, s. 130.

<sup>24</sup> A. Lewińska, op. cit., s. 4.

pod koniec stulecia już 147<sup>25</sup>. Bardzo szybko rosła liczba zakładów produkujących cegły, płyty chodnikowe, rury kanalizacyjne, materiały murarskie, ponieważ liczba koncesji budowlanych od połowy XIX wieku do 1914 roku nieustannie się zwiększała. U progu pierwszej wojny światowej w branży tej pracowało około 3 tysięcy robotników. Oznaczało to również powolny upadek warsztatów rzemieślniczych, niemogących nadążyć za procesem coraz szybszej mechanizacji pracy.

Dzięki możliwości transportowania gotowych wyrobów koleją, w Bydgoszczy rozwinął się również przemysł drzewny (kilkadziesiąt tartaków, stolarni, meblarni), produkujący na rynek lokalny i krajowy i zatrudniający około 2,5 tysiąca robotników.

Podobna liczba pracowników znalazła zajęcie w fabrykach i warsztatach budowy maszyn. Czwartą gałąź bydgoskiego przemysłu, spożywczy, reprezentowały młyny, browary oraz fabryki papierosów i cygar, ze znacznie skromniejszą liczbą zatrudnionych.

Na początku XX wieku (w roku 1907) wszystkie zakłady przemysłowe w Bydgoszczy dawały pracę 11 670 pracownikom. W mieście działało ponad pół tysiąca fabryk i warsztatów rzemieślniczych. Ich właścicielami byli na ogół kupcy i przedsiębiorcy niemieccy pochodzący ze Szczecina czy Berlina.

Przemysł maszynowy, produkujący m.in. urządzenia kolejowe, kotły parowe, narzędzia rolnicze, maszyny do młynów, gorzeln i cukrowni, po roku 1920 zachował swe znaczenie w mieście. Razem z zakładami produkującymi materiały fotograficzne, kable, rowery, proszki do prania, wyroby gumowe, pianina i fortepiany, pozwolił Bydgoszczy na zajęcie czołowego miejsca na liście najbardziej uprzemysłowionych miast polskich<sup>26</sup>.

Coraz ludniejsze miasto mogło się w krótkim czasie pochwalić nowoczesną gazownią (1860 rok), zakładem oczyszczania ulic (1868 r.), zawodową strażą pożarną (od 1872 r.), miejską rzeźnią (1890 r.), zakładem energetycznym (1895-1896 r.), siecią wodociągów i kanalizacji (1899 r.), oczyszczalnią ścieków na Kapuściskach (początek XX wieku)<sup>27</sup>.

W okolicach dworca kolejowego powstało prawdziwe zagłębie hotelowe. Tuż przy stacji, na samym końcu ulicy Dworcowej funkcjonowały aż trzy: „Victoria” (pod numerem 85), „Heise’s Hotel” (Dworcowa nr 87) oraz „Hotel du Nord” (sąsiednia posesja, numer 89). Dodać do tego trzeba najbardziej prestiżowy obiekt, zamykający ciąg ulicy Dworcowej po przeciwnej stronie dworca, czyli hotel „Pod Orłem”. We wszystkich oprócz miejsc noclegowych mieściły się restauracje,

<sup>25</sup> Ibidem.

<sup>26</sup> Ibidem.

<sup>27</sup> I. Jastrzębska-Puzowska, op. cit., s. 14-22.

salony, sale bilardowe. Na przełomie XIX i XX wieku, to jest w czasach, gdy Bydgoszcz miała kilkakrotnie mniej mieszkańców niż dziś, w mieście działało 26 hoteli i gościńców. Goście przybywali do miasta bardzo licznie, przede wszystkim w interesach handlowych, ale także turystycznie i to już od chwili, gdy powstało pierwsze połączenie Bydgoszczy z Berlinem<sup>28</sup>.

Andrzej S. Majewicz, spadkobierca (w trzecim pokoleniu) właścicieli hotelu „Pod Orłem”, wspomina, że była to architektoniczna perła – najnowocześniejszy obiekt tego typu w całych Prusach Zachodnich, o ozdobnej fasadzie, dekorowany według wzorców berlińskich, z majestatycznym, złożonym orłem na szczycie budynku. Wśród pozostałych hoteli w mieście wyróżniały go także: piwiarnia w stylu monachijskim, pełna złoceń klatka schodowa, luksusowe sklepy, także apartamenty, elektryczne oświetlenie, ogrzewanie parowe i hydrauliczna winda. Zapytany przez dziennikarza o aspiracje budowniczych, stwierdza: *Wraz z rozwojem kolei i garnizonu wojskowego miasto rosło w siłę. Mieszkali tu bogaci fabrykanci, kupcy, twórcy kultury, kadra oficerska. Kolej otworzyła miasto na świat, budowa luksusowego hotelu była naturalną potrzebą*<sup>29</sup>.

Rosnącą rangę Bydgoszczy potwierdzały także kolejne inwestycje. Dzięki węzłowi kolejowemu miasto dorobiło się nowoczesnej poczty. Działała ona już w czasach przedrozbiorowych, ale dopiero pod koniec XIX wieku władze pruskie dofinansowały zakup parceli na lewym brzegu Brdy i budowę zespołu neogotyckich budowli, a także stajnie i kuźnię pocztowe na bydgoskiej starówce, przy dzisiejszej ulicy Grodzkiej 32. Ograniczenie trakcji konnej nastąpiło w okresie dwudziestolecia międzywojennego, kiedy to wybudowano urząd pocztowy tuż obok dworca kolejowego na ulicy Zygmunta Augusta<sup>30</sup>.

Gdy w Bydgoszczy połączono kilka linii kolejowych, miasto stało się ważnym ośrodkiem administracyjnym, ale wciąż brakowało tu uczelni. Kaiser-Wilhelms-Institut für Landwirtschaft miał być pierwszą szkołą wyższą w mieście. Niemiecki patrycjat zabiegał o nią przez dwie dekady, pragnąc uczynić z cesarskiego instytutu oręż w walce o zachowanie germańskich Kresów Wschodnich. Uczelnia miała nie tylko kształcić miejscowe kadry agrotechniczne, umożliwić im zdobycie dyplomu i robienie kariery, ale także powstrzymać „Ostflucht” i być przeciwwagą dla masowego napływu do miast polskich robotników z prowincji poznańskiej.

<sup>28</sup> W. Lewandowski, *Hotelowe zagłębienie przy dworcu*, „Gazeta Wyborcza Bydgoszcz”, 18 czerwca 2003, s. 3.

<sup>29</sup> M. Kowalski, *Spójrz, synu, to jest nasz hotel. Kiedyś go odzyskamy*, „Gazeta Wyborcza Bydgoszcz”, 20 grudnia 2013, s. 6.

<sup>30</sup> WAL, *Z trąbką w herbie*, „Gazeta Wyborcza Bydgoszcz”, 15 kwietnia 2005, s. 5.

Cesarski Instytut Rolniczy (działalność czterech wydziałów: chemii rolnej, bakteriologii i hodowli nasion; melioracji; higieny zwierząt; chorób roślin zainaugurowano uroczyscie w 1906 roku) był co prawda tylko namiastką placówki uniwersyteckiej, o którą zaczęli ubiegać się rajcy miejscy w Sejmie Pruskim już w 1872 roku (miała być nad Brdą „strażnicą niemieckiego ducha”), ale stanowił jednocześnie ważną część tzw. Hebungspolitik (podnoszenia poziomu gospodarczo-kulturalnego miast pruskich), mając nie tylko zapobiec odpływowi ludności niemieckiej ze Wschodu, ale również szerzeniu wiedzy rolniczej w prowincji, a także propagowaniu kultury niemieckiej wśród Polaków, co miało skutkować przyspieszoną integracją ziemi bydgoskiej z resztą państwa pruskiego<sup>31</sup>.

W ostatnich dwóch dekadach XIX wieku, doceniając strategiczne położenie bydgoskiego węzła kolejowego, rząd pruski umieścił w tutejszym garnizonie liczne jednostki wojskowe. Były to: 14. Pułk Piechoty im. Hrabiego Schwerin, 3. Pułk Grenadierów, 17. Pułk Artylerii Polowej, 53. Pułk Artylerii Polowej, 15. Pułk Artylerii Pieszej oraz 13. Pułk Lotniczy. Rosnąca liczebność wojska w Bydgoszczy (pod koniec XIX stulecia wynosiła około 5 tysięcy żołnierzy) była jednym z czynników wzrostu demograficznego i ważnym elementem polityki germanizacyjnej<sup>32</sup>.

Rozwój bydgoskiego węzła kolejowego przyczynił się do zainicjowania rewolucji przemysłowej, a w konsekwencji zmienił strukturę narodowościową w mieście. Oznaczało to odwrócenie trendu, wyraźnego w pierwszej połowie XIX wieku. W roku 1815 Bydgoszcz liczyła około 6 tysięcy mieszkańców, rozwój rzemiosła i przemysłu manufakturowego zaowocował nad Brdą niemal podwojeniem tej liczby w 1849 roku (nieco ponad 10 tysięcy). Źródła statystyczne pozwalają sformułować tezę, iż wśród osiedlających się w Bydgoszczy zdecydowanie wzrosła liczba ewangelików, czyli Niemców, a odsetek katolików, w większości Polaków, pomiędzy rokiem 1816 a 1852 spadł do zaledwie 26%, czyli o 15%. Dodając do tego informację, iż około 7-10% ludności katolickiej stanowili Niemcy, otrzymamy zaledwie kilkunastoprocentowy odsetek Polaków w mieście liczącym wówczas około 60 tysięcy mieszkańców, potencjalni czytelnicy dziennika stanowili 10-15%.

Władze pruskie zaraz po ponownym przejściu Bydgoszczy w 1815 roku zgermanizowały administrację publiczną (urzędników ściągano z głębi Niemiec, a miejscowych Polaków dyskryminowano w tym względzie za rzekomo słabą znajomość języka niemieckiego), szkolnictwo (zatrudniano wyłącznie niemieckich nauczycieli, ograniczano i likwidowano lekcje języka polskiego), niemieckim

<sup>31</sup> J. Wojciak, op. cit., s. 165, 142.

<sup>32</sup> Ibidem, s. 117-118.

rzemieślnikom udzielano bezzwrotnych zapomóg i niskooprocentowanych pożyczek, by zachęcić ich do osiedlania się w mieście, ograniczono i utrudniano katolikom praktyki religijne (skasowano klasztory Karmelitów, Bernardynów, Klarysek, a ich majątki przekazano gminom ewangelickim lub upaństwowiono), rozebrano zabytki z czasów przedrozbiorowych (zamek, ratusz na rynku, kościoły Karmelitów, Świętej Trójcy, św. Idziego, szpitale Świętego Ducha i św. Stanisława), zamiast nich wznoszą budowle w pruskim „stylu narodowym”, jak opisany wyżej gmach Dyrekcji Kolei Wschodniej.

Jednak druga połowa stulecia wykazała bezowocność tej polityki. W powstających fabrykach zatrudniano przede wszystkim robotników narodowości polskiej. W konsekwencji można mówić o postępującej na przełomie XIX i XX wieku repolonizacji Bydgoszczy. U progu niepodległości ludność polska stanowiła w mieście już około 20% ogółu mieszkańców, chociaż dane trudno jednoznacznie interpretować. W roku 1905 uwzględniano w spisie język, jakim respondenci posługiwali się na co dzień, jednak na Polaków naciskano, by podawali język niemiecki jako główny, same statystyki fałszowano ze względów propagandowych, a statystyka wyznaniowa z 1910 roku nie podaje z kolei składu narodowościowego katolików, stanowiących mniejszość religijną w Bydgoszczy. Spis uczniów szkół ludowych w roku następnym zawiąza natomiast proporcje na korzyść Polaków, ponieważ liczba 33,6% dzieci mówiących wyłącznie po polsku nie uwzględnia wysokiej stopy przyrostu naturalnego tej grupy narodowościowej. Polacy stanowili prawie 40% mieszkańców na podmiejskich osiedlach, a ponad połowę na robotniczym Szwedero<sup>33</sup>.

Ludność polska przeciwstawiała się dominującemu w mieście nacjonalizmowi niemieckiemu głównie poprzez działalność na niwie gospodarczej, kulturalno-oświatowej oraz politycznej, chociaż na tej ostatniej Polacy nie odnotowali znaczących sukcesów, bowiem wszystkie niemieckie stronnictwa polityczne współpracowały przeciwko nim.

Walka ekonomiczna była nierówna, gdyż kupcy i rzemieślnicy niemieccy mogli liczyć na wsparcie państwa pruskiego. Mimo niesprawiedliwej konkurencji Polacy w Bydgoszczy mogli się pochwalić wieloma udanymi przedsięwzięciami o charakterze spółek kredytowych. Były to m.in. Bank – Spółka (późniejszy Bank Przemysłowy), utworzony w 1895 roku, Bank Ludowy z 1902 roku, założony siedem lat później Bank Bydgoski, towarzystwo akcyjne pod nazwą Bank Dyskontowy, założony w roku wybuchu pierwszej wojny światowej.

Spółka Budowlana, założona w 1903 roku, rozprowadzała pięćdziesięciomarkowe akcje wśród mieszkańców miasta, ale także wśród działaczy polskich

<sup>33</sup> J. Wojciak, op. cit., s. 95-101, 119-121.

w całym zaborze pruskim, w celu zgromadzenia funduszy niezbędnych do zakupu lokalu dla polskich stowarzyszeń społeczno-kulturalnych. Dom Polski powstał ostatecznie w roku 1906 przy dzisiejszej ulicy dr. Emila Warmińskiego.

Polską świadomość narodową podtrzymywały również Towarzystwa Przemysłowe i Kupieckie, prowadzące także kursy i wykłady, podnoszące kwalifikacje zawodowe swoich członków. Wśród nich dominowały wpływy endecji, która również w Bydgoszczy w kontrze do działań Hakaty prowadziła akcję „swój do swego”, nakłaniającą do kupowania wyłącznie polskich towarów w sklepach Polaków.

Otwarte wystąpienia przeciwko polityce władz pruskich w zgermanizowanym mieście nie miały wielkich szans powodzenia, czego dowiódł strajk szkolny u schyłku roku 1906. Nie miał on w Bydgoszczy masowego charakteru i trwał krótko.

Znacznie skuteczniejsze miały się okazać domowe lekcje języka i literatury polskiej z użyciem potajemnie kolportowanych podręczników, masowe manifestacje patriotyczne, amatorskie inscenizacje historyczne, rozwijanie czytelnictwa ludowego, bezpłatne rozdawanie polskich elementarzy, katechizmów, śpiewników, fundowanie stypendiów dla polskiej młodzieży, otwarte kursy języka, literatury i historii Polski, zbiorowe wycieczki do cieszącej się swobodami autonomicznymi Galicji. Oprócz wymienionych już towarzystw akcje te organizowały bydgoskie gniazda „Sokoła”, kółka śpiewacze, Towarzystwo Robotników Polsko-Katolickich (najliczniejsza organizacja polska w mieście), Towarzystwo Pomocy Naukowej im. Karola Marcinkowskiego, Towarzystwo Samopomocy Naukowej, spółka akcyjna Księgarnia Polska czy też Towarzystwo Czytelni Ludowych.

Aktywnie w obronie polskości występowały również miejscowe emancypantki, działające w ramach Towarzystwa Pomocy Naukowej dla Dziewcząt, Towarzystwa Gimnastycznego „Sokół”, Towarzystwa Kobiet Pracujących i w Czytelni dla Kobiet.

Ważną rolę w podtrzymywaniu polskiej świadomości narodowej odgrywała prasa codzienna. Pierwsze, nieudane, próby wydawania polskiego organu prasowego odnotowano w latach 1891-1894. Większym powodzeniem wśród czytelników cieszył się dziennik „Gazeta Bydgoska”, jednak szkany administracyjne spowodowały jego upadek finansowy w marcu 1902 roku, po czterech latach działalności. Pierwsza edycja „Dziennika Bydgoskiego” miała podobną historię, jednak gazeta odrodziła się w styczniu 1908 roku, by u progu wielkiej wojny mieć sześćtysięczny nakład, przypomnijmy, że w samym mieście, liczącym wówczas około 60 tysięcy mieszkańców, potencjalni czytelnicy dziennika stanowili 10-15%.

Nie udało się jednak Polakom stworzyć własnej reprezentacji politycznej ani w radzie miejskiej, ani też w sejmie pruskim. Przeszkadzało w tym przede wszystkim prawo wyborcze, wymagające jawnego głosowania. Niemieccy przedsiębiorcy mogli więc szykanować osoby głosujące na kandydata polskiego, toteż Polacy w zdecydowanej większości nie uczestniczyli w wyborach. Funkcjonował co prawda w mieście narodowy Bydgoski Komitet Wyborczy, organizujący wiece protestacyjne przeciwko politycznej dyskryminacji polskiej mniejszości narodowej, nieustannie rosła liczba głosów oddawanych na polskiego reprezentanta, jednak tylko raz (w roku 1893) wobec rozdzźwięków wśród stronnictw niemieckich i przy poparciu niektórych z nich, Socjaldemokratycznej Partii Niemiec i Zjednoczenia Wolnomyślnego, udało się wyborcom przeforsować kandydaturę Polaka do Reichstagu<sup>34</sup>.

Stefan Hartmann, analizując strukturę etniczną Pomorza Gdańskiego na przełomie XIX i XX wieku, stwierdza, że polskie stowarzyszenia kulturalne, ekonomiczne i polityczne, banki i gazety, działalność społeczników i duchowieństwa w ówczesnej sytuacji nie mogły odnieść większych sukcesów, ponieważ dominujący liczebnie Niemcy mieli zdecydowaną przewagę gospodarczą nad żywiołem polskim<sup>35</sup>.

Wybuch pierwszej wojny światowej radykalizował działania niemieckich nacjonalistów. Oddalona o 50 kilometrów od granicy rosyjskiej Bydgoszcz stała się miastem niemal frontowym. Na mocy stanu wojennego, wprowadzonego już 2 sierpnia 1914 roku, dokonywano rewizji w domach polskich działaczy, zastrzeżono nadzór administracyjny nad „Dziennikiem Bydgoskim”, zakazano organizowania zebrań publicznych, ograniczono możliwość korzystania z komunikacji kolejowej.

Większość polskich organizacji zawiesiła swoją działalność. Ich przywódcy zachowywali zresztą postawę lojalistyczną, powszechne było także wśród bydgoszczan przekonanie, że to państwa centralne wygrają wojnę. Dopiero kolejne klęski Niemiec i Austro-Węgier rozbudziły na nowo polskiego ducha narodowego. W połowie listopada 1918 roku powstała Polska Rada Ludowa na miasto Bydgoszcz i okolice, podporządkowana Naczelnej Radzie Ludowej w Poznaniu i otwarcie mówiąca o odrodzeniu niepodległej Polski, obejmującej także ziemie zaboru pruskiego. Jednak gdy wybuchło powstanie wielkopolskie, Bydgoszcz stała się głównym niemieckim ośrodkiem polityczno-administracyjnym na północnych Kujawach. Szowiniści demolowali polskie sklepy, napadano siedziby

<sup>34</sup> J. Wojciak, op. cit., s. 146-153.

<sup>35</sup> S. Hartmann, *Stosunki etniczne na Pomorzu Gdańskim około 1900 roku*, [w:] *Bydgoszcz. Miasto wielu kultur i narodowości*, pod red. K. Grysińskiej, W. Jastrzębskiego, A.S. Kotowskiego, Bydgoszcz 2009, s. 335.

polskich instytucji, na dworcu kolejowym dokonywano aresztowań podróźnych o polskich nazwiskach. Wielu kolejarzy ochotniczo wstąpiło do batalionów Grenzschtuzu, walczących z powstańcami. Niechlubnie wyróżnili się w starciu pod Szubinem: *Podczas bitwy stoczonej pod Szubinem dopuszczali się żołnierze niemieccy okrucieństw na Polakach. Naoczny świadek opowiada, że Niemcy o rannych żołnierzach polskich nie troszczyli się zupełnie. Z poległych zdzierano mundury i buty, pozostawiając ich tylko w koszuli. Ponieważ nie było opieki lekarskiej, ranni odwiezieni przez obywateli i gospodarzy do miasta padali na ulicy. Pomocy i żywności Niemcy zakazywali udzielać rannym. Jeńców polskich bito kolbami. Odznaczyli się przy tym uzbrojeni urzędnicy kolejowi z Bydgoszczy i żołnierze, którzy odgrazali się, że wszystkich pozabiją*<sup>36</sup>.

Gdy 7 maja 1919 roku Niemcy poznali postanowienia traktatu wersalskiego, w mieście doszło do licznych demonstracji i protestów przeciwko włączeniu Bydgoszczy w granice Polski. Do ostatnich starć z Niemcami opuszczającymi miasto doszło jeszcze w styczniu 1920 roku. Jednak władzę Bydgoszczy przejmował stopniowo Podkomisariat Naczelnej Rady Ludowej, przygotowujący kadry polskiej administracji (werbunek kandydatów, kursy poprawnej polszczyzny, polscy delegaci w niemieckich urzędach)<sup>37</sup>.

Jeszcze przed formalnym objęciem władzy w mieście przez Polaków zaczął się exodus ludności niemieckiej, w związku z czym w Bydgoszczy doszło do znaczących zmian w strukturze narodowościowej. Pierwsza fala emigrantów ruszyła z dworca kolejowego na Zachód zaraz po ogłoszeniu postanowień traktatu wersalskiego. Do końca roku 1919 z miasta wyjechało około 20 tysięcy Niemców, w następnym ponad 15 tysięcy, wreszcie w 1921 r. nieco ponad 9 tysięcy. W ten sposób Bydgoszcz zupełnie zmieniła swe oblicze. Jeszcze w 1919 roku Polacy stanowili w mieście niespełna 20% mieszkańców, ale w okresie II Rzeczypospolitej już ponad 80%, a liczebność mniejszości niemieckiej spadła do kilku (około dziewięciu) tysięcy, co stanowiło zaledwie 6,5% bydgoszczan. Jednak aż do lat 30. XX wieku w ręku niemieckich właścicieli znajdowało się około 30% nieruchomości w mieście, około 40% gospodarstw rolnych na przedmieściach, większość dużych zakładów<sup>38</sup>.

Na miejsce Niemców do Bydgoszczy napłynęli nowi mieszkańcy. Byli to zarówno swojacy z Wielkopolski i Kujaw, ale także przybysze z Polski centralnej

<sup>36</sup> *Powstanie Wielkopolskie 1918-1919. Wybór źródeł*, wyb. i oprac. A. Czubiński i B. Polak, Poznań 1983, s. 255.

<sup>37</sup> J. Wojciak, op. cit., s. 172-179.

<sup>38</sup> Z. Biegański, *Mniejszości narodowe w Bydgoszczy w okresie Drugiej Rzeczypospolitej – zarys problemu koegzystencji społeczności wielonarodowościowej*, [w:] *Bydgoszcz. Miasto wielu kultur i narodowości*, op. cit., s. 11-13.

i Galicji oraz niewielkie grupy reemigrantów z Westfalii i Stanów Zjednoczonych. Wielu rdzennych bydgoszczan z niepokojem obserwowało te potoki imigrantów na dworcu kolejowym. Masowy ich napływ spowodował z jednej strony zacieśnienie więzi towarzyskich i gospodarczych z miejscowymi Niemcami, którzy zdecydowali się pozostać w Bydgoszczy, a także zanik antagonizmów narodowych między sąsiadami, a z drugiej strony powstanie nowych stereotypów.

Już w latach 20. zmniejszyło się poczucie obcości wobec niemieckich mieszkańców miasta, a z biegiem czasu wzrastała świadomość wspólnoty kulturowej: *Mieszkańcy jednego domu, a nawet jednej dzielnicy znali się zwykle bardzo dobrze i długie lata żyli w zgodzie. (...) Sprzyjały temu zarówno pewne cechy obu grup, jak i pamięć wspólnej przeszłości; ta zbliżała w każdym razie do siebie mieszkańców zasiedziały. Bez względu na narodowość mieli oni sobie wiele do powiedzenia – i o wspólnie przeżytych kataklizmach, i o stosunkach, które panowały za ich dzieciństwa i za ich młodości. Nierzadko spotykało się obywateli, którzy brali udział w wojnie prusko-francuskiej w 1870 roku. Byli wśród nich i Niemcy, i Polacy... Na tysiące liczyli się wśród obu narodowości weterani I wojny światowej. Ponadto żyła jeszcze wspólna pamięć dobrobytu, który panował w Rzeszy po 1870 roku, urzędzeń socjalnych zaprowadzonych przez Bismarcka, praworządności pruskiej<sup>39</sup>.*

W latach 1918-1923 Bydgoszcz opuściło łącznie około 27 tysięcy Niemców. Liczba ludności w mieście jednak nieustannie rosła, a przybysze w zdecydowanej większości byli Polakami. W okresie międzywojennym przyrost ludności w Bydgoszczy wyniósł aż 54 tysiące osób (w 1920 roku było to 84 054 osób, a w 1939 r. – 143 237 osób<sup>40</sup>). Przyjeżdżali tu urzędnicy państwowi i komunalni, prawnicy, nauczyciele, wojskowi i kolejarze, zapelniając lukę, jaka powstała po wyjeździe niemieckich pracowników. Miejsce Niemców zajęli przybysze z wielkopolskich oraz pomorskich wsi i miasteczek, a także imigranci z ziem dawnego Królestwa Polskiego i Galicji. Tych ostatnich postrzegano w Bydgoszczy jako „innych” Polaków. W pierwszych latach niepodległości w liczbie około 10 tysięcy stanowili aż 10% mieszkańców miasta. W oczach „tutejszych” Polaków byli oni rodzajem szarańczy, pogardliwie nazywanej „bosymi antkami”, „galileją”, „chadziajami” czy też „Ruskami”. Zajmowali rzekomo najlepsze posady, zabierali miejscowym pracę i zarobki, wykupywali sklepy i zakłady. Skróty myślowe, przytoczone wyżej, to świadectwo negatywnej kategoryzacji społecznej i podziału „my” kontra „oni”. Stereotypy te miały się utrzymywać aż do lat 30. XX wieku i przyczyniły

<sup>39</sup> Z. Raszewski, *Pamiętnik gapia. Bydgoszcz, jaką pamiętam z lat 1930-1945*, Bydgoszcz 1994, s. 181-182. Cyt. za: Z. Biegański, op. cit., s. 13.

<sup>40</sup> W. Kotowski, *VI. W latach Drugiej Rzeczypospolitej 1920-1939*, [w:] *Bydgoszcz. Zarys dziejów...*, op. cit., s. 180.

się do zamykania się w obrębie własnych grup społecznych, zarówno wśród miejscowych, jak i przybyszów.

Jednak funkcjonowanie w Bydgoszczy dużego węzła kolejowego umożliwiło szerszy kontakt pomiędzy Polakami z różnych zaborów i przyspieszyło proces dyfuzji kulturowej, czyli przenikania się elementów z jednej kultury do drugiej, a tym samym zacierania się różnic psychospołecznych, kulturowych i obyczajowych. Inteligencka imigracja z Galicji przyczyniała się do rozpowszechnienia wśród ludności miasta wzorowej, literackiej polszczyzny, urzędnicy i artyści przełamywali też stereotyp Bydgoszczy jako miasta będącego pustynią kulturalną. Proces integracji między Polakami z różnych dzielnic miało też przyspieszyć w mieście rosnące zagrożenie niemieckie, nakazujące przededefiniować relację „my” i „oni”<sup>41</sup>.

Jednym z pretekstów rozpętania wojny miała być dla Hitlera sprawa eksterytorialnej linii kolejowej, przecinającej „polski korytarz”. Jednak dworzec kolejowy już wcześniej przyciągał uwagę wielu mieszkańców, stanowiąc symboliczne odzwierciedlenie stosunków narodowościowych w mieście. W okresie powstania wielkopolskiego represjonowano tu Polaków, o czym wspomniano wcześniej, stąd wyruszały na Zachód tysiące Niemców po przegranej wojnie, tu wreszcie zogniskowały się antysemityczne uprzedzenia polskich endeków, dominujących na bydgoskiej scenie politycznej w okresie dwudziestolecia międzywojennego.

Chociaż Żydzi po 1918 roku stanowili w mieście zaledwie około 1,5% ogółu ludności<sup>42</sup>, zjadliwy „Szabes – Kurier” poświęcał im wiele uwagi, pod każdym pretekstem piętnując odmiennosć tej mniejszości narodowej. Już w pierwszym numerze pisma niemal całą szpaltę zajmował rysunek, na którym niechlujne postacie o wybitnie semickich rysach maszerują od ulicy Dworcowej w stronę ulicy Długiej. Ów „satyryczny”, zgodnie z linią pisma, rysunek opatrzono podpisem: *Widok przysłego dworca w Bydgoszczy specjalnie wybudowanego dla wygody tutejszych Srulów przez Judeo-Polski Związek Tandeciarzy*<sup>43</sup>. Często była wobec Żydów niechęć, spowodowana ich konkurencją w handlu. Akcje świąteczne, polegające na bojkotowaniu żydowskiego handlu, typu „Bydgoszcz bez Żydów”, „tygodnie antyżydowskie”, nasiliły się pod koniec lat 30. Nie można jednak uznać, że bydgoszczanie w swej masie byli antysemitami, chociaż pamiętano, czemu często dawano wyraz, o proniemieckiej, a więc antypolskiej postawie mniejszości żydowskiej w czasach zaborów<sup>44</sup>.

<sup>41</sup> J. Kutta, „Inni” Polacy w międzywojennej Bydgoszczy, [w:] *Bydgoszcz. Miasto wielu kultur i narodowości*, op. cit., s. 48-56.

<sup>42</sup> Z. Biegański, op. cit., s. 15.

<sup>43</sup> „Szabes – Kurier. Pismo humorystyczno-satyryczne, ukazujące się co drugi szabes”, nr 1, Bydgoszcz, 6 września 1924, s. 1.

<sup>44</sup> Z. Biegański, op. cit., s. 15-18.

Powstający w Bydgoszczy węzeł kolejowy przyczynił się do zmiany także w zakresie struktury zawodowej w mieście. Na początku lat 80. XIX wieku robotnicy najemni w przemyśle, rzemiośle i budownictwie stanowili 38,1% ludności czynnej zawodowo, wojsko, administracja, wolne zawody 23,1%, zatrudnieni w handlu i gastronomii 10,0%, a służba domowa aż 11,4%. Polaków nie spotykało się wówczas wśród urzędników państwowych i komunalnych oraz wśród oficerów i podoficerów, a także wśród funkcjonariuszy i robotników kolejowych, co było efektem germanizacyjnej polityki państwa pruskiego, po raz drugi wprowadzanej w życie w latach okupacji 1939-1945. Polacy dominowali natomiast wśród pracowników najemnych w przemyśle, rzemiośle i budownictwie. U schyłku pierwszej wojny światowej i w czasie powstania wielkopolskiego bydgoscy kolejarze byli na ogół niemieckimi szowinistami, ale już we wrześniu 1939 roku pracownicy stacji Bydgoszcz Główna z bronią w ręku będą zwalczać dywersantów na ulicach miasta i na terenie dworca<sup>45</sup>.

W środowisku bydgoskich kolejarzy w warsztatach Kolei Wschodniej w roku 1853 doszło do pierwszego strajku robotniczego w mieście. Powodem protestu było znaczne obniżenie płac w zakładzie. Strajk został jednak złamany, a przywódców wystąpienia aresztowano.

Pod koniec XIX wieku największe wpływy wśród robotników miała Socjaldemokratyczna Partia Niemiec (SPD), której związki zawodowe na przełomie lat 1890/1891 skupiały około 200 członków, a w 1907 roku już 1576. W 1901 roku powstał w Bydgoszczy Socjaldemokratyczny Związek Wyborczy, prowadzący kampanie wyborcze do władz samorządowych i państwowych<sup>46</sup>.

Polityczny podział Pomorza po traktacie wersalskim wymusił nie tylko utworzenie posterunku kontroli granicznej w Tczewie, ale także uregulowanie kwestii tranzytu kolejowego pomiędzy Rzeszą a Prusami Wschodnimi. Początkowo trzy pary niemieckich pociągów kursowały przez most w Opaleniu, ale od 1921 r. jego rolę przejęła przeprawa tczewska. Miały tędy przejeżdżać zamknięte niemieckie pociągi niepodlegające kontroli paszportowo-celnej (paszport nie był potrzebny, ale na dworcach początkowo nie wolno było nawet otwierać okien, a policja pilnowała, by nikt nie wsiadał do wagonów, cała obsługa była zaś polska), pociągi te wjeżdżały na terytorium Polski od stacji Wierzchowo Człuchowskie (od granicy z Niemcami) albo od Bożegopola Wielkiego (od strony Wolnego Miasta Gdańska) i zmierzały do Malborka. Inna trasa tranzytowa prowadziła z Piły przez Bydgoszcz i Toruń do Ilawy. Ponieważ za tranzyt osobowy i towarowy Niemcy zobowiązani byli płacić we frankach szwajcarskich lub dolarach i stale zalegali

<sup>45</sup> J. Wojciak, op. cit., s. 121-123; W. Kotowski, op. cit., s. 206.

<sup>46</sup> J. Wojciak, op. cit., s. 153; 154-156.

z opłatami, w 1936 r. Polska czasowo (od 7 lutego do 15 maja) wypowiedziała umowę paryską z 1921 roku i całkowicie wstrzymała ruch niemieckich pociągów przez terytorium państwa. Powodem były względy ekonomiczne – opłaty tranzytowe (w kwocie ok. 250-280 milionów złotych) stanowiły ok. 15% wpływów do budżetu narodowego. Po ugodzie (zmniejszono stawki opłat, a III Rzesza zobowiązała się do spłaty zadłużenia, przysyłając do Polski maszyny dla centralnego Okręgu Przemysłowego i urządzenia do sterowania ruchem kolejowym) ograniczono liczbę pociągów i wyznaczono tylko jedną trasę przejazdu – przez Tczew. Upokarzająca dla Niemiec konieczność płacenia za tranzyt wielkich sum w deficytowych dewizach mogła znacząco przyspieszyć decyzję Hitlera o zaatakowaniu Polski<sup>47</sup>.

Polityka zaważyła również na polskim tranzycie z Warszawy do Gdyni przez terytorium Prus Wschodnich i Wolnego Miasta. Trasa miała przebiegać przez Gardęję i Malbork albo Iławę i Malbork, ale w praktyce (podstawę prawną stanowiły: artykuł 98. Traktatu Wersalskiego z 28 czerwca 1919 r., a za nim konwencja tranzytowa z 21 kwietnia 1921 r.) większość polskich podróżnych wybierała podróż nad morze w relacji Warszawa – Działdowo – Brodnica – Grudziądz – Laskowice – Gdańsk – Gdynia (o długości 407 km) lub Warszawa – Toruń – Bydgoszcz – Tczew – Gdańsk – Gdynia (o długości 467 km). To ostatnie było najdłuższe, ale najszybsze (podróż trwała około 7 godzin). Okrężna trasa pozwalała na uniknięcie wysokich opłat w ramach niemieckich taryf kolejowych oraz przesiadki w Gdańsku, a przedtem czasochłonnej zmiany czoła pociągu w Laskowicach na linii z Brodnicy i Działdowa<sup>48</sup>.

Funkcjonowanie niemieckiego tranzytu kolejowego przez polskie Pomorze miało jeszcze jeden aspekt. Wywiad wojskowy wykorzystał fakt, że pomiędzy Chojnicami a Tczewem pociągi prowadziły polskie załogi. Tajne biuro ekspozytury II Oddziału Sztabu Generalnego w nadgranicznej Bydgoszczy, którego szefem był major Jan Żychoń, w latach 1934-1939 zorganizowało na tym odcinku akcję wykradania i kopiowania niemieckiej poczty dyplomatycznej, prototypów broni, dokumentów. Do współpracy zwerbowano wielu maszynistów, konduktorów, robotników kolejowych, pocztowców, ale także przestępców (złodziei, włamywaczy i fałszerzy dokumentów). Zazwyczaj kolejarze na trasie przejazdu wyrzucali z wagonów pocztowych w umówionych miejscach worki z pocztą i przesyłki. Ich

<sup>47</sup> Lyck, *Tranzyt przez Pomorze i WMG (1920-1939)*, Forum dyskusyjne Warmińsko-Mazurskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Olsztyn, <http://www.wmntnk.pl/forum/printview.php?t=509&start=0> (dostęp: 30.12.2013).

<sup>48</sup> M. Przegiętka, *Tranzyt przez Pomorze i WMG (1920-1939)*, Forum dyskusyjne Warmińsko-Mazurskiego Towarzystwa Miłośników Kolei Olsztyn, <http://www.wmntnk.pl/forum/viewtopic.php?p=9098> (dostęp: 30.12.2013).

zawartość była przeglądana, kopiowana i starannie zamykana. Worki ponownie plombowano i przy pomocy zaufanych ludzi ładowano do wagonów pocztowych, które miały lada chwila opuścić polskie terytorium<sup>49</sup>.

Państwo polskie doceniało polityczną rolę kolei. Józef Piłsudski stwierdził jednoznacznie: *Kolej jest czynnikiem siły armii tak wielkim, że bez opanowania ruchu nie ma mowy o wojnie. Kolej w rękę – kraj w rękę*<sup>50</sup>. Także w czasach pokojowych wojskowi mieli dużo do powiedzenia na kolei. Budowę magistrali węglowej w Bydgoszczy rozpoczęto od położenia torowiska, które dużym łukiem od wschodu i północy miało ominąć miasto. Powstał nowy most przez Brdę, postawiono nowe stacje (Bielawy i Bydgoszcz Wschód), rozbudowano węzeł w Maksymilianowie i liczne bocznice na północ od miasta. Jednak zaczął się ogólnoswiatowy kryzys gospodarczy i trzeba było poszukać prywatnego inwestora, aby zrealizować ten ważny ekonomicznie i politycznie (trwała wojna celna z Niemcami, grożąca ekonomiczną zapaścią Polski) projekt. Znalaziono dwie francuskie firmy, Banque de Payc du Nord i Schneider & Co, które wraz ze Skarbem Państwa utworzyły Spółkę Akcyjną Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe. W zamian za zainwestowane pieniądze firma przejmowała trasę na własność w okresie 1931-1975 r. Dzięki tej spółce (jej kolejarze nosili na czapkach logo FPTK) dokończono obwodnicę Bydgoszczy, zbudowano odcinek z Nowej Wsi Wielkiej przez Bydgoszcz, Kościerzynę i Kartuzy do Gdyni. Jego długość wynosiła 205 kilometrów, a miała na to wpływ opinia Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, który to odrzucił projekt budowy linii po zachodniej stronie Brdy, czego bardzo domagały się władze samorządowe powiatu koronowskiego. Zdecydowały względy strategiczne i Koronowo pozostało na uboczu głównych szlaków kolejowych<sup>51</sup>.

Sieć kolejowa na opisywanym obszarze odegrała ważną rolę w początkowym okresie II wojny światowej. Przechwycenie przez korpus generała Guderiana nieuszkodzonego mostu nad Brdą w okolicach miejscowości Sokole Kuźnica odcięło trzon Armii „Pomorze” od Bydgoszczy i przyczyniło się do klęski polskiego ugrupowania w Borach Tucholskich.

Pod koniec wojny i tuż po niej pociągi odegrały dużą rolę w zmianie struktury narodowościowej na ziemiach polskich. Pod koniec stycznia 1945 roku ewakuowali

<sup>49</sup> W. Jastrzębski, *Major Żychoń i bydgoska ekspozytura wywiadu*, Bydgoszcz 1994; A. Jendrzejewski, *Polski wywiad wojskowy w Wolnym Mieście Gdańsku w latach 1920-1930*, Gdańsk 2013; W. Skóra, *Działalność gdańskiej ekspozytury polskiego wywiadu wojskowego w latach 1920-1930 (Pomorze Zachodnie, Prusy Wschodnie i Wolne Miasto Gdańsk)*, Poznań 2011.

<sup>50</sup> *Dzieje kolei w Polsce*, op. cit., s. 41.

<sup>51</sup> *Ibidem*, s. 272-273.

się nimi niemieccy cywile, w panice uciekający przed nacierającą Armią Czerwoną. Mimo masowego exodusu, na ziemiach polskich pozostało w chwili zakończenia II wojny światowej około 10 milionów Niemców. Ich wysiedlanie rozpoczęło decyzją plenum KC PPR z dnia 25 marca 1945 roku. Wysiedlanych umieszczano w wagonach towarowych, ograniczono ilość rzeczy, żywności i gotówki, jaką mogli zabrać, wiele transportów było po drodze atakowanych i okradanych przez rabusiów. Z punktu widzenia prawa międzynarodowego akcja była bezprawna, ponieważ rozpoczęto ją przed formalnym zarządzeniem przesiedleń ludności przez przywódców wielkich mocarstw i umów międzynarodowych. W transportach, kierowanych do punktu zbornego w Szczecinie Gumieńcach, wysiedlono także nielicznych już wówczas Niemców z Pomorza, Kujaw i Bydgoszczy<sup>52</sup>.

Kolej upolityczniona była również w latach powojennych, gdy nowe władze już umocniły swoją pozycję. W roku 1947 sejm uchвалиł trzyletni plan rozbudowy gospodarki, którego najważniejszym elementem był rozwój transportu publicznego, ze szczególnym uwzględnieniem kolei. Rzucone wówczas hasło „wyścigu pracy”, kolejarze realizowali na różne sposoby: oszczędzając węgiel, używając gorszych jego gatunków, wydłużając czas pomiędzy okresowymi naprawami parowozów, doczepiając do składu większą liczbę wagonów, skracając czas przeglądów i napraw. Ilustracją tych działań może być np. film pt. „Człowiek na torze”, ukazujący propagandowy charakter „współzawodnictwa pracy” i niejednoznaczny motywację kolejarzów „stachanowców”.

Jedna z załóg parowozowni Bydgoszcz Główna wymyśliła jeszcze jeden sposób bicia rekordów wydajności. W marcu 1950 r. zobowiązała się ona do osiągnięcia na swym parowozie przebiegu 90 tys. kilometrów bez płukania kotła i napraw oraz przejechania w ciągu doby 500 kilometrów (do tego motywu odwołuje się film dokumentalny Polskiej Kroniki Filmowej pt. „Kolejarskie słowo”). Rękawicę podjęło wiele bydgoskich drużyn parowozowych i remontowych, ponieważ właśnie na przebiegającą przez miasto magistralę węglową skierowana była uwaga propagandystów, gloryfikujących dokonania „bohaterów pracy socjalistycznej”<sup>53</sup>.

Kolejarze, pragnący odbudowania swojego poczucia wartości w społeczeństwie według standardów przedwojennych, w latach 70. widzieli już spadek prestiżu swego zawodu, wyrażający się m.in. postępującą jego feminizacją<sup>54</sup>. Mało

<sup>52</sup> L. Adamczewski, *Burza nad Provinz Pommern. Upadek prowincji pomorskiej Trzeciej Rzeczy*, Gdańsk 2012, s. 306-319.

<sup>53</sup> G. Kotlarz, *Dzieje kolei normalnotorowych na Kujawach*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce...*, op. cit., s. 275-276.

<sup>54</sup> M. Jarzabek, D. Keller, *Rozdział wprowadzający*, [w:] *Dzieje kolei w Polsce...*, op. cit., s. 54-55.

kto w Polsce pamięta, że strajki w 1980 roku zaczęli nie stoczniowcy, a kolejarze właśnie. W lipcu tego roku zaprotestowali pracownicy węzła lubelskiego. Powodami były złe warunki pracy, nadużycia finansowe dyrekcji, oszukiwanie pracowników, błędne decyzje ekonomiczne przedsiębiorstwa. Oliwy do ognia dołączyły także notoryczne braki w sklepach, zwłaszcza mięsa oraz artykułów codziennego użytku. W dodatku 1 lipca 1980 roku władze wprowadziły podwyżki cen mięsa i wędlin. Już na przełomie 1979 i 1980 lubelscy kolejarze w porozumieniu z KOR-em zamierzali założyć wolne związki zawodowe na wzór tych z Wybrzeża. Po lipcowej podwyżce założyli komitet strajkowy.

Ich żądania odzwierciedlały nastroje w całej grupie zawodowej. Szczegółowe zarzuty dotyczyły niedoinwestowania kolei, zwłaszcza w zakresie taboru (brakowało zarówno wagonów osobowych, jak i towarowych), trudnych warunków pracy, braku odpowiedniej odzieży roboczej, złych warunków w kolejowych mieszkaniach, a także obniżenia prestiżu zawodu kolejarza, zwłaszcza w porównaniu z okresem przedwojennym i uprzywilejowanymi grupami zawodowymi (milicjantami, żołnierzami, górnikami). W strajku lubelskiego węzła PKP, rozpoczętym 17 lipca, wzięła udział cała załoga (ponad 2 tysiące osób), ale nie udało się jej namówić do akcji solidarnościowych kolejarzy z innych stacji. Zbyt silny był jeszcze etos zawodu: *Np. kolejarze z Chelma odpowiedzieli, że nigdy tak nie było, i przed wojną, i teraz, żeby kolej strajkowała, my jesteśmy jak lekarze – nie możemy strajkować. W odpowiedzi usłyszeli, że są lamistrajkami*<sup>55</sup>.

Protesty jednak ogarnęły cały kraj. W Bydgoszczy jako pierwsi 18 sierpnia 1980 roku pracę przerwali pracownicy Przedsiębiorstwa Robót Kolejowych.

### **How railroads contributed to growth of a modern city?**

**keywords:** Bydgoszcz, railroads

#### **Summary**

In this article, the author presents modernization of social life under the influence of railroads. He focuses his attention on the city on the Brda River, its immediate and further surroundings. In every analyzed case, the described changes had taken place at a varied pace and scale, although in all of them, their uniform, innovative character was visible. They included time optimization, technical progress, economization of life, growing egalitarianism, women's emancipation, processes of self-organization of society and democratization of social life, industrialization, urbanization, and expansion of transport network.

<sup>55</sup> Ibidem, s. 24.

## **Wie hat die Eisenbahn zur Modernisierung der Stadt beigetragen**

**Schlüsselwörter:** Bydgoszcz, Eisenbahn

### **Zusammenfassung**

In seinem Artikel stellt der Autor den Prozess der Modernisierung des gesellschaftlichen Lebens unter dem Einfluss der Eisenbahn dar. Er konzentriert sich dabei auf die Stadt an der Brda selbst sowie auf deren nächste und fernere Umgebung. In jedem von ihm analysierten Fall verlief die Wandlung mit unterschiedlicher Schnelligkeit und in unterschiedlichem Ausmaß. Der Charakter dieser Modernisierung war jedoch überall merklich und einheitlich. Dazu gehörten unter anderem Rationalisierung der Zeit, technischer Fortschritt, Ökonomisierung des Lebens, steigender Egalitarismus, Frauenemanzipation, Prozesse der Selbstorganisation der Gesellschaft, Demokratisierung des sozialen Lebens, Industrialisierung, Urbanisation, Ausbau des Verkehrsnetzes, usw.