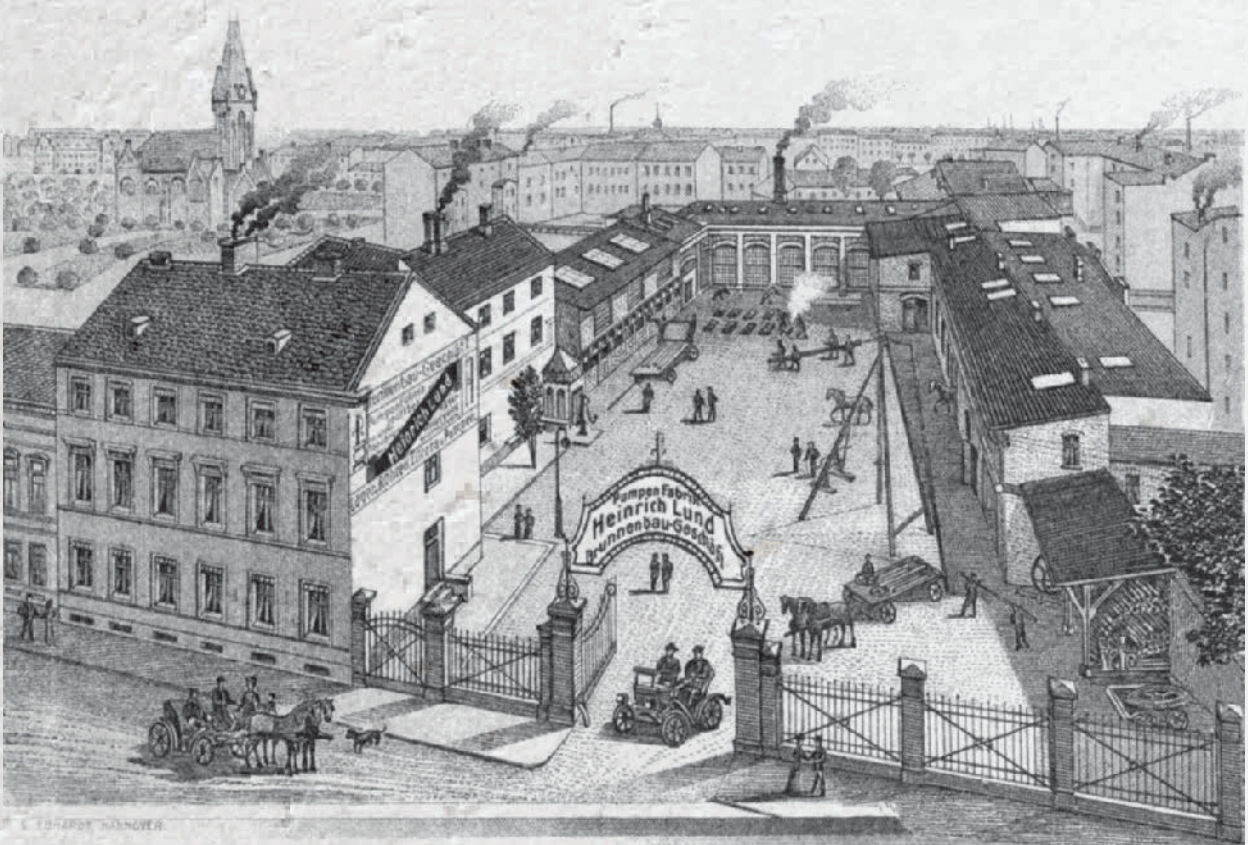
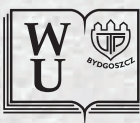


BYDGOSZCZ PRZEMYSŁOWA DAWNIEJ I DZIŚ

Przemysł bydgoski
jako produkt kulturalny i turystyczny



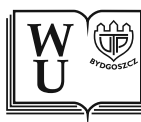
Zbiór studiów pod redakcją
Bartłomieja Bromberka,
Adama Koseckiego i Sławomira Łanieckiego



BYDGOSZCZ PRZEMYSŁOWA DAWNIEJ I DZIŚ

Przemysł bydgoski
jako produkt kulturalny i turystyczny

Zbiór studiów pod redakcją
Bartłomieja Bromberka,
Adama Koseckiego i Sławomira Łanieckiego



Recenzenci

prof. dr hab. Jacek Woźny
prof. dr hab. inż. Andrzej Tomporowski

Opracowanie redakcyjne i techniczne

mgr Grażyna Jarzyna, mgr inż. Daniel Morzyński

Projekt okładki

mgr inż. Daniel Morzyński

Na okładce wykorzystano grafiki ze zbiorów
Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy

© Copyright

Wydawnictwa Uczelniane Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego
Bydgoszcz 2021

Druk publikacji dofinansowano ze środków
Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy – Spółka z o.o.



Utwór w całości ani we fragmentach nie może być powielany
ani rozpowszechniany za pomocą urządzeń elektronicznych, mechanicznych,
kopiujących, nagrywających i innych bez pisemnej zgody
posiadacza praw autorskich.

ISBN 978-83-66530-37-9

Wydawnictwa Uczelniane Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego
Redaktor Naczelny

prof. dr hab. inż. Stanisław Mroziński
ul. Sucha 9B, 85-796 Bydgoszcz, tel. 52 3749482, 52 3749426
e-mail: wydawucz@utp.edu.pl <http://www.wu.utp.edu.pl>

Wyd. I. Ark. aut. 15,0. Ark. druk. 15,3.
Zakład Małej Poligrafii UTP Bydgoszcz, ul. Sucha 9B

Spis treści

Wstęp	5
Zbigniew Zyglewski Kanał Bydgoski a śródlądowe drogi wodne na ziemiach polskich do 1945 roku	7
Wojciech Tomasik Co kolej zmieniła w Bydgoszczy?	38
Katarzyna Grysińska-Jarmuła Wystawy jako element aktywności gospodarczej XIX-wiecznej Bydgoszczy	59
Arkadiusz Kaliński Od Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych do Wojskowych Zakładów Lotniczych. Tradycje i współczesność szkolnictwa i przemysłu lotniczego w Bydgoszczy w latach 1920–2019	76
Andrzej Damian Borsuk Tajemnica ukryta w bydgoskiej puszczy. Historia powstania DAG Fabrik Bromberg	107
Sławomir Kamosiński Przemysłowa Bydgoszcz w latach 1945–1989.....	118
Ryszard Chodyna Fotonowska Bydgoszcz	140
Bogna Derkowska-Kostkowska Miejsce przemysłu w przestrzeni urbanistyczno-architektonicznej Bydgoszczy	158
Agnieszka Wysocka Wille i kamienice bydgoskich przemysłowców – koncepcja miejskiego szlaku kulturowego	174
Bartłomiej Bromberek Działalność kulturalna w obiekcie poprzemysłowym na przykładzie Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy – zarys problematyki	189
Adam Kosecki Rola bydgoskich obiektów poprzemysłowych w odtwórstwie historycznym	200
Tomasz Sypniewski Wybrane życiorysy osób kierujących bydgoskimi wodociągami	222

Wstęp

Niniejszy zbiór studiów może być przyczynkiem do dalszych rozważań nad rozwojem Bydgoszczy jako miasta przemysłowego oraz związanych z tą tematyką możliwości promowania kultury przemysłowej i sztuki inżynierskiej. Do tej pory na przeszłość Bydgoszczy z takiej perspektywy spoglądano okazjonalnie, jednak w tak szerokim spektrum ma to miejsce po raz pierwszy.

Publikacja jest pokłosiem konferencji popularnonaukowej zatytułowanej *Znaki – Bydgoszcz przemysłowa dawniej i dziś. Przemysł Bydgoszczy jako produkt kulturalny i turystyczny*, która odbyła się w Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy w listopadzie 2018 r. i stanowiła jeden z elementów obchodów Roku Bydgoskiego Dziedzictwa Przemysłowego.

Przemysł bydgoski powstający i rozwijający się w drugiej połowie XIX i na początku XX w. stanowił motor napędowy miasta i regionu na różnych płaszczyznach. Najistotniejsze w tym procesie były trzy sfery: rozbudowa przestrzenna Bydgoszczy (to wówczas pojawiła się w potocznym obiegu nazwa „mały Berlin”); rozwój społeczny, w którym kluczowe role odgrywali współistniejący w mieście Niemcy, Polacy i Żydzi oraz progres intelektualny i kulturalny miasta, objawiający się między innymi powstaniem Teatru Miejskiego, Konserwatorium Muzycznego, Biblioteki Miejskiej czy Instytutu Rolniczego, będącego pierwszym załączkiem przyszłej uczelni wyższej.

Zróżnicowane podejście do nakreślonej w książce tematyki (techniczne, społeczne, gospodarcze, artystyczne, historyczne) pozwoliło spojrzeć „świeżym okiem” na kilka aspektów przemysłu bydgoskiego, utrwalonych w życiu miasta dawniej i dzisiaj. Jest to istotne dla lepszego poznania historii naszego miasta, szczególnie teraz, w kolejnym dla Bydgoszczy ważnym momencie, jakim był przypadający w 2020 r. jubileusz 100-lecia powrotu do wolnej i niepodległej Rzeczypospolitej.

Warto podkreślić, że niejednokrotnie bydgoskie dziedzictwo przemysłowe było niedoceniane i marginalizowane, natomiast w rzeczywistości wiele z dawnych miejskich fabryk, warsztatów, manufaktur czy zakładów przemysłowych oddziaływało nie tylko na życie miasta i najbliższej okolicy. Można przytoczyć wiele przykładów, które Czytelnik znajdzie na kartach tej książki, że bydgoskie wyroby docierały również (i nadal często docierają) do odbiorcy zagranicznego, gdzie cieszyły się (i nadal cieszą) szerokim uznaniem z uwagi na jakość i wysokie walory estetyczne.

Z tego względu nie można bagatelizować bydgoskiego dziedzictwa poprzemysłowego i jego znaczenia dla rozwoju miasta i regionu, lecz należy myśleć o nim jako atucie w kontekście produktu kulturalnego – *Szlaku Wody, Przemysłu i Rzemiosła TeH₂O*, przemysłów kreatywnych oraz budowania i cementowania tożsamości mieszkańców z relikami tego dziedzictwa. Odpowiednie i świadome wykorzystanie dziedzictwa poprzemysłowego miasta przekłada się na promowanie i popularyzowanie historii Bydgoszczy i regionu, a także budowanie marki i pozycji miasta zarówno w kraju, jak i za granicą.

Zespół redakcyjny

Kanał Bydgoski a śródlądowe drogi wodne na ziemiach polskich do 1945 roku

W wyniku pierwszego rozbioru Polski w 1772 r. w skład Prus weszły północne obszary Rzeczypospolitej, w tym Bydgoszcz. Przyjmuje się, że król pruski Fryderyk II zarządził budowę Kanału Bydgoskiego z zamiarem stworzenia drogi transportowej od Odry aż do Wisły. Głównym celem budowy tego kanału było osłabienie znaczenia handlowego Gdańska, który pozostał przy Polsce, przez który przechodziły towary z Polski i do niej. Kanał łączący Noteć z Wisłą miał przejąć handel wiślany i skierować go do Szczecina czy Berlina, przynosząc korzyści państwu pruskiemu¹.

W latach 1773–1774 między Nakłem a Bydgoszczą zbudowano kanał długości 26,77 km z 10 śluzami w zaledwie 18 miesięcy. Obiekt ten zasilano wodą doprowadzoną z górnej Noteci do stanowiska szczytowego w Lisim Ogonie. Całość została zrealizowana za pomocą najprostszych urządzeń, przy niskim poziomie wiedzy fachowej oraz w ciężkich warunkach pracy. Szybkie tempo robót było przyczyną licznych wad technicznych, co powodowało częste wyłączenia z ruchu wielu odcinków kanału i mnogie naprawy lub modernizacje. Prace te zakończyły się w 1805 r., gwarantując tym samym żeglowność kanału na wiele dziesiątków lat². Pomimo tych trudności w 1775 r. przepłynęły kanałem 122 barki i 1157 tratow³. W świetle danych

¹ W. Winid, *Kanał Bydgoski*, Warszawa 1928, s. 31, 42, 44–45; H.J. Uhlemann, *Friedrich der Große und seine Wasserbauten*, „Deutsches Schifffahrtsarchiv”, 1996, Bd. 19, s. 281; A. Nayda, *Geneza Kanału Bydgoskiego*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2007, nr 11, s. 38; T. Izajasz, *Cud techniki XVIII wieku*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie polskich dróg wodnych*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2014, s. 30–31; A. Jankowski, M. Dombrowska, A. Obiała, *Kanał Bydgoski. Harmonia techniki i natury*, Bydgoszcz 2014, s. 16.

² W. Winid, op. cit., s. 47–49; R. Klausenz, *Der Bau des Bromberger Kanals 1773 bis 1774 und seine Erneuerung nach 1791*, „Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens”, nr 26, *650 Jahre Bromberg*, 1995, s. 151–165; A. Nayda, *Geneza Kanału...*, s. 40; T. Izajasz, op. cit., s. 33–36; A. Jankowski, M. Dombrowska, A. Obiała, op. cit., s. 17–32.

³ M. Bär, *Westpreussen unter Friedrich dem Grossen*, Bd.1 (*Darstellung*), Leipzig 1909, s. 353; R. Klausenz, op. cit., s. 158; M. Badtke, *Kanał Bydgoski*, Bydgoszcz 2006, s. 27; K. Bartowski, *Dzieje Kanału Bydgoskiego i związane z tym aneksje terytorialne ziem polskich*, [w:] *Franz Balthasar Schönberg von Brenckenhoff i jego dokonania w odbudowie Nowej Marchii po wojnie siedmioletniej i w zagospodarowaniu doliny Warty i Noteci. Rola Drezdenka w stosunkach polsko-brandenburskich w 2 połowie XVIII wieku*, Drezdenko 2010, s. 102.

z lat 1776–1790 średnio w roku przepływały 734 łodzie i 317 tratów. Szczególny był 1785 r. i następny, kiedy to w ciągu roku kanał przepływało ok. 1300 łodzi i ok. 550 tratów⁴.

Na przełomie XVIII i XIX w. Kanał Bydgoski nie miał tylko lokalnego, pruskiego znaczenia. Sam król pruski Fryderyk w liście z 24.10.1773 r. pisał do Voltaire (Woltera), że kanał ten połączy Łabę, Odrę, Wartę, Noteć i Wisłę⁵. Z Bydgoszczy można było Notecią i Wartą dotrzeć do Odry. Stąd biegł przez Brandenburgię Kanał Finow (Finowkanal) łączący Odrę z Hawelą. Dzięki niemu i rzece Haweli, będącej prawym dopływem Łaby, można było dotrzeć do Berlina i Hamburga – portu morskiego⁶.

Z miasta nad Brdą można było płynąć Wisłą w kierunku jej ujścia do Gdańska, ale także w górę rzeki do Warszawy i dalej. W grę wchodziły dopływy Wisły, takie jak Pilica, Nida, Narew, Bug czy San. Pod koniec XVIII stulecia, przynajmniej teoretycznie, drogami śródlądowymi można było podróżować między Łabą a Dnieprem, między Morzem Północnym (Hamburg) a Morzem Bałtyckim (Szczecin, Gdańsk) i w pobliże Morza Czarnego⁷. Ten ostatni kierunek mógł być realizowany dzięki wybudowaniu przez władze polskie w latach 1775–1783 Kanału Muchawieckiego, łączącego Dniepr z Bugiem przez rzeki Muchawiec i Pinę⁸. W tym czasie barki nie mogły docierać do Morza Czarnego, gdyż na siedemdziesięciokilometrowym dolnym odcinku Dniepru znajdowały się uskoki skalne, zwane porohami, uniemożliwiające żeglugę. W tym systemie Kanał Bydgoski odgrywał kluczową rolę, łącząc dorzecze Łaby i Odry z dorzeczem Wisły i częściowo dorzeczem Dniepru przez Kanał Muchawiecki.

Rola i znaczenie Kanału Bydgoskiego w transporcie gwałtownie wzrosły po kolejnych rozbiorach Polski. W 1793 r. w ręce pruskie trafił spory odcinek Wisły obejmujący Toruń, Włocławek i Płock. Natomiast po trzecim rozbiore pod władzę pruską przeszła na krótko, do 1807 r., Warszawa. Sytuacja ta niewątpliwie musiała wpłynąć na większe niż dotychczas zainteresowanie władz pruskich połączeniem bydgoskim. Okoliczności te zapewne przyczyniły się do przeprowadzenia na przełomie XVIII i XIX w. wielu ważnych prac na kanale, znacznie poprawiających warunki żeglugi⁹.

Źródła wskazują, że Kanał Bydgoski stał się bardzo szybko swego rodzaju zwornikiem w dalekosiężnej żegludze śródlądowej. Przez bydgoską

⁴ W. Winid, op. cit., s. 93.

⁵ H.J. Uhlemann, op. cit., s. 281.

⁶ O. Teubert, *Dei Binnenschiffahrt. Ein Handbuch für alle Beteiligten*, Bd. 1, Leipzig 1912, s. 42–43.

⁷ S. Wroński, *Bydgoszczy „dialog z rzeką”*, „Gospodarka Wodna”, 2013, nr 6, s. 106; H. Łeppek, *Historia żeglugi śródlądowej na Wiśle i Bydgoskim Węźle Wodnym*, „Gospodarka Wodna”, 2013, nr 6, s. 218–219.

⁸ J. Piasecka, *Budowa kanałów na ziemiach Rzeczypospolitej w świetle piśmiennictwa polskiego do połowy XIX w.*, „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”, 1970, t. 15, nr 2, s. 300–301.

⁹ A. Piskozub, *Droga wodna Odry w pruskiej, wielkoniemieckiej i polskiej koncepcji organizacji przestrzeni*, „Problemy Ekonomiki Transportu”, 1987, z. 2 (58), s. 7.

drogę wodną przechodziły barki podążające z Drezna do Warszawy przez Magdeburg, Berlin, Kostrzyn, Toruń, pokonując trasę 130–140 ówczesnych mil¹⁰. W 1792 r. przewożono zboże z Fordonu do magazynów wojskowych w Brandenburgii. W czasie powstania listopadowego Rosjanie poprowadzili przez Kanał Bydgoski do siebie 100 łodzi ze zbożem¹¹. Tą drogą corocznie przepływało 600 wielkich statków docierając do Warszawy, Elbląga, Królewca, Berlina czy Hamburga.

Widać wyraźnie, że Kanał Bydgoski zapewniał żeglugę w kierunku zachodnim i północnym. W kierunku wschodnim najdalej dopływano do Warszawy, skąd można było dalej żeglować¹². Trudno stwierdzić, czy towary z terenów wschodnich transportowano na zachód Europy przez Kanał Bydgoski. Barki pływające po dorzeczu Łaby i Odry były zbyt duże i posiadały zbyt głębokie zanurzenie, by mogły pływać Bugiem i Kanałem Muchawieckim¹³. Budując Kanał Bydgoski zakładano ruch łodzi do 30 ton¹⁴. Po przebudowie kanału z początkiem XIX stulecia władze zezwoliły na poruszanie się statków o ładowności 40 ton, pomimo że sam kanał mógł przyjąć i większe jednostki¹⁵. W pierwszej połowie XIX w., obok małych jednostek, pojawiły się i większe, do 150 ton, chociaż najczęściej pływały statki o ładowności 100 ton¹⁶.

O ile jednostki takie mogły swobodnie żeglować po rzekach i kanałach pruskich, to po przejściu przez Kanał Bydgoski pojawiały się trudności na Wiśle, nie mówiąc już o jej dopływach. Na Wiśle panował niski stan wód, w granicach 0,7–0,9 m, więc nie mogły pływać łodzie o zanurzeniu powyżej metra. Wisłą pływały jednostki szerokie, o niskim zanurzeniu, przez co nie mieściły się w śluzach Kanału Bydgoskiego¹⁷. Z powyższych uwag wynika, że w Bydgoszczy trzeba było przeładować towar z dużych statków na mniejsze, o mniejszym zanurzeniu, aby móc dalej żeglować dorzeczem Wisły.

Wzrost znaczenia Kanału Bydgoskiego nastąpił po 1815 r., a więc po uchwałach podjętych w trakcie Kongresu Wiedeńskiego. W 1821 r. zniesiono utrudnienia związane z prawem składu a bydgoska droga wodna stała się ważną arterią w transporcie zboża z terenu Kujaw i Królestwa Polskiego na zachód. Nadzieje na dalszy wzrost roli kanału ograniczały wysokie cła nakładane przez stronę pruską na towary sprowadzane z zagranicy. Odpowiedzią władz Królestwa Polskiego była budowa w latach 1830–1839 Kanału

¹⁰ W. Surowiecki, *O rzekach i spławach Księstwa Warszawskiego*, Warszawa 1811, s. 183.

¹¹ W. Winid, op. cit., s. 223.

¹² J. Piasecka, op. cit., s. 301–302.

¹³ S. Pawłowski, *Niektóre kanały spławne na ziemiach polskich*, Lwów 1911, s. 17.

¹⁴ A. Sadkowski, *Nasze przyszłe drogi wodne w oświetleniu technicznie możebnego ich wykonania*, Warszawa 1918, s. 57; W. Winid, op. cit., s. 94; A. Nayda, *Geneza Kanału...*, s. 40.

¹⁵ A. Nayda, *Geneza Kanału...*, s. 40.

¹⁶ S. Fornaçon, *Bromberger Schiffe*, "Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens", nr 26, *650 Jahre Bromberg*, 1995, s. 74, 76.

¹⁷ S. Pawłowski, op. cit., s. 27; A. Sadkowski, op. cit., s. 57.

Augustowskiego, łączącego Narew i Niemen. Ta droga wodna miała dochodzić do rosyjskiego portu w Windawie poprzez budowany Kanał Windawski¹⁸. Dzięki temu powstała nowa droga wodna w kierunku północno-wschodnim, łącząca Łabę z Niemnem. Żeby całą tę trasę pokonać, trzeba było przejść przez Kanał Bydgoski. Z perspektywy Bydgoszczy nowy szlak powiększał możliwości handlu, a tym samym mógł przyczynić się do dalszego rozwoju miasta. Niestety przydatność odcinka Narew–Niemen dla żeglugi była od samego początku znikoma. Nigdy nie zrealizowano Kanału Windawskiego, więc nie było dojścia do Bałtyku. Kanał Augustowski dostosowano tylko dla małych jednostek typu galar, większe mogły pływać jedynie w okresie wielkiej wody. Kanał był płytki, miejscami o głębokości zaledwie pół metra, miał więc charakter drogi wodnej wewnętrznej i to ciężającej ku Wiśle, a nie ku portowi w Windawie¹⁹.

Powszechnie przyjmuje się, że Bydgoszcz zawdzięcza swój rozwój dalekowzrocznej polityce króla pruskiego Fryderyka II i wybudowanemu Kanałowi Bydgoskiemu. Opinie te formułowano już w XIX w. w kręgach niemieckich, a następnie zostały przejęte przez stronę polską. Początkowo, dla ówczesnej małej Bydgoszczy, przekopanie kanału przez kilka następnych dziesięcioleci nie skutkowało dynamicznym rozwojem miasta²⁰. Gdy przyjrzymy się bliżej, to sam fakt wybudowania kanału nie decydował o rozwoju ośrodków położonych na jego szlaku. Między Odrą a Wisłą, nad Notecią i kanałem nie wykształciły się duże, bogate ośrodki miejskie. Do końca lat 30. XIX w. Bydgoszcz była nadal kilkutysięcznym miastem, o powolnym wzroście liczby ludności²¹. Do tego czasu kanał w obrocie lokalnym nie miał istotnego znaczenia, gdyż koszty przewozowe na tym odcinku niewiele różniły się od kosztów transportu lądowego²². Dopiero w drugiej ćwierci XIX stulecia nastąpił gwałtowny wzrost znaczenia w transporcie drogi wodnej Noteć–Kanał Bydgoski. Jeszcze w latach 1818–1822 średnio w roku przepływało 998 łodzi i 800 tratów, a w okresie od 1838 do 1842 r. – 1486 łodzi i 2996 tratów. W latach 1853–1857, czyli w pierwszym okresie rozwoju kolei, średniorocznie przez miasto przepływało ponad 3000 barek i 11 660 tratów. W latach 1868–1872 rocznie przechodziło 3602 łodzi, natomiast liczba tratów wzrosła aż do 30 628²³. Dowóz z Gdańska na przełomie lat 30. i 40. XIX w. angielskiego węgla i żelaza spowodował rozwój przemysłu nad Brdą. Nad

¹⁸ S. Pawłowski, op. cit., s. 24; J. Piasecka, op. cit., s. 313–314.

¹⁹ S. Pawłowski, op. cit., s. 23–24; J. Piasecka, op. cit., s. 314.

²⁰ F. Mincer, *Przemiany administracyjne i społeczno-gospodarcze w pierwszym okresie rządów pruskich (1772–1806)*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1, *Do roku 1920*, red. M. Biskup, Warszawa–Poznań 1991, s. 373–376.

²¹ K. Wajda, *Ludność, jej rozwój i struktura*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1..., s. 468.

²² W. Winid, op. cit., s. 137–138.

²³ Ibidem, s. 94; M. Jeleniewski, *Rola Brdy i Kanału Bydgoskiego w powstaniu i rozwoju Bydgoszczy*, „*Geography and Tourism*”, 2014, vol. 2, no. 2, s. 16.

rzeką zaczęły powstawać zakłady metalowe i maszynowe. Dogodne połączenia z drogami wodnymi spowodowały rozwój handlu drewnem, zbożem i rozwój przemysłu zbożowego²⁴. Nad Brdą znalazło siedzibę szereg zakładów, np. garbarnia Buchholtza (1845 r.) czy gazownia (1860 r.). Nad wodą lokowano zakłady przemysłowe duże i małe, młyny, cegielnie, tartaki. Położenie to ułatwiało zaopatrzenie firm w towary i surowce oraz w wodę potrzebną w procesie produkcyjnym, a także wywóz gotowych produktów²⁵.

Konkurentem żeglugi śródlądowej stała się kolej. Bydgoszcz stosunkowo wcześniej uzyskała połączenia żelaznymi szlakami. Pierwsze z nich otworzono 1851 r. do Krzyża, które pozwoliło na dojazd do Szczecina, Poznania i Berlina. W następnym roku oddano odcinek łączący Gdańsk, kilka lat później doszło połączenie z Królewcem. W 1856 r. otwarto nowy szlak łączący Bydgoszcz z Poznaniem, pozwalający dotrzeć na Śląsk. Natomiast w 1862 r. otwarto połączenie umożliwiające dojazd do Warszawy. Kolej pozwoliła zdynamizować rozwój Bydgoszczy. Nastąpił silny rozwój przemysłu, budownictwa, powiększała się liczba robotników, w konsekwencji nastąpiło zwiększenie liczby mieszkańców miasta i podmiejskich gmin²⁶.

W tym czasie żegluga śródlądowa również ulegała zmianom. W 1855 r. pojawił się statek parowy do przewozu towarów i ludzi kursujący między Bydgoszczą a Toruniem²⁷, ale chyba na krótko. Parowce transportowe wznowiły działalność w 1885 r., dopływając do Warszawy i Gdańska²⁸. Równocześnie władze niemieckie modernizowały infrastrukturę żeglugi śródlądowej, zwłaszcza w zachodniej części państwa. Działania te szły w kierunku zwiększania nośności barek do 600 czy 1000 ton, a tym samym powiększania jednostek i kanałów; dążono do ujednoczenia gabarytów śluz²⁹. Po przebudowaniu w latach 70. XIX w. kanału Finow wymiary statków dostosowane do niego określono na 40,2 m długości, 4,6 m szerokości oraz 1,4 m zanurzenia przy ładowności 170 ton. Ten typ statków, zwanych finówkami, berlinkami lub kanałówkami, stał się obowiązujący na niemieckich wodach śródlądowych, w tym także na Kanale Bydgoskim³⁰.

²⁴ K. Wajda, *Sytuacja ekonomiczna oraz gospodarcza miasta Bydgoszczy*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1..., s. 472-474.

²⁵ M. Badtke, *Powrót nad Kanał Bydgoski*, Bydgoszcz 2004, s. 18; idem, *Kanał Bydgoski...*, s. 53; M. Jeleniewski, op. cit., s. 15-16; M. Drzewiecki, *Czynniki inspirujące kształtowanie struktury przestrzennej i kompozycji urbanistycznej Bydgoszczy*, Bydgoszcz 2016, s. 19-20.

²⁶ W. Winid, op. cit., s. 159; K. Wajda, *Przemiany terytorialne i ludnościowe w latach 1850-1914*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1..., s. 505, 518-519, 530.

²⁷ K. Wajda, *Przeobrażenia gospodarcze Bydgoszczy w latach 1850-1914*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1..., s. 531; S. Fornaçon, op. cit., s. 86-87.

²⁸ W. Winid, op. cit., s. 94, s. 285 przypis 9.

²⁹ O. Teubert, op. cit., s. 44.

³⁰ Ibidem, s. 43; T. Tillinger, *Europejska sieć dróg wodnych*, [w:] *Drogi wodne*, t. 1, red. T. Tillinger, Warszawa 1948, s. 474.

Kanał Bydgoski musiał być modernizowany, tak by móc sprostać wymagom żeglugi w rejonie Łaby i Odry. W latach 1870–1878 w związku z potrzebą zasilania stanowiska działowego Kanału Bydgoskiego w wodę wybudowano Kanał Górnonotecki, dokonując tym samym kanalizacji górnej Noteci. Łączył on jezioro Gopło przez Noteć z Kanałem Bydgoskim, tworząc boczną, dowozową drogę do arterii Odra–Wisła, przystosowaną do barek typu finowskiego. W tym też czasie przeprowadzono kanalizację dolnej Brdy oraz częściowo skanalizowano dolną Noteć. Miało to poprawić warunki żeglugowe, ale ze względu na niski stan wód na niektórych odcinkach między Odrą a Wisłą mogły swobodnie pływać statki załadowane do 100 ton³¹.

Dzięki tym zabiegom dorzecza rzek Łaby, Odry, Wisły, Pregocy i Niemna zostały związane w jedną sieć. Nie oznacza to, że żeglowano na całym tym obszarze. Statki z terenu ziem byłego Królestwa Polskiego jeszcze do lat 70. XIX w. docierały do Bydgoszczy. W Kanale Bydgoskim pojawiały się bardzo rzadko, natomiast po 1880 r. znikły zupełnie. Drewno w postaci tratw spływało w okolice Bydgoszczy Prypecią i Bugiem, a nawet Dnieprem z Kijowa. W sporych ilościach płynęło z Puszczy Białowieskiej Kanałem Augustowskim i Narwią. Drewno również spławiano Wieprzem, Sanem, Pilicą czy Nidą. Surowiec ten z ziem polskich prowadzili polscy flisacy do Torunia, Solca Kujawskiego lub Fordonu. Tutaj drewno przejmowali kupcy niemieccy i dalej kierowali je w głąb Niemiec. Pozostałe towary spływały z Warszawy, Płocka, Włocławka i Torunia. Natomiast z Bydgoszczy statki i tratwy wyruszały do Szczecina, Berlina, Hamburga, Magdeburga, ale też i do Kruszwicy. Kanał Bydgoski miał niewielkie znaczenie w wymianie towarowej z Gdańskiem. Powiązanie to ograniczało się do wywozu towarów rolnych z ziem nadnoteckich i przywozie znacznych ilości węgla kamiennego dostarczanego z Anglii. Węgiel trafiał do Bydgoszczy także ze Śląska za pośrednictwem Odry³².

Jednak od lat 70. XIX w. widoczne było zmniejszenie się natężenia żeglugi na Kanale Bydgoskim. Dotyczyło to transportu zboża w kierunku Gdańska, jak też w głąb Niemiec. Natomiast drogą wodną nadal spławiano duże ilości drewna. W tej dziedzinie kolej nie była w stanie konkurować z wodą. Przez Kanał Bydgoski w latach 1873–1912 średnio w roku przewożono w obie strony 524 716 ton towarów, w tym aż 383 904 ton przypadało na drewno. Tratwy stanowiły 73,2% całego tonażu przechodzącego drogą wodną przez Bydgoszcz. Przy czym w dół Wisły ilość transportowanego drewna przez kanał była znikoma. Wielkość ta nie przekraczała 1% całości spławu, ale i tak było to ok. 3,5 tys. ton drewna rocznie. Praktycznie całość spławianego drewna docierała do Bydgoszczy i była dalej ekspediowana w głąb państwa niemieckiego.

³¹ W. Winid, op. cit., s. 54–60.

³² S. Pawłowski, op. cit., s. 18, 23, 28–30; W. Winid, op. cit., s. 71, 79–80, 96, 127–131, 133, 180–181.

Tabela 1. Ruch na II służbie Kanatu Bydgoskiego z lat 1873–1912 w odstępach pięcioletnich

Okres	Parowce (sztuk)	Łodzie (sztuk)	Tratwy (sztuk)	Przewóz ogólny (w tonach)	Udział przewozów na Wisłę (%)	Splaw drewna (w tonach)	Splaw (% w ruchu ogólnym)	Splaw na Wisłę (w %)
1873/77	-	2298	39674	484631,4	28,6	403226,1	83,4	brak danych
1878/82	-	2188,4	38898	495517,2	30,4	395438,9	79,8	brak danych
1883/87	20,6	1709,2	37599,6	467365	40,7	382640,8	82	0,83
1888/92	33,8	1293,8	45751,5	529335,2	35,4	465292	87,8	0,31
1893/97	39,4	1643	36937,4	456286,4	20,7	375946,2	82,5	0,93
1898/02	64,6	2700	36047	539582,2	41,2	367315,8	68,2	0,81
1903/07	71	3524	43245,5	693339	31,4	440701,8	63,6	1,92
1908/12	80,8	4039	23674,2	531582,6	39,8	240672,8	45,5	0,7
1873/1912	51,7	2423,9	37708	524716,6	36	383904,3	73,2	0,92

Źródło: W. Winid, *Kanat Bydgoski*, Warszawa 1928, s. 98–101.

Popyt na drewno, a szczególnie na jego przetarcie, spowodował rozwój w ostatniej ćwierci XIX w. zaplecza handlowego i magazynowego dla tego surowca. U ujścia Brdy do Wisły powstał port drzewny, będący swego rodzaju magazynem drewna na okres zimowy i wiosenny, pozwalający na nieprzerwaną produkcję zakładów przemysłu drzewnego w mieście. Tutaj też odbywał się handel drewnem³³.

Nieco inaczej kształtował się przewóz pozostałych towarów. W ostatniej ćwierci XIX stulecia przez Kanał Bydgoski przewożono na łodziach rocznie ponad 80 tys. ton towarów, z czego ponad 31% płynęło na Wisłę. Średniorocznie rzeką tą w tym czasie transportowano 25,5 tys. ton towarów. Podobne wskaźniki przypadały na kilkuletni okres poprzedzający wybuch I wojny światowej. W latach 1898–1912 przewozy towarów przez Kanał Bydgoski wzrosły dwukrotnie w stosunku do okresu wcześniejszego, co skutkowało wzrostem ich przewozów także na Wiśle. W tym okresie średnio w roku na Wisłę szło ponad 50 tys. ton towarów, co stanowiło blisko 37,5% całego transportu towarów przechodzących przez Kanał Bydgoski³⁴.

W tym czasie w Bydgoszczy działały firmy powiązane z żeglugą. W 1865 r. w okolicy dzisiejszego Dworca Głównego PKP powstała duża stocznia braci Wulff, w 1911 r. kolejna stocznia przy ul. Toruńskiej, w 1885 r. fabryka wyposażenia statków³⁵. W 1897 r. w Bydgoszczy zatrudnienie w żegludze i spławie znalazło 3030 osób, tj. prawie trzykrotnie więcej niż w Gdańsku (1159 osób) oraz sześciokrotnie więcej niż w Poznaniu (475 osób). W mieście mieszkało wówczas 50 tys. osób, nie licząc okolicznych gmin związanych z Bydgoszczą. Wynika z tego, że udział tej grupy wynosił 6% ogólnej liczby mieszkańców³⁶.

Jednak na przełomie XIX i XX w. Kanał Bydgoski coraz wyraźniej nabierał charakteru lokalnego. Nastąpił zanik spławu drewna z ziem polskich, zdecydowanie zmniejszyła się wymiana z Gdańskiem. Główny ciężar żeglugi i spławu skupiał się między Prusami Wschodnimi a środkowymi Niemcami. Oprócz Berlina miejscem docelowym był Magdeburg, rzadziej Szczecin i Hamburg. Wyrazem tego trendu było też przystosowanie Kanału Bydgoskiego do jednostek pływających po Odrze i Wiśle, a ruch na kanale zależał od popytu w Niemczech i podaży w dorzeczu Wisły³⁷.

³³ K. Sławińska, *Przemysł drzewny w Bydgoszczy i okolicy w latach 1871–1914*, „Bydgoskie Towarzystwo Naukowe, Prace Wydziału Humanistycznego, Seria C, Nr 9, Prace Komisji Historii”, 1969, t. 6, s. 95–96, 98–102; B. Bromberek, A. Kosecki, *Port drzewny w Bydgoszczy*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi śródlądowej na przestrzeni wieków*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2015, s. 71–72.

³⁴ W. Winid, op. cit., s. 101.

³⁵ M. Badtke, *Powrót...*, s. 18; idem, *Kanał Bydgoski...*, s. 53; M. Jeleniewski, op. cit., s. 15–16; B. Derkowska-Kostkowska, *Przyczynki do dziejów bydgoskiego przemysłu – Firma Braci Wulff i jej siedziba*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi...*, s. 52, 57–60; M. Drzewiecki, op. cit., s. 19–20.

³⁶ Z. Zygiewski, *Bydgoszcz – miasto nad wodą*, „Kronika Bydgoska”, 2017, t. 38, s. 43.

³⁷ W. Winid, op. cit., s. 202, 204, 243, 246–247.

Z początkiem XX w. w Bydgoszczy handel drewnem sprowadzanym z ziem polskich stał się nierentowny. Drogi był sam surowiec a także jego spław. Koszty dalekiego spławu były tak duże, że opłacało się drewno przetwarzać w bydgoskich tartakach i dalej transportować w głąb Niemiec na statkach. Spław surowego drewna początkowo obejmował aż 80% ruchu ogólnego na kanale, ale przed I wojną światową spadł o połowę, zszedł do roli drugorzędnej, ustępując miejsca żegludze barkowej. Natomiast nadal trwała dobra koniunktura na przewóz wodą węgla kamiennego³⁸.

W obszarze niemieckiej żeglugi zaszły istotne zmiany rzutujące na kondycję ekonomiczną i rolę Kanału Bydgoskiego. W 1875 r. przewozy na dolnej Wiśle wynosiły 1175 tys. ton i były dwukrotnie większe od przewozów na dolnej Odrze czy dolnej Łabie. W 1910 r. przewozy na dolnej Wiśle spadły o 30%, natomiast na dolnej Łabie wzrosły o 67%, a na dolnej Odrze zwiększyły się aż sześciokrotnie³⁹.

W związku z tak dynamiczną zmianą w niemieckich przewozach śródlądowych Kanał Bydgoski w latach 1905–1915 zmodernizowano, przystosowując go do barek typu wrocławskiego o ładowności 400 ton i wymiarach: 55 m długości, 8 m szerokości oraz zanurzeniu 1,4 m. Powstała nowa odnoga kanału o długości 1630 m między Osową Górą i Brdą, na wysokości Czyżkówka. Ten odcinek kanału został zaopatrzonej w dwie nowoczesne śluzy: Czyżkówko i Okole⁴⁰. Ale już wtedy modernizacja ta nie dorównywała prowadzonym na innych obszarach, gdyż pozostałe niemieckie kanały przystosowano do 600 ton i więcej⁴¹. Cała sieć odrzańska wraz z Kanałem Bydgoskim od samego początku miała kierować towary do Berlina i Hamburga. Do tych potrzeb dostosowywano zakres regulacji rzek i budowę kanałów. O ile w części zachodniej cesarstwa niemieckiego budowano drogi śródlądowe dostosowane do barek 1000-tonowych i większych, to w części wschodniej modernizowano je tylko do barek o połowę mniejszych⁴². W świetle tych parametrów trudno uznać, by w przededniu Wielkiej Wojny władze niemieckie dostrzegały w Kanale Bydgoskim międzynarodowe i pierwszoplanowe znaczenie w europejskiej żegludze śródlądowej.

Powstanie państwa polskiego po I wojnie światowej doprowadziło do przecięcia rzeki Noteci i Warty granicą polsko-niemiecką. Zamknięcie tej granicy spowodowałoby zamarcie żeglugi między Odrą i Wisłą przez Kanał Bydgoski. Aby zapobiec takiej groźbie, traktat wersalski artykułem 331 uznał Odrę wraz z jej żeglownymi dopływami za rzekę międzynarodową,

³⁸ Ibidem, s. 156–161, 172–202; M. Badtke, *Powrót...*, s. 21.

³⁹ T. Tillinger, *Europejska sieć...*, s. 463.

⁴⁰ Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej cyt. APB), Regionalna Dyrekcja Planowania Przestrzennego w Bydgoszczy (dalej cyt. RDPPB), 6, s. 7; M. Badtke, *Powrót...*, s. 20.

⁴¹ A. Sadkowski, op. cit., s. 58.

⁴² A. Piskozub, *Droga wodna Odry...*, s. 10–13.

nadzorowaną przez komisję złożoną z delegatów Niemiec, Polski, Czechosłowacji, Francji, Wielkiej Brytanii, Danii i Szwecji. Rzecz szła o interpretację tego zapisu, gdyż traktat nie precyzował zasięgu umiędzynarodowienia szlaków wodnych. Niemcy domagali się poddania kontroli międzynarodowej Warty od Koła do jej ujścia, a także Noteci do Gopła. Czechosłowacja opowiadała się za dostępem do Gdańska przez Noteć, Kanał Bydgoski i dolną Wisłę. Strona polska nie widziała potrzeby poddania kontroli międzynarodowej polskich odcinków Warty i Noteci, uważając że z nich korzysta tylko Polska. Długie, międzynarodowe spory nie doprowadziły do ostatecznych rozstrzygnięć tych kwestii⁴³.

Kanał Bydgoski znajdował się poza tym sporem, ale wprowadzenie granicy państwowej spowodowało przecięcie dawnych związków handlowych z Niemcami. Dogodny szlak wodny złożony z Odry, Warty, Noteci i Kanału Bydgoskiego, a więc obejmujący Śląsk i Wielkopolskę, był naturalnym zapleczem portu szczecińskiego, a nawet Hamburga. W pierwszych kilku latach po wojnie wydawało się, że te stare i naturalne związki handlowo-komunikacyjne zostaną utrzymane⁴⁴. Na podstawie 339 artykułu traktatu wersalskiego Polska uzyskała prawo do posiadania na Odrze własnej floty śródlądowej z zimowiskiem w Kostrzynie. Realizując tę możliwość, z inicjatywy polskiej powołano polsko-niemieckie przedsiębiorstwo żeglugi na Odrze z siedzibą w Katowicach. Już w listopadzie 1920 r. oba kraje podpisały „umowę bydgoską” o wzajemnym dopuszczeniu do żeglugi po swoich szlakach śródlądowych barek i statków drugiej strony, z tym że kursować one mogły na drodze wodnej z Hamburga i Szczecina do Polski. Wznowieniem oraz usprawnieniem powiązań żeglugowych ze Szczecinem zainteresowane były koła gospodarcze Bydgoszczy. Reprezentowały one także kupców i przemysłowców z województwa pomorskiego i północnych powiatów Wielkopolski⁴⁵.

W latach 1920–1924 przewozy przez Kanał Bydgoski gwałtownie rosły (tabela 2), chociaż strona niemiecka w pierwszych dwóch latach wprowadziła całkowity zakaz wywozu towarów do Polski⁴⁶, podobnie jak polska w drugą stronę⁴⁷. Po wojnie polsko-bolszewickiej przewozy osiągnęły poziom ponad 30 tys. ton. Rok później wzrosły ponad dwukrotnie, a w 1924 r.

⁴³ A. Konopka, *Sprawa umiędzynarodowienia polskich odcinków Warty i Noteci*, „Czasopismo Techniczne”, 1932, t. 50, nr 10, s. 154–158; A. Kastory, *Sprawa umiędzynarodowienia polskich rzek po pierwszej wojnie światowej*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego” MCCCXVIII, Prace Historyczne, 2011, nr 138, s. 143, 146, 155–157.

⁴⁴ B. Dopierała, *Kryzys gospodarki morskiej Szczecina w latach 1919–1939. Studia z dziejów portu szczecińskiego na tle niemieckiej i polskiej polityki morskiej*, Poznań 1963, s. 129–133, 135–137, 139, 144–145.

⁴⁵ Ibidem, s. 137–140; idem, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978, s. 185–186, 192–193, 196–197.

⁴⁶ Idem, *Kryzys gospodarki morskiej...*, s. 135.

⁴⁷ APB, Państwowy Zarząd Wodny w Bydgoszczy (dalej cyt. PZWB), 46, k. 52.

doszły prawie do 150 tys. ton. W latach tych $\frac{2}{3}$ towarów płynęło z Bydgoszczy na Wisłę, natomiast $\frac{1}{3}$ w przeciwnym kierunku. Towary szły na zachód nie tylko do Niemiec, ale także Notecią do Nakła czy Czarnkowa oraz na południe Kanałem Górnonoteckim do Gopła. W pierwszych dwóch latach w kierunku zachodnim dominowały towary transportowane łodziami, przy znikomym udziale spławu drewna. Ten ostatni rodzaj działalności śródlądowej był nieopłacalny ze względu na bardzo niskie taryfy kolejowe, które kierowały drewno ku PKP. Dawny spław do Niemiec praktycznie nie istniał⁴⁸. W kolejnych latach spław stanowił 90% ładunków podążających w kierunku zachodnim – niemieckim. W świetle wykazów w 1922 r. w kierunku zachodnim popłynęło ponad 27 tys. ton drewna, a w roku następnym 2,5-krotnie, co stanowiło odpowiednio 27% i 10% spławianego drewna przez służę w Brdyujściu. Dane te są wyraźnie sprzeczne z poglądem zawartym w literaturze o braku flisu na Kanale Bydgoskim w 1922 r. i niewielkim spławie drewna do Niemiec w roku następnym⁴⁹. W tym czasie przewóz łodziami towarów na zachód ograniczył się do 3 tys. ton i stanowił zaledwie kilka procent przewozów do Niemiec.

Wojna handlowa między Niemcami i Polską rozpoczęta w 1925 r. spowodowała zmniejszony ruch na bydgoskich śluzach w kierunku Odry. Spadek ten był spory – 41% – ze 113 tys. ton w 1924 r. do niespełna 66,5 tys. ton w roku następnym i tylko 35,5 tys. ton w 1926 r. W przewozach łodziami spadek ten między 1924 a 1925 r. był niewielki, natomiast doszedł aż do $\frac{2}{3}$ w roku następnym, zaś zastój dotknął flisactwa. W 1925 r. ruch towarów w kierunku Wisły i Odry dzielił się mniej więcej po połowie, z tym że aż 80% przewozów w kierunku zachodnim przypadało na spław drewna. Dopiero rok następny skutkował nowym trendem. Ruch na bydgoskim odcinku żeglugi śródlądowej wrósł prawie do 227 tys. ton, z czego na kierunek zachodni przypadało 35,5 tys. ton, a na kierunek wiślany ponad 191 tys. ton. W latach 1927–1928 proporcje się odwróciły, przy czym 90% przewozów na kierunku odrzańskim stanowiło drewno. Trudno stwierdzić, ile drewna spławiano do Niemiec, a ile pozostawało w Bydgoszczy i okolicy. W świetle danych dostarczonych przez „Lloyda Bydgoskiego” w 1924 r. jedynie 15,6% spławianego przez firmę drewna szło do Niemiec. Reszta tego surowca pozostawała w miejscowych tartakach⁵⁰. Natomiast w 1926 r. Lloyd spławił Kanałem Bydgoskim do sąsiedniego państwa aż 86% drewna, które dotarło do Bydgoszczy⁵¹.

⁴⁸ APB, Rejestry handlowe, żeglugowe, stowarzyszeń i spółdzielni Sądu Powiatowego w Bydgoszczy 1867–1995 (dalej cyt. Rejestry handlowe), 657, *Sprawozdanie firmy Lloyd Bydgoski za rok 1922*, s. 3–4; A. Szcząchor, *Tradycje żeglugi bydgoskiej – Lloyd Bydgoski 1891–1945*, „Kronika Bydgoska”, 2003, t. 25, s. 82–83.

⁴⁹ A. Szcząchor, op. cit., s. 84–85.

⁵⁰ APB, Rejestry handlowe, 657, *Sprawozdanie firmy Lloyd Bydgoski za rok 1924*, s. 3.

⁵¹ APB, Rejestry handlowe, 657, *Lloyd Bydgoski. Sprawozdanie za rok 1926*, s. 4–5.

Tabela 2. Przewóz towarów przez służę w Brdyujściu w latach 1920–1947

Rok	Wszystkie przewozy		Rodzaje przewozów									statki	
			statki			spław drewna			tranzyt				
	w tonach	% na Wisłę	przewozy w tonach	% wszystkich przewozów	% na Wisłę	w tonach	% wszystkich przewozów	% na Wisłę	w tonach	% wszystkich przewozów	% na Wisłę	przewozy w tonach	% wszystkich przewozów na kierunku
1920	43514	73,9	35971	82,7	70,3	6816	15,7	90,1	727	1,7	100,0	10677	94,0
1921	30432	64,3	18384	60,4	46,3	12048	39,6	91,9				9880	91,0
1922	71171	56,4	33279	46,8	90,1	37892	53,2	26,9				3288	10,6
1923	105874	29,7	26244	24,8	88,8	79630	75,2	10,2				2939	3,9
1924	149784	24,4	44900	30,0	71,9	104884	70,0	4,0				12605	11,1
1925	128417	48,3	68977	53,7	81,0	59440	46,3	10,2				13092	19,7
1926	226884	84,3	194175	85,6	97,7	32709	14,4	4,7				4399	12,4
1927	234686	20,8	62636	26,7	20,5	170320	72,5	0,4	1730	0,7	8,2	14565	7,8
1928	266308	25,8	86186	32,4	24,0	175098	65,8	0,3	5024	1,9	80	22153	11,2
1929	135019	31,5	47670	35,3	67,5	79967	59,2	6,2	7383	5,5	72,8	15479	16,7
1930	151287	68,3	107285	70,9	86,8	34559	22,8	8,2	9443	6,2	77,9	14208	29,6
1931	153881	89,6	123442	80,2	97,3	15554	10,1	45,5	14865	9,7	72,7	3382	21,2
1932	128014	86,9	104319	81,5	92,8	11149	8,7	87,4	12546	9,8	37,7	7535	45,0
1933	178304	88,5	159894	89,7	95,1	6497	3,6	13,4	11913	6,7	40,8	7806	38,1
1934	203866	75,2	166453	81,6	90,1	31254	15,3	4,7	6159	3,0	30,0	16517	32,6
1935	289637	75,7	221906	76,6	94,9	50459	17,4	1,6	17277	6,0	45,1	11338	16,1
1936	342579	59,6	179901	52,5	93,3	97424	28,4	0,2	65254	19,0	55,3	12066	8,7
1937	312884	53,0	127856	40,9	88,0	94784	30,3	5,5	90244	28,8	53,3	15368	10,5
1938	354353	52,9	144127	40,7	90,8	115624	32,6	8,6	94602	26,7	49,1	13245	7,9
1939	182299	55,9	76630	42,0	82,9	68118	37,4	27,2	37551	20,6	53,0	13131	16,3
1940	228762	32,0	174607	76,3	20,6	26110	11,4	30,7	28045	12,3	64,2	127520	81,9
1941	309602	26,4	189475	61,2	10,6	15437	5,0	25,0	104690	33,8	43,1	156621	69,0
1945	155494	83,0	4469	2,9	0,9	20003	12,9	0,0	131022	84,3	97,4	3092	11,7
1946	102527	60,1	33060	32,2	4,7	12237	11,9	0,0	57230	55,8	99,3	28278	69,1
1947	39547	54,7	34783	88,0	44,6	574	1,5	0,0	4190	10,6	95,2	17131	95,7

Opracowane na podstawie: Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Regionalna Dyrekcja Planowania Przestrzennego w Bydgoszczy, 7, k. 13: wykres – *Ruch żeglugowy przez służę w Brdyujściu* oraz Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Państwowy Zarząd Wodny w Bydgoszczy, 204: wykres – *Ruch żeglugowy przez służę w Brdyujściu*, obejmujący lata 1920–1937.

Kierunek Odra					Kierunek Wisła						
spław drewna		tranzyt		całość	statki		spław drewna		tranzyt		całość
w tonach	% wszystkich przewozów na kierunku	w tonach	% wszystkich przewozów na kierunku	w tonach	przewozy w tonach	% wszystkich przewozów na kierunku	w tonach	% wszystkich przewozów na kierunku	w tonach	% wszystkich przewozów na kierunku	w tonach
677	6,0			11354	25294	78,7	6139	19,1	727	3,3	32160
980	9,0			10860	8504	43,4	11068	56,6			19572
27709	89,4			30997	29991	74,7	10183	25,3			40174
71471	96,1			74410	23305	74,1	8159	25,9			31464
100675	88,9			113280	32295	88,5	4209	11,5			36504
53349	80,3			66441	55885	90,2	6091	9,8			61976
31159	87,6			35558	189776	99,2	1550	0,8			191326
169655	91,3	1588	0,9	185808	48071	98,3	665	1,4	142	0,3	48878
174506	88,1	1023	0,5	197682	64033	93,3	592	0,9	4001	5,8	68626
74970	81,1	2010	2,2	92459	32191	75,6	4997	11,7	5372	12,6	42560
31712	66,1	2091	4,4	48011	93077	90,1	2847	2,8	7352	7,1	103276
8495	53,3	4056	25,5	15933	120060	87,0	7079	5,1	10809	7,8	137948
1408	8,4	7817	46,6	16760	96784	87,0	9741	8,8	4729	4,3	111254
5627	27,5	7058	34,4	20491	152088	96,4	870	0,6	4855	3,1	157813
29783	58,8	4311	8,5	50611	149936	97,8	1471	1,0	1848	1,2	153255
49637	70,4	9486	13,5	70461	210568	96,1	817	0,4	7791	3,6	219176
97246	70,2	27191	21,1	138503	167835	82,2	178	0,1	36063	17,7	204076
89572	60,9	42117	28,6	147057	112488	67,8	5212	3,1	48127	29,0	165827
105639	63,2	48167	28,8	167051	130882	69,9	9985	5,3	46435	24,8	187302
49600	61,7	17640	21,9	80371	63499	62,3	18518	18,2	19911	19,5	101928
18083	11,6	10041	6,5	155644	47087	64,4	8027	11,0	18004	24,6	73118
11584	5,1	59614	26,2	227819	32854	40,2	3853	4,7	45076	55,1	81783
20003	75,6	3370	12,7	26465	1377	1,1	0	0,0	127652	98,9	129029
12237	29,9	390	1,0	40905	4782	7,8	0	0,0	56840	92,2	61622
574	3,2	200	1,1	17905	17652	81,6	0	0,0	3990	18,4	21642

Odbudowane państwo polskie wymagało zaplanowania a potem budowy nowej sieci komunikacyjnej, w tym dróg śródlądowych. Rząd polski planował budowę Kanału Węglowego biegnącego z Sosnowca przez Łódź, Łęczycę, Gopło i dochodzącego do Wisły pod Toruniem. Stąd dolną Wisłą szlak miał kończyć się w Tczewie, przystosowanym do żeglugi morskiej i oczywiście w Gdańsku, a może też i w Gdyni, poprzez wybudowanie specjalnego kanału. Kanał Węglowy miała przecinać droga wodna Poznań–Warszawa–Brześć–Pińsk poprowadzona od Warty przez Bzurę, Bug i Prypeć⁵².

Zamierzenia te pomijały nie tylko miasto Bydgoszcz, ale także miejscowy kanał. Groziło to gospodarczą degradacją Bydgoszczy i nadaniu Kanałowi Bydgoskiemu lokalnego znaczenia. Uważano, że między Bydgoszczą a Poznaniem nastąpi rozbudowa lokalnych dróg wodnych, wzorowanych na rozwiązaniach taniego Kanału Górnonoteckiego dla niewielkich statków 100–200 ton⁵³. Wielkopolska, a zwłaszcza Bydgoszcz i okoliczne miejscowości, stały na stanowisku poprowadzenia Kanału Węglowego przebudowaną górną Notecią i nowym odcinkiem kanału w okolicy Bydgoszczy. Już w 1920 r. pojawiła się koncepcja budowy kanału Warta–Gopło będącego pierwszym etapem Kanału Węglowego⁵⁴. Bydgoska Izba Przemysłowo-Handlowa w 1922 r. planowała konferencję na temat przebiegu projektowanego kanału i w sierpniu wystąpiła do Biura Projektów Kanałów Żeglugi w Warszawie o udostępnienie dotychczasowych planów kanału Śląsk–Toruń, które uzyskała. W drugiej połowie sierpnia 1923 r. władze gospodarcze i samorządowe Bydgoszczy przeprowadziły szeroko zakrojoną ankietę wśród miejscowych i położonych nad Notecią dużych zakładów pracy co do celowości rządowego projektu. Z ankietami zwrócono się do 81 znaczących firm w regionie. Respondenci opowiedzieli się za przebiegiem ostatniego odcinka Kanału Węglowego poszerzonym i przebudowanym Kanałem Noteckim i Bydgoskim⁵⁵.

W celu przeforsowania tych założeń Poznań i Bydgoszcz zorganizowały ogólnopolski Zjazd Kanałowy w Kruszwicy i w mieście nad Brdą w dniach 13 i 14.09.1924 r. Niestety na spotkaniu nie podjęto stosownych rozstrzygnięć⁵⁶. Z inicjatywy bydgoskiego Magistratu krótko po tym zjeździe, 23.05.1925 r. założono Towarzystwo Popierania Budowy Kanału Żeglugowego Warta–Gopło–Wisła jako oddział ogólnopolskiego Towarzystwa Propagandy Budowy Dróg i Budowli Wodnych w Polsce oraz ich Uprzemysłowienia i Wykorzystania z siedzibą w Warszawie. Oddział bydgoski

⁵² T. Tillinger, *Projektowane kanały w Polsce*, „Przegląd Techniczny”, 1925, t. 63, nr 44, s. 633–636; B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej...*, s. 211–216.

⁵³ T. Tillinger, *Projektowane kanały...*, 1925, t. 63, nr 46, s. 661.

⁵⁴ B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej...*, s. 217.

⁵⁵ APB, Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy, 4, bez paginacji.

⁵⁶ Z. Zyglewski, *Kruszwicko-bydgoski zjazd kanałowy w 1924 roku*, „Ziemia Kujawska”, 2019, t. 27, s. 71–93.

przystąpił do własnych prac projektowych odcinka Gopło–Bydgoszcz, które zakończono sporządzeniem planów pod koniec 1927 roku⁵⁷.

Odmienne stanowisko w kwestii rozwoju polskich dróg wodnych zaprezentowali eksperci Ligi Narodów zaproszeni przez stronę polską w 1926 r. Uznali oni krzyżowy układ dróg wodnych, lecz uważali, że lepiej wykorzystywać rzeki kanalizując je, niż budować kanały na dużych odległościach. Ze względu na rozwój gospodarczy kraju i zamożność mieszkańców, ich zdaniem, wystarczyły szlaki wodne do 600 ton, a więc takie, jakie powszechnie wówczas panowały w Europie. Twierdzili, wbrew stanowisku polskiemu, że można Wisłę uczynić żeglowną od Zawichostu do ujścia z poziomem 1,5 m wody w korycie na całej długości. Za drogę wschód–zachód uznali szlak: Noteć, Kanał Bydgoski, Wisła, Bug, Prypeć. Jednocześnie dodano możliwość budowy w kolejnym etapie odcinka Modlin–Zawichost–Dniestr–Morze Czarne. Ponadto podkreślono, że uregulowanie Wisły na odcinku Bydgoszcz–Zawichost jest konieczne dla żeglugi na drodze transeuropejskiej⁵⁸.

Powyższy obraz był jedynie opinią, ale pokazującą, że w oczach ekspertów zagranicznych Kanał Bydgoski zajmował poczesne miejsce w żegludze europejskiej. Strona polska drogę tę uważała za mało efektywną i trudną do przystosowania dla statków o pojemności 1000 ton. Jedynie odcinek Noteć–Kanał Bydgoski, mogący przyjmować obiekty pływające do 400 ton, uważano za dobry i sprawny z punktu widzenia technicznego. Pomimo tego, za racjonalniejsze rozwiązanie uznawano budowę drogi wodnej Poznań–Warszawa⁵⁹. W świetle memoriału z 1931 r. Polska nie była zainteresowana rozwojem drogi wodnej Berlin–Bydgoszcz–Królewiec, przynajmniej do czasu pełnego uregulowania Wisły na całym jej odcinku. Zdaniem władz polskich droga ta przyniosłaby korzyści tylko stronie niemieckiej⁶⁰. Natomiast władze Bydgoszczy jak najbardziej popierały regulację Wisły, choćby na odcinku od Tczewa do Bydgoszczy, aby można było pływać barkami o nośności 500–600 ton do Gdańska i Gdyni. Uznawano, że miasto nad Brdą może odegrać

⁵⁷ APB, Akta miasta Bydgoszczy, 4459, Prezes Towarzystwo Popierania Budowy Kanału Żeglugowego Warta–Gopło–Wisła do Magistratu m. Bydgoszczy, 27 VII 1925; *Monografia dróg wodnych śródlądowych w Polsce*, red. J. Grochulski, Warszawa 1985, s. 38, 42; R. Suddziński, *Infrastruktura i gospodarka komunalna*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 2, cz. 1, 1920–1939, red. M. Biskup, Bydgoszcz 1999, s. 281–282; Z. Zyglewski, *Kruszwicko-bydgoski zjazd kanałowy...*, s. 90–91.

⁵⁸ *Sprawozdanie Komitetu Ekspertów przedłożone Rządowi Polskiemu przez Ligę Narodów. O programie budowy dróg wodnych w Polsce, wykorzystaniu ujść morskich i dróg dojazdowych do nich dla przewozu węgla, oraz o osuszeniu bagien poleskich*, Warszawa 1928, s. 20, 27–28, 31–33; A. Nayda, *Polskie drogi wodne i projekty ich rozwoju w latach 1918–1939*, „Przegląd Komunikacyjny”, 2007, nr 4, s. 41.

⁵⁹ T. Tillinger, *Droga wodna transeuropejska*, „Przegląd Techniczny”, 1924, t. 62, nr 18, s. 200–202.

⁶⁰ Archiwum Akt Nowych w Warszawie (dalej cyt. AAN), Ministerstwo Komunikacji 1918–1939, 2363, k. 4v.

rolę Hamburga, miasta oddalonego od morza, w kontaktach handlowych⁶¹. W 1934 r. władze państwowe twierdziły, że droga wodna prowadząca z Bydgoszczy do Szczecina „z punktu widzenia naszej polityki handlowej jest ona raczej szkodliwa dla gospodarstwa narodowego jako całości”⁶².

Ciążenie najbogatszych, zachodnich ziem II Rzeczypospolitej ku Szczecinowi stanowiło dla państwa polskiego problem. Z woli polskiego rządu więcej niż połowa polskiego handlu zamorskiego kierowana była ku droższym portom w Gdańsku i Gdyni niż do tańszego i bliższego Wielkopolsce portu w Szczecinie, ponieważ wymagała tego polska racja stanu. Utrzymanie związków portu szczecińskiego z ziemiami II Rzeczypospolitej stanowiło jedno z głównych zadań kół gospodarczych Szczecina. Natomiast strona polska dążyła do przecięcia tych więzi, co nasiliło się po 1925 r.⁶³. Rząd polski zakazał wywozu niektórych towarów Wartą i Notecią, choćby w 1929 r. wywozu zboża berlinkami, natomiast koła gospodarcze zachodniej Polski sprzeciwiały się kierowaniu ich towarów do Gdyni⁶⁴.

Wyrazem tych dążeń jest ruch statków i tratów na bydgoskiej śluzie zestawiony przez Stanisława Tychoniewicza, inżyniera wodnego (tabela 2; ryc. 1)⁶⁵. W porównaniu z okresem sprzed I wojny światowej transport na Kanale Bydgoskim znacznie się zmniejszył. Opierając się na danych podanych przez tego autora, można uznać, że w 1920 r. przewozy wynosiły 43 514 ton, czyli 8,3% wielkości z końca XIX w., w 1926 r. – 226 884 ton (42,5%), a w 1938 r. – 354 353 ton (67,5%). W okresie II Rzeczypospolitej nie udało się dorównać bydgoskim przewozom sprzed Wielkiej Wojny, a w szczytowym okresie 1938 r. osiągnięto jedynie 2/3 dawnych wielkości.

⁶¹ „Dziennik Bydgoski”, 1938, nr 69 (25.03.1938), s. 13: *Bydgoszcz a centralny Okręg Przemysłowy. Referat prezydenta Barciszewskiego na zebraniu Pol. Tow. Krajoznawczego*; R. Suddziński, *Infrastruktura...*, s. 282.

⁶² AAN, Ministerstwo Komunikacji 1918–1939, 2366, k. 2: *Uwagi Departamentu III do obrad posiedzenia Komitetu do spraw koordynacji przewozów P.R.K. w dniu 5 XII 1934 r.*

⁶³ B. Dopierała, *Kryzys gospodarki morskiej...*, s. 179–182; idem, *Wokół polityki morskiej...*, s. 335–336.

⁶⁴ Idem, *Kryzys gospodarki morskiej...*, s. 170–172, 197–199; idem, *Wokół polityki morskiej...*, s. 339.

⁶⁵ APB, RDPPB, 7, k. 13: wykres – *Ruch żeglugowy przez Śluzę w Brdyujściu*. Jest to duża, niebieska światłokopia zawierająca wykresy słupkowe i dane liczbowe, które miejscami są nieczytelne. Podstawą do sporządzenia tych danych było opracowanie graficzne na kalce technicznej w formie wykresu „Ruch żeglugowy przez śluzę w Brdyujściu” obejmujące lata 1920–1937 – APB, PZWB, 204. Pewne są dane dotyczące przewozów rocznych w obu kierunkach oraz w stronę Wisły i Odry, chociaż są pomyłki w podliczeniach dla 1928 (226505), 1932 (127994), 1935 (289627) r. Pozostałe są odczytane bądź wynikają z obliczeń dokonywanych w danym roku. Na wykresie nie ma podanej wartości tranzytu w 1920 r. w kierunku Wisły, ale podana w tabeli wielkość pochodzi z takich obliczeń. Niekiedy podane w tabeli dane mają charakter prawdopodobny. Począwszy od 1938 r. odczyty ograniczyły się tylko do fragmentów podanych liczb, ale zostały zweryfikowane na podstawie zamieszczonych wykresów słupkowych. Pomocne okazało się zestawienie żeglugi i spławu na śluzie nr I w Bydgoszczy w latach 1924–1932, *Historia Bydgoszczy*, t. 2, cz. 1..., s. 283.



Ryc. 1. Przewóz towarów przez śluzę w Brdyujściu w latach 1920–1947
 Źródło: Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Regionalna Dyrekcja Planowania Przestrzennego w Bydgoszczy, 7, k. 13: wykres – *Ruch żeglugowy przez śluzę w Brdyujściu.*

Począwszy od 1920 r. wielkość towarów przewożonych przez statki płynące z Bydgoszczy ku Odrze zwiększała się z ok. 1 tys. ton do 14 tys. ton w 1930 r. W dalszych latach poziom ten utrzymywał się jako średni. Również ilość drewna spławianego w kierunku zachodnim wzrosła z 980 ton w 1921 r., do prawie 175 tys. ton w 1928 r. W kolejnych latach tonaż w ciągu każdego roku dość gwałtownie się zmieniał, ale oscylował w granicach 50 tys. ton. W 1936 r. wzrósł do ponad 90 tys. ton i utrzymał się przez następne lata.

W tym czasie transporty przechodzące przez Bydgoszcz w kierunku Wisły kształtowały się odmiennie. Przepływ drewna można określić średnio na 5 tys. ton rocznie, chociaż w latach 1921–1923 dochodził do 10 tys. ton rocznie. W dalszych latach niewiele drewna spławiano ku Wiśle, w granicach kilku tysięcy ton rocznie. Natomiast ruch statków rzecznych w kierunku Wisły był znaczący. Już w 1920 r. przewóz wynosił prawie 24 tys. ton i rósł, dochodząc w 1925 r. do prawie 56 tys. ton, a pięć lat później przekroczył 93 tys. ton. W 1935 r. przewozy ku Wiśle osiągnęły ponad 210 tys. ton, lecz w następnych latach spadły prawie o połowę.

Podawane wielkości towarów płynących ku Wiśle lub Odrze nie oznaczają, że trafiały one drogą wodną do Niemiec czy też w drugą stronę. Transporty kierowane na Wisłę nie płynęły w całości w dół rzeki, część z nich szła na Wisłę środkową, choć nie były to duże ilości. W latach 1927–1936 z Noteci i Gopła powyżej Brdyujścia średnio w roku trafiało po 8480 ton, z Kanału Bydgoskiego 3520 ton – razem 12 tys. ton⁶⁶. Dane za lata 1931–1936 wskazują, że ilość towarów ładowanych po niemieckiej stronie i transportowanych do Polski drogami śródlądowymi była niewielka. W pierwszych latach badanego okresu przewóz wynosił 7–6 tys. ton rocznie i ciągle spadał, by

⁶⁶ L. Palicki, *Żegluga i spław na Wiśle*, „Sprawy Morskie i Kolonialne”, 1938, z. 2, s. 29.

w 1936 r. osiągnąć jedynie 300 ton. Praktycznie całość tych transportów w okresie międzywojennym docierała wyłącznie do Bydgoszczy⁶⁷.

Nieco uwagi należy poświęcić tranzytowi. Początkowo był on bardzo niewielki, w obie strony osiągał po kilka tysięcy ton rocznie. Dopiero w 1931 r. doszedł do prawie 15 tys. ton, lecz później nieco spadł, pozostając w granicach mniej więcej 10 tys. ton rocznie. Począwszy od 1936 r. tranzyt gwałtownie się rozwinął dochodząc do 90 tys. ton, co należy wiązać z niżej wspomnianym uregulowaniem kwestii transportowych ze Szczecinem. Należy skorygować jeszcze przedwojenne opinie, że kierunek tranzytu prawie wyłącznie koncentrował się z Niemiec do Prus Wschodnich⁶⁸. Zgodnie z danymi zawartymi w tabeli 2 tranzyt przechodzący przez Bydgoszcz w obu kierunkach od 1932 r. mniej więcej równoważył się. Wcześniej tranzytem dwa razy więcej towarów trafiało do Prus niż w głąb Niemiec.

Gdy przewozy w porcie szczecińskim znacznie spadły, strona niemiecka dążyła do porozumienia i współpracy z Gdańskiem oraz Gdynią, aby część towarów skierowano do Szczecina⁶⁹. Pod koniec 1933 r. proponowano portom w Gdyni i Gdańsku rezygnację z części przewozów węgla i rudy na rzecz Szczecina. Postulowano skierowanie 1 mln ton tych masowych towarów do niemieckiego portu, co miało spowodować zmniejszenie deficytu polskim kolejom⁷⁰. Strona polska bardzo znacząco obniżyła taryfy kolejowe, podobnie jak kolej niemiecka. Za przewóz węgla do Gdyni płacono 7,2 zł za tonę wobec normalnej taryfy wynoszącej 28,4 zł⁷¹. W 1928 r. polskie koleje dopłacały od 3,5 do 4,5 zł do tony przewożonego węgla w zależności od długości trasy. Widać z tego, że odcięcie od Szczecina polskich towarów przyniosło znaczne straty finansowe kolei i całej gospodarce⁷².

Strona polska zwróciła się do strony niemieckiej z prośbą o wyrażenie zgody na zorganizowanie transportu śródlądowego na trasie Poznań–Santok–Krzyż i dalej Notecią do Bydgoszczy. Przeciwna temu była Izba Przemysłowo-Handlowa w Szczecinie, która uważała, że powstanie zagrażające im tanie połączenie Wielkopolski z Gdańskiem. W 1935 r. zawieszono rozmowy, natomiast tranzyt polski przez Szczecin w 1935 r. osiągnął 42 tys. ton, a w 1938 r. 27 tys. ton. Ilość ta była niewielka w stosunku do kilkunastu milionów ton przeładowywanych w Gdyni i Gdańsku. Jednak nadal Polska uznawała port szczeciński za potencjalne zagrożenie gospodarcze. Uważano,

⁶⁷ *Statystyka przewozów na drogach wodnych śródlądowych 1931–1936*, Warszawa 1938, s. 9.

⁶⁸ L. Palicki, op. cit., s. 36.

⁶⁹ B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej...*, s. 339.

⁷⁰ Idem, *Kryzys gospodarki morskiej...*, s. 204–206.

⁷¹ K. Peszkowski, *Problem Drogi Wodnej z Górnego Śląska*, Warszawa 1928, s. 27; B. Dopierała, *Kryzys gospodarki morskiej...*, s. 158–164.

⁷² B. Dopierała, *Kryzys gospodarki morskiej...*, s. 168–169; idem, *Wokół polityki morskiej...*, s. 351.

że kto transportuje towary do Szczecina, pomaga Niemcom i występuje przeciw Polsce⁷³.

Polityka gospodarcza prowadzona przez rząd polski niewątpliwie godziła w interesy Bydgoszczy i ograniczała wykorzystanie Kanału Bydgoskiego i Kanału Górnonoteckiego. Towary przywożone drogą morską do Gdyni czy do Gdańska w niewielkim procencie trafiały do Bydgoszczy i okolicy. Wskaźnik ten wynosił ok. 10% wszystkich towarów ładowanych na wybrzeżu i transportowanych szlakami śródlądowymi. Średnio za okres od 1927 do 1936 r. ruch na Kanał Bydgoski z Gdańska wyraża się cyfrą 5,5 tys. ton⁷⁴. W latach 1934–1936 w rejon Brdy i Kanału Bydgoskiego trafiało rocznie ponad 8,5 tys. ton towarów z polskich portów⁷⁵.

Interesujące są dane ze służby nr 8 w Lisim Ogonie pod Bydgoszczą, informujące o przewozach na Noteci górnej. W 1938 r. przez ową służbę przeszło 96 867 tony różnych towarów, z czego 12 022 ton to drewno spławiane w postaci tratw, stanowiące 12,4% masy towarowej. W kierunku Nakła, dolnej Noteci, Warty i Odry transport towarów osiągnął zaledwie 754 tony, natomiast 4477 ton stanowiło spławiane drewno. Ku Bydgoszczą transportowano 84 091 ton towarów i 7545 ton drewna. W sumie z Noteci na Bydgoszcz kierowano ponad 91,5 tys. ton towarów, a w kierunku Nakła jedynie 5,2 tys. ton. Z ziemi nadnoteckiej transportowano znaczne ilości cukru, sody, zboża, mączki kartoflanej i trochę drewna z lasów łabiszyńskich. Przez służbę w Brdyujściu do polskich portów morskich trafiało na eksport 41% zboża, 91,5% cukru, 100% sody. Dane te wskazują, że droga wodna Brda–Kanał Bydgoski–Notec górna uchodziła za znaczącą dla gospodarki narodowej⁷⁶.

Przez Bydgoszcz przewijała się znacząca ilość wszystkich polskich towarów transportowanych drogami wodnymi. Z początkiem lat 30. XX w. 1/3 przewożonych i spławianych towarów przechodziła przez miasto; kilka lat później wskaźnik ten doszedł prawie do 50%. W tym miejscu należy zauważyć, że dolna Brda była wielkim portem. Na jej skanalizowanym odcinku od Brdyujścia do Czyżkówka, a więc na przestrzeni 15 km, na koniec 1923 r. znajdowało się 14 portów i ładowni o różnym charakterze, a także szereg małych, prywatnych przystani⁷⁷. Dane przedstawione w tabeli 3 wskazują, że bydgoski port rzeczny, a raczej porty położone w centrum miasta załadowywały znacznie więcej towarów, niż wyładowywały⁷⁸. Na tym tle wiślany port w Brdyujściu miał znacznie skromniejsze wyniki i zdecydowanie ustępował Bydgoszczy.

⁷³ Idem, *Wokół polityki morskiej...*, s. 342.

⁷⁴ L. Palicki, op. cit., s. 29.

⁷⁵ *Statystyka przewozów...*, s. 9.

⁷⁶ APB, RDPPB, 6, k. 22–23.

⁷⁷ APB, PZWB, 105, k. 97–97v.

⁷⁸ Nieco odmiennie dane L. Palicki, op. cit., s. 45.

Tabela 3. Przewóz towarów na drogach wodnych śródlądowych w tys. ton

Rok	Przewóz w kraju	Śluza Brdyujście	Załadunek		Wyładunek	
			Bydgoszcz	Brdyujście	Bydgoszcz	Brdyujście
1931	496,4	153,9	37,9	0,8	12,7	1,8
1932	478,6	128,0	27,6	0,4	7,4	2,1
1933	520,5	178,3	23,3	1,3	10,1	0,4
1934	671,5	203,9	42,3	4,9	16,8	0,4
1935	712,9	289,6	57,1	1,5	11,6	–
1936	725,0	342,6	33,8	3,6	9,6	0,4

Źródło: Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Regionalna Dyrekcja Planowania Przestrzennego w Bydgoszczy, 7, k. 13: wykres – *Ruch żegludowy przez śluzę w Brdyujściu; Statystyka przewozów na drogach wodnych śródlądowych 1931–1936*, Warszawa 1938, s. 9–12.

W świetle powyższych danych trudno jest zgodzić się z opinią, że ruch na Kanale Bydgoskim był minimalny i sprowadzał się do charakteru lokalnego⁷⁹. Jedynie w początkowym okresie wojny handlowej między Niemcami i Polską i w wielkim kryzysie gospodarczym nastąpiły pewne, przejściowe ograniczenia w ruchu na Kanale Bydgoskim. Rola tego kanału w żegludzie okresu II Rzeczypospolitej była wielka. Z kanału szła prawie połowa towaru przez Wisłę dolną do Gdańska. Również znaczne transporty kierowano z kanału na Wisłę środkową w kierunku Warszawy. Natomiast bardzo słabo przedstawiała się komunikacja Wisły środkowej i dolnej z Kanałem i Notecią⁸⁰.

W latach 30. XX w. strona rządowa uznała szybką budowę kanału łączącego Wartę z Wisłą przez Gopło za jeden z najważniejszych warunków pełnego wykorzystania potencjału przeładunkowego Bydgoszczy⁸¹. Postulowano przebudowę górnej Noteci dla barek 400-tonowych, podobnie Warty z kanałem prowadzącym ku Gopłu. Szło o stworzenie jednolitej drogi wodnej dostosowanej do parametrów Kanału Bydgoskiego⁸². Kanał Węglowy nie wyszedł poza fazę projektów i został zastąpiony linią kolejową Śląsk–Gdynia. Odcinek bydgoski tej magistrali powstał w latach 1928–1930, co znacznie osłabiło znaczenie Bydgoszczy jako drogi wodnej⁸³. Wraz ze zmianami na mapie komunikacyjnej Polski pojawiła się też nowa szansa dla Bydgoszczy. Zaczęto rozważać zastosowanie transportu łamanego, wprowadzonego

⁷⁹ *Monografia dróg wodnych...*, s. 469.

⁸⁰ L. Palicki, op. cit., s. 49.

⁸¹ AAN, Ministerstwo Komunikacji 1918–1939, 2363, k. 5.

⁸² AAN, Ministerstwo Komunikacji 1918–1939, 2350, *Referat M. Matakiewicza w sprawie projektu budowy kanału żeglugi Gopło-Warta*, 1937, k. 5, 7, 9–10.

⁸³ A. Piskożub, O. Wyszomirski, *Komunikacja*, [w:] *Dolina Dolnej Wisły*, red. B. Augustowski, Wrocław 1982, s. 383; R. Sudziński, *Infrastruktura...*, s. 279–282; *Encyklopedia Bydgoszczy...*, s. 295: Kanał (historia).

eksperymentalnie już w 1926 r. z powodu wzmożonego eksportu węgla wywołanego strajkiem angielskich górników. W tymże roku śląski węgiel docierał koleją do bydgoskiego portu rzeczno-jeziernego Kapuściska Małe (obecnie Brdyujście), a stąd dalej szedł drogą wodną⁸⁴. Władze polskie – widząc zalety tego rozwiązania – przewidywały dowożenie węgla ze Śląska koleją do portów rzecznych w Toruniu, Solcu Kujawskim czy Bydgoszczy i przeładunek na barki udające się do Gdańska⁸⁵. W tym systemie rola Kanału Bydgoskiego, z chwilą wybudowania kanału Warta–Gopło, znacznie by wzrosła. Planowano bowiem dowóz koleją tylko do Konina i dalszy transport drogami śródlądowymi do polskich portów morskich. W takim ujęciu transporty te musiałyby przechodzić przez Bydgoszcz, przynajmniej przez szereg lat, do chwili wybudowania nowego odcinka kanału Gopło–Wisła.

Władze miejskie monitorowały poczynania związane z budową tego kanału. Bydgoscy urzędnicy wiosną 1934 r. domagali się przyspieszenia prac⁸⁶. Te ruszyły niebawem, skupiając się na szczegółowym zdjęciu terenu i badaniach hydrologicznych dla ostatecznego ustalenia trasy kanału oraz sposobów zasilania go wodą. Spodziewano się, że kanał zwiększy transport śródlądowy prowadzący do polskich portów, wzmocni żeglugę na Warcie i odciągnie część ładunków kierowanych do portów niemieckich. Generalnie przyczyni się do wzrostu gospodarczego Bydgoszczy⁸⁷. W 1937 r. Rada Techniczna Ministerstwa Komunikacji zatwierdziła projekt kanału Warta–Gopło, długości 20 km, a z jeziorami wchodzącymi w jego skład, długości 35 km. Zakończenie prac planowano na 1940 r., ale wybuchła wojna, jednak Niemcy kontynuowali roboty w czasie okupacji i dopiero w 1950 r. zakończono prace przy tym kanale⁸⁸.

Bydgoszcz snuła nowe pomysły i rozwiązania związane z żeglugą śródlądową. W 1938 r. na zebraniu Stowarzyszenia Techników w Bydgoszczy przedstawiono poglądowy projekt budowy nowego kanału obchodzącego od północy Bydgoszcz. Proponowano poprowadzić go przez Rynkowo, Myślicinek, Zamczysko, Czarnówko do Brdyujścia lub Fordonu⁸⁹. Z tego też czasu pochodzi wstępny projekt poprowadzenia kanału z Bydgoszczy do Gdyni przez Kaszuby, liczący ponad 200 km. Projekt przewidywał bieg Brdą i licznymi jeziorami z ok. 40 śluzami, by pokonać spore wysokości

⁸⁴ APB, Rejestry handlowe, 657, *Lloyd Bydgoski. Sprawozdanie za rok 1926*, s. 4.

⁸⁵ AAN, Ministerstwo Komunikacji 1918–1939, 2363, k. 10; 2366, k. 3–3v.

⁸⁶ „Kurier Bydgoski”, 1934, nr 74 (31.03.1934), s. 5: *Obrady gospodarcze działaczy społecznych i gospodarczych m. Bydgoszczy w dniach 25 i 26 marca 1934 r.*; R. Sudziński, *Infrastruktura...*, s. 281.

⁸⁷ „Kurier Bydgoski”, 1936, nr 206 (5.09.1936), s. 9: *Bydgoszcz na wielkim szlaku wodnym. Kanał Śląsk-Gdańsk przez Wartę, Noteć i Wisłę bieć będzie przez Bydgoszcz*; R. Sudziński, *Infrastruktura...*, s. 282.

⁸⁸ Z. Zyglewski, *Między Wisłą a Odrą. Noteć i Kanał Bydgoski jako droga wodna w pierwszym okresie Polski Ludowej*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żeglugi...*, s. 84.

⁸⁹ APB, RDPPB, 6, k. 2.

w pagórkowatym terenie. Bydgoszczanie i Kaszubi natychmiast opowiedzieli się za tym projektem, natomiast władze miast nadwiślańskich byli sceptycznie nastawieni i widzieli raczej kanał rozpoczynający się w Tczewie i omijający Wolne Miasto Gdańsk. Na te tematy poważnie dyskutowano na specjalnie zwoływanych konferencjach w Gdyni, Grudziądzu i Bydgoszczy, o czym informowała prasa, nie tylko regionalna⁹⁰. Te działania i projekty miały przekształcić Bydgoszcz w potężny węzeł śródlądowych dróg wodnych.

Przed II wojną światową Bydgoszcz zajmowała w obrocie towarowym drogami wodnymi zaledwie piąte miejsce, ustępując Włocławkowi, Krakowowi, Toruniowi i Warszawie. Czym innym jest przejście przez służę i odnotowanie tego faktu w rejestrach, a czym innym wyładunek lub załadunek towarów. Ruch towarowy drogami wodnymi rozwijał się na Wiśle, czyli wzdłuż osi północ-południe. Wymuszono tym samym zmianę starych kierunków w żegludze śródlądowej⁹¹. Pomimo różnych perturbacji gospodarczych i polityki polskiej rola Kanału Bydgoskiego na obszarze państwa polskiego była nadal duża i nie do przecenienia, chociaż jego rola w żegludze transgranicznej była niewielka. Wyrazem tych tendencji była liczba zarejestrowanych barek w Bydgoszczy. W 1933 r. w mieście były wykazane 123 barki, to i tak zdecydowanie więcej niż w Toruniu (14) czy Gdańsku (61)⁹².

W ówczesnych polskich koncepcjach rozwoju dróg wodnych Kanał Bydgoski nie był jednoznacznie określony. Z racji geograficznego położenia i budowli hydrotechnicznych uchodził za istotny element europejskiej drogi śródlądowej, ale w dalszej perspektywie tracił tę funkcję na rzecz innych rozwiązań. W okresie międzywojennym na obszarze Europy nie było jednolitej sieci żeglugi śródlądowej, funkcjonowało kilka oddzielnych. W latach 30. XX w. cztery z nich uzyskiwały połączenia ze sobą, idąc w kierunku jednolitego obszaru żeglugi europejskiej. Pozostało jedynie połączenie tej sieci z Dunajem, oparte na czterech możliwościach budowy kanału: między Renem a Dunajem przez rzekę Necko; między Renem a Dunajem przez rzekę Men; pomiędzy Łabą i Dunajem oraz Odrą a Dunajem. W tym czasie w Polsce przystąpiono do prac nad przebudową Kanału Królewskiego, dostosowując go do barek 1000-tonowych, oraz ruszono z budową kanału Ślesin-Gopło. To ostatnie przedsięwzięcie było dla Bydgoszczy

⁹⁰ W. Kollis, *Połączenie sieci polskich dróg wodnych z Bałtykiem w Gdyni*, „Gospodarka Wodna”, 1937, nr 2, s. 88–91; idem, *Projekt drogi wodnej Gdynia-Bydgoszcz*, „Czasopismo Techniczne”, 1937, t. 55, nr 16, s. 277–280; T. Bissaga, *Geografia kolejowa Polski*, Warszawa 1938, s. 232, 253–254; A. Szcząchor, op. cit., s. 95; A. Nayda, *Polskie drogi wodne...*, s. 42–44.

⁹¹ W. Borowski, *Znaczenie Bydgoskiej Drogi Wodnej dla transportu ładunków masowych*, [w:] *Węzeł Bydgoski. Powiązanie gospodarcze i komunikacyjne m. Bydgoszczy z Wielkim Pomorzem*, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1948, s. 57–67.

⁹² M. Jeleniewski, op. cit., s. 14.

ważne, gdyż miało przyczynić się do dalszego wzrostu gospodarczego miasta, a także umocnić pozycję Bydgoszczy jako newralgicznego portu śródlądowego w kraju⁹³.

Wraz z zakończeniem kampanii wrześniowej w 1939 r. Niemcy przystąpili do zmian w szlakach żeglugi śródlądowej. Najpierw jednak wykonano prace remontowe. We wrześniu 1939 r. wojsko polskie, wycofując się z Bydgoszczy, zniszczyło lewą stronę komory śluzowej śluzy Czyżkówko, co spowodowało zamknięcie nowego odcinka Kanału Bydgoskiego. Wiosną 1940 r. okupanci przystąpili do naprawy i prace zakończyli w połowie tego roku. Do tego czasu odbywał się minimalny ruch niewielkimi barkami po starym Kanaale Bydgoskim⁹⁴.

W czasie okupacji można było pływać jak za czasów cesarstwa niemieckiego. Z Bydgoszczy docierano do Berlina, Hamburga, Gdańska, a także Włocławka czy nawet Warszawy.

W 1940 r. przez służę w Brdujściu przeszło prawie 229 tys. ton towarów, tym razem aż 68% skierowanych ku Odrze. Rok później masa towarowa powiększyła się do prawie 310 tys. ton, a kierunek zachodni skupił 73,4% tych przewozów. W obu latach statkami przewieziono ponad 18 tys. ton towarów rocznie, pozostałe towary transportowano barkami. Spław drewna był niewielki, stanowił on połowę frachtu statków, przy czym za każdym razem 2/3 drewna płynęło w kierunku zachodnim (tabela 2). Z całej tej masy towarowej w Bydgoszczy w 1941 r. przeładowano prawie 59 tys. ton, w roku następnym 73,1 tys. ton, a w 1943 r. osiągnięto 52,5 tys. ton⁹⁵. Wielkości te dorównują wynikom uzyskiwanym przez Bydgoszcz i Kanał Bydgoski w najlepszych latach II Rzeczypospolitej.

Niemcy uważali okres wojny za przejściowy w rozwoju żeglugi śródlądowej. Niemieckie plany budowy dróg śródlądowych przewidywały połączenie największych szlaków europejskich przez budowę nowoczesnych, wielkogabarytowych kanałów Ren–Men–Dunaj oraz Łaba–Odra–Dunaj⁹⁶. W początkowym okresie II wojny światowej Niemcy przygotowali projekt wielkiej przebudowy dróg wodnych w Europie Środkowo-Wschodniej. Jego

⁹³ Z. Zyglewski, *Kanał Bydgoski w sieci śródlądowych dróg wodnych Europy*, [w:] *Bydgoszcz. Związki z Europą*, red. M. Opióła-Cegiełka, S. Pastuszewski, Z. Zyglewski, Bydgoszcz 2016, s. 161–162.

⁹⁴ H. Schmidt, *Zarys historyczny*, [w:] *Pod flagą bydgoskiego armatora*, Bydgoszcz 1973, s. 13; A. Perlińska, *Z okupacyjnych dziejów żeglugi bydgoskiej w latach 1939–1945*, „Nautologia”, 1984, t. 19, z. 1 (73), s. 23; R. Sudziński, *Gospodarka Bydgoszczy w okresie okupacji*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 2, cz. 2, 1939–1945, red. M. Biskup, Bydgoszcz 2004, s. 282.

⁹⁵ A. Perlińska, *Z okupacyjnych dziejów...*, s. 23.

⁹⁶ Dr.-Ing. Lohmeyer, *Hafenplanung Bromberg. Gestaltung der Verkehrsanlagen an der Einmündung des Mittellandkanales in die Weichsel. Erläuterungsbericht*, [Berlin] April 1941, s. 7–8, maszynopis, Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. dr. Witolda Bełzy w Bydgoszczy, Pracownia Regionalna, F 1540. Kopia pierwszej części pracy znajduje się w APB, „Lloyd Bydgoski” S.A. Towarzystwo Żeglugowe, 33; A. Piskozub, *Druga wodna Odra...*, s. 14–17.

istota polegała na takim połączeniu Rzeszy z Ukrainą, by mogły pływać barki o nośności 1000 ton. Przewidziano trzy warianty połączenia Odry przez Wartę z Wisłą. W planach tych nie brano pod uwagę istniejącej już drogi Odra-Wisła. Wszystkie projekty omijały Bydgoszcz, gdyż ujście kanałów umieszczano koło Włocławka, płockiego Wyszogrodu i w rejonie Magnuszewa⁹⁷.

Radca ministerialny dr Teubert opracował projekt uregulowania Wisły od Gdańska do Krakowa i dostosowania jej do jednostek o pojemności 1000 ton. Wisła przez kanał Odra-Kraków miała być połączona ze śląskim zagłębiem węglowym i Odrą. W planach tych uwzględniano rozbudowę Kanału Bydgoskiego, który miał połączyć Wartę z Narwią przez Gopło i Wisłę. Powstałby nowoczesny szlak żeglugowy w kierunku jezior mazurskich, uzupełniony przez kanał Odra-Warta na wysokości Głogowa i Śremu. Widziano duże możliwości tak nakreślonych dróg wodnych. Na odcinku Brda-Płock spodziewano się ruchu o masie 6,3 mln ton towaru rocznie, na Kanale Bydgoskim do 1,5 mln ton, a na trasie Konin-Bydgoszcz 2-3 mln ton. Uważano, że w tym układzie żeglugowym główną rolę w przeładunkach będzie miało sześć portów. Najważniejsza z nich przypadnie Bydgoszczy, gdzie spodziewano się przeładunków w wysokości 3-4 mln ton rocznie. Drugi co do znaczenia, Toruń, miał przeładowywać połowę tej wielkości, a pozostałe znacznie mniej⁹⁸.

Uzupełnieniem tego ogólnego planu były szczegółowe studia radcy ministerialnego dr. inż. Lohmeyera z 1941 r. Plany zakładały żeglugę na Wiśle barek 1000-tonowych od Gdańska do Krakowa dzięki budowie na odcinku górnej Wisły dwóch zbiorników wodnych zasilających rzekę w wodę i podnoszących jej stan. Przewidywano przebudowę bądź budowę zupełnie nowego Kanału Bydgoskiego, przystosowanego do tychże barek. Miał on stać się ostatnim elementem Mittellandkanal, który projektowano doprowadzić do Wisły. Dzięki temu Bydgoszcz miała uzyskać połączenia wodne z Renem. Aby to wcielić w życie, należało dokonać także regulacji Warty i Noteci⁹⁹.

Lohmeyer rozważał kilka wersji przebudowy bądź budowy Kanału Bydgoskiego. Najkrótsza wersja mówiła o poszerzeniu i pogłębieniu pierwotnego kanału (ryc. 2, Alternatywa 3, III b). Za jej odrzuceniem przemawiał duży spadek terenu i budowa kilku śluz położonych blisko siebie, zniszczenie plant, a więc pięknego krajobrazu. Do tego dochodziła ingerencja w dotychczasową zabudowę Śródmieścia z koniecznością przebudowy mostów

⁹⁷ Z. Zyglewski, *Koncepcje rozwoju Bydgoskiego Węzła Wodnego w pierwszych latach po II wojnie światowej*, [w:] *Kanał Bydgoski w systemie...*, s. 39, 49.

⁹⁸ A. Perlińska, *Z okupacyjnych dziejów...*, s. 23; eadem, *Problematyka rozwoju Bydgoszczy i powiatu bydgoskiego w planach okupacyjnych władz niemieckich*, [w:] *Bydgoszcz. 650 lat praw miejskich*, red. M. Grzegorz, Z. Biegański, Bydgoszcz 1996, s. 267-268; R. Sudziński, *Gospodarka Bydgoszczy...*, s. 286.

⁹⁹ Dr.-Ing. Lohmeyer, op. cit., s. 1-3, 6; A. Perlińska, *Problematyka rozwoju Bydgoszczy...*, s. 286; R. Sudziński, *Gospodarka Bydgoszczy...*, s. 286-287.

drogowych i kolejowych (ich podniesienia). Projektowany wielki ruch żeglugowy, odbywający się w centrum miasta, wywołałby mnóstwo niedogodności dla mieszkańców. Drugi wariant szedł szlakiem nowego Kanału Bydgoskiego i dalej przewidywano przejście przez Brdę, przekop przez tereny kolejowe za dworcem głównym i przez część centrum miasta (ryc. 2, Alternatywa 3, III a). Główny problem to przebudowa, a właściwie rozbiórka pękających śluz Czyżkówko i Okole, przystosowanych do barek 400-tonowych i dostosowanie do wyższego tonażu, co mogło doprowadzić do przerw w żegludze, generując wysokie koszty budowy oraz część problemów, jak przy wyżej omawianej koncepcji. Kolejna wersja przewidywała od śluzy Osowa Góra przekroczenie rzeki Brdy akweduktem pod Jachcicami i przecięcie szeregu linii kolejowych oraz dróg prowadzących z Bydgoszczy do Gdańska i Torunia. Kanał ten miał połączyć się z Wisłą w rejonie Fordonu za pomocą elewatora służącego do podnoszenia i opuszczania barek (ryc. 2, Alternatywa 2, a). Czwarty pomysł w początkowym odcinku nawiązywał do poprzedniego. Od miejsca przecięcia się kanału z linią kolejową Bydgoszcz–Tczew miał on bieć łukiem w kierunku południowowschodnim do projektowanego portu rzeczno-żeglugowego w rejonie stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód (ryc. 2, Alternatywa 2, b). Następną wersję łączyła dwie poprzednie. Górny kanał biegł do Fordonu, a dolny kierował się do portu w Brdyujściu, gdzie przewidywano dodatkowe połączenie z Wisłą za pomocą łukowatego przekopu zakończony nową śluzą. W tej części kanału proponowano poprowadzić krótki kanał wcinający się w tereny przemysłowe (ryc. 2, Alternatywa 4)¹⁰⁰.

Ostatecznie Lohmeyer wybrał wariant północnego obejścia miasta od Osowej Góry z dojściem do fordońskiej Wisły z drobnymi zmianami (ryc. 2, Alternatywa 1; ryc. 3). Zamiast poprowadzić kanał akweduktem przez Brdę, zdecydowano się na budowę przez rzekę wysokich grobli z przepustem dla wód rzecznych. Ponadto projektowano przejście kanału w głębokim wykopie liczącym 9,5 m pod torami różnych linii kolejowych. W rejonie dzisiejszego szpitala onkologicznego w Fordonie przewidziano duży port przeładunkowy o charakterze przemysłowym. Ponadto brano pod uwagę rozbudowę portu na Bydgoszcz Wschód do trzech basenów o długości 500 m każdy. Port ten miał służyć tylko obsłudze miasta, natomiast port fordoński przeznaczony byłby dla dużych jednostek, powyżej 400 ton, kursujących na głównych szlakach wodnych¹⁰¹.

Niezależnie od problemu Kanału Bydgoskiego Lohmeyer opracował plany budowy nowoczesnego portu i stoczni przy dzisiejszej ul. Fordońskiej i Spornej o zdolnościach przeładunkowych przekraczających 700 tys. ton rocznie. Zakładał budowę magazynów, spichlerzy i placów do składowania

¹⁰⁰ Dr.-Ing. Lohmeyer, op. cit., s. 33–38; APB, RDPPB, 6, k. 33–37.

¹⁰¹ Dr.-Ing. Lohmeyer, op. cit., s. 38 i nn; APB, RDPPB, 6, k. 38–40; Z. Hojka, *Kanał Bydgoski bis*, „Kalendarz Bydgoski”, 2003, t. 36, s. 189–190.

towarów¹⁰² (ryc. 4). Przewidział miejsce do równoległej budowy 8 barek 1000-tonowych, długich na 82 m i szerokich na 9 m, lub też 12 barek typu wrocławskiego o nośności 600 ton¹⁰³. Niezależnie od wersji rozbudowy kanału, dla portu w Brdziejściu przewidywał ważne miejsce na mapie żeglugi śródlądowej.

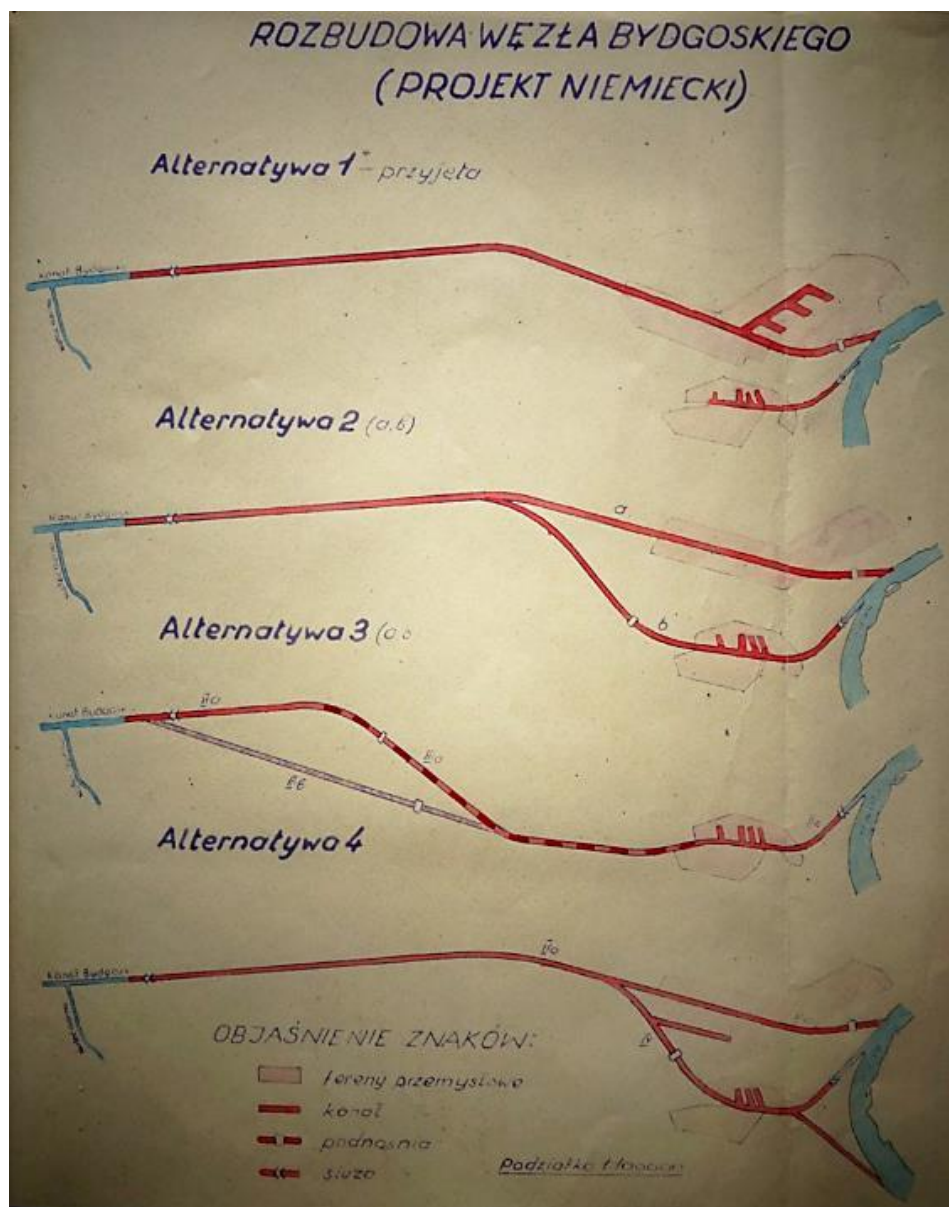
W świetle niemieckich planów z racji położenia geograficznego widziano Bydgoszcz jako ogromny węzeł żeglugi śródlądowej na linii wschód–zachód, czyli Rzesza–Morze Czarne, jak również na linii Morze Bałtyckie–Morze Czarne przez Wisłę, San i Dniestr. Druga nitka miała prowadzić do Morza Czarnego przez Wisłę i Dunaj, przez rzeki połączone kanałem poprowadzonym przez Morawy. Lokalne plany przewidywały połączenie Bydgoszczy przez kanał Konin–Wisła. Dzięki temu miasto uzyskałoby połączenia z Poznaniem i Śląskiem¹⁰⁴.

W świetle zestawionych danych przez Kanał Bydgoski najwięcej towarów przepływało w ostatniej ćwierci XIX w., w granicach 524,7 tys. ton rocznie. Z tej liczby aż 383,9 tys. ton stanowił spław drewna, a jedynie 140,8 tys. ton przypadło na przewóz towarów statkami. Ogólnego tonażu nie osiągnięto w okresie II Rzeczypospolitej ani też w pierwszym okresie II wojny światowej. W 1938 r. przewieziono 354,3 tys. ton towarów, w poprzednich dwóch latach nieznacznie mniej. W 1941 r. Niemcy zbliżyli się w przewozach do tych wielkości. Po 1920 r. znacznie spadł flis. Najwięcej drewna popłynęło w latach 1927–1928, w granicach 170 tys. ton, a więc poniżej połowy spławianego drewna w XIX stuleciu. W pierwszych latach okupacji niemieckiej spław spadł do 26–15,5 tys. ton drewna. W okresie II Rzeczypospolitej wzrosły przewozy statkami. W 1926 i 1936 r. transportowano prawie 190 tys. ton towarów, a w 1935 r. przekroczone 220 tys. ton. Również w pierwszym okresie II wojny światowej przez kanał płynął na statkach podobny tonaż. W latach 1920–1941 średniorocznie przewieziono 192,1 tys. ton towarów, w tym 108,8 tys. ton statkami, a jedynie 60,2 tys. ton stanowiło spławiane drewno, zaś 31,8 tys. ton towarów przechodziło tranzytem. Przewóz towarów łodziami (wliczając tranzyt) dorównywał tym z ostatniej ćwierci XIX w., natomiast nastąpił gwałtowny spadek spławianego drewna. Flis zmniejszył się aż sześciokrotnie. Fakt ten rzutował na znaczący spadek rocznych przewozów na Kanale Bydgoskim.

¹⁰² A. Perlińska, *Z okupacyjnych dziejów...*, s. 25.

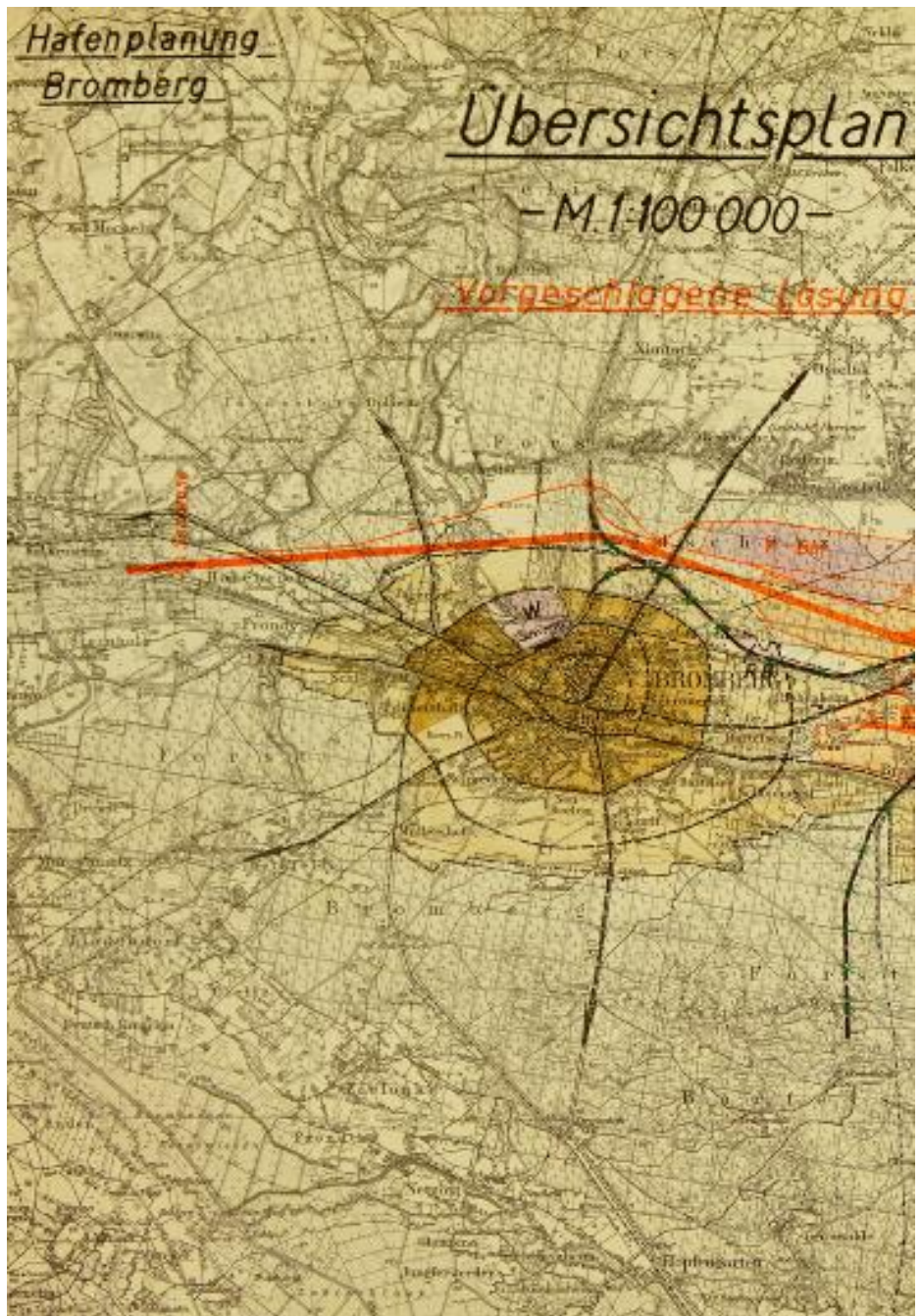
¹⁰³ APB, „Lloyd Bydgoski” S.A. Towarzystwo Żeglugowe, 35, bez paginacji, *Vorschläge über den Ausbau der Werft u. Maschinenfabrik der Bromberger Schleppschiffahrt A.G.*, k. 1.

¹⁰⁴ A. Perlińska, *Z okupacyjnych dziejów...*, s. 24.



Ryc. 2. Trasy nowego Kanału Bydgoskiego – projekty niemieckie inż. Lohmeyera z 1941 r.

Źródło: Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Regionalna Dyrekcja Planowania Przestrzennego w Bydgoszczy, 7, k.16.



Ryc. 3. Ostateczny przebieg nowego Kanalu Bydgoskiego – projekt inż. Lohmeyera z 1941 r. an der Einmündung des Mittellandkanales in die Weichsel. Erläuterungsbericht
Źródło: Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. dr. Witolda Bełzy w Bydgoszczy,



Dr.-Ing. Lohmeyer, Hafenplanung Bromberg. Gestaltung der Verkehrsanlagen [Berlin] April 1941, Blatt 1. Übersichtsplan. Vorgeschlagene Lösung, maszynopis Pracownia Regionalna, F 1540.



Ryc. 4. Projekt rozbudowy portu rzecznoego Bydgoszcz-Kapuściska (Brdyujście) z 1941 r.
 Źródło: Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, „Lloyd Bydgoski” S.A. Towarzystwo Żeglugowe, 35, bez paginacji.

Zbigniew Zyglewski
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego

Kanał Bydgoski a śródlądowe drogi wodne na ziemiach polskich do 1945 roku

Kanał Bydgoski łączący Wisłę i Odrę przez Noteć i Brdę był zbudowany w latach 1773–1774, ale do XIX w. był modernizowany. Od samego początku była to istotna droga wodna łącząca środkowe Niemcy – Śląsk z dorzeczem Wisły, początkowo jednak nie wpływała na rozwój Bydgoszczy. Dopiero od końca lat 30. do końca XIX w. widać wpływ żeglugi na rozwój miasta, zwłaszcza przemysłu drzewnego i młynarskiego. Im bliżej końca XIX w., tym większy był udział w żegludze spławu drewna kierowanego do Niemiec i większa modernizacja całej drogi wodnej Odra–Wisła.

Po przyłączeniu Wielkopolski i Pomorza do Polski w 1920 r. nastąpiło zerwanie więzi gospodarczych i zmniejszenie roli Kanału Bydgoskiego w transporcie. W latach 1920–1939 dążono do zastąpienia dawnego kierunku żeglugi wschód–zachód na północ–południe, projektując Kanał Węglowy (Śląsk–Bałtyk) przechodzący przez Bydgoszcz. Równocześnie starano się zachować i rozwinąć Kanał Górnontecki, łącząc go z Poznaniem przez Wartę i Gopło. W czasie II wojny światowej Niemcy projektowali budowę wielkiego kanału łączącego Niemcy z Ukrainą, a jedną z propozycji była przebudowa drogi wodnej Brda–Noteć z budową nowego, wielkiego Kanału Bydgoskiego.

Zbigniew Zyglewski
Kazimierz Wielki University in Bydgoszcz

The Bydgoszcz Canal and inland waterways in Poland until 1945

The Bydgoszcz Canal, connecting the Vistula and the Odra via the Noteć and the Brda, was built in 1773–1774. It had been modernized until the early 19th century. From the beginning, it was an important waterway connecting central Germany, Silesia with the Vistula River basin. However, initially it had no influence on development of Bydgoszcz. Only in a period between the 1830s until the late 19th century navigation had an impact on expansion of the city, particularly the woodworking and milling industries. In the end of the 19th century, timber floating to Germany had been increasing in navigation, accompanied by modernization of the Odra–Vistula waterway.

Incorporation of Wielkopolska and Pomerania to Poland in 1920 led to breaking of the previous economic ties, diminishing the role of the Bydgoszcz Canal in transport. In 1920–1939, there were plans to replace the old, east–west direction of navigation with north–south, by designing the Coal Canal (Silesia–Baltic Sea) running through Bydgoszcz. In the same time efforts had been made to maintain and develop the Górnontecki Canal, connecting it with Poznań via the Warta River and Lake Gopło. During World War II, the Germans were designing construction of a big canal connecting Germany with the Ukraine. One of the proposals was reconstruction of the Brda–Noteć waterway with construction of the new, large Bydgoszcz Canal.

Co kolej zmieniła w Bydgoszczy?

Pytanie postawione w tytule kontrastuje swą prostotą z możliwymi odpowiedziami, których nie zdoła udźwignąć ani jedno zdanie, ani nawet zdań mnogość, wypełniająca ramy skromnego szkicu. Jest to pytanie zapowiadające sporą książkę, która musiałaby objąć ostatnie 170 lat historii miasta i niemal wszystkie dziedziny miejskiego życia. Na szczęście są alternatywne podejścia do rozwiązania rzuconego problemu: można bowiem dokonać bardzo ostrej selekcji i w ramach krótkiego tekstu zasygnalizować tylko zmianę najdonioślejszą, najbardziej trwałą (przez co rozumiem: o skutkach obserwowalnych także dziś) i powszechną (co znaczy: o skutkach dotyczących wszystkich bez wyjątku mieszkańców).

Można też wyobrazić sobie inną zasadę wyboru odpowiedzi i zasygnalizować zmianę dotąd niedostrzeżoną, nieobecną w sporej już serii prac o kolejowej Bydgoszczy. Decydując się stawić czoła tytułowemu pytaniu, korzystam z niezwyklej koincydencji, z tego mianowicie, że obie wspomniane zasady selekcji przynieść muszą ten sam rezultat: oto bowiem najdonioślejsza zmiana, jaką spowodował w Bydgoszczy rozwój transportu kolejowego, jest zarazem tą, którą znawcy problemu konsekwentnie ignorują lub lokują na odległym marginesie swoich wywodów¹. Proces, któremu chcę poświęcić swoje uwagi, bywa nazywany rozmaicie. Chcąc uwyraźnić jego kulturową

¹ Zob. R. Ruta, M. Usurski, *Królewska Kolej Wschodnia na akwarelach Eduarda Gaertnera z roku 1851*, Piła 2018 [Część I: *Królewska Kolej Wschodnia*]; G. Kotlarz, J. Pawłowski, *Węzeł kolejowy Bydgoszcz 1851–2014*, Rybnik 2014; P. Dominas, *Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku*, Łódź 2013; H. Jursz, *Koleją z Wrzeszcza na Kaszuby*, Gdańsk 2013 [rozdz. *Kolej w Gdańsku do 1920 r.*]; M. Grulkowski, *Wpływ rozwoju kolei na życie codzienne w Prusach Zachodnich (do roku 1920)*, [w:] *Dzieje regionu kujawsko-pomorskiego*, t. 1, *Życie codzienne w regionie kujawsko-pomorskim*, red. W. Rozynkowski, M. Strzelecka, Toruń 2011; J. Pawłowski, *150 lat kolei w regionie kujawsko-pomorskim 1851–2001*, Bydgoszcz 2001; A. Piątkowski, *Kolej Wschodnia w latach 1842–1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Olsztyn 1996; J. Pawłowski, *Początki 1851–1920*, [w:] *75 lat Północnego Okręgu Kolei Państwowych*, red. S. Wilimberg, Gdańsk 1996; S. Kalembska, *Rozwój bydgoskiego węzła kolejowego. 1850–1975*, [w:] *Dzieje Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Bydgoszczy. 1851–1975*, red. K. Wajda, Bydgoszcz 1976; M. Pisarski, *Koleje polskie 1842–1872*, Warszawa 1974; H. Kaletka, *W 100-lecie pierwszej wielkopolskiej linii kolejowej Stargard–Poznań*, „Kronika Miasta Poznania”, 1948, nr 3. Autorzy niemal wszystkich przywołanych tutaj pozycji intensywnie korzystali także z opracowań niemieckich.

doniosłość, skorzystam z formuły, która odsłania związki analizowanej zmiany z głównym nurtem przemian modernizacyjnych XIX w. Będę zatem mówił o standaryzacji czasu.

Aby lepiej zrozumieć okoliczności, w jakich w lipcu 1851 r. kolej zawiatała do Bydgoszczy, proponuję cofnąć się w czasie o trzy lata i zarazem przenieść na most przerzucony przez Wartę w wielkopolskich Wronkach. Pozwoli to porównać zasady poruszania się, które obowiązywały na tradycyjnej drodze wodnej i nowo pobudowanym szlaku kolejowym. Most kolejowy, o którym mowa, stwarzał nową sytuację żeglugową, wymagał mianowicie złożenia masztów na przepływających pod nim statkach, a to rozdziło sytuację prawną, którą definiowały specjalnie przygotowane przepisy. Do składania masztów służyła zainstalowana przed mostem winda, obsługiwana przez dwie osoby. Odpowiedzialność za przeprowadzenie operacji ponosił „dozorca windyczny”, wspomagany w swej pracy przez kogoś z załogi obsługiwanego statku². Wydane z myślą o uregulowaniu operacji *Urządzenie* niosło w paragrafie 1 kategoryczny nakaz: „Wszelkie statki ze stojącymi masztami muszą się przy windzie masztowej przed mostem zatrzymać i tam maszt spuścić”. Paragraf 5 określał czas pracy dozorców i stanowił, co następuje: „Szyprowie wymagać mogą działalności windów tylko od wschodu do zachodu słońca”; paragraf 15 akcentował sezonowość w funkcjonowaniu wind: „Działalność windów się kończy, skoro za ujęciem tęgich mrozów rzeka Warta lodem okrywać się zacznie, a spław na niej ustaje”. Położona obok warciańskiego mostu stacja kolejowa Wronki podlegała zgoła innym regulacjom czasowym. Czytamy o nich w *Regulaminie policyjnym*, gdzie w paragrafie 48 mamy:

W każdym dworcu kolejowym ma się znajdować wielki zegar, którego cyferblat z wejścia i kurytarza wyraźnie dojrzeć można, i w czasie służby, kiedy jest ciemno, oświetlić należy. Wszystkie zegary mają średni czas miejscowy wskazywać. Według tych zegarów jazdy regulować trzeba. Prowadzący pociągów, konduktorowi i strażnicy powinni w służbie zawsze mieć przy sobie zegarek, uregulowany wedle pewnego, przez dyrekcję raz na zawsze obranego zegaru normalnego³.

² Zob. *Urządzenie względem zatrzymania się statkami i używania windów masztowych przy moście przez Wartę na kolei żelaznej pod Wronkami położonym*, „Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Bromberg. Dziennik Urzędowy Królewskiej Regencji w Bydgoszczy”, 1849, nr 18, s. 141–142 [wydanie dwujęzyczne; cytuję wersję polską].

³ Zob. *Regulamin policyjny dla Berlińsko, Szczecińsko-Starogrodzkiej i Starogrodzko-Poznańskiej kolei żelaznej*, „Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Bromberg. Dziennik Urzędowy Królewskiej Regencji w Bydgoszczy”, 1849, nr 29, s. 241 [wydanie dwujęzyczne; cytuję wersję polską]. Regulamin policyjny, który cytuję, w identycznej formie stosowany był na innych liniach kolejowych Prus (zob. dla przykładu *Bahn-Polizei-Reglement...*, „Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Breslau”, 1848, nr 18).

Dla dopełnienia szkicowanego teraz obrazu sięgam po jeszcze jeden fragment poświęcony Wronkom. Jest nim wyimek z relacji z podróży kolejowej rozpoczętej w Poznaniu, krótko po uruchomieniu linii łączącej to miasto ze Szczecinem:

Zadzwoniono raz, drugi, usiedliśmy na swoje miejsce; z wielkim świstem poczęła się lokomotywa poruszać, ciągnąc za sobą wagony, i coraz szybciej i szybciej, aż nareście lotem ptaka leciała, wioski i lasy, jeziora, wszystko to migało przed oczami. W półtorej godziny stanęliśmy we Wronkach...⁴.

Z dalszej relacji wynika, że w sierpniu 1848 r. dworzec we Wronkach „jeszcze nie był wykończony”, ale mimo to miasto robiło na podróżnym dobre wrażenie, bo prócz starych budowli mogło się poszczycić „pięknym, nowo wybudowanym mostem na Warcie”⁵.

Latem 1848 r. we Wronkach spotykały się nie tylko rzeka i linia kolejowa, ale też dwa różne systemy orientacji w czasie. Pierwszy to ten, któremu podlegał ruch statków na Warcie. Był to system dyktowany dwoma rytmami przyrodniczymi: obiegiem Ziemi po orbicie wokółsłonecznej, dającym w konsekwencji zmianę pór roku, oraz obrotem Ziemi wokół własnej osi, skutkującym codziennymi wschodami i zachodami słońca.

W regulaminie pracy „dozorcy windycznego” ani razu nie pada słowo zegar. Nie jest on nikomu potrzebny, bo czas, wedle którego organizowana jest praca przy moście (opuszczanie i podnoszenie masztów przepływających jednostek), jest czasem doświadczanym, odczuwalnym jednakowo przez wszystkich użytkowników rzeki – jako bijący blask pojawiającego się nad horyzontem słońca (wschód), jako zapadająca ciemność (zachód), i jako warstwa lodu, której grubość uniemożliwia poruszanie się statków. Jednostką czasu pracy dla warciańskiego dozorca jest dzień, ściślej – okres od wschodu do zachodu słońca. Nie ma w nim żadnych działów, nie ma (co może trochę zaskakiwać) południa, które wprowadzałyby elementarne ustrukturuowanie, znane jako „przed południem” i „po południu”.

Tę niepodzielną jednostkę najwygodniej byłoby nazwać „dniówką”, uruchamiając w tym słowie jego pierwotne znaczenie, w którym nazwa okresu czasu jest zarazem wskazaniem na wielkość wykonywanej w tym okresie pracy. Południe jest także momentem doświadczanym: to ta chwila,

⁴ Wyimek z listu, „Przyjaciel Ludu”, 1848, nr 33, s. 258. Zrelacjonowana podróż musiała odbyć się 11.08.1848 r., skoro linię uruchomiono dzień wcześniej, a cytowany tutaj „list” ukazał się w numerze z 12 sierpnia. Rozkład jazdy dla linii Poznań–Szczecin (ważny od 10 sierpnia) przewidywał odjazd pociągu z Poznania o godz. 9.44, z Wroniek – o 11.16 (zob. *Plan pociągów*, „Gazeta Polska”, 1848, nr 130, s. 520).

⁵ Ibidem. Most stał się sporą atrakcją, skoro eksponowała go między innymi rycina zamieszczona w popularnym tygodniku (zob. *Most kolejowy we Wronkach*, „Tygodnik Ilustrowany”, 1866, nr 342, s. 172).

w której cień rzucany przez jakikolwiek przedmiot jest w ciągu dnia najkrótszy. Tu potrzebny jest wszakże komentarz, który okaże się niezbędny dla właściwego rozumienia przywołanych kolejowych uregulowań. Południe doświadczane to innymi słowy tzw. południe prawdziwe, obserwowane w długości cienia rzucanego przez przedmioty. Moment, na który przypada południe prawdziwe pozwala na wyznaczenie tzw. doby słonecznej: jest ona równa czasowi, który dzieli dwa górowania słońca obserwowane w tym samym miejscu (dwa momenty, na które przypada południe prawdziwe).

Pora na drugi komentarz. Miary czasu, o których teraz mowa, charakteryzują się okresową zmiennością. Najprościej unaocznia to „dniówka”, bo okres od wschodu do zachodu słońca różni się jednak znacznie w cyklu rocznym i zamyka (na szerokościach geograficznych Polski) w przedziale od najdłuższego (przypadającego na przełom astronomicznej wiosny i lata) do najkrótszego (z przełomu jesieni i zimy). Istotna, choć znacznie słabiej odczuwalna, jest też inna różnica – w długości doby słonecznej. Na skutek zmiennej prędkości wokółsłonecznego obiegu Ziemi i nachylenia osi obrotu czas mierzony od prawdziwego południa do następnego prawdziwego południa wykazuje w ciągu roku zmienność. Idealnie równe są tzw. doby średniego słońca, otrzymywane przez podział roku na równe odcinki. Do wyznaczania doby średniego słońca służą precyzyjne zegary mechaniczne.

Przenieśmy się z warciańskiego mostu na dworzec we Wronkach (ten jeszcze nieskończony). Z zacytowanego wyżej uregulowania i z wielu innych zapisów *Regulaminu* wynika niezbicie, że działalność stacji nie podlegała dobowym fluktuacjom. Nie ustawała też w okresie, w którym ruch statków na pobliskiej rzece zupełnie zamierał. Na dworcu był, a w każdym razie musiał być, zegar – widoczny zarówno za dnia, jak i po zapadnięciu zmroku. Precyzyjny przyrząd do mierzenia czasu kontrastuje z nader skromnym wyposażeniem siedziby „dozorcy windycznego”. Z regulaminu wynika, że zegar dworcowy wskazywał (miał wskazywać!) „średni czas miejscowy”, co oznacza, iż moment prawdziwego południa we Wronkach (gdy rzucane cienie przedmiotów są najkrótsze...) nie pokrywał się bynajmniej z godz. 12.00 ze wskazań dworcowego czasomierza.

Zegar kolejowy z Wronek posłuszny był dobowi średniemu, nie zaś – prawdziwemu. Jego czas nie mógł być doświadczany, a w każdym razie doświadczany w taki sam sposób, jak czas słoneczny, ten, którym kierowali się użytkownicy pobliskiej Warty. Był to czas abstrakcyjny, kalkulowany według pomiarów robionych w obserwatorium astronomicznym, dodać trzeba: pomiarów przeprowadzanych nie na miejscu we Wronkach, lecz w odległym o wiele kilometrów (w odniesieniu do 1848 r. trzeba by mówić raczej o wielu milach) stołecznym Berlinie. Był to czas miejscowy, bo spojony z długością geograficzną Wronek, ale w jakimś sensie scentralizowany, bo „obrabiany” (kalkulowany) dzięki berlińskim wyliczeniom dób średnich. Był to zarazem czas umowny, bo – pomimo rozciągłości równoleżnikowej – miasteczko

trzymało się czasu jednego tylko południka. Dla wskazań zegara dworcowego we Wronkach istotną była zatem nie różnica względem lokalnego południa prawdziwego, lecz – różnica między średnim czasem miejscowym (obowiązującym na dworcu i w całym mieście!) a średnim czasem miejscowym Berlina. Różnicę tę ustalały stosowne zapisy prawne: wynosiła ona 11 i $\frac{3}{4}$ min. Ta sama różnica w Poznaniu wynosiła już 14 min⁶. Jeśli nasz bohater podróży z Poznania do Wronek, z początku sierpnia 1848 r., miał ze sobą zegarek, to wysiadając musiał go cofnąć o 2 min i 15 s.

Inną różnicę między organizacją ruchu na rzece a pracą stacji lepiej niż regulamin „windów” odda nieco późniejszy od niego przepis odnoszący się do „przepraw na rzekach publicznych”. We wspomnianym przepisie brak rygorów czasowych. „Przeprawa [...] odbywać się powinna bezzwłocznie” – czytamy tu w paragrafie 4⁷. Prom miał zatem być uruchamiany wtedy, gdy na brzegu znaleźli się chętni do przeprawy. Porównajmy to z podróżą z Poznania do Wronek, w której nasz pasażer musiał dostosować się do kolejowego „planu jazdy”. Jego podróż była precyzyjna czasowo. Trwała półtorej godziny. Na ten sam czas trwania podróży mogli liczyć wszyscy, którzy udawali się z Poznania do Wronek latem 1848 r.

Przywołany regulamin policyjny, który mówił o obowiązującym we Wronkach (i pokazywanym przez dworcowy zegar) średnim czasie miejscowym, wprowadzał jeszcze inną rachubę. Pociągi do i z Wronek jeździć miały według wskazań zegara doskonale przez podróżnych widocznego, ale w kieszeniach maszynistów tych pociągów, u konduktorów i kolejowych „strażników” winny znajdować się zegarki nastawione według „raz na zawsze obranego zegaru normalnego”. Oznacza to, że w 1848 r. we Wronkach (ale dodam od razu: we wszystkich pruskich miastach, do których docierała kolej) obowiązywały dwa czasy (dwa systemy liczenia godzin). Pierwszy to ten, który znamy pod nazwą „średniego czasu miejscowego”, wyliczonego dla każdej miejscowości i kalkulowanego względem średniego czasu berlińskiego. We Wronkach – przypominam – różnica względem średniego czasu berlińskiego wynosiła 11 i $\frac{3}{4}$ min, w Poznaniu – 14 min. W tym samym momencie, gdy zegary dworcowe Berlina pokazywały godz. 12.00, zegary we Wronkach winny były pokazywać 12.11 i $\frac{3}{4}$ min, zaś w Poznaniu – 12.14. Ale wszystkie zegarki wszystkich maszynistów, konduktorów i kolejowych „strażników” w całych Prusach powinny wykazywać pełną synchronizację z dyrekcyjnym „zegarem normalnym”, tj. ze średnim czasem berlińskim. Gdy nasz podróżny

⁶ Zob. „Ministerial-Blatt für die gesammte innere Verwaltung in den Königlich Preussischen Staaten”, 1848, nr 2, s. 57. Podana w rozporządzeniu regulacja czasu obowiązywała na wszystkich pruskich stacjach kolejowych i ważniejszych stacjach pocztowych od 1.04.1848 r.

⁷ *Obwieszczenie względem przepraw na rzekach publicznych i innych wodach*, „Amtsblatt der Königlich Regierung zu Bromberg. Dziennik Urzędowy Królewskiej Regencji w Bydgoszczy”, 1853, nr 42, s. 349 [wydanie dwujęzyczne; cytuję wersję polską].

opuszczał pociąg we Wronkach i przestawiał zegarek (jeśli go miał!), to maszynista jego pociągu podczas krótkiego postoju na stacji nie musiał dokonywać na swym czasomierzu żadnych manipulacji. I w Poznaniu, i we Wronkach (i na wszystkich stacjach na trasie pociągu) zegarek maszynisty trzymał się (musiał się trzymać!) wskazań zegara „normalnego” z Berlina⁸.

Powiedziałem wcześniej, że we Wronkach w 1848 r. spotykały się dwa systemy mierzenia czasu – naturalny, dyktowany zmiennymi rytmemi przyrodniczymi, i umowny, oparty na stałych jednostkach, ustalany według wskazań idealnie idących zegarów mechanicznych. Pierwszy nie wymagał od użytkownika żadnego przygotowania, wystarczyła tylko obserwacja (wschodów i zachodów) i prosta wiedza, że cień najkrótszy wyznacza prawdziwe południe. Drugi system opiera się na technologicznym zaawansowaniu i wiedzy. By móc korzystać ze wskazań zegara mechanicznego, potrzebny jest nie tylko precyzyjny czasomierz. Trzeba jeszcze... znać się na zegarze. Linia z Poznania do Szczecina służyła różnym celom i poznała różnych podróżnych. Kolej demokratyzowała przemieszczanie się; w podróże pociągami mogli udawać się ludzie prości, nader często niepiśmienni. Autora naszej relacji razi spodziewana klientela nowego środka transportu, to „mnóstwo nieprzeliczone obdartych brandenburskich synów”⁹. Ale właśnie ta grupa wymagała od kolejowych przedsiębiorstw rozwiązań, które pozwalałyby ruch wskazówek dworcowego zegara przełożyć na dźwięki. Wskazań zegara dworcowego nie trzeba było łowić wzrokiem: by podróżny zorientował się w czasie pozostającym do odjazdu pociągu, starczyło, by złowił dźwięki dworcowego dzwonu. System dzwoniń (zwykle trzech), o którym mowa w wykorzystywanej relacji¹⁰, wypada zatem potraktować jako trzeci system orientacji w czasie – pośredni między naturalnym (doświadczalnym) a umownym i wymagającym od użytkownika specjalistycznego przygotowania.

Poświęciłem tyle uwagi Wronkom z sierpnia 1848 r., bo Bydgoszcz z lipca 1851 r. znalazła się w identycznej sytuacji jak wielkopolskie miasteczko. Tu i tam szlaki wodne przecinały się z kolejowymi, tu i tam spotykały się dwa różne systemy orientacji w czasie. Kolejowe regulacje prawne musiały

⁸ Odjazd pociągu, który w publicznym rozkładzie jazdy zapowiadany był na 9.44, następował zatem o 9.30 według czasu berlińskiego i ten właśnie czas musiały pokazywać prawidłowo nastawione zegarki maszynisty i konduktora. W momencie odjazdu z Wronk służbowe zegarki musiały pokazywać godz. 11.05 (zegar dworcowy pokazywał wtedy 11.16).

⁹ *Wyimek z listu*, s. 259.

¹⁰ Zob. też: *Eisenbahn-Buch. Ein Taschenbuch für Reisende, Aktienbesitzer, Eisenbahnbeamte, Gasthalter, Kauf- und Geschäftsleute aller Art*, Danzig 1846, s. 134. Dźwięki dzwonów dworcowych mogły być uzupełniane dźwiękami zegarów, jak o tym świadczy następujący fragment z opisu warszawskiej stacji Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej: „Trzy kwadransie uderzyło na zegarze banhofu [...] (J. Rutkowski, *Bransoletka. Powieść z przygód na drodze żelaznej*, [w:] idem, *Kolejnik życia przy kolei żelaznej...*, Warszawa 1853, s. 100).

być w obu miejscach identyczne, skoro przywoływana wcześniej Kolej Starogrodzko-Poznańska weszła w skład nowo tworzonej Królewskiej Kolei Wschodniej. Gdy w końcu lipca 1851 r. rozpoczęło się normalne kursowanie pociągów z Bydgoszczy do Szczecina, to miasto – podobnie jak nieco wcześniej Wronki – zaczęło używać nowoczesnych systemów mierzenia czasu. Nowoczesne i scentralizowane systemy (średniego czasu miejscowego i średniego czasu berlińskiego) długo jeszcze uzupełniane były przez system wcześniejszy, oparty na indywidualnych pomiarach i prostych obserwacjach położenia słońca. Z mierzeniem czasu w oparciu o położenie słońca związane jest urządzenie, o którym dotąd celowo nie wspominałem. Chodzi o zegar słoneczny. „W czasach przedkolejowych każde miasto i każdy ogród na tyle duży, by szcycić się zegarem słonecznym, kierowały się czasem lokalnym”¹¹. Zegar słoneczny był znakiem tożsamości miejsca, wyrażał jego niezbywalny rys, który czynił je innym od miejsc choćby minimalnie różniących się położeniem geograficznym, zwłaszcza zaś – lokalizacją mierzoną stopniami długości geograficznej. Zegar słoneczny służy najlepiej małym społecznościom, jeden taki zegar, umieszczony w centralnym miejscu, może zaspokajać potrzeby miasta, które ma niewielką rozciągłość równoleżnikową i które dlatego najlepiej nadaje się do tego, by myśleć o nim jako o wspólnym dla wszystkich TU.

Zegar słoneczny oznacza niezależność, niepodleganie jakiemuś odległemu centrum, które narzucałoby swoje reguły i dyktowało swój czas. Zegar słoneczny pozwala na orientowanie się w prawdziwym czasie słonecznym, opartym na nierównej długości dób słonecznych. Zamiana wskazań zegara słonecznego na średni czas miejscowy (średni czas słoneczny), mierzony mechanicznie, wymagała posłużenia się tablicą tzw. zrównania czasu¹². Czy Bydgoszcz z połowy XIX w. miała publiczny zegar słoneczny?

¹¹ H.R. Mill, *Time Standards of Europe*, „Nature”, 1892, nr 1182, s. 175.

¹² Tablice takie publikowane były zwykle w popularnych kalendarzach. Dla przykładu, *Tablicy do regulowania zegarów na rok 1860*, ogłoszonej w „Kalendarzu Poznańskim na rok Pański 1860”, towarzyszyło następujące objaśnienie przeprowadzanej procedury: „Na powyższej tablicy wykazana jest różnica, jaka zachodzić powinna w samo południe między zegarem dobrze idącym, a należyście wykreślonym i ustawionym zegarem słonecznym. Dnie słoneczne, czyli doby upływające pomiędzy jednym a drugim przejściem słońca przez południk, nie są sobie przez cały rok równe. Do tej nierówności stosować się nie mogą ani zegary wahadłowe, ani kieszonkowe; owszem, jako narzędzia mechaniczne są one tym doskonalsze, im bieg ich jest jednostajniejszym. Czas, który w chwili prawdziwego południa podług powyższej tablicy wskazują, zowie się *średniosłonecznym czasem*, dla odróżnienia od *rzeczywistego*, wskazywanego przez zegary słoneczne. Różnica między tymi dwoma czasami zowie się *zrównaniem czasu*. W kalendarzu niniejszym tak wschód, jak zachód słońca, jako też zmiany księżyca, początek lub koniec zaćmień, podane są według czasu *średniosłonecznego*. Niechaj się więc nikt nie dziwi, że w dniach równonocnych słońce nie wschodzi i zachodzi o punkt 6 godzinie, lub że południe średnie, czyli punkt 12 godzina zegarów mechanicznych, nie dzieli dnia naturalnego, czyli czasu pobytu słońca na horyzoncie, na dwie zupełnie równe części, bo to

Jeśli miała, to nie pełnił on roli tzw. zegara normalnego (zegara standardowego, miejskiego zegara-matki, *Normaluhr*)¹³. Pojęcie zegara normalnego wymaga dygresji, która znów przeniesie nas poza Bydgoszcz. W 1810 r. w Berlinie wprowadzony został system pomiaru czasu średniego, a czas ten pokazywać zaczął miastu zegar umieszczony nad głównym wejściem do Pruskiej Akademii Nauk¹⁴. W kompleksie zabudowań Akademii (z frontem wychodzącym na reprezentacyjną ulicę stolicy stolicy – Unter den Linden) znajdowało się obserwatorium astronomiczne, stanowiące naukowe zaplecze eksponowanego berlińczykom zegara. W 1825 r. czas pokazywany przy Unter den Linden stał się obowiązującym czasem głównego urzędu poczty, a pocztowy zegar zdobył rangę zegara normalnego, to jest takiego, wedle którego winny być regulowane wszystkie inne berlińskie zegary. W kwietniu 1848 r. Prusy pokryła sieć lokalnych zegarów normalnych, regulowanych wedle berlińskiego zegara normalnego. Przywoływany już okólnik pruskiego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych wyszczególniał 160 pruskich stacji kolejowych i 277 miast zlokalizowanych wzdłuż najważniejszych traktów pocztowych, podając przy każdej nazwie wymaganą różnicę między lokalnym zegarem normalnym a berlińskim zegarem-matką. Przy nazwie Wronki (Wronke; kolej miała tam dotrzeć niebawem) figurowała – jak już wiemy – różnica 11 $\frac{3}{4}$ min, przy Poznaniu (Posen; tu także kolej dopiero powstawała) – 14 min, przy Bydgoszczy (Bromberg; to też miasto jeszcze niekolejowe!) – 18 i pół min, przy Toruniu (Thorn; sprzed ery kolejowej!) – 21 min¹⁵. O podane wielkości musiał się różnić od czasu Berlina lokalny zegar normalny: był nim odtąd zegar pocztowy (tak musiało być w 1848 r.

skutek konieczny zrównania czasu” (s. 3; spacjowanie oryginału oddałem kursywą). Podobne tablice ogłaszane były w niemieckich kalendarzach (zob. tablica *Tafel für Stellung der Uhr in Jahr 1845*, zawarta w “Berliner Kalender für 1845”). O tablicach do regulowania zegarów w monografii kalendarzy poznańskich (zob. A. Jazdon, *Kalendarze poznańskie okresu zaborów*, „Biblioteka”, 2001, nr 5) nie ma ani słowa.

¹³ Zegarowy pejzaż Bydgoszczy z połowy XIX w. bardzo trudno odtworzyć. Musiały się na niego składać zegary dworcowe i pocztowe, podporządkowane berlińskiemu centrum. Uzupełniały go zapewne zegary na wieżach kościelnych. Z bardzo skąpej charakterystyki miasta, jaką przyniósł „Tygodnik Ilustrowany”, dowiadujemy się o kilku budowlach sakralnych, które mogły wydzwaniać godziny: „kościół farny katolicki św. Piotra i Pawła (sic!) [...], kościół pojezuicki (dziś zamieniony na luterski) i kolegium tegoż zakonu, w którym od 1817 r. umieszczono gimnazjum; klasztor księży karmelitów, bernardynów i panien klarysek” (*Bydgoszcz*, 1864, nr 275, s. 490).

¹⁴ Historię zaprowadzenia w Berlinie średniego czasu słonecznego opieram na: M.J. Sauter, *Clock Watchers and Stargazers: On Time Discipline in Early-Modern Berlin*, “The American Historical Review”, 2007, nr 3. Zob. też: G. Dohrn.-van-Rossum, *History of the Hour. Clocks and Modern Temporal Orders*, translated by T. Dunlap, Chicago 1996, s. 146.

¹⁵ Zob. “Ministerial-Blatt für die gesammte innere Verwaltung in den Königlich Preussischen Staaten”, s. 58.

w Bydgoszczy i Toruniu) lub zegar dworcowy (to sytuacja z naszych Wroniek). Wskazania lokalnego zegara normalnego pozwalały na regulowanie wskazań na innych zegarach publicznych i na zegarkach ręcznych.

Bydgoski zegar normalny pokazywał od kwietnia 1848 r. średni czas słoneczny. Ten średni czas słoneczny można było w mieście ustalić samemu (chciałoby się powiedzieć: na własną rękę), mając do dyspozycji „należycie wykreślony” zegar słoneczny i kalendarzową tablicę zrównania czasu. Oba te narzędzia stawały się wszakże zupełnie bezużyteczne, gdy z jakiegoś powodu brakowało składnika najważniejszego, tj. słońca. Indywidualne pomiary dalekie są od precyzji. Stała wielkość poprawki z tabeli musiała być dodana (w Bydgoszczy i w miastach leżących na wschód od Berlina) do wskazań lokalnego zegara. A wskazania „należycie wykreślonych” zegarów, umieszczonych w różnych punktach miasta, musiały być różne. Pruski system czasowy, wprowadzony w kwietniu 1848 r., był ważnym krokiem w kierunku standaryzacji. Bydgoszczy (i każdemu innemu miastu o sporej rozciągłości na linii wschód–zachód) system ten narzucał jeden obowiązujący czas normalny. Ten czas, by rzeczywiście podlegać kontroli odległego centrum, nie mógł być ustalany na miejscu (i „na własną rękę”). W praktyce oznaczało to, że regulację zegara normalnego (w Bydgoszczy i w innych wymienionych w okólniku miejscowościach) dokonywało się na podstawie dostarczonego chronometru zestrojonego z berlińskim zegarem normalnym. Przynajmniej od kwietnia 1848 r. bydgoszczanie mieli zatem kontakt ze średnim czasem berlińskim. Dystrybucja czasu berlińskiego należała do podstawowych obowiązków kurierów pocztowych, którzy w bezpiecznie zamkniętych pojemnikach wozili ze sobą wyregulowane na ten czas zegary pocztowe (tzw. *Cours-uhr*). Na każdej stacji pocztowej lokalny zegar normalny ustawiany był według wskazań przywiezionego zegara i znanej z ministerialnego okólnika różnicy. Z chwilą, gdy miasta pruskie połączyła sieć telegrafu elektrycznego, sygnał czasu mógł docierać z Berlina jednocześnie do najdalszych zakątków kraju¹⁶.

Pruskie miasta, gdzie działały stacje kolejowe, posiłkowały się czasem berlińskim nie tylko do ustawiania lokalnego zegara normalnego. Czas ten był także potrzebny do kolejowego „użytku wewnętrznego”. Od końca lipca 1851 r. był on obecny w Bydgoszczy zarówno jako abstrakcyjny układ odniesienia dla wskazań miejskich (pocztowych) zegarów, jak i w formie bardzo konkretnej: jako wskazania zegarków, którymi posługiwali się kolejni funkcjonariusze. Bydgoski zegar normalny wyznaczał tzw. czas stacyjny (*Stationszeit*), uwidoczniiony na wywieszonych na dworcu zegarach

¹⁶ Zob. „Amts-Blatt des Königlichen Post-Departements”, 1848, nr 10; zob. też: M.H. Geyer, *Prime Meridians, National Time, and the Symbolic Authority of Capitals in the Nineteenth Century*, w zbiorze: *Berlin – Washington, 1800–2000. Capital Cities, Cultural Representation, and National Identities*, edited by A.W. Daum, Ch. Mauch, Cambridge 2005, s. 88.

i uwzględniony w publikowanych (dostępnych dla podróżnych) rozkładach jazdy. Bezpieczeństwo prowadzenia ruchu kolejowego wymaga wszakże precyzji i synchronizacji działań. System czasów stacyjnych jest wygodny dla podróżujących (bo zegar normalny w mieście pokazuje identyczny czas co zegar na dworcu), ale stwarza ogromne ryzyko pomyłki, która w ruchu kolejowym może doprowadzić do katastrofy. Dość powiedzieć, że ruszające jednocześnie z Bydgoszczy i Torunia dwa pociągi będzie w publicznie dostępnym rozkładzie jazdy dzieliła różnica trzech min. Gdyby te pociągi spotkały się w dzisiejszym Solcu Kujawskim, zdarzenie to oddawałyby trzy czasy: bydgoski, toruński i solecki. Przykładowa jednoczesność, której nie zarejestrowałyby publiczne rozkłady jazdy, musiała być odnotowana w tzw. służbowym rozkładzie jazdy (*Dienstfahrplan*) i na zegarkach kolejarzy. Badacz poszukujący śladów czasu berlińskiego we wczesnokolejowej Bydgoszczy musi zatem zwrócić się ku temu, dodajmy: trudno dziś dostępnemu, typowi dokumentacji.

Historia czasu i sposobów posługiwania się czasem to obszar, który lokuje się w obrębie „nowej historii społecznej”¹⁷. Ma ona wielu zwolenników, podnoszących argument, że badacz przeszłości nie powinien tracić z oczu ogromnej części praktyk dnia codziennego, którą klasyczna narracja historyczna spycha na margines i (co najwyżej) stłacza w przypisach. Historia jest bardzo silnie spojona z relacją władzy. Klasyczna historia jest opowieścią snutą z perspektywy tych, którzy mają władzę i szukają dla niej w przeszłości przekonującej legitymizacji. W historii politycznej nie ma na ogół miejsca na rozważania o brudzie i smrodzie, które towarzyszyły codziennej krzątaniu mieszkańców XIX-wiecznych miast. Brud i smród stają się dla klasycznej narracji interesujące tylko wtedy, gdy rodzą społeczny bunt lub gdy podsycają niezadowolenie, które w odległej konsekwencji zburzyć może równowagę sił i podminować relację władzy. Zwolennika nowej historii społecznej interesują natomiast brudy i smrody bez politycznych skutków, ale częściej spotykane w życiu zarówno tych, którzy władzę mają, jak i tych, którzy o nią bynajmniej nie walczą¹⁸. Badanie czasu w XIX-wiecznej Bydgoszczy pozwala zaspokajać ambicje poznawcze, które są zbliżone do tych, jakimi kierują się badacze innych sfer codzienności (niekoniecznie – miejskiego smrodu). Wspomniane tu ambicje niełatwo jednak zaspokoić, bo kultura europejska nie tylko faworyzuje historie polityczne, ale – stale i bardzo wydajnie produkuje rozmaite

¹⁷ Zob. M. O'Malley, *Keeping Watch. A History of American Time*, New York 1991, s. 315, przypis 5.

¹⁸ Brud i smród angielskich miast przemysłowych analizują znakomite prace: L. Jackson, *Dirty Old London. The Victorian Fight Against Filth*, New Haven 2015; P. Thorsheim, *Inventing Pollution. Coal, Smoke and Culture in Britain since 1800*, Athenes 2006; *Dirty Words. Writings on the History and Culture of Pollution*, edited by H. Bradby, London 1990; P. Brimblecombe, *The Big Smoke. A History of air pollution in London since medieval time*, London 1987.

świadczenia, które kiedyś pozwolą takie historie bez końca snuć. Ta sama kultura, która każe gromadzić ministerialne okólniki, bezceremonialnie obchodzi się z tym typem świadectw, które zapewniałyby utrzymanie komuś zapatrzonemu w „nową historię społeczną”. Bo jakże badać czas w Bydgoszczy, gdy nikt dotąd nie zebrał XIX-wiecznych kolejowych rozkładów jazdy? Jak badać doświadczanie czasu berlińskiego w grodzie nad Brdą, gdy tak trudno wytropić miejsca, gdzie znaleźć można egzemplarze służbowych rozkładów jazdy obowiązujących na pruskiej Kolei Wschodniej? Wspomniałem na początku, że czas i zmiany, jakie w rachubie czasu zainicjowała w Bydgoszczy kolej, to sprawy przez historyków konsekwentnie pomijane. Ubóstwo świadectw może tu być zapewne jakimś rodzajem usprawiedliwienia.

Świadectwa są, przynajmniej, bardzo skąpe. Żeby to pokazać, sięgnę po dwie relacje z podróży, które prowadziły przez Bydgoszcz. Obie wyszły spod pióra Henryka Sienkiewicza i obie relacjonowały kolejowe doznania z trasy wiodącej do Berlina¹⁹. Pierwsza relacja pochodzi z sierpnia 1874 r. i w części, która mogłaby nas zainteresować, wygląda nader lakonicznie:

[...] Aleksandrów przejechaliśmy bez żadnej trudności co do paszportu. Była już noc, którą po części przespaliśmy i rozbudziliśmy się dopiero przed świtaniem, kiedy Toruń i Bydgoszcz daleko już zostały za nami²⁰.

Drugie podróźne świadectwo pochodzi z lutego 1876 r. i jest nieco dłuższe, ale jego większą część wypełnia rozmowa z pruskim urzędnikiem celnym na dworcu w Toruniu. Po tej rozmowie mamy: „Wróciłem do wagonu i usnąwszy znowu, spałem aż do rana, tj. aż do przybycia do Berlina”²¹. W obu przywołanych relacjach Sienkiewicza rzuca się w oczy ubóstwo wskazań czasowych, które zazwyczaj sprowadzają się do bardzo nieprecyzyjnej identyfikacji pory dnia: „była już noc”, „przed świtaniem”, „w Aleksandrowie zrobiła się noc”, „ranek był: dopiero świtanie”. Są, owszem, i godziny, np. „O godzinie ósmej świst lokomotywy oznajmił nam Berlin”²², ale w charakterystyczny sposób zaokrąglane do całych godzin lub ich połówek („o wpół do trzeciej miałem wyruszyć”²³). Świadectwo, jakie odzwierciedla perspektywę

¹⁹ Pierwsze lata funkcjonowania kolei w mieście nie pozostawiły zbyt wielu śladów. Dwa najważniejsze z nich to: [J. Łuszczewska], *Wycieczka do Gdańska przez Deotymę*, „Tygodnik Ilustrowany”, 1861, t. 4, s. 136 (relacja z podróży z sierpnia 1858 r.: do Bydgoszczy pisarka przypląnęła z Torunia statkiem, w dalszą drogę udała się pociągiem); E.J. Römer, *Wyprawa do wód z Litwy do Normandii. Kartki z dziennika 6 czerwca – 16 listopada 1861*, opracowanie i wprowadzenie D. Kamolowa, Warszawa 2006, s. 32, 161–162.

²⁰ H. Sienkiewicz, *Z podróży do Kolonii, Ostendy i Paryża*, [w:] idem, *Pisma zapomniane i niewydane*, z polecenia rodziny wydał I. Chrzanowski, Lwów 1922, s. 355.

²¹ Idem, *Listy z podróży do Ameryki. I*, [w:] idem, *Dzieła*, red. J. Krzyżanowski, t. 41, Warszawa 1950, s. 12.

²² Idem, *Z podróży...*, s. 356.

²³ Idem, *Listy*, s. 10. Pociąg Sienkiewicza wyruszał faktycznie o 2.35 (14.35); zob. korektę w rozkładzie jazdy anonsowaną w: „Gazeta Handlowa”, 1876, nr 11, s. 4.

podróźnego, zestawmy teraz z dokumentacją czasową, która była publicznie dostępna. I skupmy się na drugiej podróży – tej z lutego 1876 r. Rozkład jazdy publikowany w „Gazecie Toruńskiej” pozwala zidentyfikować pociąg Sienkiewicza jako ten, który opuszczał Toruń o 10.28 wieczorem (dziś powiedzieliśmy: 22.28)²⁴. W rozkładzie zamieszczonym w „Bromberger Zeitung” pociąg ten figuruje jako „pospieszny [*Schnell-Zug*] nr 32”, przyjeżdżający o 11.29 wieczorem (23.29) i odprawiany dalej do Berlina (po połączeniu z wagonami z Królewca; już jako „pociąg kurierski [*Courier-Zug*] nr 4”) o 11.50 (23.50). Przyjazd do Berlina zapowiadany tu jest na godz. 6.20²⁵.

A teraz spójrzmy na świadectwo, które rejestrowało bieg interesującego nas pociągu z perspektywy jego obsługi (posiłkującej się czasem berlińskim). Świadectwem tym jest wykres ruchu na Kolei Wschodniej, ważny od 15.10.1875 r. (a zatem – obowiązujący także wtedy, gdy Sienkiewicz po raz drugi przejeżdżał przez Bydgoszcz)²⁶. Grubą czerwoną linią wyznaczony jest tu bieg pociągu nr 32, który z Torunia wyjeżdża o 10.07 wieczorem (22.07). Zlokalizowana na wysokości nazwy Toruń (Thorn) liczba 21 oznacza, że zegary stacyjne winny w momencie odjazdu wskazywać 10.28 (22.28). Pociąg zatrzymuje się następnie w Solcu Kujawskim (Schulitz), gdzie czas berliński to, odpowiednio, 10.41 (22.41; przyjazd) i 10.43 (22.43; odjazd). Z wykresu wynika, że na stacji w Solcu następowało skrzyżowanie z pociągiem nr 343 (linia z Torunia do Bydgoszczy i dalej – do Piły – była w 1876 r. szlakiem jednotorowym). W Solcu zegar miejscowy wskazywać musiał 11.00 (23.00; przyjazd) i 11.02 (23.02; odjazd). Miasto i stacja różniły się od czasu berlińskiego 19 min. Ta sama wielkość odnotowana jest przy stacji Bydgoszcz Łęgnowo (Brahnu). Przyjazd do Bydgoszczy następował o 11.11 (23.11) czasu berlińskiego, co – wzięwszy pod uwagę różnicę 18 min – przekładało się na znaną nam już godz. 11.29 (23.29). W dalszą drogę ku Pile (Schneidemühl) pociąg (już jako kurierski nr 4) wyruszał z Bydgoszczy o 11.32 (23.32). Zegary dworcowe pokazywały w tym momencie 11.50 (23.50). W Nakle (Nakel) pociąg meldował się o 11.59 (23.59) i odjeżdżał dalej o 12.01 (00.01), co stacyjne zegary (różnica czasu: 17 min) oddawały jako: 12.16 (0.16) – 12.18 (00.18). Do Piły pociąg planowo docierał o 1.03; zegary dworcowe pokazywały wtedy 1.16 (różnica czasu: 13 min).

Nie dowiemy się zapewne nigdy, jakiej rachuby trzymał się zegarek Sienkiewicza. Gdy pisarz wyjeżdżał z Warszawy, z całą pewnością kierował się czasem lokalnym – tym, który pokazywał także zegar wieżowy dworca Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Odjazd następował więc o 2.35 po południu

²⁴ Zob. „Gazeta Toruńska”, 1875, nr 240, s. 4. Zob. też niewiele różniący się od późniejszego: *Fahrplan der Königlichen Ostbahn*, vom 1, November 1874.

²⁵ Zob. „Bromberger Zeitung”, 1875, nr 241, s. 7.

²⁶ Egzemplarz omawianego dalej wykresu znajduje się w zbiorach Muzeum Okręgowego im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy.

(14.35). Czas warszawski obowiązywał do ostatniej stacji, do której docierał pociąg z Warszawy, to jest do Aleksandrowa, gdzie w momencie przyjazdu zegar dworcowy powinien był pokazywać godzinę 8.25 (20.25). Czy Aleksandrów miał własny czas lokalny, czy kierował się (dla wygody) czasem obowiązującym na kolei (to jest czasem warszawskim)? Jeśli osada zdobyła się na czasową niepodległość, to różnica między aleksandrowskim czasem lokalnym a czasem kolejowym (tu: warszawskim) wynosiłaby blisko 8 min²⁷. Sienkiewicz nie musiał w Aleksandrowie regulować zegarka, bo dość szybko opuszczał tę stację, by udać się dalej – do Torunia (jego pociąg odchodził o 9.00 wieczorem, tj. o 21.00). Czy w Toruniu zadał sobie fatygę porównania wskazań swojego zegarka (z czasem warszawskim) z zegarem dworcowym (pokazującym średni czas słoneczny tego miasta)? Czy korektę przeprowadził w Berlinie, gdzie musiał robić przesiadkę i gdzie wskazania jego zegarka różniły się od czasomierzy berlińskich o całe pół godziny?

Jest rzeczą bardzo interesującą, iż w dwóch Sienkiewiczowskich relacjach z podróży na Zachód tylko raz zjawia się sygnał świadczący, że pisarz uświadamiał sobie karkołomność przeprawy przez europejski labirynt czasowy. Myślę teraz o fragmencie dokumentującym epizod z pierwszej eskapady:

Tymczasem przybyliśmy do Brukseli. Była godzina piąta rano (według warszawskiego południka czwarta), dzień białął już na dobre i wszystkie przedmioty można było widzieć niewyraźnie²⁸.

Jeśli w Brukseli była godz. piąta rano, to w tym samym momencie w Warszawie (i we wszystkich miejscowościach leżących na warszawskim południku) minęła już... szósta. Godz. czwarta z warszawskiego południka

²⁷ Aleksandrów (dziś: Aleksandrów Kujawski) i jego zegary to pasjonujący problem historyczny, który tu tylko mogę zasygnalizować. Rzecz w tym, że na aleksandrowskiej stacji stykały się dwie sieci kolejowe, korzystające z różnych systemów mierzenia czasu. Kolej Warszawsko-Bydgoska (stanowiąca od początku istnienia część Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej) posługiwała się zegarem regulowanym wedle czasu warszawskiego (średniego słonecznego). Koleje pruskie, jak to tutaj pokazuję, miały dwa czasy: trzymały się średniego czasu słonecznego (na „użytek zewnętrzny”) i średniego czasu berlińskiego (na „użytek wewnętrzny”). Pociągi do Prus ekspediowane były raczej według systemu pruskiego, pociągi do Warszawy – z całą pewnością według czasu warszawskiego. Sytuacja jeszcze bardziej skomplikowała się w Aleksandrowie, gdy Kolej Warszawsko-Bydgoska uległa nacjonalizacji i od maja 1912 r. zaczęła używać czasu petersburskiego (późniejszego od warszawskiego o 37 min). W Warszawie zegar wieżowy przy dworcu Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej miał odtąd dwie pary wskazówek (czarne i czerwone), by pokazywać czas warszawski i późniejszy od niego o 37 min czas petersburski. Czas petersburski pokazywały zapewne zegary obsługujące w Aleksandrowie pociągi odchodzące do Warszawy, ale rozkłady publiczne wydawane w Warszawie trzymały się dalej nieużywanego już oficjalnie czasu warszawskiego. Godziny odjazdu z Aleksandrowa według zegara petersburskiego podawały za to od 1912 r. rozkłady i informatory publikowane w Rosji.

²⁸ H. Sienkiewicz, *Z podróży...*, s. 360.

musiałyby zatem odpowiadać, nie brukselskiej godz. piątej, a... trzeciej. Pomyłka wielkiego pisarza nie ma oczywiście żadnych konsekwencji, jest drobniactwem, który łatwo może uść uwadze czytającego. Ale pomyślmy tylko, jakie groźne konsekwencje mogłyby mieć podobne pomyłki, gdyby popełniali je w płątaninie lokalnych czasów kolejowi urzędnicy. Przypadek Sienkiewicza jest ciekawy także z innego względu. Oto obrazuje on nam stan świadomości czasowej z ostatniej ćwiartki XIX w. Okazuje się, że orientacji w czasie wciąż jeszcze silniej służyły naturalne rytmy (noc – dzień), dużo słabiej – wskazania mechanicznych czasomierzy. Sienkiewicz przemierzał już nie Prusy, a nowo powstałą Rzeszę Niemiecką. Zjednoczenie niemieckich państw stworzyło nową sytuację prawną, która charakteryzowała się też tym, że pruski czas kolejowy (średni czas berliński) stał się jednym z pięciu czasów kolejowych, które obowiązywać zaczęły na całej sieci nowego państwa. Pięć czasów kolejowych i mnóstwo czasów lokalnych składały się na tę rzeczywistość, którą Sienkiewicz, na szczęście, w sporej części przesympiał w wagonie.

Zjednoczenie Niemiec nastąpiło w styczniu 1871 r. Poprzedziła je zwycięska wojna z Francją, która zademonstrowała atuty armii mobilnej, korzystającej ze świetnie rozwiniętych szlaków kolejowych Prus. Wojna przyniosła Prusom (a w konsekwencji – Cesarstwu Niemiec) spore zdobycze terytorialne i ogromną kontrybucję, która pozwoliła sfinansować nowe inwestycje kolejowe, w tym – przebudowę dworca bydgoskiego. Modernizacja szlaków kolejowych bardzo mocno unaoczniała anachroniczność systemu, który musiał korzystać z pięciu różnych rachub czasowych (zegarów kolejowych).

Wielość oficjalnych czasów (do pięciu czasów kolejowych należało bowiem dodać setki czasów lokalnych, którymi wciąż posługiwały się niemieckie miasta i większe miejscowości) stanowiła nie tylko utrudnienie w sprawnym zarządzaniu państwem, ale też paraliżowała europejskie działania integracyjne, w których połączenia kolejowe zaczęły odgrywać coraz większą rolę. Przekroczenie granicy państwowej oznaczało bowiem zwykle zmianę kolejowej rachuby czasu. Czas zawsze był (i wciąż pozostaje) atrybutem władzy. Władzę ma ten, kto ustala kalendarz (i narzuca daty świąt) oraz ten, kto kontroluje zegary. Władza nad czasem przekłada się łatwo na panowanie nad przestrzenią, dlatego chaos czasowy jest zwykle przejawem władzy słabej, niepełnej, której jurysdykcja na jakimś terenie bywa kontestowana. Europa z drugiej połowy XIX w. była kontynentem, gdzie walkę o władzę można było też toczyć w wymiarze symbolicznym.

Wystarczy rzucić okiem na ówczesne mapy, by przekonać się, że na kontynencie, gdzie nie toczą się krwawe walki, trwa mocowanie się wielkich mocarstw. Obraz tych zmagania dobrze jest zilustrować przypadkiem Bydgoszczy. Z dzisiejszym położeniem naszego miasta, określanym przez 18° długości geograficznej zachodniej, kontrastuje chwiejność lokalizacji podawanej przez XIX-wieczne źródła. W niemieckiej literaturze astronomicznej

i geograficznej stosowana była zwykle lokalizacja względem tzw. południka Ferro²⁹. Ale niemieckie mapy morskie orientowane były na południk przebiegający przez obserwatorium astronomiczne w Greenwich. Układem odniesienia czasowego był dla Bydgoszczy, jak wiemy, południk berliński, co daje już trzy różne lokalizacje, trzy niepokrywające się ze sobą długości geograficzne wschodnie.

W kalendarzu wydanym w Kongresówce, który mógł dotrzeć także nad Brdę, lokalizację Warszawy określa się względem południka przebiegającego przez obserwatorium Pułkowo pod Petersburgiem³⁰. Warszawa leży tu zatem na długości geograficznej zachodniej! I – konsekwentnie – na zachodniej długości względem Pułkowa sytuuje się Bydgoszcz. Historycy zagadnienia wskazują jeszcze na mapy orientowane na południk warszawski. Bydgoszcz leży w nich także na długości geograficznej wschodniej, różnej wszakże od tej liczonej od Pułkowa.

Sytuacja Bydgoszczy nie była oczywiście żadnym wyjątkiem. Uporządkowaniu czasów europejskich nie sprzyjał chaos w odwzorowaniach przestrzeni kontynentu. A kto nie panuje nad mapą, ten nie poradzi sobie z panowaniem nad realną przestrzenią. Chaos czasowy dokuczał najbardziej w dużych krajach, o znacznej rozciągłości równoleżnikowej. Nie dziwi więc, że inicjatywa uporządkowania zarówno czasu, jak i przestrzeni wyszła od władz Stanów Zjednoczonych, kraju, gdzie Sienkiewicz w trakcie swej podróży do Kalifornii z początku 1876 r. musiał zetknąć się z siecią kolejową operującą kilkudziesięcioma czasami urzędowymi (zegarami normalnymi). Zwołana w październiku 1884 r. w Waszyngtonie konferencja poświęcona ustaleniu pierwszego południka (południka, od którego będzie się liczyć długość geograficzną – wschodnią i zachodnią) zakończyła się dokumentami, które miały rangę rekomendacji³¹. Wzmacniał je przykład Stanów Zjednoczonych, które w listopadzie 1883 r. przyjęły na kolejach system oparty na wyodrębnieniu czterech stref czasowych, zorientowanych względem południka przebiegającego przez Greenwich³². Każda taka strefa czasowa liczyła ok. 15°, stwarzając tym

²⁹ Zob. W. Jordan, *Grundzüge der Astromischen Zeit- Und Ortsbestimmung*, Berlin 1885, s. 25 (w tabeli przy nazwie Bromberg podane są: długość geograficzna liczona od południka Ferro – 35° 40 min 47 s; różnica czasu względem południka berlińskiego – 18 min 29 s; różnica czasu względem południka Greenwich – 1 godz., 12 min, 4 s).

³⁰ Zob. „Kalendarz wydawany przez obserwatorium astronomiczne warszawskie na rok zwyczajny 1861”, *Położenie geograficzne obserwatorium warszawskiego*. Lokalizacja obserwatorium względem Pułkowa to 9° 17 min, 49 s długości geograficznej wschodniej. Lokalizacja czasowa to: 37 min 11 s. Kalendarz podaje też lokalizację względem Ferro, Paryża, Greenwich i Berlina.

³¹ Zob. *Komisja Pierwszego Południka. Ostateczne postanowienia (Final-Act)*, „Wszechświat”, 1885, nr 6.

³² Zob. D. Howse, *Greenwich time and discovery of the longitude*, Oxford 1980, s. 138–151; M. O'Malley, op. cit., rozdz. *The Day of Two Noons*.

fundament pod podział świata na 24 podobne strefy. Amerykańskie strefy porządkowały czas operacji kolejowych, ale nie wnikały w inne sfery praktyki publicznej. W działalności pozakolejowej każde amerykańskie miasto mogło pozostać przy własnej rachubie lokalnej.

W niemieckim parlamencie 16.03.1891 r. odbyła się debata nad budżetem, w której po raz ostatni wziął udział sędziwy feldmarszałek Helmuth von Moltke³³. Przemówienie marszałka przeszło do historii jako rozstrzygający głos w dyskusji o czasie, która toczyła się w Niemczech od konferencji w Waszyngtonie. Helmuth von Moltke wskazał na dwa argumenty, które przemawiałyby za standaryzacją czasu w skali całego kraju. Pierwszy z nich wypada nazwać praktycznym. Marszałek zaczął od przypomnienia, że potrzeba standaryzacji czasu na kolei nie jest przez nikogo kwestionowana. Tymczasem na niemieckiej sieci kolejowej pociągi poruszają się wedle pięciu czasów: w Prusach i w Saksonii – według berlińskiego, w Bawarii – według monachijskiego, w Wirtembergii – według stuttgartarckiego, w Badenii – według czasu Karlsruhe, w Nadrenii i Palatynacie – według czasu Ludwigshafen. Na granicach stref czasowych niemieccy podróżni czują te same niedogodności jak przy przekraczaniu granic z Francją i Rosją. Odwołanie do interesów zwykłych podróżnych posłużyło marszałkowi do przejścia ku sprawom wojskowym. Wielość stosowanych czasów utrudnia koordynację działań militarnych i błyskawiczne reagowanie na rozkazy dowództwa. Różne czasy wymagają, by rozkazy mobilizacyjne przekładać na lokalne parametry, a to oznacza zwłokę i niebezpieczeństwo pomyłek. Jeden czas na całej sieci kolejowej nie zagwarantuje wszakże sprawnej mobilizacji. Można ją osiągnąć tylko wtedy, gdy całe Niemcy odejdą od czasów lokalnych i przyjmą wspólną rachubę we wszystkich dziedzinach publicznego życia. Bardzo ciekawie zabrzmiał też drugi argument, jakiego użył marszałek. Rozdrobnienie czasowe to pozostałość po rozbiciu Niemiec na odrębne państewka. Jedna Rzesza wymaga jednego czasu. Zdaniem marszałka, najlepiej do tego nadawał się czas 15 południka, przebiegającego między innymi przez pomorski Stargard (marszałek nazwał go południkiem stargardzkim) i dzielącego Niemcy na dwie połowy.

Koleje północnych prowincji Rzeszy zmieniły 1.06.1891 r. system liczenia czasu. Zamiast zegara normalnego, oddającego średni czas słoneczny Berlina, przyjęły zegar normalny, nastawiony na średni czas słoneczny,

³³ Najobszerniej o wystąpieniu marszałka poinformował czytelników polskich „Dziennik Poznański” (zob. *Z parlamentu niemieckiego*, 1891, nr 63); zob. też: *Sprawy sejmowe. Z rozpraw parlamentu niemieckiego*, „Kurier Poznański”, 1891, nr 63, s. 2. Referując wystąpienie, korzystam z jego angielskiego przekładu: *Third Debate on the Imperial Budget. Imperial State Railways. Standard Time (Moltke's last speech In the Reichstag)*, [translated by M.C. Barter], w zbiorze: H. von Moltke, *Essays, Speeches and Memoires*, vol. 2, New York 1893.

który odpowiadał 15 południkowi długości geograficznej wschodniej (liczonej od Greenwich)³⁴. W praktyce wymagało to przesunięcia zegarów służbowych (i czasu podawanego w służbowych rozkładach jazdy) o 6 min. Nowa godz. 12.00 odpowiadała odtąd berlińskiej 11.54. „Południk stargardzki” nadawał się znakomicie do zorientowania według niego niemieckich zegarów. Leżał bowiem pośrodku północnych prowincji Niemiec. Stąd w obie strony różnica czasu między skrajnymi punktami państwa wynosiła ok. 30 min. Południk 15 miał różne nazwy. Najczęściej mówiło się o nim jako tym, który przecina Görlitz (Zgorzelec) i dzisiejszy Stargard. Funkcjonowała też inna nazwa: południk adriatycki (i – konsekwentnie – czas adriatycki). Ale w historii utrwaliła się nazwa, która miała odzwierciedlać szczególną pozycję Niemiec, tj. czas środkowoeuropejski. Ten właśnie czas po raz pierwszy zawitał do Bydgoszczy 1.06.1891 r. Mało kto z mieszkańców mógł sobie здаwać sprawę ze zmiany, do której doszło. Zmiana była bowiem ograniczona do wewnętrznych procedur kolejowych. Czas środkowoeuropejski pokazywały zegarki maszynistów, ale zegary miejskie wciąż trzymały się średniego czasu słonecznego. Gdy na zegarkach kolejarzy była 11.48, w Bydgoszczy zegary wydzwaniały już południe.

Marszałek von Moltke nie doczekał się momentu realizacji swego postulatu, zmarł niedługo po pamiętnym posiedzeniu parlamentu. Wiosną 1893 r. prasa niemiecka doniosła jednak o przełomowej decyzji, jaka zapadła w Berlinie. Od 1.04.1893 r. czas kolejowy (środkowoeuropejski) miał stać się rachubą obowiązującą oficjalnie w całym państwie i we wszystkich dziedzinach życia. Stosowną ustawę podawała prasa:

My, Wilhelm, Z Bożej łaski Cesarz Niemiecki, Król Pruski etc. rozporządzamy w imieniu państwa za zgodą rady związkowej i parlamentu, co następuje: prawnie obowiązującym czasem w Niemczech jest średni czas słoneczny 15 stopnia długości na wschód od Greenwich.

Prawo to staje się obowiązującym od chwili, w której podług określenia czasu w ustępie poprzedzającym rozpocznie się dzień 1 kwietnia 1893³⁵.

Wprowadzenie w życie tej regulacji poprzedziła kampania informacyjna. Materiały poświęcone przeprowadzanej operacji publikowały też polskie gazety, dostosowując komentarze do lokalnych warunków. W prasie poznańskiej mowa była zatem o tym, że zmiana pociąga za sobą przesunięcie wskazówek do tyłu o ok. 8 min, w prasie bydgoskiej podawano wielkość 12 min, w toruńskiej – 15 min³⁶. W Poznaniu przekonywano czytelników, że czas środkowoeuropejski powinien być już znany wszystkim, którzy podróżowali

³⁴ Zob. *Einheitliche Eisenbahnzeit*, „Die Gartenlaube”, 1891, nr 35, s. 596.

³⁵ Cytuję za: *Średnioeuropejski czas*, „Gazeta Toruńska”, 1893, nr 69, s. 3.

³⁶ Zob. materiały w prasie niemieckiej: *Die Einheitszeit*, „Thorner Presse”, 1893, nr 76; [notka], „Thorner Presse”, 1893, nr 77; *Die Einheitszeit und die Eisenbahnfahrpläne*, „Bromberger Zeitung”, 1893, nr 74; *Zur Einheitszeit*, „Bromberger Presse”, 1893, nr

ostatnio kolejną. Musieli się oni bowiem spotykać na dworcach z tablicami, na których podawana była różnica między lokalnym czasem stacyjnym (średnim słonecznym) a kolejowym (tj. środkowoeuropejskim).

Na przełomie marca i kwietnia 1893 r. w prasie bydgoskiej i toruńskiej (niemieckiej i polskiej) zjawił się w rozkładach nowy skrót: M.E.Z. (*Mitteleuropäische Zeit*). Już w rozkładzie wycieczkowego pociągu do Rynkowa, który zaplanowany był na piątek 31 marca, podane są przy odjeździe dwa czasy: 3.30 (15.30 czasu środkowoeuropejskiego; M.E.Z.) i 3.42 (15.42 czasu lokalnego; *Ortszeit*). Powrót z Rynkowa to – odpowiednio – 6.15 (18.15 M.E.Z.) i 6.27 (18.27; *Ortszeit*)³⁷. Pod koniec marca „Gazeta Toruńska” informowała czytelników, że „czas średnioeuropejski późniejszy jest według ścisłego obrachunku tu w Toruniu o 14 minut 32 sekundy od prawdziwego słonecznego”, zaś 31 marca gazeta dawała zapowiedź przesunięcia miejskich zegarów³⁸.

Przez Bydgoszcz, już z czasem środkowoeuropejskim, przejechał między innymi Bolesław Prus. W jego opowieści z maja 1895 r. nic nie wskazuje jednak, by pisarz uświadamiał sobie zaszłą zmianę. W narracji często padają wskazania godzinowe, ale nigdzie im nie towarzyszy dopowiedzenie, o jaki czas piszącemu chodzi. Bydgoszcz Prusa jest bardzo słabo znana, stąd pozwalałam sobie przytoczyć dłuższy fragment. Tym ciekawszy, że skupiony na przemysłowym portrecie miasta:

Jest blisko północ. Na dworcu, którego nie znam, pali się mnóstwo latarni, a pod jedną z nich stoi rower, także z latarką. Służby kręci się pełno, ale zachowują się tak cicho, jakby nie chcieli przerywać snu podróżnym.

O ile przypominam sobie z *Reichs-Kursbucha*, czyli kolejowego przewodnika po całej Europie, darowanego mi przez jednego z przyjaciół, o ile

78; *Die Deutsche Einheitszeit*, „Berliner Tageblatt”, 1893, nr 166. I w prasie polskiej: *Średnioeuropejski czas*, „Gazeta Toruńska”, 1893, nr 69; [notka], „Gazeta Toruńska”, 1893, nr 74; *Środkowoeuropejski czas w Poznaniu*, „Dziennik Poznański”, 1893, nr 75; *M.E.Z.*, „Kurier Poznański”, 1893, nr 73.

³⁷ Zob. „Bromberger Zeitung”, 1893, nr 77, s. 3.

³⁸ Zob. „Gazeta Toruńska”, 1893, nr 72. W anonsie czytamy: „Urząd pocztowy w Toruniu zawiadamia i ogłasza, że od początku dnia 1 kwietnia, a więc od północy z jutrzejszego piątku na sobotę, będzie się ruch pocztowy odbywał według czasu średnioeuropejskiego, który w Toruniu jest w praktyce o pełna 15 minut późniejszy. Zegary pocztowe będą więc o 15 minut o północy cofnięte. To samo stanie się i na kolejach żelaznych. Ruch pociągów pozostanie prawda ten sam, bo terazniejszy plan jazdy pozostaje niezmienny aż do 1 maja. Ale czas przychodzenia i odchodzenia pociągów będzie na planie wyrażony według średnioeuropejskiego czasu, a więc dla Torunia pozornie o 15 minut wcześniej. Tak np. pociąg ostatni osobowy z Poznania, przychodzący wieczorem teraz o godzinie 10 minut 45, będzie przychodził o tym samym czasie, ale że zegary o 15 minut będą cofnięte i tyleż od 1 kwietnia w Toruniu mniej będą pokazywały, więc pociąg ten będzie zapisany na planie jako przychodzący o godzinie 10 minut 30, bo tyle właśnie będą zegary według średnioeuropejskiego czasu pokazywały”, „Gazeta Toruńska”, 1893, nr 74, s. 3.

przypominam sobie, stacja ta musi się nazywać po naszymu Bydgoszcz, po niemiecku Bromberg.

Bromberg – *brom bierz?*... Jak ten niemiecki język jest podobny do polskiego! I jakie komiczne wyradzają się sytuacje... Chcieli zgermanizować Bydgoszcz – nazwę co prawda nie mającą sensu w języku polskim i zastąpili ją nazwą: brom-bierz!...

A zaprawdę, należałoby tu często zażywać brom patrząc na podobną gospodarzę.

Jeżeli istotnie znajdujemy się w Brom-bierzu, nic nie stracimy przypomniawszy sobie, że jest to miasto posiadające 41 tys. mieszkańców, młyny, fabryki papieru i tektury, gisernię, fabrykę maszyn, garbarnie, octanie, olejarnie i wyroby tytoniuowe.

Brom-bierz razem z posągiem Fryderyka Wielkiego stojącym na rynku należy do Prowincji Poznańskiej. Poznańskie według niemieckich przewodników (jakich u nas brakuje) jest to kraj równy, posiadający wiele jezior. Przemysł odgrywa tutaj podrzędną rolę, głównym zaś źródłem dochodów jest uprawa ziemi i hodowla bydła³⁹.

W dalszej części cytowanej relacji Prus daje upust swej erudycji, tłumacząc czytelnikowi, jak czas berliński różni się od warszawskiego. Píše zatem:

W połowie maja słońce wschodzi w Warszawie o g. 4 ½ z rana. Gdybyśmy mogli w oka mgnieniu przelecieć z Warszawy do Berlina, przekonalibyśmy się, że w chwili gdy w Warszawie ukazuje się na widnokręgu słońce, w Berlinie jeszcze go nie ma i że ukaże się dopiero w pół godziny później aniżeli w Warszawie⁴⁰.

A trochę dalej dodaje:

[...] ponieważ oba miasta mają niejednakową długość geograficzną, więc rano, południe i wieczór następują w Berlinie o pół godziny później aniżeli w Warszawie, a warszawiak przyjechawszy do Berlina musi cofnąć swój zegarek o 32 minuty⁴¹.

W maju 1895 r. Berlin, podobnie jak całe Cesarstwo Niemiec, posługiwał się już czasem środkowoeuropejskim. W objaśnieniach Prusa niemiecka stolica tkwi jednak w innej rzeczywistości, tej, która związana była z naturalnymi rytmemi (wschodów i zachodów). Co więcej, wyliczenia pisarza są niepoprawne. Warszawę i Berlin dzieliły bowiem 24 min. Zaś 30 min to różnica między średnim czasem warszawskim a średnim czasem berlińskim. Tego

³⁹ B. Prus, *Kartki z podróży*, t. 2, [w:] *Pisma*, red. Z. Szwejkowski, t. 28, Warszawa 1950, s. 140 (kursywa odpowiada spacjowaniu z oryginału).

⁴⁰ Ibidem, s. 194.

⁴¹ Ibidem, s. 196.

ostatniego nikt jednak ze skrzętnych berlińczyków w maju 1895 r. nie używał. Miasto żyło czasem umownym (strefowym).

Zapowiedziałem na wstępie, że scharakteryzuję zmianę najtrwalszą i zarazem najbardziej powszechną. Tą zmianą okazało się zaprowadzenie w mieście czasu środkowoeuropejskiego. Zauważmy bowiem, że przybycie do Bydgoszczy pierwszych pociągów zbiegło się ze wzniesieniem dworca. Ten pierwszy dworzec szybko został jednak przebudowany, a dzisiejsza nowoczesna bryła w niczym nie przypomina tego, co widzieli bydgoszczanie kiedyś. Wraz z koleją zawitały do miasta nowe pojazdy – dymiące lokomotywy, wagony o różnym przeznaczeniu. Dziś tabor jest inny i niewiele przypomina ten, z którego korzystać mogli pierwsi podróżni. Wraz z koleją pojawiły się w mieście liczne bocznice. Dziś w znacznej większości bocznice te zarosły trawą lub zostały zdemonstrowane i poszły w kompletne zapomnienie. Kolej Wschodnia przecięła niegdyś ruchliwą ul. Gdańską, po niegdysiejszym skrzyżowaniu nie ma prawie śladów, miejsce sporego odcinka torów zajęła ruchliwa ul. Kamienna. Kiedyś w obrębie Bydgoszczy znajdowała się jedna stacja, teraz stacji i przystanków jest kilkanaście, a liczba ta stale się zmienia. Ostatnio zjawił się przystanek Bydgoszcz Błonie, ale z pasażerskiego rozkładu jazdy wykreślono nazwy Bydgoszcz Emilianowo i Bydgoszcz Żółwin.

Zmiana czasu okazała się nadzwyczaj trwała. Jej skutki od 125 lat kształtują codzienność miasta⁴². Zmiana czasu dokonywała się w naszym mieście stopniowo. Głównym impulsem były wymagania bezpieczeństwa ruchu na szlakach kolejowych. Czas środkowoeuropejski trafił do miasta jako czas kolejowy. Przetrwał mimo rozmaitych zawirowań, jakie przechodziło nasze miasto. Kiedy go wprowadzano, mówiono o mieście najczęściej: Bromberg. Dziś jest to Bydgoszcz. Czas środkowoeuropejski miał w 1893 r. zademonstrować jedność Rzeszy. Wskazywano go skrótem M.E.Z. Dziś pozwala organizować życie w polskim mieście, które jest częścią zjednoczonej Europy. Dlatego także w Polsce identyfikowany bywa angielskim skrótem CET (*Central European Time*). Czas CET służy każdemu – bez względu na to, czy wybiera się w podróż, czy podejmuje jakąś inną czynność. Dlatego zmianę, która go do Bydgoszczy przyniosła, nazwałem na wstępie powszechną.

Historię zaprowadzenia w Bydgoszczy czasu środkowoeuropejskiego zamykam w tym szkicu w przedziale: 1848–1895. Przedstawienie dalszych losów bydgoskiej rachuby (w Polsce niepodległej) odkładam na inną okazję⁴³. Spośród śladów, jakie pozostawił po sobie ten pierwszy okres, najwspanialszym byłby dziś zegar na gmachu poczty głównej. Oddany do

⁴² Jubileusz (125 lat od wprowadzenia czasu środkowoeuropejskiego) odnotowała prasa niemiecka. W bydgoskiej prasie przeszedł on bez echa.

⁴³ Ciąg dalszy naszkicowanej historii musiałyby objąć między innymi okres wojny światowej (1914–1918) i nowość, którą przyniosła – tzw. czas letni, znany dziś jako *Central European Summer Time* (CEST). Zob. D. Prerau, *Saving the Daylight. Why we put the clocks forward*, London 2006. We współczesnych dyskusjach dotyczących czasu i tego,

Wystawy jako element aktywności gospodarczej XIX-wiecznej Bydgoszczy

Idea współczesnych wystaw gospodarczych zrodziła się we Francji w XVIII w. Ich celem było z jednej strony, ukazanie osiągnięć z zakresu produkcji przemysłowej i rzemieślniczej, z drugiej zaś wzbudzenie zainteresowania odwiedzających prezentowanymi eksponatami, tak by znaleźć na nich nabywców. Wystawy miały być miarodajną wykładnią rozwoju gospodarczego, skłaniać przemysłowców i rzemieślników do prezentowania swoich wyrobów, ale i do podnoszenia ich jakości, rozbudowywania zakładów i poszerzania asortymentu¹. Były okazją do budzenia ducha konkurencyjności i dawały możliwości szukania nowych rynków zbytu, nowego kręgu odbiorców. Uzyskiwanie nagród za poszczególne produkty zwiększało prestiż ich producentów i dawało im szansę uzyskania lepszych dochodów.

Wystawy organizowano wprawdzie już wcześniej, np. w XVII w. we Francji, niemniej prezentowały one głównie dorobek z zakresu dokonań artystycznych. W 1648 r. paryscy artyści jako pierwsi przygotowali publiczną ekspozycję, na której pokazali swoje obrazy i rzeźby. Niestety, wystawa zakończyła się skandalem. Jej przeciwnicy, w tym artyści, którzy nie brali w niej udziału, uzyskali zakaz wystawiania eksponatów do sprzedaży i niemal doprowadzono do ich skonfiskowania. Dopiero po interwencjach wpływowych osób ze świata polityki i kultury wystawcom udało się odzyskać eksponaty. Nie zniechęciło to artystów, a kolejne wystawy odbyły się w 1673 i 1699 r. Później do grona organizatorów dołączyły inne miasta, np. Londyn (1756, 1761 r.)². Dużo bardziej wszechstronny charakter miała wystawa zorganizowana w Pradze w 1791 r. Mimo skromnych rozmiarów, zaprezentowano na niej całokształt rozwoju gospodarczego Czech. Jej celem było pokazanie wyrobów i zachęcanie rzemieślników czeskich do podjęcia rywalizacji, walki konkurencyjnej z innymi producentami³. W latach: 1798, 1801, 1802 wystawy gospodarcze o charakterze ogólnokrajowym

¹ Cz. Łuczak, *Dzieje gospodarcze Wielkopolski w okresie zaborów (1815–1918)*, Poznań 2001, s. 133; W. Garbaczewski, *Pierwsza prowincjonalna wystawa rolnictwa, sztuki i przemysłu w Bydgoszczy (1855 r.)*, „Materiały do Dziejów Kultury i Sztuki Bydgoszczy i Regionu”, 2006, nr 11, s. 44.

² K. Ołdziejewski, *Wystawy powszechne. Ich historia, organizacja, położenie prawne i wartość społeczno-gospodarcza*, Poznań 1928, s. 3.

³ *Ibidem*, s. 4.

zorganizowali Francuzi. Jednak dopiero trzecia z wymienionych dawała obraz rozwoju kulturalno-gospodarczego Francji⁴.

Inicjatywa wystawiennicza szybko zyskała uznanie innych miast europejskich, zaś rozwój nauk przyrodniczych, postęp w zakresie techniki i przemysłu sprawiły, że poczynając od XIX w. wystawy gospodarcze stawały się coraz częstszym zjawiskiem we Francji, Anglii czy na terenie krajów niemieckich⁵. Wśród nich odnajdujemy wystawy przemysłowe, rzemieślnicze, rolnicze⁶, ogrodnicze, sadownicze, hodowlane, higieniczne, tudzież prezentacje restauratorskie czy kucharskie. Elementem składowym wielu wystaw był dział poświęcony kulturze i sztuce⁷.

W historii ruchu wystawienniczego przełomowy okazał się 1851 r., w którym odbyła się pierwsza ogólnoswiatowa wystawa gospodarcza. Na miejsce zorganizowania ekspozycji wybrano Londyn. Wystawa trwała od 1 do 15.10.1851 r. W pobudowanym specjalnie na ten cel Pałacu Kryształowym zgromadzono eksponaty ponad 17 tys. wystawców z kilkunastu państw. Szacuje się, że dziennie wystawę zwiedzało 46 tys. ludzi⁸. W konsekwencji przygotowana z wielkim rozmachem i monumentalnych rozmiarów ekspozycja wyznaczyła nowy wzorzec organizacyjny, do którego chętnie odnosili się późniejsi organizatorzy.

Na ziemiach polskich pierwsze wystawy gospodarcze zaczęto urządzać na terenie zaboru rosyjskiego. Ich inicjatorem były władze rządowe. W 1819 r. zorganizowano wystawę artystyczną, a zgodnie z rozporządzeniem namiestnika, wystawy płodów rolniczych i produktów przemysłowych miały odbywać się w Warszawie co dwa lata. Pierwsza wystawa przemysłowa odbyła się w 1821 r., kolejna w 1823 r. Nowością było wprowadzenie medali jako nagród dla wystawców⁹. Niestety, po 1829 r. w obli-

⁴ Francuzi z powodzeniem i dość dużą częstotliwością organizowali wystawy ogólnokrajowe w kolejnych latach. Charakterystyczne było to, że odbywały się one bez udziału wystawców zagranicznych, co wynikało z obaw przed konkurencją, K. Ołdziejewski, op. cit., s. 6; T. Dohnalowa, *Wystawy gospodarcze w Poznaniu w XIX i na początku XX wieku*, „Kronika Miasta Poznania”, 1996, nr 3, s. 62.

⁵ Listę wystaw krajowych organizowanych w XIX w. i na początku XX w. podaje K. Ołdziejewski, op. cit., s. 10–15.

⁶ Bardzo często, zwłaszcza na terenach wschodnich, gdzie rozwijał się przede wszystkim przemysł pozostający w silnym związku z rolnictwem, przygotowywano łącznie wystawy przemysłowe i rolnicze.

⁷ *Przemysł, sztuka, polityka. Wystawy gospodarcze na ziemiach polskich w z Polską związanych ok. 1850–1914*, red. W. Garbczewski, Poznań 2015, s. 12.

⁸ Więcej na temat samej wystawy: *Reports by the Juries on the Subject in the Thirty Classes into which the Exhibition was divided. Class X*, Londyn 1852, www.archive.org/details/reportsbyjurieso00grea/page/n3 [dostęp: 2.01.2019].

⁹ Z. Borowska-Dobrowolska, *Bydło na wystawach rolniczych Królestwa Polskiego*, cz. 1, www.holstein.pl/2018/03/16/bydlo-na-wystawach-rolniczych-krolestwa-polskiego-cz-1/ [dostęp: 4.01.2019].

czu pogarszającej się sytuacji politycznej, działalność wystawiennicza w Królestwie Polskim ustała na kilkanaście lat¹⁰.

W pierwszej połowie XIX w. ekspozycje rolniczo-przemysłowe z powodzeniem organizowano na terenie Królestwa Pruskiego, czego przykładem jest krajowa wystawa przemysłowa, która odbyła się w 1844 r. w Berlinie¹¹. Dokładnie w tym samym roku zorganizowano tam wielką wystawę artystyczną¹². Pewne odstępstwo w zakresie eksponowania dorobku gospodarczego stanowiły tzw. Kresy Wschodnie, wykazujące jeszcze w tym czasie zapóźnienie gospodarcze i komunikacyjne względem pozostałych ziem. Wyjątkiem były niewielkie wystawy rolnicze i pokazy zwierząt hodowlanych połączone z ekspozycją narzędzi i maszyn rolniczych, które organizowano na ziemiach Wielkiego Księstwa Poznańskiego, Prus Zachodnich i Prus Wschodnich od lat 20. XIX w. Ich zasięg był jednak ograniczony¹³.

Ruch wystawienniczy znany był bydgoskim (podbydgoskim) przedsiębiorcom i rolnikom. Począwszy od lat 40. XIX w. miejscowe organizacje rolnicze każdego roku przygotowywały wystawy kłaczy rozplodowych. Z kolei w 1853 r. Centralny Związek Rolniczy dla Obwodu Nadnoteckiego (*Landwirtschaftliche Central-Verein für Netzedistrikt*) zorganizował pokaz maszyn i narzędzi wykorzystywanych do prac polowych oraz zwierząt hodowlanych¹⁴. Częstym zjawiskiem były pokazy maszyn zakupionych przez bogatszych właścicieli ziemskich na wystawach czy jednodniowe ekspozycje maszyn, narzędzi, roślin oraz zwierząt aranżowane przy okazji zebrań Związku Rolniczego.

Na ziemiach zaboru pruskiego wystawy stały się stałym elementem życia gospodarczego, w zasadzie od połowy XIX w. Jednym z impulsów była niewielka, polska wystawa zorganizowana w pałacu hrabiego Tytusa Działyńskiego, którą można było zwiedzać w dniach od 19.06 do 8.07.1850 r. Ekspozycja zgromadziła 70 wystawców reprezentujących polski przemysł, rzemiosło, rolnictwo i stanowiła okazję do wezwania do usilnej pracy na rzecz podniesienia przemysłu narodowego¹⁵. Jej inicjatorem było miejscowe Towarzystwo Przemysłowe¹⁶.

¹⁰ K. Ołdziejewski, op. cit., s. 44.

¹¹ *Przemysł, sztuka, polityka...*, s. 12.

¹² S. Pomian, *Wystawa sztuk pięknych w Berlinie w roku 1844*, Poznań 1844.

¹³ *Przemysł, sztuka i polityka...*, s. 12.

¹⁴ W. Garbaczewski, op. cit., s. 26.

¹⁵ K. Ołdziejewski, op. cit., s. 77; *Pamiętnik jubileuszowy Towarzystwa Przemysłowego w Poznaniu 1848–1923*, Poznań 1923, s. 7; *Towarzystwo Przemysłowe Polskie w Poznaniu* (druk okolicznościowy).

¹⁶ W końcu 1848 r. w Poznaniu powstało Towarzystwo Czytelni i Dobrej Rady, działające w środowisku rzemieślników i drobnych przedsiębiorców. Jednym z jego celów było dokształcanie czeladników. W listopadzie 1849 r. przekształciło się w Towarzystwo Przemysłowe, które formalnie zainaugurowało swą działalność w styczniu 1850 r. Do założycieli towarzystwa należeli między innymi Karol Libelt, Tytus Działyński czy

Przygotowywanie wystaw, zwłaszcza o szerszym zasięgu, było nie tylko kosztownym przedsięwzięciem, ale i wielkim wyzwaniem organizacyjnych zarówno dla władz miejskich, jak i lokalnych środowisk gospodarczych. Wyzwanie to, począwszy od połowy lat 50. XIX w., zaczęła systematycznie podejmować Bydgoszcz. Miasto spełniało wówczas niezbędne warunki i w pełni nadawało się na organizatora wystaw gospodarczych. Należało do największych miast w Prowincji Poznańskiej, było ważnym ośrodkiem administracyjnym (stolica Królewsko-Pruskiej Regencji, siedziba Cesarskiej Wyższej Komisji Poczt, Królewskiego Wyższego Urzędu Celnego, Królewskiej Komisji Generalnej dla Prowincji Poznań i Prusy Królewskie oraz Dyrekcji Pruskiej Kolei Wschodniej)¹⁷, gospodarczym (zwłaszcza przemysłowym) i wojskowym¹⁸. Posiadało dogodną lokalizację, a po powstaniu we wschodnich prowincjach sieci dróg kolejowych i ulokowaniu w mieście węzła kolejowego było dobrze skomunikowane, mając połączenia nie tylko z Berlinem, Poznaniem, ale i Gdańskiem, Górnym Śląskiem czy Królewcem. Istotną rolę gospodarczą odgrywał Kanał Bydgoski¹⁹. Kolejny czynnik to fakt, że Bydgoszcz posiadała własne organa prasowe, co dawało gwarancję sprawnego przekazu informacji i nagłośnienia imprezy²⁰, i oczywiście dobrze rozwinięty lokalny przemysł²¹, który można było, a nawet należało odpowiednio rozreklamować²².

Hipolit Cegielski późniejszy prezes tej organizacji. Po trzech latach działalności towarzystwo liczyło ok. 300 członków; Cz. Łuczak, op. cit., s. 133.

¹⁷ B. Janiszewska-Mincer, *Bydgoszcz jako stolica regencji w latach 1815–1914*, [w:] *Bydgoszcz jako ośrodek administracyjny a przestrzeni wieków*, red. Z. Biegański, W. Jastrzębski, Bydgoszcz 1998, s. 137–141.

¹⁸ A. Kaliński, *Zarys historii garnizonu pruskiego w Bydgoszczy*, „Kronika Bydgoska”, 2010, t. 31, s. 48–55.

¹⁹ E. Czajkowski, *134 lat bydgoskiego węzła kolejowego*, „Kalendarz Bydgoski” 1985, s. 89–96; J. Mierzyński, *125 rocznica powstania Dyrekcji Kolejowej w Bydgoszczy*, „Kronika Bydgoska”, 1980, t. 5, s. 158–166.

²⁰ Od 1845 r. w Bydgoszczy rozpoczęto wydawanie dziennika „Bromberger Wochenblatt”. Trzy lata później pojawiły się dwa kolejne periodyki: „Bromberger Deutsche Zeitung” i „Bromberger Volksblatt”. Kolejne tytuły pojawiały się w II połowie XIX w. „Bromberger Wochenblatt” począwszy od 1862 r. wychodził pod nowym tytułem „Bromberger Zeitung” i w tej formie funkcjonował do 1890 r. Wówczas też stał się mutacją „Ostdeutsche Presse” wydawanej od 1877 r.; E. Nowikiewicz, *Bydgoskie niemieckojęzyczne pisma periodyczne w latach 1815–1900*, „Kronika Bydgoska”, 1997, t. 18, 127–160.

²¹ Od połowy XIX w. wskutek gwałtownego rozwoju nowoczesnego przemysłu fabrycznego zanika rzemieślniczy charakter Bydgoszczy. Powstały kolejne fabryki w zakresie przemysłu maszynowego i metalowego. Największą popularnością cieszyły się zakłady produkujące maszyny na potrzeby przemysłu rolnego i spożywczego. Do najstarszych tego typu należała założona w 1839 r. w podbydgoskiej wsi Wilczak (ob. w granicach administracyjnych miasta) fabryka maszyn rolniczych Plagemanna, przejęta następnie w połowie XIX w. przez Juliusa Schmidta. Na przełomie 1845/1846 r. po-

W tzw. okresie pruskim, a w zasadzie w II połowie XIX i początkach XX w. odbyło się w Bydgoszczy i na terenie regencji bydgoskiej kilkanaście wystaw o profilu przemysłowym, rzemieślniczym, rolniczym, a nawet sanitarnym. Do tych najważniejszych, które miały miejsce w samej Bydgoszczy, należy zaliczyć wystawy z lat: 1855, 1866, 1888, 1902, 1904, 1910. Wszystkie, poza ostatnią z 1910 r., która była dziełem wyłącznie polskim, były organizowane z inicjatywy niemieckich środowisk gospodarczych, aczkolwiek otwarte dla Polaków. W tym samym czasie do najważniejszych wystaw, które odbyły się w Poznaniu, należy zaliczyć te z lat: 1850 (wspomniana polska wystawa), 1872, 1895, 1907, 1911.

Pierwsza Prowincjonalna Wystawa Rolnictwa, Sztuki i Przemysłu (*Landwirtschaftliche, Kunst und Gewerbe-Ausstellung*) odbyła się w Bydgoszczy w dniach od 18 do 23.05.1855 r.²³. Mimo że wystawa trwała zaledwie 6 dni była tą, która zapoczątkowała erę wielkich wystaw na ziemiach wschodnich monarchii pruskiej²⁴. W odróżnieniu od poznańskiej inicjatywy z 1850 r., mającej charakter amatorsko-rękodzielniczy, bydgoska ekspozycja charakteryzowała się znacznym profesjonalizmem²⁵. Organizatorami byli: miejscowa Rada Przemysłowa²⁶ i Centralny Związek Rolniczy Obwodu

wstała odlewnia żelaza i fabryka maszyn rolniczych Ernsta Kämmerera, której wyroby zostały nagrodzone podczas wystawy światowej w Paryżu 1855 r. Trzecim poważnym producentem sprzętu rolniczego w Bydgoszczy był Friedrich Eberhardt, który założył fabrykę w połowie lat 40. XIX w. W sumie w 1860 r. w Bydgoszczy działało 25 fabryk i dużych warsztatów rzemieślniczych, natomiast w latach 1895–1905 ich liczba wzrosła ze 147 do 548. W 1907 r. w całym przemyśle bydgoskim zatrudnionych było 11 670 pracowników. Działo ponad 540 fabryk i dużych zakładów rzemieślniczych. Ich założycielami byli głównie bydgoszczanie pochodzenia niemieckiego; A. Wajda, *Stosunki ludnościowe i gospodarcze w latach 1815–1850*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1, *Do roku 1920*, red. M. Biskup, Warszawa–Poznań 1991, s. 471–474; *Industrie und Gewerbe in Bromberg: eine Darstellung der industriellen Entwicklung Brombergs vom technisch-wirtschaftlichen Standpunkte unter besonderer Berücksichtigung der letzten 50 Jahre*, verf. von Gewerberat Böhm, unter mitw. von Becker et al., Historische Einleitung verf. von E. Schmidt, Bromberg 1907, s. 121–122; B. Derkowska-Kostkowska, *Dzieje i architektura bydgoskich fabryk*, „Kalendarz Bydgoski”, 2000, s. 97–98.

²² W. Garbaczewski, *Pierwsza prowincjonalna...*, s. 28.

²³ K. Schottmüller, *Die Bromberger Gewerbe-Ausstellung von 1855*, „Historische Monatsblätter für die Provinz Posen”, 1900, nr 10, s. 149–150; przygotowania do wystawy i jej przebieg szeroko opisuje W. Garbaczewski, *Pierwsza prowincjonalna...*, s. 25–47.

²⁴ Ibidem; *Przemysł, sztuka, polityka...*, s. 14.

²⁵ R. Jaworski, *Swój do swego. Studium o kształtowaniu się zmysłu gospodarności Wielkopolan 1871–1914*, Poznań 1998, s. 171.

²⁶ Rada Przemysłowa (*Gewerberat*) powstała w 1849 r., była organem skupiającym przedstawicieli kręgów rzemieślniczych i przemysłowych. Jej głównym celem było inicjowanie i wspieranie działań zmierzających do rozwoju działalności gospodarczej. Rada funkcjonowała do początków lat 60. XIX w., wówczas jej zadania i kompetencje

Nadnoteckiego²⁷. Teren wystawy znajdujący się przy tzw. Trakcie Berlińskim, w Ogrodzie Okole położony był wprawdzie poza granicami administracyjnymi miasta, ale jego atutem był fakt, że należał do jednych z najchętniej uczęszczanych przez bydgoszczan miejsc rekreacyjnych²⁸. Głównym celem organizatorów było ukazanie dokonań, zwłaszcza gospodarki leśnej i rolnej w Obwodzie Nadnoteckim²⁹, przy czym podkreślano, że wystawa ma być okazją do pokazania wyrobów artystycznych i przemysłowych z terenu Prowincji Poznańskiej i południowej części Prus Zachodnich. Pionierski charakter wystawy polegał na tym, że miała objąć teren całej prowincji, w szczególnych przypadkach wychodząc nawet poza jej granice, po drugie miała zaprezentować jednocześnie dorobek wielu branż. Duży nacisk kładziono na wyroby własne wystawców i tylko takie podlegały ocenie³⁰.

Wystawa zgromadziła ponad 200 wystawców, przy czym 185 pochodziło z Prowincji Poznańskiej, głównie z terenu regencji bydgoskiej, ponadto 13 z Prus Zachodnich, a 2 z Pomorza. Wystawiono niemal 1200 przedmiotów, które podzielone zostały na 12 grup wystawowych³¹. Ekspozycję zwiedziło ponad 9 tys. osób, większość spoza Bydgoszczy³². Przyznano 18 nagród za dokonania w rolnictwie. W dziedzinie przemysłu i rzemiosła pierwotnie do uhonorowania wytypowano 57 wystawców, ale ostatecznie lista została ograniczona przez władze prowincji do 40. Wśród nagrodzonych znalazło się 26 bydgoszczan, w tym kilku Polaków. Tak duża liczba nagrodzonych wystawców pochodzących z Bydgoszczy wynikała z faktu, że

przejęło powstałe w 1857 r. Towarzystwo Techniczne (*Technischer Verein*) oraz Izby: Handlowa i Rzemieślnicza (*Handelskammer, Handwerkskammer*).

²⁷ Centralny Związek Rolniczy Obwodu Nadnoteckiego powstał w 1852 r. jako organizacja zrzeszająca związki rolnicze, głównie z powiatów regencji bydgoskiej. Podstawowym zadaniem związku było wszechstronne wspomaganie rozwoju rolnictwa, także w zakresie edukacji.

²⁸ W. Garbaczewski, *Pierwsza prowincjonalna...*, s. 31.

²⁹ Obwód Nadnotecki, Dystrykt Nadnotecki (niem. Netzedistrikt) jednostka podziału terytorialnego Królestwa Prus w latach 1775–1807, w jego skład wchodziła część Wielkopolski i Kujaw z Inowrocławiem, Piłą i Bydgoszczą. Regencja bydgoska powstała w 1815 r. i pokrywała się w części z terytorium obwodu. Termin Obwód Nadnotecki w tradycji nazewnictwa ziemi bydgoskiej występuje aż do II wojny światowej; F. Mincer, *Bydgoszcz jako stolica Obwodu Nadnoteckiego w Królestwie Pruskim (1772–1806) i Departamentu Bydgoskiego w Księstwie Warszawskim*, [w:] *Bydgoszcz jako ośrodek...*, s. 83–132; B. Janiszewska-Mincer, op. cit., s. 155.

³⁰ *Einladung und Programm für die vom 18 bis 23 Mai d. J. in Bromberg stattfindende landwirtschaftlich, Kunst und Gewerbe-Ausstellung*; Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, RP (Registratura Prezydialna), sygn. 5001.

³¹ Szczegółowo przebieg wystawy opisuje W. Garbaczewski, *Pierwsza prowincjonalna...*, s. 26–47.

³² "Mitteilungen des Landwirtschaftlichen Centralvereins für den Netzedistrikt", 1855, nr 3, s. 61.

to oni dominowali podczas wystawy. Poznań reprezentowało zaledwie 8 wystawców, z czego 6 uzyskało nagrody³³. Zabrakło nie tylko niemieckich fabryk poznańskich, np. fabryki maszyn J. Moegelina, warsztatu litografii G.E. Beutha czy fabryki D. Meissnera, ale również produktów H. Cegielskiego – założyciela warsztatów naprawczych i fabryki narzędzi rolniczych³⁴.

Zdaniem niemieckich urzędników wystawa w znacznej mierze spełniła pokładane w niej nadzieje. Miano jednak świadomość, że na część efektów związanych z promocją należy poczekać. Podsumowując bydgoską ekspozycję, nadradca prezydialny Ferdynand von Nordenflycht zwrócił uwagę, że ukazała ona tendencje odśrodkowe wśród części ludności niemieckiej regencji bydgoskiej, niezadowolonej z faktu przynależności do Prowincji Poznańskiej. Twierdził, że bydgoszczanom trudno pogodzić się z dominującą rolą Poznania i przy każdej nadarzającej się okazji pragną pokazać swoją faktyczną przewagę, czy – jak to określił – „plecy temu co leży nad Wartą”. W jego przekonaniu mieszkańcy Bydgoszczy czują się w pełni członkami monarchii pruskiej i są przesiąknięci duchem niemieckości, a co za tym idzie uważają, że górują cywilizacyjnie i gospodarczo nad Poznaniem, który w znacznie mniejszym stopniu był niemiecki niż Bydgoszcz. Zachowania takie uważał za niesprzyjające polityce władz i w pełni niepożądane³⁵. Inny zarzut, który pojawił się z ust przedstawicieli władz pruskich, dotyczył małego uczestnictwa wystawców spoza Bydgoszczy, co ich zdaniem sprawiało, że wystawa nie odzwierciedlała we właściwy sposób stanu i poziomu rozwoju rzemiosła i przemysłu, jaki w ostatnich kilkudziesięciu latach dokonał się w całej Prowincji Poznańskiej³⁶.

Reasumując, wystawa mimo ambitnych założeń miała charakter lokalny, a organizatorom nie udało się objąć jej zasięgiem całej prowincji. Niemniej w Poznaniu, stolicy prowincji, pierwszy tego typu pokaz w postaci *Prowincjonalnej Wystawy Rolnictwa, Leśnictwa, Rzemiosła i Przemysłu* powiązanej z międzynarodowymi targami była i maszyn zorganizowano dopiero w 1872 r.³⁷.

Próba zorganizowania kolejnej wystawy w Bydgoszczy pojawiła się w 1861 r., jednak inicjatywa nie spotkała się z wystarczającym odzewem. Plany zrealizowano w 1868 r., przygotowując wystawę rolniczo-przemysłową

³³ W. Garbaczewski, *Pierwsza prowincjonalna...*, s. 34.

³⁴ Ibidem, s. 29.

³⁵ Ibidem, s. 44–45; K. Schottmüller, op. cit., s. 152–154. Wszystkie wspomniane sprawozdania znajdują się w archiwum poznańskim: Archiwum Państwowe w Poznaniu, NPPP, sygn. 4347, k. 399–400; k. 89–92.

³⁶ K. Ołdziejewski, op. cit., s. 78; *Industrie und Gewerbe...*, s. 309.

³⁷ Wystawa zorganizowana przez środowiska niemieckie zgromadziła ok. 300 wystawców głównie z Księstwa Poznańskiego i sąsiednich prowincji; T. Dohnalowa, *Wystawy gospodarcze w Poznaniu...*, s. 64; *Program Prowincjonalnej Wystawy Rolniczej w Poznaniu 1872*, Poznań 1972.

(*Ausstellung für Landwirtschaft und Gewerbe*). Ekspozycja była mniejsza niż poprzednia, ale zabiegi z nią związane zakrojone zostały na szerszą skalę. Na miejsce wystawy wybrano jeden z najbardziej reprezentacyjnych gmachów ówczesnej Bydgoszczy, budynek *Strzelnicy* przy ul. Toruńskiej³⁸. W Komitecie Organizacyjnym przedsięwzięcia znaleźli się: miejski radca budowlany Müller, radca miejski Menard, rzemieślnik Mautz, fabrykant Wulff, Obermaschinenmeister Gräf, fotograf Joop, bakier Arons, kupiec Wenzel, malarz Arndt³⁹. Otwarcie wystawy nadano bardzo uroczysty i doniosły charakter – przybył pruski następca tronu, późniejszy cesarz Fryderyk III, pełniący wówczas obowiązki dowódcy korpusu poznańskiego. Zwiedziwszy wystawę książę Fryderyk wraz z gośćmi honorowymi udał się na uroczysty obiad, który odbył się w ogrodzie N. Patzera⁴⁰.

Wystawa trwała od 19.05 do 12.06.1868 r., przy czym ze względów praktycznych część poświęcona zwierzętom zakończyła się już 20 maja, zaś maszyn 28 maja. Wstęp kosztował 1 talar. Wystawa obejmowała trzy działy: wspomniany pokaz zwierząt, wystawę maszyn oraz wystawę rzemieślniczą. Wystawcy pochodzący z Poznania, Berlina, Wrocławia, Szczecina, Grudziądza, Gdańska czy Królewca zaprezentowali niemal 700 zwierząt i ponad 1000 przedmiotów przemysłowych i rzemieślniczych (w tym maszyn, urządzeń i produktów rolniczych, leśnych i ogrodniczych)⁴¹. Licznie reprezentowani byli producenci bydgoscy. Dużą wystawą maszyn rolniczych mógł pochwalić się nie tylko H. Cegielski z Poznania, ale i F. Eberhardt oraz T. Wulff z Bydgoszczy. Ponadto swoje wyroby pokazała między innymi drukarnia Grünauera (w tym dzieło J.G. Böhlke „Netzedistrikt”) oraz firmy: Gramm (wyroby mydlarskie i perfumeryjne), Wenzel (wyroby drogerijne), Julius Brilles i Ludwig Bucholtz (wyroby skórzanego), Dietz (wyroby żelazne, metalurgiczne), Ed. Scharlow i Otto Schröter (wyroby hydrauliczne), Julius Zink (wyroby odlewnicze). Nie zabrakło ekspozycji związanych z przemysłem spożywczym czy gorzelnianym: Strelow i Lidner (piwo), W. Peterson i von Dommnes z Myślęcinka (piwo), A. Franke i J.L. Jacoby (likieri i produkty spirytusowe), Mattheus (woda mineralna i lemoniady), Młyny królewskie (fabrykanty mączne), Prüffing, A. Raczkowski (czekolady i słodycze), Rosenberg (wyroby tytoniowe). Z kolei firma Blumwe zaprezentowała nowe wózki do drewna, zaś C. Gause i John Jahnke pojazd do gaszenia pożarów z pompą. Budownictwo i przemysł ceramiczny (produkcję cegieł) reprezentowały firmy: C. Köhbl, W. Peterson, L. Bollmann

³⁸ D. Bręczewska-Kulesza, *Dom towarzyski Bractwa Kurkowego w Bydgoszczy*, „Materiały do Dziejów Kultury i Sztuki Bydgoszczy i Regionu”, 2008, z. 13; „Bromberger Zeitung”, 1868, nr 116 (18.05.1868), s. 1, 4.

³⁹ *Industrie und Gewerbe...*, s. 311.

⁴⁰ „Bromberger Zeitung”, 1868, nr 119 (23.05.1868), s. 1; *Industrie und Gewerbe...*, s. 310.

⁴¹ *Industrie und Gewerbe...*, s. 310.

i Möbius-Bromberg, cementownie: J. Pietschmann, tartaki: Heinrich Mautz, zaś kamieniarstwo i dekarstwo: H. Misch-Bromberg⁴².

Mimo że wystawa miała wydźwięk narodowy, a jednym z jej celów było wpisanie się w politykę realizowaną przez rząd pruski względem Polaków, to jednak stanowiła doskonałą okazję do promocji polskiego przemysłu. Udział Polaków był wprawdzie niewielki, ale nie było to efektem bojkotu, a wynikało ze specyfiki narodowościowej Bydgoszczy i znacznie słabszej pozycji polskich przemysłowców⁴³.

Zupełnie inny charakter miała trzecia wystawa, która odbyła się w Bydgoszczy w 1880 r. (*Provinzial-Gewerbeausstellung*), będąca wystawą ściśle rzemieślniczo-przemysłową, bez działu rolniczego. Ekspozycja przybrała charakter wystawy ogólnoprowincjonalnej, mimo że w pierwotnych założeniach miała być wystawą lokalną. Udział w niej wzięli głównie wystawcy ze wschodnich prowincji pruskich, ale nie zabrakło przedstawicieli z Berlina czy Wrocławia. Ekspozycja trwała dokładnie miesiąc, tj. od 15.05 do 15.06.1880 r. Uroczyste otwarcie było wielką fetą zarówno dla przybyłych zwiedzających, jak i dla mieszkańców miasta. Bilety na ekspozycję upoważniały nie tylko do zwiedzania czy udziału w samej uroczystości otwarcia, ale i odbywających się niemal codziennie koncertów lub spektakli artystycznych na terenach wystawowych⁴⁴.

Organizatorom wystawy zależało na pokazaniu, że prowincje wschodnie aktywnie uczestniczą w rozkwicie niemieckiego przemysłu, a Bydgoszcz jako pręźnie rozwijające się miasto idealnie nadaje się na organizatora tego typu przedsięwzięć. Ekspozycja była niewątpliwie największą w dziejach ówczesnej Bydgoszczy i jedną z największych na terenie Prowincji Poznańskiej. Ekspozycje wystawiono na powierzchni niemal 30 tys. m², przy czym 7 tys. m² stanowiła powierzchnia zabudowana. Tym razem miejsce wystawy usytuowane zostało na parcelach przy ul. Gdańskiej (tzw. *Hechtschen Bauplätzen* – przed wojną parcele nr 119–124). Organizatorem wystawy było miasto i jego koła gospodarcze. Po raz pierwszy w zaborze pruskim zastosowano system funduszu gwarancyjnego. Wsparcia w postaci subwencji w wysokości 12 tys. marek udzielił rząd pruski, ponadto 20 tys. marek zadeklarowały środowiska prywatne, a 5 tys. marek miasto Bydgoszcz. Zorganizowano także loterię⁴⁵.

W dniu oficjalnego otwarcia ekspozycji odbył się koncert orkiestry wojskowej, zaś po południu uroczysty obiad z udziałem ponad 200 zaproszonych oficjeli⁴⁶. Główne wejście na teren wystawy, znajdujące się przy

⁴² Ibidem, s. 311.

⁴³ T. Dohnalowa, *Wystawy gospodarcze w Poznaniu...*, s. 64.

⁴⁴ "Bromberger Zeitung", 1880, nr 128, s. 6 (13.05.1880); nr 130, s. 1 (15.05.1880); nr 131, s. 3 (18.05.1880).

⁴⁵ K. Ołdziejewski, op. cit., s. 79–80.

⁴⁶ "Bromberger Zeitung", 1880, nr 131, s. 5 (18.05.1880).

ul. Gdańskiej zostało udekorowane wysokimi na 13 m, stylizowanymi łukami triumfalnymi. Za nimi umieszczono pawilony piwne z odpowiednimi ekspozycjami, które miały zachęcać odwiedzających do spożycia trunku na powitanie i pożegnanie⁴⁷.

Produkty wystawiło 580 firm prywatnych, podzielonych na 14 grup tematycznych. Odrębnym wystawcą był rząd pruski, który zaprezentował prace z zakresu budownictwa, sztuki graficznej, przemysłu artystycznego i instrumentów muzycznych⁴⁸. Fakt ten świadczy o wzroście roli czynnika państwowego i zaangażowaniu administracji pruskiej w życie gospodarcze, które stawało się skutecznym narzędziem antypolskiej polityki pruskiej. Wystawy promowały przemysł, rzemiosło, rolnictwo, ale i niemieckość. Wystawa ta, podobnie jak i inne organizowane przez Niemców, nie była zamknięta dla Polaków. Wręcz przeciwnie, komitety organizacyjne prowadziły politykę ugodową, zachęcając wszystkich producentów do udziału w przygotowywanych przez nich przedsięwzięciach. W przypadku tej wystawy udział Polaków był nader skromny. Fakt ten po wystawie spotkał się z krytyką polskich środowisk gospodarczych i politycznych. W dyskusjach pojawiały się głosy doradzające Polakom większą pewność siebie i wskazujące na konieczność pokazywania polskich osiągnięć i dokonań także podczas ekspozycji organizowanych przez niemieckie środowiska gospodarcze czy rządowe⁴⁹.

Kolejna ekspozycja w Bydgoszczy zaplanowana została na 1896 r., jednak zrezygnowano z niej na rzecz przygotowywanej w 1895 r. wystawy w Poznaniu⁵⁰. Decyzja ta nie wywołała entuzjazmu wśród bydgoskich kół przemysłowo-rzemieślniczych, zwłaszcza że prace przygotowawcze w Bydgoszczy były już mocno zaawansowane, zebrano nawet fundusz gwarancyjny⁵¹. W konsekwencji dopiero po ponad 20 latach, bo w 1902 r. Bydgoszcz ponownie była organizatorem wystawy gospodarczej.

Odbywająca się od 5 do 16.06.1902 r. wystawa rzemieślniczo-przemysłowa połączona została z trwającą w dniach od 7 do 9.06.1902 r. wojskową wystawą sanitarną (*Gewerbe- und Industrieausstellung, verbunden mit*

⁴⁷ *Industrie und Gewerbe...*, s. 311–312.

⁴⁸ *Ibidem*, s. 312.

⁴⁹ R. Jaworski, op. cit., s. 171.

⁵⁰ Prowincjonalna Wystawa Przemysłowa w Poznaniu (1895 r.) została zrealizowana przez organizacje techniczne miasta Poznania (między innymi Towarzystwo Politechniczne, zrzeszenia: architektów, artystów, techników). W prace przygotowawcze zaangażowali się przedstawiciele obydwu narodowości: polskiej i niemieckiej. Na uwagę zasługuje fakt, że katalog wystawy przygotowano w dwóch językach. Nie obyło się jednak bez niesnasek, przykładem może być bojkot ze strony rolników niemieckich oraz znacznej części przedsiębiorców z Bydgoszczy i Królewca, którzy w tym czasie także przygotowywali wystawę; T. Dohnalowa, op. cit., s. 65–68; *Katalog Prowincjonalnej wystawy przemysłowej w Poznaniu, Poznań 1895*.

⁵¹ K. Ołdziejewski, op. cit., s. 80.

Sanitätsausstellung 1902). Miejsce wystawowe zlokalizowano w ogrodzie N. Patzera i na przylegających do niego niezagospodarowanych powierzchniach, które zostały przystosowane do potrzeb wystawy przez mistrza sztuki ogrodniczej Juliusza Roßa. W wielkiej sali głównej restauracji umieszczono wystawę sanitarną, zaś wystawę rzemieślniczą w sali teatru letniego i w specjalnie pobudowanym na tę okazję pawilonie. Centralny punkt widokowy stanowiła znajdująca się w hali głównej ekspozycja związku rybaków, na której nie zabrakło nawet złotych rybek. Zdaniem obserwatorów, pawilony wystawowe, kioski, fontanny i inne elementy architektury ogrodowej dawały dość przyjemne wrażenia estetyczne⁵². Nie bez znaczenia był fakt umiejscowienia terenu wystawowego nad śluzami Kanału Bydgoskiego. Uroczyste otwarcie wystawy rzemieślniczo-przemysłowej odbyło się w obecności nadprezydenta Prowincji Poznańskiej Karla von Bittera⁵³, zaś na uroczystościach związanych z otwarciem części sanitarnej pojawił prezydent regencji Bydgoskiej F. Kruse. Otwarcie tejże wystawy poprzedzone zostało krótkim wykładem okolicznościowym, poświęconym historii Czerwonego Krzyża. Po zwiedzeniu ekspozycji przez oficjeli odbył się uroczysty obiad⁵⁴.

Na wystawę zgłosiło się 330 wystawców, w tym 90 prezentowało ekspozycje w ramach części sanitarnej. Wytwórcy pochodzili głównie z Bydgoszczy i okolic, nie zabrakło jednak reprezentantów z miast niemieckich. Najliczniejsze grono wystawców stanowili producenci maszyn i narzędzi rolniczych, co niewątpliwie wynikało z rolniczego charakteru regionu, w którym usytuowana była Bydgoszcz. Trzecią część stanowiły wyroby przemysłowe i rzemieślnicze. Uwagę zwiedzających zwracały produkty pszczelarzy, wyroby porcelanowe Fettiga z Bydgoszczy czy np. maszyna do produkcji cegieł zaprezentowana przez bydgoskiego producenta maszyn Krause (*Maschinenfabrik – Krause, Bromberg*)⁵⁵.

Niespełna dwa lata później, 15.07.1904 r. otwarto w Bydgoszczy kolejną wystawę, tym razem zorganizowaną z inicjatywy bydgoskiej Izby Rzemieślniczej⁵⁶. Jej celem było zaprezentowanie przede wszystkim wyrobów

⁵² *Industrie und Gewerbe...*, s. 314.

⁵³ "Bromberger Zeitung", 1902, nr 129, s. 2 (5.06.1902).

⁵⁴ *Ibidem*, 1902, nr 132, s. 3 (8.06.1902).

⁵⁵ *Industrie und Gewerbe...*, s. 314–315.

⁵⁶ Izba Rzemieślnicza w Bydgoszczy (jako jedna z dwóch w Prowincji Poznańskiej) powstała w 1900 r. na bazie istniejącego od 1848 r. Stowarzyszenia Rzemieślników. Swoim zasięgiem obejmowała obszar regencji bydgoskiej, w tym miasta: Bydgoszcz, Inowrocław, Gniezno i Piłę. Na pierwszym inauguracyjnym zebraniu wybrano zarząd, w skład którego wchodziło 25 osób, w tym 8 Polaków. Podstawowe zadania Izby to: kształcenie uczniów, doskonalenie zawodowe, tworzenie czeladniczych komisji egzaminacyjnych, współudział w powoływaniu komisji mistrzowskich, kontrola kas zapomogowych i pogrzebowych oraz nadzór nad spółkami. Środki na utrzymanie pochodziły od rzemieślników. Organizacja miała własną bibliotekę z fachową literaturą oraz wydawała dwutygodnik "Bromberger Handwerker-Zeitung". Rzemieślnicy bydgoscy

rzemiosła oraz nowoczesnych technik i sprzętu wykorzystywanego przez rzemieślników. Patronat nad ekspozycją objął nadprezydent Prowincji Poznańskiej Wilhelm von Waldow, który 15 lipca dokonał uroczystego otwarcia wystawy. Przewodniczącym komitetu organizacyjnego był prezydent regencji bydgoskiej Georg von Günther⁵⁷. Miejszem wystawy po raz drugi był budynek *Strzelnicy*. Ekspozycja rozmieszczona na powierzchni 16 tys. m² zgromadziła 270 firm, spośród których 195 związanych było z rzemiosłem. Wystawiane eksponaty podzielono na 3 grupy: wyroby rzemieślnicze/dzieła rękodzielnictwa, towary i półprodukty oraz maszyny i urządzenia. Niezależnie od tych trzech działów przygotowano jeszcze jeden, który prezentował efekty uczniów szkół branżowych okręgu bydgoskiego. Wystawę obejrzało ponad 35 tys. zwiedzających, wśród których 23.07.1904 r. znalazł się minister kultury dr Konrad von Studt w towarzystwie władz lokalnych i radców ministerialnych⁵⁸.

Mankamentem wystawy był fakt, że w przeciwieństwie do wystaw poprzednich nie zakończyła się ona dodatnim saldem. Nawet podczas loterii towarzyszącej wystawie udało się sprzedać tylko połowę losów. Deficyt obciążający organizatora – Izbę Rzemieślniczą wynosił ponad 40 tys. marek⁵⁹. Krytyce poddano system nagradzania i samych nagrodzonych. Na 270 firm nagrody przyznano 195⁶⁰. Wystawa z 1904 r. była ostatnią tego typu niemiecką wystawą w Bydgoszczy. Nadal organizowano je w innych miastach prowincji lub w samym Poznaniu. Przykładem jest poznańska Wystawa Ogrodnicza z 1907 r.⁶¹ czy zakrojona na szeroką skalę i zorganizowana z wielkim rozmachem Wystawa Wschodniemiecka (*Die Ostdeutsche Ausstellung in Posen*) trwająca od 15.05 do 30.09.1911 r., w której wzięło udział niemal 950 firm⁶².

W Bydgoszczy natomiast w 1910 r. z powodzeniem udało się zorganizować polską wystawę przemysłową, która była pokłosiem coraz częściej pojawiających się w polskich środowiskach inicjatyw gospodarczych, stanowiących element czynnej walki z polityką germanizacyjną. Już w pierwszej dekadzie XX w. typowo polskie wystawy, podczas których udawało się

pochodzenia polskiego prowadzili także amatorską działalność kulturalną. Ze środowiskiem związane było założone w 1883 r. Towarzystwo Śpiewu „Halka”; R. Kuczma, *Sto lat działalności Izby Rzemieślniczej w Bydgoszczy 1900–2000*, Bydgoszcz 1999.

⁵⁷ K. Ołdziejewski, op. cit., s. 81; *Industrie und Gewerbe...*, s. 317.

⁵⁸ *Industrie und Gewerbe...*, s. 318.

⁵⁹ K. Ołdziejewski, op. cit., s. 81.

⁶⁰ *Industrie und Gewerbe...*, s. 318.

⁶¹ W. Karolczak, *Parki publiczne, skwery i promenady dawnego Poznania (do 1914 r.)*, „Kronika Miasta Poznania”, 1993, nr 3–4, s. 55.

⁶² F. Geisler, *Die Ostdeutsche Ausstellung in Posen*, „Aus dem Posener Lande”, 1911, nr 6, s. 257–261.

zgrupować od 100 do 150 wystawców, odbyły się np. w Gnieźnie, Inowrocławiu, Pleszewie⁶³, Krotoszynie i w 1908 r. w Poznaniu⁶⁴.

Inicjatorem wystawy było miejscowe Towarzystwo Przemysłowe⁶⁵. Na czele komitetu organizacyjnego stał Ludwik Sosnowski. Ekspozycję urządzono w Domu Polskim, stanowiącym centrum polskiego życia w Bydgoszczy⁶⁶ i okalającym go ogrodzie. Wystawa trwała od 26.06 do 10.07.1910 r. i zgromadziła ponad 100 wystawców, głównie z Wielkopolski, Pomorza, w mniejszej części z Małopolski i Westfalii, reprezentujących niemal wszystkie dziedziny wytwórczości przemysłowo-rzemieślniczej. Byli to tylko i wyłącznie Polacy⁶⁷. Celem wystawy było zapoznanie zwiedzających z wyrobami polskimi i udowodnienie, że w niczym nie ustępują one innym. W jej przygotowanie zaangażowały się wszystkie lokalne, polskie towarzystwa przemysłowe. Przygotowano plakaty, druki, a także nalepki reklamowe w formie znaczków pocztowych czy specjalne odezwy agitacyjne, zachęcające zarówno do wystawiania, jak i zwiedzania. Wydano specjalny przewodnik, który zawierał informacje o wszystkich zaangażowanych w wystawę firmach oraz krótką charakterystykę rozwoju przemysłu bydgoskiego czy dokładniej mówiąc w okręgu bydgoskim⁶⁸. Nieocenione za-

⁶³ W. Hajdasz, *Wystawy przemysłowo-rolnicze w Pleszewie w okresie zaborów oraz II Rzeczypospolitej*, „Rocznik Pleszewski”, 2003, s. 42–43.

⁶⁴ T. Dohnalowa, op. cit., s. 71.

⁶⁵ Towarzystwo Przemysłowe w Bydgoszczy powstało 27.10.1872 r. z inicjatywy Teofila Magdzińskiego. Skupiało rzemieślników, robotników i drobnych przemysłowców, stawiało przed sobą trzy zasadnicze cele: wzajemne pouczanie się, podniesienie przemysłu oraz urządzanie skromnych zabaw towarzyskich. Jedną z form popierania rodzimego przemysłu było zachęcanie do uczestnictwa w wystawach przemysłowych, a z czasem dążenie do organizowania własnych wystaw. Bydgoskie Towarzystwo Przemysłowe należało do najaktywniejszych organizacji tego typu w Poznańskiem. Poza działalnością o charakterze gospodarczym towarzystwo stanowiło ważny element walki narodowej i kultury polskiej w dobie zaborów. *Pamiętnik Towarzystwa Przemysłowego w Bydgoszczy. Sprawozdanie z 50 cio-letniej czynności 1872–1922*, Bydgoszcz 1922, s. 4 i nn.; Teofil Magdziński, [w:] *Bydgoski słownik biograficzny*, t. 2, red. J. Kutta, Bydgoszcz 1995, s. 96–99; *Cele i zadania Towarzystw przemysłowych. Mowa dr Karasiewicza przy założeniu Towarzystw Przemysłowego w Czersku*, Poznań 1908, s. 3–15.

⁶⁶ Dom Polski (przy ówczesnej Wilhelmstrasse 5) stanowił własność powstałej w 1903 r. Spółki Budowlanej. Budynek został wyremontowany dzięki ofiarności i hojności miejscowych przemysłowców polskich i stanowił ośrodek polskiej myśli i kultury. Był miejscem spotkań czy nauczania (kursy dokształcające, lekcje j. polskiego), ale i występów, koncertów i polskich przedstawień teatralnych, jednym słowem imprez o charakterze wychowawczym i pielęgnujących polską kulturę i tradycję; J. Podgóreczny, „Dom Polski” w Bydgoszczy, „Kalendarz Bydgoski”, 1973, s. 172–175.

⁶⁷ *Pamiętnik Towarzystwa...*, s. 11–12.

⁶⁸ Analizy przygotowań do wystawy i charakterystyki samej ekspozycji dokonał: W. Garbaczewski, *Pierwsza polska wystawa przemysłowa w Bydgoszczy (26 czerwca – 10 lipca 1910 r.)*, „Kronika Bydgoska”, 2009, t. 31, s. 66 i nn.

sługi w zakresie promowania wystawy miał „Dziennik Bydgoski”. Wszystkie działania realizowane były nakładem środków społecznych, bez wsparcia administracji rządowej. Polacy byli jednak przekonani, że organizowanie polskich wystaw jest nie tyle wskazane, co konieczne. Nie chodziło o ich rozmiar i wielki zasięg. Istotą miało być promowanie polskiej wytwórczości, zaakcentowanie faktu istnienia polskiego przemysłu i jego wartości oraz uświadomienie polskiej ludności, w ilu branżach jest on już obecny⁶⁹. Bydgoska wystawa nie miała przyćmić wystaw niemieckich, co było wręcz nierealne. Jej podstawowym celem była promocja polskich produktów, polskich przedsiębiorców i pozyskanie dla rzemieślników większego grona odbiorców. Liczono na odzew ze strony rodzimych przemysłowców, rzemieślników, a także społeczeństwa, które nie zawiodło i wykazało duże zainteresowanie wystawą.

Inicjatywą Polaków nie byli zachwyceni urzędnicy niemieccy. Nie ukrywali oni negatywnego nastawienia i starali się zdyskredytować polskie poczynania, w których upatrywano antyniemieckich działań. Pomniejszono gospodarcze znaczenie wystawy, stawiając na pierwszym miejscu jej polityczny charakter. Podkreślano wręcz, że Polacy dążą do „ukazania niemieckiej Bydgoszczy jako polskiego centrum”⁷⁰.

Warto pamiętać, że z czasem, wskutek wzmożonej polityki germanizacyjnej, kiedy to gospodarka stawała się jedną z istotnych płaszczyzn walki narodowościowej rządu pruskiego, wystawy odbywające się na ziemiach zaboru pruskiego dalekie były od apolityczności. Wszystkie przedsięwzięcia, zarówno polskie, jak i niemieckie, w kontekście ówczesnych relacji polsko-niemieckich nabierały charakteru narodowego i wydźwięku patriotycznego, czy wręcz nacjonalistycznego. Niemniej w przypadku wystaw polskich do 1914 r. patriotyzm nie mógł być wątkiem głównym. Władze zaborcze nie pozwoliłyby na to. Wystawy gospodarcze były z jednej strony okazją do pokazania aktualnego stanu rozwoju gospodarczego regionu, z drugiej stanowiły istotny czynnik integrujący zarówno społeczność niemiecką, jak i polską znajdującą się w mniejszości i dużo mniej korzystnym położeniu. Niemcy poza przewagą liczebną i doświadczeniem mieli jeszcze jeden, bardzo istotny atut. Wystawy przez nich organizowane, nawet jeśli były inicjatywami społecznymi czy stowarzyszeń gospodarczych, uzyskiwały wsparcie, także finansowe oraz oficjalny patronat władz.

Warto nadmienić, że pomysł zorganizowania wystawy nie od razu spotkał się z entuzjastycznym przyjęciem w środowisku polskim. Obawiano się licznych utrudnień natury administracyjnej, choćby z uwagi na obowiązki-

⁶⁹ Ibidem, s. 61; R. Jaworski, op. cit., s. 172–173.

⁷⁰ W. Garbaczewski, *Pierwsza polska wystawa...*, 67.

wanie tzw. ustawy kagańcowej⁷¹. Polakom skutecznie jednak udawało się te przepisy obejść. W dniu otwarcia wystawy 26.06.1910 r. o godz. 6 rano odprawiono uroczystą mszę św. w bydgoskiej farze. Natomiast po śniadaniu odbyło się zebranie przemysłowców, delegatów poszczególnych towarzystw. Oficjalnie wystawę otwarto w południe, a uroczystość była niezwykle skromna. Z uwagi na fakt, że organizatorzy nie mogli sobie pozwolić na przemówienia, dokonano jedynie przecięcia wstęgi, a przewodniczący Komitetu Organizacyjnego wypowiedział słowa „Szczęść Boże Przemysłowi”, wywieszono tablicę z napisem „W imię Boże otwieramy wystawę” i na tym w zasadzie zakończyło się uroczyste otwarcie. Ekspozycję można było oglądać do 10.07.1910 r. Zgromadzono na niej ekspozyty ponad 100 wystawców, wyłącznie polskich. Sklasyfikowano je w 12 działach, przy czym wyodrębniono także dział czeladzi i terminatorów⁷². O aranżację i elementy dekoracji zadbał miejscowy ogrodnik Florian Figurski, właściciel fabryki wódek i likierów Józef Milchert oraz dekorator Edmund Piasecki⁷³. Podczas wystawy nie zabrakło imprez towarzyszących, np. 29.06.1910 r. odbył się koncert miejscowego Towarzystwa Śpiewu „Halka”, a następnego dnia uroczysty obiad dla członków towarzystw przemysłowych.

W konsekwencji ekspozycja prezentowała się bardzo okazale zbierając pochlebne opinie od zwiedzających oraz w prasie. Relacje z niej pojawiały się niemal każdego dnia na łamach „Dziennika Bydgoskiego”. Artykuły publikowała polska prasa regionalna, np. „Kurier Poznański”, „Dziennik Kujawski”, „Gazeta Grudziądzka” i branżowa: „Postęp”, „Lech”, „Praca”⁷⁴.

Mimo niesprzyjającej aury, wystawę zwiedziło ok. 9 tys. osób, z czego 75% pochodziło spoza Bydgoszczy. Liczną grupę stanowiły zorganizowane wycieczki (w tym reprezentanci towarzystw przemysłowych zarówno z Prowincji Poznańskiej, jak i z Prus Zachodnich). Uznaje się ją za niewątpliwy sukces organizatorów, sukces wręcz podwójny: moralny i ekonomiczny, bowiem wystawa zamknęła się dodatnim bilansem⁷⁵. Złożyło się na niego kilka czynników, z których głównym był fakt mobilizacji społeczeństwa polskiego, przejawiający się także zaprzestaniem większego udziału

⁷¹ Ustawa kagańcowa uchwalona została przez parlament niemiecki w 1908 r. Istotny był paragraf 12, zgodnie z którym obowiązywał zakaz używania j. polskiego na spotkaniach, zgromadzeniach w tych miejscowościach, w których znajdowało się mniej niż 60% Polaków; H. Wereszycki, *Historia polityczna Polski 1864–1918*, Wrocław 1990, s. 191.

⁷² Dokładny spis wystawców w ujęciu alfabetycznym, a także wykazy wystawców nagrodzonych opracował W. Garbaczewski, *Pierwsza polska wystawa...*, s. 74–80, 81–83.

⁷³ Ibidem, s. 70.

⁷⁴ Ibidem, s. 71; Z. Jarkiewicz, *W „niemieckiej” Bydgoszczy polska wystawa*, „Kalendarz Bydgoski”, 1995, s. 193–197.

⁷⁵ *Pamiętnik Towarzystwa Przemysłowego...*, s. 12; W. Garbaczewski, *Pierwsza polska wystawa...*, s. 72.

Polaków w wystawach niemieckich⁷⁶. Jak wspomniano, opinie pojawiające się w prasie jeszcze w trakcie wystawy, jak i po jej zakończeniu, były bardzo pochlebne. O bydgoskim przemyśle pisano między innymi, że *przemysł i handel polski w tem mieście kresowym rozwinął się okazale i powala to z otuchą spoglądać w przyszłość*⁷⁷. Niezaprzeczalnie ekspozycja była manifestacją polskiego życia gospodarczego w Bydgoszczy.

Wystawy organizowane w Bydgoszczy w II połowie XIX i początkach XX w. były wizytówką miasta. W pełni odzwierciedlały nie tylko poziom rozwoju gospodarczego miasta, ale stosunki gospodarcze, społeczne, narodowościowe w nim panujące. Bydgoszcz miała określone predyspozycje, by być organizatorem takich wystaw i w pełni z tych przymiotów korzystała. Wydarzenia te stanowiły barwny przerywnik w mniej lub bardziej monotonnym życiu miasta. W lokalnym wymiarze intensyfikowały rozwój gospodarczy miasta i okolicy, przyspieszały industrializację, a w konsekwencji wpływały na wzrost poziomu życia mieszkańców⁷⁸. U schyłku XIX w. stały się elementem walki gospodarczej prowadzonej przez władze pruskie, a tym samym walki między polskim a niemieckim przedsiębiorcą czy rzemieślnikiem. Stosunek Polaków do ekspozycji organizowanych przez Niemców był różny, zwykle uzależniony od okoliczności, głównie natury politycznej, w jakich dochodziło do danej wystawy. Niemniej jednak Polacy od początku brali aktywny udział w wystawach niemieckich i nie miało to nic wspólnego z identyfikowaniem się z państwem zaborczym czy nasilającą się, szczególnie od końca XIX w., ideologią prusko-narodową⁷⁹. W miarę jak wystawy coraz wyraźniej stawały się narzędziem polityki antypolskiej, zmniejszał się udział w nich wystawców polskich, zwłaszcza że uczestnictwo w niemieckiej imprezie zawsze wywoływało żywe dyskusje wśród części społeczności polskiej. Skutecznym wyjściem z sytuacji okazało się organizowanie, wprawdzie na mniejszą skalę, ale typowo polskich wystaw gospodarczych.

Bydgoszczanie byli nie tylko organizatorami wystaw gospodarczych, ale i aktywnymi uczestnikami podobnych ekspozycji organizowanych w sąsiednich miastach i miasteczkach. Wielu z bydgoskich przemysłowców i rzemieślników ugruntowało swoją pozycję, zdobywając na wystawach nagrody i skutecznie konkurując z wytwórcami niemieckimi.

⁷⁶ K. Ołdziejewski, op. cit., s. 88.

⁷⁷ „Dziennik Bydgoski”, 1910, nr 148 (5.07.1910).

⁷⁸ P. Górski, *Czar dawnych wystaw gospodarczych*, www.rp.pl/Sztuka/307139935-Czar-dawnych-wystaw-gospodarczych.html#ap-1 [dostęp: 24.10.2018].

⁷⁹ *Przemysł, sztuka, polityka...*, s. 32.

Katarzyna Grysińska-Jarmuła
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego

Wystawy jako element aktywności gospodarczej XIX-wiecznej Bydgoszczy

Wystawy przemysłowe, a z czasem rzemieślnicze, rolnicze, ogrodnicze, etc., organizowane na szerszą skalę od schyłku XVIII w., miały być miarodajną wykładnią rozwoju gospodarczego. Ich zasadniczym celem było prezentowanie osiągnięć z zakresu wynalazczości, produkcji przemysłowej i rzemieślniczej. Miały inspirować do systematycznego podnoszenia jakości prezentowanych wyrobów, rozbudowywania i unowocześniania zakładów, poszerzania asortymentu. Były doskonałą okazją do budzenia ducha konkurencyjności i szukania nowych rynków zbytu. Miasta, w których je organizowano, mogły liczyć dodatkowo na element promocji, z uwagi na rzesze przybywających wystawców i oglądających.

W połowie XIX w. do grona miast, w których systematyczne odbywały się wystawy o różnym zasięgu terytorialnym, dołączyła Bydgoszcz. Najważniejsze z nich zorganizowano w latach: 1855, 1866, 1888, 1902, 1904, 1910. Wszystkie, poza ostatnią z 1910 r., która była dziełem wyłącznie polskim, były organizowane z inicjatywy niemieckich środowisk gospodarczych, aczkolwiek otwarte dla Polaków. We wszystkich wystawach licznie brali udział wystawcy z Bydgoszczy i okolic, wielokrotnie też uzyskując nagrody i wyróżnienia za swoje produkty, potwierdzając tym samym ważną rolę, jaką w rozwoju gospodarczym Wielkopolski czy też ziem pruskich odgrywała Bydgoszcz i okolice.

Katarzyna Grysińska-Jarmuła
Kazimierz Wielki University

Economic impact of exhibitions in 19th-century Bydgoszcz

Industrial exhibitions, and later craft, agricultural and horticultural exhibitions organized at a larger scale starting from the late 18th century were an essential interpretation of economic growth. Their primary purpose was to present achievements in the field of invention, industrial and craft production. They were supposed to inspire systematic improvement of quality of products presented, expansion and modernization of plants, and product portfolio enhancement. Exhibitions were a perfect opportunity to improve competitive spirit and search for new markets. An additional bonus for the cities that organized trade fairs was their promotion, since they attracted throngs of exhibitors and visitors.

In the middle of the 19th century Bydgoszcz joined the group of cities that regularly hosted exhibitions of a varied territorial scope. The most important of them were organized in 1855, 1866, 1888, 1902, 1904, and 1910. All of them, with the exception of the event that took place in 1910, were exclusively Polish activities, organized on the initiative of German business communities, although open to the Poles. All exhibitions attracted many exhibitors from Bydgoszcz and its environs, winning numerous awards and commendations for their products, confirming an important role played by Bydgoszcz and its area in the economic development of Wielkopolska and Prussia.

Arkadiusz Kaliński
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego

Od Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych do Wojskowych Zakładów Lotniczych. Tradycje i współczesność szkolnictwa i przemysłu lotniczego w Bydgoszczy w latach 1920–2019

Jednym z istotnych aspektów działalności lotniczej jest opanowanie skomplikowanej, często złożonej i kosztownej techniki lotniczej. Do obsługi, wykonania niezbędnych napraw i modernizacji sprzętu potrzebny jest wykwalifikowany personel, kadry techniczne oraz zaplecze warsztatowe do przeprowadzania remontów. Takim ośrodkiem lotniczym, skupiającym zarówno miejsce szkolenia kadr, jak i będącym siedzibą centrum remontowo-przemysłowego jest od wielu lat Bydgoszcz (ryc. 1).



Ryc. 1. Uczestnicy III kursu Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych. W pierwszym rzędzie w środku komendant szkoły kpt. inż. Henryk Szpiganowicz, Bydgoszcz 1924 r. (fot. ze zbiorów autora)

U schyłku I wojny światowej, w polskich formacjach wojskowych organizowanych na terenie Rosji, a następnie we Francji, obok podstawowych rodzajów wojsk, takich jak piechota, kawaleria czy artyleria, wzorem innych walczących armii pojawiły się oddziały lotnicze. W odradzającym się Wojsku Polskim idea posiadania swojego lotnictwa była na tyle silna, że wraz z odzyskaniem niepodległości natychmiast przystąpiono do organizowania oddziałów lotniczych. Wykorzystano przejęty od okupantów sprzęt i lotniska, kadre stanowili Polacy służący w armiach zaborczych. Wkrótce ten nowo powstały rodzaj wojsk, pomimo trudności z zaopatrzeniem, personelem lotniczym, niewystarczającym zapleczem i złym stanem technicznym sprzętu lotniczego, wziął udział w walkach frontowych w obronie niepodległości w latach 1919–1920.

Po wybuchu powstania wielkopolskiego, a następnie na początku 1920 r., po przejściu przyznanego przez traktat wersalski Pomorza, lotnictwo Wojska Polskiego, pozyskało na terenach byłego zaboru pruskiego lotniska w Bydgoszczy, Toruniu i Grudziądzu, czyli nowoczesną infrastrukturę, dzięki której można było organizować zaplecze techniczne, remontowe i szkoleniowe oraz dyslokować nowo formowane lub odnawiające swoją wartość bojową eskadry lotnicze. Po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej i po przejściu w 1921 r. Wojska Polskiego na stopę pokojową, w pomorskich bazach lotniczych przez całe dwudziestolecie międzywojenne prowadziły działalność centra szkoleniowe przygotowujące kadry dla całego lotnictwa wojskowego II RP. Istotną rolę odegrało lotnisko w Bydgoszczy, które na następne dziesięciolecia stało się siedzibą ośrodków szkoleniowych kadr technicznych lotnictwa oraz jednym z filarów polskiego przemysłu lotniczego (ryc. 2).

Początki polskiego technicznego szkolnictwa lotniczego sięgają pierwszych lat niepodległości. Przejęcie w listopadzie 1918 r. lotnisk i sprzętu wojsk niemieckich oraz austriackich umożliwiło szybkie rozpoczęcie tworzenia lotnictwa polskiego. Potrzebowało ono dobrze wyszkolonych specjalistów lotniczych, w tym mechaników. W powstających wówczas szkołach lotniczych szkolenie personelu obsługi samolotów obejmowało przygotowanie pomocników mechaników lotniczych – żołnierzy zasadniczej służby wojskowej, mechaników – brygadzystów i szefów mechaników – podoficerów zawodowych. W latach 1919–1920 utworzono w Warszawie i Poznaniu Szkoły Obsługi Lotniczej (SOL), mechaników szkoliła również Francuska Szkoła Pilotów (później Niższa Szkoła Pilotów w Warszawie). Na początku lat 20. XX w. pomocników mechaników kształcono w dywizjonach zapasowych utworzonych przy pułkach lotniczych, a od 1923 r. ich funkcje przejęły dywizjony szkolne¹. W latach 1918–1921 szkolnictwo lotnicze było zróżnicowane – ciążyły na nim wpływy armii zaborczych. W efekcie każdy z wyżej wymienionych ośrodków szkolenia personelu technicznego miał własną

¹ *Ku czci poległych lotników*, red. M. Romejko, Warszawa 1933, s. 102–103.

specyfikę, inne metody szkolenia i zróżnicowaną bazę techniczną. W związku z tym, w następnym okresie rozwoju wojsk lotniczych podjęto działania zmierzające do ujednoczenia szkolenia lotniczego i lepszego przygotowania personelu technicznego, opierając się na doświadczeniach i sprzeczcie francuskich wojsk lotniczych².



Ryc. 2. Słuchacze III kursu CSML w Bydgoszczy przed stanowiskiem do nauki wykrywania usterek przy uruchamianiu silnika rotacyjnego Rhone 80 KM, 1924 r. (fot. ze zbiorów autora)

Dla realizacji powyższych zamierzeń podjęto decyzję o rozmieszczeniu i utworzeniu szkoły mechaników, głównego ośrodka szkolenia kadr technicznych wojsk lotniczych, w obszernych pomieszczeniach bydgoskiego lotniska. Prawdopodobnie za wybraniem tej lokalizacji przemawiało także zaplecze w postaci dobrze wyposażonego Parku Lotniczego oraz bliskość przemysłowego miasta i możliwość pozyskania wykwalifikowanego personelu technicznego.

Za rozmieszczeniem szkoły przemawiała także potrzeba zorganizowania technicznego zaplecza szkoleniowego dla funkcjonującej na lotnisku Szkoły Lotników. Prace nad zorganizowaniem Szkoły Mechaników Lotni-

² M. Krosny, *Techniczne szkolnictwo lotnicze 1918–1939*, [w:] *Lotnictwo polskie w okresie międzywojennym*, praca zbiorowa, Warszawa–Suwałki 1993, s. 97.

czych (SML) rozpoczęły się w 1921 r. i prowadziło je kierownictwo Centralnych Zakładów Lotniczych³. Kapitan inż. Gustaw Mokrzycki, zajmujący się w tym czasie organizacją szkoły, zaproponował przeniesienie do mającej powstać w Bydgoszczy szkoły wszystkich pułkowych szkół obsługi lotniczej. We wrześniu 1922 r. rozpatrywano sprawę pomieszczeń i sal wykładowych dla szkoły mechaników⁴ (ryc. 3).



Ryc. 3. Warsztaty Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy, 1925 r. (fot. ze zbiorów Muzeum Okręgowego w Toruniu)

³ Dodatek Tajny nr 8 do nr 12 Dziennika Rozkazów M.S. Wojsk. z dn. 21.03.1922 r. poz. 46.

⁴ Centralne Archiwum Wojskowe w Rembertowie (dalej cyt. CAW), Akta Dowództwa Lotnictwa (dalej cyt. CAW), t. 44.

Niezależnie od prac organizacyjnych Szkoła rozpoczęła działalność już na początku stycznia 1922 r. poprzez przeprowadzenie dwumiesięcznego kursu teoretycznego dla uczniów pilotów⁵. Pierwszy sześciomiesięczny kurs mechaników lotniczych przy SML w Bydgoszczy rozpoczął się 1.11.1922 r. (ryc. 4). Początkowo Szkoła Mechaników podlegała kierownictwu Centralnych Zakładów Lotniczych w Warszawie, które sprawowały nadzór nad wykształceniem fachowym i zaopatrzeniem szkoły. Szkołę Mechaników Lotniczych rozmieszczono w zabudowaniach portu lotniczego w Bydgoszczy, gdzie korzystała z jednego hangaru (nr 2), który służył jako warsztat szkolny. Szkoła miała do dyspozycji także sale wykładowe, gabinet fizyczny i elektrotechniczny oraz uruchamiania silników. W 1924 r. szkoła otrzymała tytuł Centralnej i przeszła pod bezpośrednie zwierzchnictwo IV Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych.



Ryc. 4. Słuchacze IV kursu Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy, 1925 r. (fot. ze zbiorów Muzeum Okręgowego w Toruniu)

Zadaniem Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych (CSML) było przygotowanie podoficerów zawodowych do obsługi płatowców i silników lotniczych. Podstawową formą szkolenia CSML były sześciomiesięczne kursy przygotowujące podoficerów zawodowych do funkcji mechaników – brygadzystów. Ich słuchaczami byli przede wszystkim nadterminowi podoficerowie (pomocnicy mechaników). Szkolono także podoficerów zawodowych

⁵ Ibidem.

służby administracyjnej lotnictwa oraz podoficerów i szeregowych nadterminowych do stopnia plutonowego, łącznie z żołnierzami innych broni, którzy zgłaszali się do służby technicznej w wojskach lotniczych. Po ukończeniu kursu absolwenci otrzymywali tytuł majstra wojskowego. Szeregowi nadterminowi byli zobowiązani do złożenia deklaracji o pozostaniu w służbie zawodowej po ukończeniu kursu na okres trzech lat⁶. Ukończenie CSML z pomyślnym wynikiem dawało absolwentom kursu prawo do zostania podoficerem zawodowym, o ile spełniał pozostałe warunki określone ustawą⁷. Od 1922 do 1932 r. odbyło się 11 sześć-, a potem ośmiomiesięcznych kursów CSML (a następnie w Szkole Podoficerów Mechaników Samolotowych). Łącznie podczas kursów mechaników lotniczych w CSML (SPMS) w Bydgoszczy w latach 1922–1932 wyszkolono ok. 700 mechaników – brygadzystów lotniczych⁸.



Ryc. 5. Wykładowcy i słuchacze – fotolaboranci jednego z kursów organizowanych w Centrum Wyszkożenia Technicznego w Bydgoszczy, 1936 r. (fot. ze zbiorów autora)

⁶ M. Krosny, op. cit., s. 99.

⁷ CAW, DL, t. 44.

⁸ *Księga pamiątkowa X-lecia Pomorza. 1920–1930*, red. K. Esden-Tempski, Toruń 1930, s. 162; T. Kmieciak, *Kształtowanie kadr technicznych polskiego lotnictwa wojskowego w latach 1918–1967*, Warszawa 1992, s. 41.

W CSML odbywały się także krótkoterminowe kursy przeszkoleniowe. Do 1928 r. w CSML przeprowadzono jeden kurs zbrojmistrzów lotniczych, trzy kursy specjalistów silnikowych oraz dwa kursy podchorążych rezerwy lotnictwa – kandydatów na oficerów technicznych. W latach 1930–1937 zorganizowano pięć kursów szefów mechaników eskadr, a także instruktorskie kursy spawania, kursy dla radiomechaników i fotolaborantów⁹ (ryc. 5).

W 1931 r. przy Centrum Wyszkożenia Podoficerów Lotnictwa w Bydgoszczy zorganizowano kurs oficerów technicznych lotnictwa. Podczas zajęć wykładano następujące przedmioty: płatownce, silniki – mechanika, osprzęt samolotu, elektrotechnika – radio, technologia, rysunek techniczny, samochody, administracja. Część teoretyczna kursu w Bydgoszczy trwała do 2.08.1932 r. Następnie kursanci udawali się do Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL) w Warszawie na pięciomiesięczną praktykę. Łącznie do 1935 r. przy CWPL zorganizowano trzy kursy oficerów technicznych lotnictwa¹⁰.



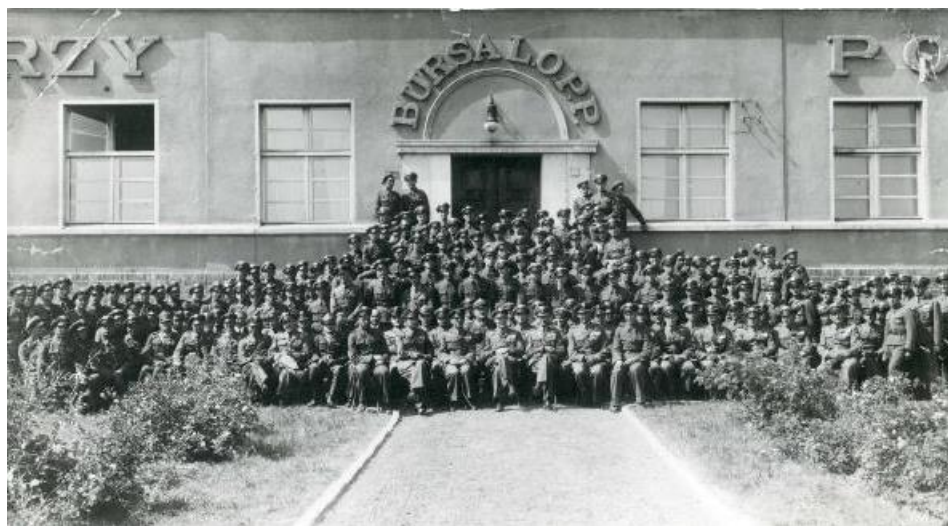
Ryc. 6. Uczniowie SPLdM rocznik 1930 przed barakiem mieszkalnym, Bydgoszcz 1932 r. (fot. ze zbiorów autora)

Pomimo dużego wysiłku władz lotniczych w tworzeniu licznej kadry mechaników lotniczych, średnia wieku personelu technicznego lotnictwa pod koniec lat 20. XX w. systematycznie się podwyższała. Biorąc pod uwagę

⁹ CAW, DL, t. 46; CAW, Akta Szkół Wojskowych 1918–1939 (dalej cyt. ASW), Rozkazy dzienne Centrum Wyszkożenia Technicznego Lotnictwa (dalej cyt. CWTL), t. 1–4.

¹⁰ CAW, ASW, CWTL, t. 1–9.

potrzeby lotnictwa, zdominowane coraz intensywniejszym rozwojem techniki, kadre tę należało jak najszybciej uzupełnić i odmłodzić. W trosce o należyty dobór przyszłej kadry podoficerskiej w lotnictwie, w 1930 r. przy CWPL w Bydgoszczy powołano Szkołę Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich (SPLdM). Na potrzeby tej szkoły LOPP oddała nowy budynek – bursę Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych, usytuowaną w bezpośrednim sąsiedztwie bydgoskiego lotniska (ryc. 6, 7).



Ryc. 7. Kadra i uczniowie SPLdM przed bursą szkoły, Bydgoszcz 1937 r. (fot. ze zbiorów autora)

Podczas trzyletniej nauki szkoła miała przygotować kandydatów do zawodu podoficerskiego w lotnictwie przez odpowiednie wychowanie oraz wyszkolenie, zarówno ogólnowojskowe, według programu pułkowej szkoły podoficerskiej lotnictwa, jak i techniczne, według programu obowiązującego mechaników lotniczych. Planowano wprowadzić szkolenie w następujących specjalizacjach: mechaników samolotowych, strzelców, radiotelegrafistów i elektro-radiomechaników. Szkoła miała również kształcić podoficerów personelu latającego dla pułków lotniczych¹¹. Do SPLdM przyjmowano kandydatów w wieku od 16 do 18 lat, posiadających wykształcenie na poziomie co najmniej 7. klasy szkoły powszechnej i odpowiedni stan zdrowia do służby w lotnictwie. Przed przyjęciem do szkoły kandydaci zobowiązywali się do odbycia czynnej służby wojskowej podczas nauki, a następnie – po ukończeniu szkoły – do pozostania w wojsku w charakterze nadterminowego. Po mianowaniu na podoficera zawodowego absolwenci zobligowani byli do co najmniej

¹¹ CAW, DL, t. 14; T. Kmiecik, op. cit., s. 44; M. Hasiński, *Historia Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich z Bydgoszczy, Świecia i Krosna. 1930–1939*, Londyn 1980, s. 14–15.

dwunastoletniej służby w wojsku. Pierwszeństwo w przyjęciu do szkoły mieli kandydaci mający ukończoną szkołę przemysłową, rzemieślniczą lub praktykę w zawodzie mechanika lub ewentualnie elektryka¹².

Do formowania SPLdM przystąpiono w sierpniu 1930 r. Do prac organizacyjnych wyznaczono dotychczasowego dowódcę eskadry szkolnej Szkoły Podoficerów Mechaników Lotnictwa kpt. pil. Adama Zaleskiego. Pierwszy kurs SPLdM uruchomiono 1.11.1930 r. Do pierwszej eskadry szkolnej przyjęto 100 kandydatów.

Pierwszy etap szkolenia obejmował opanowanie umiejętności rzemiosła potrzebnego przy naprawie i obsłudze samolotów, po którego zakończeniu, uczniowie rozpoczynali zajęcia praktyczne przy płatowncach i silnikach lotniczych. Nauka polegała na demontażu płatownca, opisanie jego części i zapoznaniu z działaniem poszczególnych mechanizmów. W podobny sposób uczniowie poznawali silniki lotnicze i ich podzespoły, dokonując ich demontażu, a następnie ponownie je składając. Kolejną czynnością, którą musieli opanować, było montowanie płatownca i silnika oraz ich niwelacje, podłączenie wszystkich mechanizmów i sprawdzenie poprawności ich działania.

Nauka polegała głównie na wykrywaniu celowo spowodowanych przez instruktorów niesprawności w mechanizmach oraz ich usuwaniu przez uczniów. Ponadto uczniowie SPLdM szkolili się w czynnościach wchodzących w zakres okresowej obsługi i kontroli działania urządzeń. Uruchomienie i sprawdzanie pracy silnika odbywało się przy wykorzystaniu samolotów szkolnych. W ramach bieżącej obsługi i przeglądów okresowych kursanci uczyli się ustawiania zapłonu i regulacji instalacji. Przedstawione metody pozwalały uczniom na opanowanie niezbędnego zakresu wiedzy i umiejętności praktycznych, zapewniających niezawodność eksploatacji samolotów oraz kształtowały nawyki techniczne i cechy charakteru właściwe mechanikom lotniczym. Po zakończeniu trzeciego roku szkolenia z pomyślnym wynikiem absolwenci kierowani byli do pułków lotniczych w stopniu szeregowca lub starszego szeregowca¹³ (ryc. 8).

W początkach lat 30. XX w. palącym problemem polskiego lotnictwa było utworzenie szkoły kształcącej oficerów – inżynierów personelu technicznego. Część z nich miała zastąpić dotychczasowych, dorywczo wyszkolonych oficerów technicznych w dywizjonach myśliwskich oraz w eskadrach liniowych i bombowych. Tego typu szkoła miała swój początek w bydgoskim CWPL. Z tego powodu 3.06.1933 r. do Centrum przydzielono trzydziestu podchorążych rezerwy na kurs oficerów technicznych. Przydzielono ich do utworzonego plutonu podchorążych przy 3. Eskadrze Szkolnej SPLdM. Wymienionych podchorążych 18.09.1933 r. powołano na dwuletni kurs do

¹² CAW, DL, t. 14; T. Kmieciak, op. cit., s. 43.

¹³ M. Hasiński, op. cit., s. 27–28.

Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Grupie Technicznej w CWPL. Wyszko-
lenie specjalne podchorążych prowadzone było w Szkole Podoficerów Specja-
listów Lotnictwa. 25 podchorążych 25.07.1934 r. ukończyło pierwszy rocz-
nik i zostało przyjętych na II rok SPL-GT. Tę datę historycy przyjmują za
początek funkcjonowania Szkoły Podchorążych Lotnictwa-Grupy Technicz-
nej¹⁴. Pierwsza promocja oficerska w SPL-GT w Bydgoszczy odbyła się
15.10.1935 r. Szlify oficerskie, a zarazem stopnie podporucznika, otrzymało
21 podchorążych. Pod koniec 1936 r. dla zagwarantowania wysokiego po-
ziomu szkolenia, postanowiono przenieść podchorążych z SPL-GT CWTL
Bydgoszcz do Warszawy – ośrodka zapewniającego uczestnictwo w procesie
nauczania wysokiej klasy instruktorów technicznych oraz specjalistów prze-
mysłu lotniczego i kierownictwa lotnictwa¹⁵.



Ryc. 8. Legitymacja do odznaki pamiątkowej Szkoły Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy (dok. ze zbiorów autora)

W związku z utworzeniem i działalnością Szkoły Podoficerów Lotnic-
twa dla Małoletnich oraz Szkoły Podchorążych Lotnictwa-Grupy Technicz-
nej (SPL-GT) nastąpiła kolejna reorganizacja CWPL. Rozkazem I wicemini-
stra spraw wojskowych z 22.09.1934 r. Centrum Wyszko-
lenia Podoficerów

¹⁴ CAW, ASW, CWTL, t. 6–8; „Dziennik Bydgoski”, 1935, nr 24 (18.10.1935).

¹⁵ CAW, ASW, CWTL, t. 11; M. Krosny, op. cit., s. 102.

Lotnictwa zostało przemianowane 1.10.1934 r. na Centrum Wszkolenia Technicznego Lotnictwa (CWTL).

W wyniku kolejnej reorganizacji 6.07.1937 r. CWTL zostało przemianowane na Szkołę Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich. Wiązało się to z wprowadzeniem zasadniczej zmiany w organizacji szkół lotniczych. Na powyższy rozkaz powstało Centrum Wszkolenia Lotnictwa nr 2 (CWL nr 2), którego komenda mieściła się w Bydgoszczy. W skład Centrum Wszkolenia Lotnictwa nr 2 w Bydgoszczy weszły następujące szkoły lotnicze: Szkoła Podchorążych Lotnictwa-Grupa Techniczna (Warszawa), Szkoła Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich (Bydgoszcz), Batalion Szkolny Lotnictwa – Świecie n. Wisłą. Centrum Wszkolenia Lotnictwa nr 2 podporządkowano komendantowi Grupy Szkół Lotniczych w Warszawie.



Ryc. 9. Bursa Pierwszej Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy, 1930 r. (fot. ze zbiorów autora)

Szkolenie wysoko wyspecjalizowanej kadry technicznej dla lotnictwa prowadzono w Bydgoszczy nie tylko na bazie instytucji wojskowych. W 1926 r. dzięki inicjatywie Ligi Obrony Przeciwlotniczej Państwa (LOPP) założono w Bydgoszczy pierwszą w Polsce Cywilną Szkołę Mechaników Lotniczych (ryc. 9). LOPP zostało założone w grudniu 1921 r. jako stowarzyszenie wspierające działalność Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i jej głównym zadaniem statutowym było kształcenie kadr dla lotnictwa. W tym celu

jednym z pierwszych przedsięwzięć Ligi była budowa Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie, który przyczynił się do wykształcenia konstruktorów lotniczych oraz udzielania wsparcia dla szkolenia pilotów szybowcowych i silnikowych. Do pilnych prac w połowie lat 20. XX w. należało też szkolenie naziemnego personelu dla potrzeb lotnictwa cywilnego, który równocześnie stanowiłby rezerwę dla lotnictwa wojskowego. Wybór Bydgoszczy jako siedziby szkoły mechaników został podjęty przez LOPP, ponieważ w tym mieście działała już od 1922 r. wojskowa Szkoła Mechaników Lotniczych oraz Wydział Mechaniczny przy Państwowej Szkole Przemysłowej. Opierając się na tych szkołach LOPP zamierzał uruchomić szkolenie cywilnych mechaników lotniczych¹⁶.

Punktem wyjścia do utworzenia szkoły były prowadzone od listopada 1924 r. w Państwowej Szkole Przemysłowej ogólne kursy lotnicze. Zajęcia prowadzono w systemie wieczorowym (3 godz. tygodniowo). Oprócz przedmiotów teoretycznych, tj. ogólnej teorii lotnictwa, typów silników, ich konstrukcji i właściwości oraz teorii lotu i budowy płatowców, kursanci odbywali praktyki w warsztatach lotniczych¹⁷. W styczniu 1926 r. zapadła decyzja o przekształceniu kursów wieczorowych w półtoraroczne dzienne kursy mechaników lotniczych oraz samodzielnych pracowników i kierowników warsztatów wojskowych przy Państwowej Szkole Przemysłowej. Większość wydatków związanych z funkcjonowaniem szkoły miał pokryć Komitet Wojewódzki lub Zarząd Główny LOPP¹⁸. Uroczyste otwarcie Pierwszej Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych przy Państwowej Szkole Przemysłowej w Bydgoszczy miało miejsce 20.04.1926 r. Prace warsztatowe oraz zajęcia praktyczne, a także wykłady o silnikach lotniczych, z technologii materiałów lotniczych, elektrotechniki, nauki o przyrządach pomocniczych oraz meteorologii, odbywały się w na lotnisku w pracowniach i hangarze Centralnej Szkoły Mechaników Lotniczych. Pozostałe przedmioty teoretyczne wykładano w budynku Państwowej Szkoły Przemysłowej. Obok profesorów Państwowej Szkoły Przemysłowej wykłady w Cywilnej Szkole Mechaników Lotniczych prowadzili oficerowie i instruktorzy Centralnej Szkoły Podoficerów Lotnictwa (ryc. 10). Na potrzeby kursu wykładowcy szkoły opracowali szereg podręczników wydrukowanych w Państwowej Szkole Przemysłowej. W 1928 r. dzięki inicjatywie Zarządu Głównego LOPP i wsparciu finansowemu Komitetu Obrony Państwa Dyrekcji Kolei Państwowych w Gdańsku przy lotnisku zbudowano bursę przeznaczoną na potrzeby Cywilnej Szkoły Mechaników Lotniczych. Do 1931 r. odbyły się trzy kursy, podczas których wyszkolono 150 mechaników lotniczych¹⁹.

¹⁶ *Lot Polski*, red. J. Witkowski, 1927, nr 11, s. 337; „Dziennik Bydgoski”, 1927, nr 238 (16.10.1927).

¹⁷ „Dziennik Bydgoski”, 1924, nr 258 (6.11.1924).

¹⁸ „Dziennik Bydgoski”, 1926, nr 8 (12.01.1926).

¹⁹ F. Howski, *Zespół Szkół Mechanicznych nr 1. 1910–1985*, Bydgoszcz 1985, s. 13.



Ryc. 10. Uczestnicy III Kursu Oficerów Technicznych Lotnictwa w CWTL Bydgoszcz, 1936 r. (fot. ze zbiorów autora)

Do idei kształcenia mechaników lotniczych w szkole przemysłowej powrócono w okresie powojennym. Na potrzeby prężnego ośrodka lotniczego, jakim była Bydgoszcz, w funkcjonującym od 1975 r. w przedwojennym budynku Państwowej Szkoły Przemysłowej Zespole Szkół Mechanicznych nr 1 utworzono 3-letnie technikum na podbudowie 3-letniej szkoły zawodowej, w której kształcono techników mechaników o specjalnościach: urządzenia pokładowe i osprzęt lotniczy, budowa i eksploatacja samolotu. W połowie lat 80. XX w. funkcjonowało 3-letnie technikum o specjalności budowa i eksploatacja silników lotniczych na podbudowie ZSZ²⁰. Po pięcioletniej przerwie w latach 1985–1990 mury szkoły zaczęli opuszczać kolejni absolwenci kierunków lotniczych: 5-letniego technikum o specjalności technologia osprzętu lotniczego i 3-letniego technikum o specjalności budowa i eksploatacja samolotów²¹. Aktualnie w ZSM nr 1 kształcą się techników w zawodach: technik mechanik lotniczy i technik awionik (przrządy pokładowe oraz urządzenia radiowe i elektryczne statku powietrznego)²².

²⁰ Ibidem, s. 44–45.

²¹ M. Jeleniewski, *Od Przemysłówki do Mechanika*, Bydgoszcz 2001, s. 60–61.

²² Ibidem; E. Małachowski, *100 lat Bydgoskiej Szkoły Technicznej*, Bydgoszcz 2005, s. 75, 81–85.



Ryc. 11. Przegląd silnika samolotu Ił-2M/3 na bydgoskim lotnisku, 1947/1948 r. (fot. ze zbiorów autora)

Okres powojenny to znaczna rozbudowa bydgoskiego lotniska, przede wszystkim zwiększająca możliwości wykorzystania obiektu przez wojskowe liniowe jednostki bojowe, ale także podwyższająca potencjał infrastruktury służącej celom warsztatowo-remontowym, a w konsekwencji również w wykonywaniu prac modernizacyjnych i zleceń produkcyjnych (ryc. 11).

W styczniu 1945 r., po wyzwoleniu Bydgoszczy spod okupacji niemieckiej, tutejsze lotnisko objął 2. Batalion Obsługi Lotnisk 4. Mieszanej Dywizji Lotniczej, zapewniając jego normalne funkcjonowanie. Wraz z przesuującym się frontem, w maju 1945 r. dotarły tu także 817. Polowe Warsztaty Remontowe (817.ΠΑΡΜ). Warsztaty te wkrótce zostały przeniesione do Modlina, jednak w styczniu 1946 r. ponownie przebazowano je do Bydgoszczy. W połowie 1946 r. zmieniły nazwę na 3. Warsztaty Stacjonarne Lotniczo-Remontowe²³, a od 1948 r. nosiły nazwę Lotnicze Warsztaty Nr 2²⁴. W 1948 r. w warsztatach zatrudnionych było 150 pracowników cywilnych oraz 50 osób kadry zawodowej. 8.03.1948 r. warsztatom lotniczym przydzielono dodatkowy hangar. Lotnicze Warsztaty Nr 2 prowadziły szeroki wachlarz remontów i przeglądów techniki lotniczej użytkowanej w wojskach lotniczych.

²³ T. Kmieciak, op. cit., s. 417.

²⁴ Ibidem, s. 420.

Wykonywano przeglądy silników, w wykorzystywanych wcześniej bojowych maszynach naprawiano płatowce i łątano przestrzeliny. Na potrzeby lotnictwa cywilnego w warsztatach wyremontowano pozostawione przez Niemców samoloty szkolne i łącznikowe (ryc. 12).



Ryc. 12. Prace malarskie na samolocie łącznikowym CSS-13, Bydgoszcz 1957 r. (fot. ze zbiorów autora)

W celu zaspokojenia dużego zapotrzebowania Wojsk Lotniczych na szkolno-bojowe wersje samolotów, stosowanych do szkolenia personelu latającego, w Lotniczych Warsztatach Nr 2 (LW Nr 2) w Bydgoszczy uruchomiono wykonywane w sposób seryjny przeróbki starszych egzemplarzy samolotów bojowych na dwustery przejściowe. Prace prowadzono w latach 1947–1952, dostarczając wojsku ok. 100 egzemplarzy dwusteryjnych samolotów szkolnych Jakowlew Jak-9W, Iliuszyn UIł-2 i Petlakow UPe-2 (20 sztuk

w 1950 r.). Przystąpiono również do remontów samolotów Tupolew Tu-2 i Suchoj UTB-2. Zakłady podjęły się także modernizacji samolotów wykorzystywanych do celów doświadczalnych. Przykładowo w 1955 r. dokonano przebudowy samolotu Tupolew Tu-2S z przeznaczeniem do prób fotela wyrzucanego z samolotu myśliwskiego Lim-2. W tym samym czasie zmodernizowano w LW Nr 2 samolot UTu-2 do prób kwalifikowanych bomb wielkogabarytowych o dużym wagomiarze.

Na początku 1957 r. Lotnicze Warsztaty Nr 2 zostały przekształcone w przedsiębiorstwo przemysłowe podległe Ministerstwu Obrony Narodowej (MON). Zmianie uległa nazwa na Lotnicze Zakłady Remontowe Nr 2 (LZR Nr 2).

W 1957 r. rozszerzono obsługę remontową o samoloty z napędem odrzutowym: myśliwskie MiG-15, a następnie szkolno-bojowe UTMiG-15 oraz myśliwskie Lim-1 i Lim-2 (licencyjny MiG-15 i MiG-15 bis) (ryc. 13). Od 1964 r. zakłady przyjmowały do prac remontowych samoloty myśliwskie Lim-5 (licencyjny MiG-17). Remonty wszystkich kolejnych wersji samolotów Lim były przeprowadzane w bydgoskich zakładach do końca lat 80. XX w.



Ryc. 13. Rozstykówka Lima-1, czyli przegląd silnika w licencyjnej wersji myśliwca MiG-15; w tle budynek główny LZR Nr 2, 1957 r. (fot. ze zbiorów autora)

Oprócz remontów wymienionych wyżej typów samolotów, od końca lat 50. XX w. w Lotniczych Zakładach Remontowych Nr 2 dokonywano wielu modyfikacji eksploatowanych w polskim lotnictwie samolotów Lim. Jedną z nich była modernizacja samolotów Lim-1 poprzez montaż wyposażenia radionawigacyjnego (radiokompas ARK-5, radiowysokościomierz RW-2) stosowanego na samolotach Lim-2. Kolejne modyfikacje Limów były związane

z dużym zapotrzebowaniem Wojsk Lotniczych na wersje szkolno-bojowe tego typu samolotu. Od 1951 r. użytkowano w Polsce tylko 20 egzemplarzy dwumiejscowych samolotów UTIMiG-15, a Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego (WSK) PZL-Mielec nie produkowała wersji szkolno-bojowych, więc podjęto decyzję o przebudowie jednomiejscowych samolotów myśliwskich Lim-1. Zadanie to powierzono LZR Nr 2 w Bydgoszczy, które miały już doświadczenie w wykonywaniu daleko idących modyfikacji maszyn bojowych na wersje szkolne. W celu uruchomienia prac nad SBLim-1 WSK PZL-Mielec przekazało do LZR Nr 2 niezbędną dokumentację techniczną, a następnie gotowe podzespoły, takie jak: fotele wyrzucane, tablice rozdzielcze, osłony kabiny, dodatkowe instalacje itp. Przebudowa polegała na zmniejszeniu kadłubowego zbiornika paliwa i zamontowaniu w wyciętej przestrzeni drugiej, tylnej kabiny. W przedniej kabynie przewidziano miejsce dla ucznia, a dla instruktora w tylnej. Zdublowano system podtrzymania funkcji życiowych lotników oraz zainstalowano telefon pokładowy. Pierwszy samolot SBLim-1 opuścił bydgoskie zakłady w 1958 r.



Ryc. 14. Obłot samolotu SBLim-2 zmodernizowanego w WZL Nr 2, koniec lat 60. XX w. (fot. ze zbiorów autora)

Łącznie do 1966 r. przebudową na SBLim-1 objęto 147 samolotów Lim-1. W LZR w Bydgoszczy powstała także kolejna, dwumiejscowa wersja samolotów Lim o nazwie SBLim-2. Modernizacja ta polegała na zamianie tylnej

części kadłuba samolotów szkolno-treningowych MiG-15 UTI i SBLim-1 na ogon pochodzący od myśliwskiego Lim-2 z silnikiem Lis-2. Bydgoskie szkolno-bojowe limy uzbrojone były w jedno działko lub karabin maszynowy. Ze względów ekonomicznych i eksploatacyjnych zmniejszono moc silników, dopuszczając ich pracę do ciągu nominalnego 23,8 kN. Pierwszy SBLim-2 opuścił bydgoskie zakłady w 1966 r. Łącznie modernizacją objęto ok. 200 samolotów²⁵ (ryc. 14).

W LZR Nr 2 powstał także samolot rozpoznawczy Lim-2R. Był to zmodernizowany samolot myśliwski Lim-2, w którym w miejsce zdemontowanego działka N-37 zabudowano lotniczy aparat fotograficzny²⁶.

W latach 60. XX w. w LZR Nr 2 w Bydgoszczy przebudowano część dwumiejscowych Limów na tzw. artyleryjskie wersje: SBLim-1A i SBLim-2A. Ich zadaniem było bezpośrednie wsparcie wojsk lądowych, rozpoznanie i kierowanie ogniem artylerii²⁷. Na początku lat 70. XX w. w bydgoskich Zakładach rozpoczęto przebudowę samolotów myśliwskich Lim-5P na wersję myśliwsko-szturmową Lim-6M²⁸.

W 1977 r. Lotnicze Zakłady Remontowe Nr 2 podjęły się remontu polskich samolotów szkolno-treningowych TS-11 Iskra. Prowadzone były także remonty samolotów TS-11 dla Indyjskich Sił Powietrznych (ryc. 15–17).

W 1982 r. firma uzyskała status przedsiębiorstwa państwowego i zmieniła nazwę na Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 (WZL), będąc tym samym przedsiębiorstwem na pełnym rozrachunku gospodarczym.

Kolejnym, ważnym etapem w historii Zakładów Nr 2 było podjęcie remontów samolotów myśliwsko-bombowych Su-22. Decyzję o powierzeniu napraw tych samolotów Wojskowemu Zakładowi Lotniczemu w Bydgoszczy podjęto jeszcze w latach 80. XX w. Według planów WZL 2 miały docelowo remontować rocznie 40 samolotów należących do państw Układu Warszawskiego, jednak rozpad sojuszu uniemożliwił realizację tych założeń. Zrealizowane prace organizacyjne i inwestycje nie poszły jednak na marne. Remonty samolotów Su-22 nie zostały zaniechane, ponieważ na wyposażenie Wojsk Lotniczych w latach 1984–1988 zakupiono 90 samolotów myśliwsko-bombowych Su-22M4 i 20 szkolno-bojowych Su-22UM3K. Eksploatowane w polskim lotnictwie wojskowym Su-22 na stałe związały się z bydgoskimi WZL Nr 2 na następne ćwierć wieku²⁹ (ryc. 18).

²⁵ G. Skowroński, *Od UTMiG-15 do SBLiM-2M cz. 1*, „Lotnictwo z Szachownicą”, 1999, nr 2, s. 20–24.

²⁶ P. Butowski, W. Hołyś, *Samolot myśliwsko-szturmowy Lim-6bis*, Warszawa 1987, s. 2–4.

²⁷ G. Skowroński, *Od UTMiG-15 do SBLiM-2M cz. 2*, „Lotnictwo z Szachownicą”, 2000, nr 3, s. 4–9.

²⁸ M. Mikołajczuk, J. Gruszczyński, *Samoloty LiM-5 i LiM-6 w lotnictwie polskim cz. 2*, „Lotnictwo”, 2009, nr 6.

²⁹ D. Sałata, K. Sałata, A. Wrona, *Su-22 w Polsce*, „Aeroplan”, 2002, nr 5/6.



Ryc. 15. Samoloty TS-11 Iskra i Lim w różnej fazie montażu w hangarze płatowcowym WZL Nr 2, 1988 r. (fot. ze zbiorów autora)



Ryc. 16. TS-11 Iskra podczas przeglądu w WZL Nr 2, 1988 r. (fot. ze zbiorów autora)



Ryc. 17. TS-11 Iskra W 1790 Indyjskich Sił Powietrznych po remoncie w WZL Nr 2; pierwsze cztery hinduskie Iskry przechodziły remonty w WZL Nr 2 od marca do października 1982 r. (fot. ze zbiorów autora)



Ryc. 18. Su-22M4 w malowaniu z 7 ELT w Powidzu, przed pierwszym remontem głównym w WZL Nr 2, 2006 r. (fot. ze zbiorów autora)

W 1991 r. w Bydgoszczy został wyremontowany pierwszy Su-22 w dwumiejscowej wersji Su-22UM3K. Przez następne lata wykonywano pierwsze i drugie remonty główne tego typu samolotu, doposażając płatowce w dodatkowe systemy nawigacyjne i identyfikacji swój-obcy.

Po zakończeniu cyklu remontów wszystkich użytkowanych przez lotnictwo wojskowe Su-22, w WZL 2 w dalszym ciągu prowadzono prace w ramach programu „Bieszczady”, związane z wydłużaniem okresu eksploatacji suchojów. W tym celu opracowano technologię polegającą na wykonywaniu przeglądów wraz z ewentualną naprawą przedłużającą resurs o 2 lata i 200 godz., jednak w czasie nie dłuższym niż 3000 godz. w powietrzu i 30 lat eksploatacji. Po tym okresie maszyny przechodziły remont główny i eksploatowane były według stanu technicznego (WST).

Od 2015 r. Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 wykonały remont i doposażenie 12 samolotów bojowych Su-22M4 oraz 6 szkolno-bojowych Su-22M3K 21. Bazy Lotnictwa Taktycznego (BLT) w Świdwinie, przedłużając ich resurs o 10 lat (ryc. 19).



Ryc. 19. Su-22M4 nr 8205 z 21 BLT w Świdwinie po przeprowadzonym remoncie w WZL Nr 2 S.A. we wrześniu 2015 r. przed przekazaniem do macierzystej bazy (fot. z materiałów promocyjnych WZL Nr 2 S.A.)

Kolejnym przedsięwzięciem zwiększającym potencjał produkcyjny i technologiczny Zakładów było przejście remontów samolotów MiG-29. W 1996 r. Zakłady wygrały przetarg na przeprowadzenie napraw tego typu samolotów znajdujących się na uzbrojeniu Polskiego Lotnictwa Wojskowego. Pierwszy wyremontowany MiG-29 opuścił Zakład 20.12.1997 r.

Oprócz remontów głównych Migów, zarówno w wersji jednomiejscowej, jak i dwumiejscowej, płatowce doposażano w dodatkowe systemy, przystosowując je do standardów NATO. Na pokładach samolotów MiG-29 zamontowano nowe systemy nawigacyjne, system IFF i nowoczesną radiostację.



Ryc. 20. MiG-29UB, nr 28 (ex czeski nr 4402) w barwach 1 PLM, remontowany w WZL Nr 2 w latach 1999–2000 (fot. ze zbiorów autora)

Do lipca 2005 r. przeprowadzono remonty główne na wszystkich eksploatowanych ówczesnie egzemplarzach MiG-29 (ryc. 20). Odkupione za symboliczne 1 Euro od Luftwaffe 22 MiG-29 przeszły w latach 2004–2005 w WZL Nr 2 cykl prac pod kryptonimem „Kurpie”. Od 2005 r. remont główny został zastąpiony eksploatacją według stanu technicznego (WST). Nastąpiło to w momencie wcielania do służby poniemieckich maszyn, które w ten sposób były eksploatowane. Zrezygnowano z remontów głównych na rzecz przeglądu kontrolno-regeneracyjnego (PKR)³⁰.

Na terenie Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 S.A. 4.11.2014 r. odbyła się uroczystość z okazji zakończenia modernizacji samolotów MiG-29 dla 23. Bazy Lotnictwa Taktycznego w Mińsku Mazowieckim. Polegała ona na doposażeniu w nową awionikę 13 samolotów bojowych i 3 szkolno-bojowych (ryc. 21).

Kolejna transformacja zakładów lotniczych to 2007 r. Wówczas został podpisany przez ministra Skarbu Państwa akt komercjalizacji, na mocy którego Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 z siedzibą w Bydgoszczy zostały przekształcone w jednoosobową spółkę akcyjną Skarbu Państwa o kapitale zakładowym w wysokości 58 000 000 zł pod nazwą Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A.



Ryc. 21. MiGi-29 podczas prac remontowych w hangarze nr 4 WZL Nr 2; na pierwszym planie płatowiec z 1 ELT nr 70 w trakcie II remontu głównego przeprowadzonego od stycznia 2006 do kwietnia 2007 r., po którym samolot przekazano do 41 ELT w Malborku (fot. ze zbiorów autora)

³⁰ M. Fischer, R. Gruszczyński, *Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2*, „Lotnictwo”, 2007, nr 10.

W WZL Nr 2 S.A. 5.08.2008 r. nastąpiło uroczyste otwarcie Biura Planowania Obsługi Technicznej Samolotów Wielozadaniowych F-16. Zakłady WZL Nr 2 S.A. wraz z firmą Lockheed Martin, w ramach podpisanych zobowiązań offsetowych nr 1-160 oraz 1-161A-C, dążyły do uzyskania uprawnień do wykonywania przeglądów, obsługi i napraw na poziomie „Depot” komponentów instalacji elektrycznej, hydraulicznej i podwozia oraz wykonywania napraw i obsługi wybranych komponentów awioniki samolotów wielozadaniowych F-16 Jastrząb. Ceremonia wręczenia certyfikatów odbyła się 5.12.2012 r. W 2011 r., w ramach Zadania Offsetowego nr 1-159 realizowanego przez firmę Lockheed Martin Corporation, zakłady rozpoczęły budowę hangaru do usuwania powłok lakierniczych Plastic Media Blasting (PMB). Jest to metoda usuwania powłok malarskich metodą śrutowania na sucho (ryc. 22, 23). Zwieńczeniem realizowanego przez WZL Nr 2 S.A. Programu Offsetowego F-16 było uroczyste otwarcie Krajowego Centrum Serwisowego F-16 18.04.2013 r. Uroczystości towarzyszyło oficjalne otwarcie oddanego do eksploatacji nowego hangaru.



Ryc. 22. Przygotowanie samolotu F-16C do zabiegu usuwania powłoki lakierniczej metodą śrutowania na sucho Plastic Media Blasting (PMB) w specjalnie zbudowanym do tego hangarze w WZL Nr 2 S.A., 2013 r. (fot. z materiałów promocyjnych WZL Nr 2 S.A.)



Ryc. 23. F-16 nr 549 wykorzystany do testów w nakładaniu powłoki malarskiej w WZL Nr 2 S.A. w 2013 r. (fot. z materiałów promocyjnych WZL Nr 2 S.A.)

W 2009 r. na stan Polskich Sił Powietrznych zostały przyjęte pierwsze samoloty transportowe typu C-130 Hercules. Maszyny pochodziły z zapasów USAF (ang. *United States Air Force* – Siły Powietrzne Stanów Zjednoczonych), więc były maszynami już ze sporym resursem. Zakłady uzyskały uprawnienia do wykonywania obsługi typu ISO dla tych maszyn.

Działalność bydgoskich WZL nie ogranicza się jedynie do wymienionych prac. Zakłady wykonują szereg usług dla odbiorców, także spoza lotnictwa. Od wielu lat mają w ofercie remonty samolotów cywilnych: PZL-101 Gawron, PZL-104 Wilga, PZL-110 Koliber. Prowadzą przeglądy i remonty samolotów Zodiak, naprawy i serwisowanie innych samolotów cywilnych, malowanie samolotów, pojazdów samochodowych. Aby zapewnić wiodącą pozycję w branży, WZL Nr 2 S.A. dokonuje ciągłej modernizacji posiadanego parku maszyn i urządzeń. Dział mechaniczny dysponuje nowoczesnymi maszynami, między innymi do obróbki skrawaniem (CNC i pomiarowymi), cięcia strumieniem wody, spawania, grawerowania. Oprócz hal produkcyjnych z nowoczesnym parkiem maszyn zakład posiada centrum badawczo-rozwojowe, laboratorium chemiczne oraz stanowiska do badań defektoskopowych³¹.

W 2016 r. na terenie WZL Nr 2 S.A. oddano do użytku nową halę pełniącą funkcję malarni dla średniodystansowych samolotów transportowych i pasażerskich wraz z płytą przedhangarową. Obiekt posiada kompletne, niezbędne wyposażenie do przeprowadzania profesjonalnego procesu malowania samolotów i jednocześnie spełnia funkcję hali do obsługi bieżącej i okresowej, wszelkich przeglądów dla samolotu C-130 Hercules lub innego samolotu pasażerskiego typu Boeing 767-300ER, Boeing 737-900ER, Airbus A-320-200. W 2016 r. zakład zajmował powierzchnię 275 296 m². Zatrudnia

³¹ *Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2. Kronika, Bydgoszcz 2014.*

ponad 700 pracowników i jest jednym z największych pracodawców w Bydgoszczy.

Pomiędzy ministrem Skarbu Państwa oraz prezesem Zarządu Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A., 29.05.2014 r. została podpisana umowa wniesienia spółek akcyjnych Skarbu Państwa nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej do Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A. (PGZ S.A.) z siedzibą w Radomiu. Polska Grupa Zbrojeniowa S.A. objęła 85% akcji, a pozostałe 15% jest w dyspozycji MON działającego w imieniu Skarbu Państwa.

Jednym z najważniejszych przedsięwzięć realizowanych przez WZL Nr 2 S.A. w ramach PGZ S.A. jest program rozwoju bezzałogowych statków powietrznych (BSP). W tym celu pod koniec listopada 2016 r. w bydgoskich WZL Nr 2 S.A. zostało powołane Centrum Kompetencyjne Systemów Bezzałogowych Statków Powietrznych, które miało się zająć pracami projektowymi i produkcją dronów. W konsorcjum poza PGZ i WZL 2 uczestniczy także PIT-Radwar S.A. WZL Nr 2 S.A. w Bydgoszczy dysponowały w tym czasie już znacznym potencjałem w zakresie projektowania i produkcji systemów BSP. W ofercie bydgoskich zakładów znajdowały się: System Bezzałogowych Statków Powietrznych E-310, System Bezzałogowych Statków Powietrznych DROZD oraz System Bezzałogowych Statków Powietrznych SOWA.

Efektorem prac Centrum Kompetencyjnego z bydgoskich WZL Nr 2 S.A. było podpisanie w listopadzie 2018 r. umowy na dostawę ośmiu Systemów Bezzałogowych Statków Powietrznych klasy taktycznej krótkiego zasięgu Orlik (wyposażonych w 40 BSP typu PGZ-19R) zawartą z Inspektorem Uzbrojenia MON. Wartość umowy to 789,7 mln zł, z opcją na zakup kolejnych 4 zestawów³².

Należy jeszcze wspomnieć o 49. Polowych Warsztatach Lotniczych – kolejnej jednostce warsztatowej funkcjonującej w Bydgoszczy przez kilkadziesiąt lat. We wrześniu 1953 r., oddział został przebazowany z Modlina do Bydgoszczy jako 49. Ruchomy Warsztat Remontowo-Lotniczy. Wkrótce też zmieniono jego nazwę na Polowy Warsztat Lotniczy nr 5. Do podstawowych zadań wykonywanych przez PWL nr 5 należały: obsługa i remonty samolotów szturmowych Iliuszyn Ił-10, łącznikowych Polikarpow Po-2 i szkolnych Jakowlew Jak-11. W połowie lat 50. XX w., poza dotychczasowym zakresem prac, rozpoczęto dodatkowo wykonywanie remontów śmigieł samolotów Ił-10, remontów podwozia i usterzenia samolotów. Od 1959 r. w PWL nr 5 rozpoczęto przeszkalanie personelu w obsłudze i remontach samolotów odrzutowych LiM-5 (polska wersja licencyjna samolotu MiG-17). W 1963 r. w związku z rozformowaniem 8. Dywizji Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego, której podlegały warsztaty, PWL nr 5 zostały przeformowane i rozpoczęły działalność jako samodzielna jednostka wojskowa – 49. Polowe Warsztaty

³² www.defence24.pl/mon-dostawy-systemow-bezzałogowych-zefir-gryf-i-orlik-do-2022-roku [dostęp: 1.06.2019].

Lotnicze. W tym okresie stan osobowy jednostki przedstawiał się następująco: 13 oficerów, 18 podoficerów zawodowych, 34 żołnierzy służby zasadniczej. Powiększył się też zakres wykonywanych prac. W jednostce rozpoczęto prace związane z wymianą płótna na samolotach Antonow An-2, Jakowlew Jak-12 oraz z malowaniem wyremontowanych samolotów. Od 1964 r. 49. PWL zajęły się remontem śmigłowców Mi-1 i jej licencyjnych odmian SM-1 i SM-2. Śmigłowce w przyszłości stały się podstawowym typem sprzętu, który był obsługiwany w 49. PWL³³.

Pod koniec 1970 r. w 49. PWL służyło 16 oficerów, 25 podoficerów zawodowych, 30 żołnierzy służby zasadniczej oraz 2 pracowników cywilnych. W 1970 r. personel 49. PWL Bydgoszcz przeszedł przeszkolenie na lotnisku w Pruszczu Gdańskim w obsłudze śmigłowców Mi-2 z silnikami turbowałowymi (ryc. 24). W 1973 r. 49. Polowe Warsztaty Lotnicze zajęły I miejsce w Wojskach Lotniczych we współzawodnictwie polowych warsztatów lotniczych. Ten sukces został powtórzony w 1979 r., kiedy to personel mógł się poszczycić zdobyciem I miejsca i tytułem „Mistrza Techniki Remontowej Wojska Polskiego” w grupie polowych warsztatów.



Ryc. 24. Śmigłowiec Mi-2 przed hangarami 49. Polowych Warsztatów Lotniczych w Bydgoszczy, 1993 r. (fot. ze zbiorów autora)

³³ W tym okresie prace obsługowe i remontowe były prowadzone dla 56. Pułku Śmigłowców z Inowrocławia, 49. Pułku Śmigłowców z Pruszcza Gdańskiego, 3. Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Łącznikowego z Bydgoszczy, 17. Eskadry Lotniczej Dowództwa Lotnictwa Operacyjnego (później 17. Eskadra Lotnicza Dowództwa Wojsk Lotniczych z Poznania), 1. klucza śmigłowców z Orzysza, 2. klucza śmigłowców z Bolesławca, 3. klucza śmigłowców z Choszczna, 11. Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Łącznikowego z Wrocławia i 26. Samodzielnej Eskadry Lotnictwa Łącznikowego z Warszawy.



Ryc. 25. Widok z powietrza na infrastrukturę lotniska w Bydgoszczy w połowie lat 90. XX w.; na pierwszym planie hangar 49. PWL, w głębi WZL Nr 2 (fot. ze zbiorów autora)

W 2004 r. pracownicy 49. PWL zostali przeszkoleni w obsłudze nowego typu śmigłowca PZL W-3 Sokół. Przeszkolenie teoretyczne odbywało się w grupach specjalnościowych w Dęblinie. Natomiast na szkolenie praktyczne personel udał się do jednostki wojskowej w Nowym Glinniku (woj. łódzkie). Pierwsze prace obsługi (po 100 godz. lotu) na nowym typie śmigłowca PZL W-3 Sokół ekipa mechaników 49. PWL wykonała jesienią 2005 r. Latem 2006 r. pracownicy warsztatów wykonali obsługę Sokoła w Nowym Glinniku, tym razem po 600 godz. lotu. Po zakończeniu pierwszego etapu szkolenia na nowy typ sprzętu, pod koniec 2005 r. pierwszy raz wykonano wszystkie prace okresowe na W-3 WA Sokół w warsztatach w Bydgoszczy. W 2010 r. 49. Polowe Warsztaty Lotnicze podporządkowano 2. Bazie Materiałowo-Technicznej w Kutnie, a w roku następnym weszły w skład 3. Regionalnej Bazy Logistycznej w Krakowie. Natomiast 31.12.2011 r. dokonano oficjalnego rozformowania 49. PWL (ryc. 25) i utworzono Polowe Warsztaty Lotnicze jako pododdział 3. Regionalnej Bazy Logistycznej „Kraków”.

Dzień dzisiejszy Polowych Warsztatów Lotniczych w Bydgoszczy to obsługa techniczna śmigłowców Mi-2 i W-3 Sokół, będących na uzbrojeniu lotnictwa polskiego³⁴.

Podczas prawie 100-letniej działalności, bydgoskie lotnisko pełniło wiele ważnych dla polskiego lotnictwa funkcji. W tutejszych szkołach wyszkolono szeregi wykwalifikowanych kadr, będących filarem personelu

³⁴ A. Kaliński, R. Gadacz, *100 lat lotnictwa w Bydgoszczy*, Bydgoszcz 2016, s. 316–325.

School. Since 1945, the 817th Field Repair Workshop and later the Aviation Workshop no. 2 were involved in a wide range of repairs and inspections of aviation technology.

Starting from the late 1950s, the Aviation Repair Works no. 2 started repairing jet aircraft. In the late 1980s, the Military Aviation Works no. 2 started repairing Su-22 planes and later MiG-29. In the second decade of the 21st century, the Military Aviation Works no. 2 (WZL No. 2 S.A.) started cooperation with the Air Force aimed at repair of F-16 fighter jets.

Andrzej Damian Borsuk

Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy

Tajemnica ukryta w bydgoskiej puszczy – historia powstania DAG Fabrik Bromberg

Od zakończenia II wojny światowej minęło ponad 70 lat. Wojna zostawiła po sobie trwałą spuściznę. To, co miało miejsce w latach 1939–1945, odcisnęło ogromne piętno na europejskim społeczeństwie, pokazując, do czego zdolny jest człowiek w dążeniach do władzy. Niemożliwe, a wręcz zabronione jest, abyśmy my, jak i kolejne pokolenia, nie znali tej historii. Zabronione – ponieważ tak tragiczna historia nie może się powtórzyć. Niemożliwe – ponieważ na każdym kroku, po dziś dzień, towarzyszą nam „pamiątki” – wspomnienia, zdjęcia, nagrania oraz wszelkiego rodzaju materialne dowody. Przywołują one pamięć ludzi, którzy żyli, walczyli i ginęli, których spokojne życie zakłóciła wojna.

Jedną z takich „pamiątek” II wojny światowej są ruiny ponemieckiej fabryki materiałów wybuchowych, które do dziś można spotkać na południowo-wschodnich rubieżach Bydgoszczy (ryc. 1). Aby dobrze poznać historię tego miejsca, warto udać się do Exploseum – oddziału Muzeum Okręgowego im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy (MOB). Exploseum, mieszczące się w strefie produkcji nitrogliceryny dawnej fabryki, ma za zadanie utrwalić pamięć o fabryce DAG Bromberg, historii materiałów wybuchowych, historii konfliktów zbrojnych, a w szczególności o ludziach, których los splótł z fabryką, o ludziach, którzy tu pracowali i którzy tu zginęli¹.

Badając losy bydgoskiej fabryki DAG, wszystkie czynniki powstania fabryki można podzielić na dwa sposoby. Pierwszy podział wskazywałby na pobudki zamierzone i niezamierzone. O ile pod hasłem czynników zamierzonych należy rozumieć wszystkie te, które zostały przewidziane w okresie planowania fabryki, to za bodźcami niezamierzonymi kryć się będą czynniki nieprzewidziane, które korzystnie wpłynęły na powstanie i funkcjonowanie fabryki (np. układ terenu, podłoże geologiczne).

Drugi podział, bardziej precyzyjny, nie zostawia nic w rękach przypadku – tu czynniki dzieli się na środowiskowe, logistyczne i zasobowe. Czynniki środowiskowe, całkowicie niezależne od człowieka, wynikają z naturalnego cha-

¹ Zaczerpnięte informacje historyczne, będące przyczynkiem wnikliwszej analizy, pochodzą z dwóch publikacji: M. Pszczółkowski, *Betonowa tajemnica. Fabryki materiałów wybuchowych DAG*, Bydgoszcz 2010; idem, *DAG Fabrik Bromberg. Z dziejów bydgoskiej fabryki materiałów wybuchowych 1939–1945*, Bydgoszcz 2012.

rakteru terenu, na którym fabryka powstała – zalesienie, kształt, warunki geologiczne. Zasobowe wskazują na istnienie odpowiednich surowców lub też innych zasobów niezbędnych w działaniu fabryki – żwir do produkcji betonu oraz siła robocza. I wreszcie logistyczne, całkowicie zależne od człowieka, pozwalające skomunikować fabrykę z innymi zakładami, miastem, portem itd. Pomimo że podziałów czynników powstania można dostrzec jeszcze kilka, to autor ograniczył się tylko do tych dwóch. One pozwalają udowodnić, że budowniczo wie bydgoskiej fabryki, nie zostawiali nic przypadkowi².



Ryc. 1. Tunel transportowy pomiędzy budynkami 1134–1133; tunele wykorzystywane w strefie produkcji nitrogliceryny pozwalały na ukrycie rurociągów produkcyjnych, a także zabezpieczały je przed skutkami nalotów bombowych (fot. ze zbiorów Wojciecha Woźniaka, MOB)

Gigantyczna, licząca ok. 25 km² fabryka materiałów wybuchowych, szczególnie narażona była na zniszczenie w wyniku nalotu bombowego. Wystarczy uświadomić sobie, że jedna bomba lotnicza zrzucona nad fabryką, trafiając w magazyn np. amunicji, niszczy tenże budynek oraz inne obiekty magazynowe lub produkcyjne znajdujące się w jego bezpośrednim otoczeniu. Nalot wykonany nawet przez nieliczną grupę bombowców mógł zatem na długi czas unieruchomić produkcję pojedynczej strefy lub większej części fabryki (odbudowa kilkudziesięciu różnorodnych budynków pod względem produkcyjnym pochłonęłaby miesiące pracy, angażując do tego duże środki

² W Muzeum Okręgowym im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy, w Dziale Historii Techniki, które prowadzi Exploseum, od ponad 8 lat prowadzone są szczegółowe badania nad historią bydgoskiej fabryki. Szczególny nacisk kładzie się na badania architektoniczne obiektów, ich konstrukcji, przeznaczenia i wykorzystania. Prace wspierają analizy porównawcze zachowanych obiektów bydgoskiej fabryki z relikami dawnych fabryk koncernu DAG, mieszczących się w różnych częściach Europy.

kapitałowe, materiałowe oraz ludzkie). To zaś skutkowałoby problemami z dostawami amunicji dla wojska prowadzącego działania wojenne, a tym samym zmianami na linii frontu.

Zajmując bardzo duży obszar terenu, fabryka była łatwym celem dla alianckich bombowców, dla których przelot z Wysp Brytyjskich do Bydgoszczy i z powrotem nie stanowił żadnego problemu (problemem mogła być jedynie eskorta myśliwców). Dowodem na to niech będzie seria zdjęć lotniczych fabryki wykonana w 1944 r. przez samolot RAF-u³ (ryc. 2).



Ryc. 2. Kompilacja zdjęć lotniczych wykonanych w 1944 r. przez aliancki samolot – widoczny jest obszar fabryki, który wpisał się w gęstą Puszcze Bydgoską; przez środek fabryki przebiega linia kolejowa, tzw. magistrala węglowa, dzieląc DAG Bromberg na dwie części: zachodnią – DAG Kaltwasser oraz wschodnią – DAG Brahnau
Źródło: Luftbilddatenbank Estenfeld.

Zagrożenie nalotami można było zniwelować wykorzystując szeroko rozumiane środki obrony przeciwlotniczej. Obrona przeciwlotnicza mogła być aktywna lub pasywna. Aktywną tworzyły armaty i karabiny przeciwlotnicze, umieszczone na terenie fabryki i w jej bezpośrednim otoczeniu (najlepiej od strony północno-zachodniej, czyli od strony potencjalnego nalotu brytyjskich bombowców) oraz myśliwce zdolne do walki powietrznej. Obronę pasywną realizowało wykorzystanie maskowania i aktywny kamuflaż.

³ Z kompilacji zdjęć lotniczych powstała mapa lotnicza obrazująca DAG Fabrik Bromberg w 1944 r. w trakcie prac budowlanych. Pomimo trwającego etapu budowy fabryka funkcjonowała i produkowała materiały wybuchowe wszelakiego przeznaczenia.

W przypadku bydgoskiej fabryki planowano zastosowanie obydwu rozwiązań. Zdobyte informacje w trakcie badań terenowych wskazują, że w przestrzeni wokół zakładów rozmieszczone były przeciwlotnicze stanowiska ogniowe. Ich liczba, a także rodzaj wykorzystywanego uzbrojenia, nie zostały jeszcze jednoznacznie sprecyzowane. Jednakże już teraz należy zaznaczyć, że obrona aktywna miała charakter drugorzędny. W okresie planowania fabryki, na bazie zdobytych wcześniej doświadczeń uznano, że najlepszą formą obrony przeciwlotniczej będzie kamuflaż naturalny⁴.

Lokalizując fabryki dążono do maksymalnego wykorzystania atutów docelowego terenu. I tak „planiści” musieli uznać, że Puszcza Bydgoska, gęsto zalesiona, jest obszarem idealnym do ukrycia fabryki. Drzewa skutecznie mogły ukryć niskie budynki produkcyjne. Ponadto las nie tylko maskował obiekty przed nalotami, ale i ograniczał widok w poziomie. Analizując kompilację zdjęć lotniczych z 1944 r., zauważyć można pewnego rodzaju „szacunek” do zadrzewienia, zwłaszcza w południowej części fabryki – strefie produkcji nitrogliceryny (ryc. 3). Prace budowlane w tej strefie prowadzone były punktowo, czyli nie na całym obszarze strefy, tylko w miejscach, gdzie miały znaleźć się budynki produkcyjne. Unikano w ten sposób zbędnego usuwania drzew, które już wtedy miały za zadanie maskowanie robót budowlanych.

Domniemywać można, że w wypadku bydgoskiej fabryki stosowano kamuflaż aktywny w postaci sztucznego zadymiania terenu. Metodę tę wykorzystywano w fabryce benzyny syntetycznej w Policach (niem. *Hydrierwerke Pölitz-Aktiengesellschaft*)⁵. Tego typu rozwiązanie pozwalało zakryć obszar dymem, a tym samym ukryć istotne strategicznie obiekty. Z drugiej strony, w bezchmurny, bezwietrzny dzień, tego typu kamuflaż zdradzał istnienie fabryki, co i tak skutkowało nalotem. Nie ma jednak jednoznacznych dowodów stosowania podobnej metody w Bydgoszczy.

Gęsto zalesiony teren puszczy miał jeszcze jedną zaletę – właściwości geologiczne. Teren był silnie pofałdowany, co dodatkowo pozwalało ukryć budynki, głównie w poziomej płaszczyźnie widzenia. Teren puszczy bydgoskiej po dziś dzień cechuje się wydmowym ukształtowaniem (wydmy paraboliczne oraz nieregularne). Pracownicy przymusowi zatrudnieni w DAG Bromberg mogli poruszać się tylko i wyłącznie w przypisanych do ich zadań obszarach, przez co ich wiedza o całej fabryce była ograniczona. Nie widząc wszystkich budynków, nie mieli wiedzy o jej ogromie, a także technologicznych powiązaniach. Ograniczona wiedza robotników zmniejszyła zagrożenie ze strony działań konspiracyjnych i sabotażowych (ryc. 4).

⁴ Podobne rozwiązania stosowane były w innych fabrykach koncernu DAG, w tym także w bliźniaczej DAG Fabrik Christianstadt, zlokalizowanej w gęstych lasach w okolicach Nowogrodu Bobrzańskiego.

⁵ P. Fiuk, *Zarys historii Polic i dawnej fabryki benzyny syntetycznej – Hydrierwerke Pölitz-Aktiengesellschaft*, Szczecin 2007, s. 20–21.



Ryc. 3. Fragment zdjęcia lotniczego prezentujący strefę produkcji nitrogliceryny DAG Fabrik Bromberg
Źródło: Luftbilddatenbank Estenfeld.



Ryc. 4. Budynek nitracji 1137 – służący do produkcji nitrogliceryny; ze względu na charakter produkcji i zagrożenie eksplozją, ale i w celu jego zamaskowania, został wkomponowany w piaszczyste zbocze, z jednoczesnym odsłonięciem frontu, gdzie znajdowała się tzw. ściana wydmuchowa (fot. ze zbiorów Wojciecha Woźniaka, MOB)

Jednak nie kształt terenu, a podłoże geologiczne sprzyjało powstawaniu fabryki. Pod cienką warstwą runa leśnego jest piasek, cechujący się dużą miąższością. Piasek wbrew pozorom sprzyjał budowie wszelkich obiektów technicznych. I nie chodzi o to, że wykorzystywano go do budowy – znacznie lepszy był żwir o małej frakcji. Piasek był lekkim, sypkim materiałem, co ułatwiało jego przemieszczanie. Wykonanie wykopu pod fundament obiektu zajmowało znacznie mniej czasu niż praca w materiale cechującym się zwartą strukturą (np. glina). Warto podkreślić, że piasek jako podłoże nieutwardzone wymuszał zastosowanie fundamentów lanych, gęsto zbrojonych, w postaci płyty fundamentowej.

Kolejnym atutem lekkiego materiału sypkiego była łatwość w jego przemieszaniu, co sprawiało, że był wykorzystywany do maskowania i ukrywania obiektów. Odpowiednio wzniesiony budynek magazynowy lub produkcyjny przykrywano warstwą piasku (budynek musiał mieć tzw. dach doniczkowy, umożliwiający jego przykrycie, bez negatywnego wpływu na konstrukcję obiektu). Piasek (wzbogacony o żyzną ziemię), pokrywał się roślinnością, wzmacniając maskowanie obiektu. Sypki materiał zwiększał ponadto wytrzymałość konstrukcji na wypadek nalotu bombowego nieprzyjaciela – nim bomba dotarła do konstrukcji budynku, napotykała na swojej drodze warstwę gruntu, która skutecznie wytracała jej energię lub powodowała natychmiastową eksplozję. Trudno określić, czy podłoże geologiczne na etapie planowania umiejscowienia zakładów DAG miało tak istotne znaczenie, czy było przypadkiem działającym na korzyść „planistów”. Niewątpliwie jednak miało wpływ na szybszą budowę, a tym samym wcześniejszy rozruch zakładów DAG Bromberg⁶.

Do istotnych czynników środowiskowych, ale i zasobowych, zaliczyć należy sąsiedztwo rzeki Wisły. Gigantyczna fabryka materiałów wybuchowych, a w zasadzie potężny zakład chemiczny, potrzebował milionów litrów czystej wody. Woda niezbędna była zarówno do zabezpieczenia produkcji (gaszenie pożarów), jak i niektórych procesów chemicznych (np. do rozcieńczenia cieczy i substancji chemicznych) i fizycznych (chłodzenie maszyn, urządzeń, substancji chemicznych)⁷. I tak, woda pobierana z Wisły była filtrowana i rozsyłana rurociągami po terenie całej fabryki⁸. Woda była bardzo dobrze oczyszczona, aby w żadnym wypadku nie zaszkodzić jakiemu

⁶ Do chwili obecnej nie udało się ustalić z całą pewnością momentu uruchomienia całej fabryki DAG. Panujące przeświadczenie, że produkcja zaczęła się wiosną 1942 r., nie musi dotyczyć się uruchomienia całej fabryki, a tylko jednej lub kilku stref produkcyjnych.

⁷ Szczegóły procesów produkcyjnych niemieckiej fabryki: J. Lachmajer, *Technologia nitrogliceryny w zakładach Dynamit Nobel A.G. w Bydgoszczy*, „Kronika Bydgoska”, 2006, t. 28.

⁸ Widoczne do dziś żelbetowe słupy na terenie Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, różniące się przekrojami, wysokościami, ustawione w prostych odcinkach, to w przeważającej większości słupy przeznaczone do umieszczenia na ich szczytach zewnętrznych rur wodociągowych.

kolwiek etapowi produkcji. Do filtracji wody używano specjalnie wybudowanych zbiorników przy dworcu kolei w Łęgnowie.

Wisła miała jeszcze drugą rolę. Wszelkie odpady poprodukcyjne nie były poddawane oczyszczeniu, lecz natychmiast usuwane. Nieczystości kanalizacją odprowadzono do osadników, a następnie kanałami do rzeki. Miejsca poboru wody od miejsca ujścia ścieków były od siebie oddalone, aby uniknąć wymieszania wody czystszej z zanieczyszczoną.

Sąsiedztwo rzeki powodowało jednak pewne ryzyko. Mając na uwadze fakt, że piloci Luftwaffe potrafili dotrzeć do Londynu lecąc wzdłuż Tamizy, tak alianci mogli wykorzystać Wisłę do nawigacji i zniszczenia DAG-u. Bydgoszcz, a tym samym fabryka, znalazły się w punkcie, gdzie Wisła swoim zakolem jest najbardziej wysunięta na zachód. Jednak, jak pokazała historia, rzeka nigdy nie przysłużyła się do ataku na fabrykę. Wydawać się może, że tego zagrożenia nie przewidzieli niemieccy architekci i inżynierowie. A może przewidzieli i uznali, że idealnie maskowana fabryka, będąca jednocześnie wielką tajemnicą wojskową, umknie uwadze wroga. Nie wiadomo.

Warto dodać, że Niemcy nie wykorzystywali spławnych właściwości rzeki do transportu produktów z DAG Bromberg. Mieli do dyspozycji kolej, czyli znacznie szybszy środek transportu, niezależny od warunków atmosferycznych i niewymagający dużych nakładów pracy przy transporcie; nie było więc logicznego sensu budowania portu żeglugi śródlądowej.

Nie tylko właściwości terenowe wskazały obszar Bydgoszczy jako miejsce dogodne do budowy potężnych zakładów. Duże znaczenie miały także czynniki logistyczne, czyli transport i lokalizacja dużego ośrodka miejskiego w pobliżu.

Blitzkrieg charakteryzował się wykorzystaniem szybkich, mobilnych jednostek. Wojna błyskawiczna i szybkie przemieszczanie się wojsk wskazały, że wszystkie procesy produkcyjne również muszą przyspieszyć, aby nadążyć za kroczącą do przodu armią.

W dalszym ciągu nad transportem drogowym górował transport kolejowy. Kolej mogła przewozić ogromne ilości różnorodnych ładunków o wysokim tonażu. W przypadku ważnych strategicznie fabryk, których produkcja przekraczała możliwości transportu kołowego (zarówno wielkością produkcji, jak i masą wyprodukowanych obiektów) istotne było, aby w ich obrębie znalazła się bocznicą kolejowa połączona z możliwie jak największym węzłem komunikacyjnym. Kolej miała dostarczać do fabryk surowce i półprodukty, a odbierać gotowy wyrób i transportować go do miejsca docelowego (lub przeładunkowego). Taką zasadę także trzeba było zastosować w przypadku bydgoskiej fabryki. DAG Fabrik Bromberg został skomunikowany z magistralą węglową. Węglówka, jak potocznie zwano magistralę, była ogromnym przedsięwzięciem logistycznym II RP, budowanym od 1926 do 1933 r. Jej głównym zadaniem było połączenie Górnego Śląska z Gdynią. Dla odradzającej się Polski ta inwestycja okazała się niezwykle kluczowa, ponieważ pozwoliła na eksport węgla kamiennego z wykorzystaniem nowo powstałego portu w Gdyni, a także

wsparała integrację Śląska z resztą kraju. Magistrala, będąca efektem współpracy polsko-francuskiej, wykorzystywała tory i mosty nad przeszkodami terenowymi umożliwiające transport towarów o zwiększonym ciężarze⁹.

Po wkroczeniu wojsk niemieckich do Polski magistrala węglowa została wykorzystana na potrzeby niemieckiego przemysłu. Lokalizacja fabryki przy magistrali pozwoliła na zwiększenie ilości i szybkości dostaw surowców potrzebnych do produkcji. Ponadto, z obszarów Śląska można było transportować do Bydgoszczy węgiel – źródło energii, napęd dla wszystkich maszyn, który w efekcie spalania, przy użyciu wody i pary wodnej, poprzez turbiny prądotwórcze wytwarzał energię elektryczną oraz ciepłą.

Port w Gdyni posłużył za miejsce przeładunkowe dla wyprodukowanych materiałów wybuchowych, a tym samym sprawiał, że bydgoskie produkty mogły trafić na każdy front, gdzie walczył niemiecki żołnierz. Magistrala skomunikowana była również z innymi węzłami kolejowymi, co umożliwiało transport gotowej amunicji bezpośrednio na front wschodni. Dla funkcjonowania fabryki niezwykle istotne było zachowanie drożności szlaków kolejowych i bezwzględne uniknięcie powstawania jakichkolwiek opóźnień w transporcie.

Wszystkie surowce potrzebne do produkcji materiałów wybuchowych dostarczane były spoza obszarów Bydgoszczy. Jednak w rozumieniu niemieckich zarządców jeden „surowiec” miał być pozyskiwany w Bydgoszczy – siła robocza. Lokalizacja fabryki w pobliżu dużego ośrodka miejskiego miała zagwarantować nieprzerwany zasób siły roboczej¹⁰. Zaś lokalizacja na terenie okupowanym zapewniała tanią siłę roboczą i w pewien sposób ubezpieczoną, do zarządzania której wystarczyłoby jedynie garstka sprowadzonych z Niemiec specjalistów (zarządców, majstrów, inżynierów, kadry administracyjnej).

Zastanawiać może, dlaczego wybór padł akurat na Bydgoszcz. Pomijając wszelkie, dotychczas omówione czynniki, uwagę warto zwrócić na dzieje miasta, w szczególności na historię przynależności Bydgoszczy w czasach zaborów i w okresie odradzającej się Polski. W 1772 r. Bydgoszcz została zaanektowana do państwa Pruskiego w wyniku I rozbioru Polski¹¹. Od 1772 r. do 1920 r. mówimy o okresie pruskim w Bydgoszczy. Dopiero 20.01.1920 r. miasto powróciło do macierzy. Przed 1920 r. Bydgoszcz zamieszkiwało ok. 20% Polaków¹², natomiast już w 1928 r. Polacy stanowili ok. 92% ludności

⁹ M. Widernik, *Magistrala węglowa Śląsk-Gdynia i jej znaczenie w okresie międzywojennym*, „Zapiski Historyczne Poświęcone Historii Pomorza i Krajów Bałtyckich”, 1984, t. 49, nr 2, s. 31–34.

¹⁰ Cz. Łuczak, *Praca przymusowa Polaków w Trzeciej Rzeszy i na okupowanych przez nią terytoriach innych państw (1939–1945)*, Poznań 2001, s. 56–59.

¹¹ Z. Guldon, R. Kabaciński, *Szkice z dziejów dawnej Bydgoszczy XVI–XVIII w.*, Bydgoszcz 1975, s. 32.

¹² *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej*, 1920/1921.

miasta¹³. Bydgoszcz przeszła największą akcją repolonizacyjną spośród wszystkich polskich miast. W 1939 r. Niemcy uznali, że powrócili do „swojego miasta”, niesłusznie im odebranego (wydarzenia „krwawej niedzieli” miały być dowodem, jakoby ludność niemiecka była zagrożona w mieście, co zaś miało być jednym z wielu uzasadnień agresji niemieckiej na Polskę).

Zatem lokalizacja fabryki w oczach niemieckiej administracji nastąpiła przy niemieckim mieście, zamieszkałym przez ludność napływową, która miała okazać się najlepszą, najtańszą i bezwzględnie podporządkowaną siłą roboczą. Pomimo trudności w odtworzeniu liczby osób zatrudnionych w fabryce, a tym samym ich pochodzenia, można założyć, że znaczącą część zatrudnionych, zwłaszcza do przełomu 1942/1943 r., stanowili bydgoszczanie. Dopiero po 1943 r. niemiecka administracja zaczęła zmagać się z problemem zmniejszającej się liczby ludności zdolnej do pracy. Rozpoczęło się sprowadzanie pracowników z odleglejszych regionów (w przypadku bydgoskiej fabryki zatrudniano pracowników z Torunia, Nakła, Solca Kujawskiego itd.). Wówczas także do fabryki zaczęli być ściągani (w znacznie większym stopniu niż dotychczas) cudzoziemcy z terenów wcielonych do III Rzeszy¹⁴.

Na dalszy plan można sprowadzić dwa kolejne czynniki związane z umiejscowieniem DAG. Bydgoska fabryka była najbardziej wysunięta na wschód. Jej powstanie miało duży związek z planowaną agresją niemieckich wojsk na Związek Sowiecki (plan Barbarossa). Fabryka produkowała głównie na potrzeby frontu wschodniego. Bez odpowiedzi pozostaje pytanie, czy Niemcy „planiści” zlokalizowali omawiany zakład tak daleko na wschodzie, myśląc o przyszłych, ewentualnych działaniach militarnych, czy jest to zwyczajny przypadek.

Drugim czynnikiem ubocznym jest pewnego rodzaju nieoczywistość. Zarówno alianci zachodni, jak i sowiecka administracja nie mogli się spodziewać, że potężna fabryka materiałów zbrojeniowych może powstać na ziemiach dawnej Polski, czyli na terenach okupowanych, i to w niedługim czasie od rozpoczęcia działań zbrojnych. Tym samym zwiększono tajemnicę o istnieniu fabryki.

DAG Fabrik Bromberg po dziś dzień stanowi dużą zagadkę, którą coraz większa grupa zaangażowanych osób stara się rozwiązać. Każdego roku fabryka, a w zasadzie to, co po niej zostało, ujawnia nowe fakty i ciekawostki (ryc. 5). Wyżej poruszony temat nie został wyczerpany i zapewne z roku na rok będzie zgłębiany. I chociaż nikłe są szanse, aby wszystkie powyższe

¹³ *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 1928*, Warszawa 1928.

¹⁴ Dokładnie widoczne jest to na przykładzie tzw. metalowej kartoteki – tabliczek informacyjnych pracowników, wykonanych na cynkowej blasze systemem Adrema: Z. Gruszka, *Tabliczki z Dynamit Ag vorm. Alfred Nobel & Co Bromberg*, Bydgoszcz 2000, s. 16–20.

Dla wielu miłośników historii polem zażartych dyskusji jest przyczyna powstania fabryki, a w szczególności motywy jej wzniesienia na terenie polskim, w okolicy polskiego miasta. Powodów, jakie zadecydowały o budowie fabryki w bydgoskiej puszczy było wiele – teren lesisty umożliwiający maskowanie, warunki geodezyjne, dostęp do wody i rzeki, ale także czynniki niewynikające z uwarunkowań naturalnych – dostęp do linii kolejowej o dużym znaczeniu gospodarczym oraz do taniej, wręcz niewolniczej siły roboczej. Nie można pominąć czynników politycznych (powrót do miasta uznawanego przez niemieckie władze za niemieckie, nie polskie) oraz militarne (odległość od frontu zachodniego, bliskość do frontu wschodniego). Tajemnica związana z funkcjonowaniem niemieckiej fabryki po dziś dzień nie została całkowicie wyjaśniona, dając ogromne pole do badań i poznawania historii tego zbrojeniowego giganta.

Andrzej Damian Borsuk

Leon Wyczółkowski District Museum in Bydgoszcz

A hidden mystery of the Bydgoszcz Forest. The history of the foundation of DAG Fabrik Bromberg

In 1939, the entry of the German forces to Bydgoszcz was accompanied by the arrival of German engineers. Their main task was to establish one of the biggest explosives manufacturers in Europe. In only a few years, they developed a large production complex in the Bydgoszcz Forest. This production giant, which is DAG Fabrik Bromberg, was supplying to the German Army marching to the east necessary explosives, missiles, bombs, etc. This big factory ended its operations in January 1945; it was never bombed and its war production had not been disturbed. These days, numerous relics of factories are seen in Bydgoszcz industrial zones, confirming the former glory of the DAG complex.

For many enthusiasts, the history of the factory foundation is a subject of fierce debate, in particular the reasons of its construction in Poland, in the proximity of a Polish city. There were many reasons to build this factory in the Bydgoszcz Forest. The area facilitated disguise; it had convenient geodetic conditions, access to water and river, as well as factors not resulting from natural conditions such as access to railroad of significant economic importance and cheap labor force, practically slave labor. There were also political aspects (return to the city regarded by the German authorities as a German rather than Polish city) and military reasons (distance from the western front, proximity to the eastern front). The secret imposed upon the German factory has not been completely revealed, providing a huge area for research and learning about the history of this large arms producer.

Przemysłowa Bydgoszcz w latach 1945–1989

Bydgoszcz w XIX w. ukształtowała się jako ośrodek przemysłowy i takim miastem pozostawała w XX w. Ten charakter miasta wzmacniał w strukturze społecznej tego ośrodka grupę społeczną robotników, dysponujących często specyficznym zakresem umiejętności. Zasoby ludzkie i ich jakość dawały Bydgoszczy wyraźną przewagę konkurencyjną nad innymi miastami Polski w zakresie pozyskiwania inwestorów. Bydgoszcz była w XIX i pierwszej połowie XX w. miastem wielu silnych marek przemysłowych. Proces ich wzmacniania i pozycjonowania został przerwany po zakończeniu II wojny światowej. Zerwanie przez władze Polski Ludowej za sprawą ustawy z 3.01.1946 r. ciągłości historycznej wielu przedsiębiorstw, w odmiennej rzeczywistości gospodarczej, doprowadziło do wykreowania nowych marek przemysłowych i handlowych. Zdziwiające jest to, że proces ten zachodził w gospodarce niedoborów, przy znacznym ograniczeniu wyboru produktów oferowanych klientom.

W publikacji omówiono zmiany zachodzące w strukturze gałęziowej i branżowej przemysłu w Bydgoszczy. Wykazano, że w dekadzie lat 70. XX w. zmierzały one w kierunku wzmocnienia się tych branż, które wytwarzały artykuły bezpośredniej, indywidualanej konsumpcji. Wskazana ewolucja struktury gałęziowej i branżowej przemysłu Bydgoszczy doprowadziła do wzmocnienia w świadomości polskich klientów bydgoskich marek przemysłowych. Rozpoznawalnymi markami były: Romet, Foton, Eltra, Bydgoskie Fabryki Mebli i wiele innych. To tym markom Bydgoszcz zawdzięczała swoje miejsce na mapie gospodarczej kraju.

Początki przemysłu

Bydgoszcz, miasto nad Brdą, rozwój gospodarczy w XIX i XX w. zawdzięczała splotowi kilku czynników. Z całą pewnością była to budowa Kanału Bydgoskiego, który połączył dorzecze Wisły i Odry. Dużą rolę odegrało doprowadzenie do miasta kolei żelaznej w lipcu 1851 r. Ważne dla tego procesu były surowce naturalne, głównie płody rolne Kujaw i Krajny oraz drewno importowane z terenów Rosji i sól kamienna z Kujaw. Decyzja o budowie w Bydgoszczy koszar również pośrednio wpływała na strukturę przemysłu tego miasta. Wymienione czynniki, w myśl zasady przemysł rodzi przemysł, doprowadziły do szybkiego rozwoju miasta w XIX i początkach XX w. Bydgoszcz była ważnym ośrodkiem na gospodarczej mapie Niemiec.

Przedsiębiorcy prowadzący tu działalność gospodarczą, dzięki własnej wytrwałości i cierpliwości wykreowali silne marki. Ówcześni klienci doceniali wyroby z logo, między innymi destylarni wódek Frankego, garbarni Ludwika Buchholza i fabryki obuwia J. Brilllesa, fabryki mebli Hegego, fabryki skrzynek do cygar K. Schroedera, fabryki mebli tapicerowanych Otto Pfefferkorna. Marka maszyn do drewna i traków z logo C. Blumwe i Syn była zaliczana w całej Europie przez przedsiębiorców związanych z przemysłem drzewnym do grupy najbardziej rozpoznawalnych produktów pochodzących z Bydgoszczy.

Z chwilą odzyskania przez Polskę niepodległości, której symboliczną datę wyznacza 11.11.1918 r., w Bydgoszczy włączonej w granice II Rzeczypospolitej (w 1920 r.) kontynuowano zapoczątkowane we wcześniejszym okresie historycznym tradycje przemysłowe. W tym czasie Polacy, międzywojenni działacze gospodarczy, wykorzystali sprzyjające okoliczności ekonomiczne i służący inwestycjom gospodarczym entuzjazm. Zainicjowano tworzenie nowoczesnych na owe czasy sektorów przemysłu. Był to przemysł elektromaszynowy oraz chemiczny, w zakresie produkcji odczynników fotograficznych i filmowych. Kabel Polski SA, Fabryka Artykułów Elektrotechnicznych inż. E. Ciszewskiego, Fabryka Wyrobów Gumowych Kauczuk SA czy Bydgoska Fabryka Papierów, Płyt i Chemikalii Fotograficznych Alfa wyznaczały kierunki zmian w strukturze przemysłu miasta, regionu i kraju. Nowoczesny asortyment oferowany przez te zakłady sprawił, że szybko stały się one uznanymi i rozpoznawalnymi w Polsce markami. Obok wymienionych marek pozytywny wizerunek zachowały i utrwały z powodzeniem marki wykreowane w czasach pruskich. Nadal ceniono markę rowerów wytwarzanych w Zakładach Rowerów i Motocykli Tornado, traki z logo C. Blumwe i Syn i wiele innych wyrobów wytwarzanych przez bydgoskich producentów.

Dziedzictwo przemysłowe Bydgoszczy z okresu II Rzeczypospolitej nie uległo zniszczeniu w czasie działań wojennych II wojny światowej. Według szacunków, po przejściu przez miasto w styczniu 1945 r. frontu, zniszczeniu uległo ok. 3% majątku trwałego przedsiębiorstw. Te straty można było w szybkim tempie usunąć. Wojewoda pomorski Henryk Świątkowski 11.03.1945 r. w wywiadzie dla dziennika „Ziemia Pomorska” powiedział: „przemysł pomorski, wprawdzie słaby, pracuje normalnie i wydatnie przyczynia się do wzmocnienia zaplecza i dzięki szybkiemu marszowi Armii Czerwonej wiele ośrodków ocalało, jak we Włocławku, Toruniu, Bydgoszczy, Chełmży i innych miejscowościach”¹.

¹ Wywiad z wojewodą pomorskim Henrykiem Świątkowskim, „Ziemia Pomorska”, 1945, nr 8.

Zmiana własnościowa

Sprawność w uruchamianiu przedsiębiorstw w Bydgoszczy była godna podziwu. Do 17.02.1945 r. przywrócono produkcję w 111 bydgoskich przedsiębiorstwach, a 12.03.1945 r. pracowało już 145 zakładów. W kwietniu 1945 r. w zakładach miasta podjęto pracę 6883 pracowników, czyli 45% stanu zatrudnienia z 1939 r.² Lokalny dziennik „Ziemia Pomorska” w raporcie z 11.03.1945 r. donosił, że „Większość zakładów przemysłowych w Bydgoszczy już uruchomiono. Otwarto sześć dużych zakładów przetwórczych branży spożywczej. Zakłady te już otrzymały poważne zamówienia na dostawę swych produktów”³.

Gdy władzom miasta i jego mieszkańcom wydawało się, że produkcja w fabrykach zaczyna się stabilizować, niespodziewanie, w wielu zakładach, została ona zatrzymana. W połowie marca 1945 r. do Bydgoszczy przybyli przedstawiciele Misji Ekonomicznej Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich (ZSRR) w celu przeprowadzenia lustracji uprzątniętych i uruchomionych przedsiębiorstw. Ich zadanie polegało na wytypowaniu tych zakładów, które można szybko zdemontować i traktując jako odszkodowanie za straty wojenne, przewieźć do Związku Sowieckiego. Dla sowieckich władz cywilnych i wojskowych bydgoskie przedsiębiorstwa przedstawiały ogromną wartość dodaną. Należy mieć na uwadze to, że demontaż bydgoskich fabryk pozwolił Związkowi Sowieckiemu pozyskać nowe, nieznanne w tym kraju technologie oraz maszyny i inne urządzenia pozwalające uruchomić produkcję niewytwarzanego tam asortymentu. Inwentaryzacja i demontaż fabryk w Bydgoszczy stały się faktem. Na liście fabryk przeznaczonych do demontażu znalazły się: Drukarnia Polska, Bekoniarnia Nawag, Drukarnia Gestapo, Fabryka Papy Dachowej Impregnacja, Fabryka Materiałów Elektrotechnicznych inż. Stanisław Ciszewski, Fabryka Chemiczna Persil, Fabryka Chemiczna Lukullus, Kabel Polski, Fabryka WYROBÓW Gumowych Kauczuk Polski, Fabryka Budowy Maszyn Budowlanych, Fabryka Maszyn Rzeźniczych Zimmermanna, Fabryka Materiałów Budowlanych Krenskiego, Fabryka Mebli Artystycznych Otto Pfefferkorn, Fabryka Mydła Mix, Fabryka Rowerów Tornado, Fabryka Sieci Rybackich Filet, Fabryka Sygnałów Kolejowych Carla Fiebrandta, Fabryka Tlenu i Acetylenu, Pomorska Fabryka Tlenu, Tartak Arenda, Tartak braci Franke, tartak Meyera, Wielkopolska Papiernia, Warsztaty Kolejowe I Klasy, Magazyn Maszyn Drogowych⁴.

Proces pełnego uruchomienia produkcji w przedsiębiorstwach w Bydgoszczy został zaburzony również przez drugi czynnik. Ustawa z 3.01.1946 r.

² M. Golon, *Polityka radzieckich władz wojskowych i policyjnych na Pomorzu Nadwiślańskim w latach 1945–1947*, Toruń 2001, s. 236–238.

³ „Ziemia Pomorska”, 1945, nr 8.

⁴ M. Golon, op. cit., s. 244.

o przejęciu na własność Państwa podstawowych gałęzi gospodarki narodowej⁵ stanowiła, że państwo stawało się ich właścicielem. Ten krok legislacyjny uzasadniano, jak stanowiono w artykule 1, potrzebą planowego odbudowania gospodarki narodowej, zapewnienia Państwu suwerenności gospodarczej i podniesienia ogólnego dobrobytu. Państwo przejmowało bez odszkodowania własność III Rzeszy oraz obywateli tego państwa. Natomiast za odszkodowaniem na własność państwa przechodziły przedsiębiorstwa uznane za strategiczne dla gospodarki państwa i jego bezpieczeństwa, jak kopalnie, elektrownie, huty, cukrownie, gorzelnie przemysłowe, młyny zbożowe o produkcji powyżej 500 t rocznie, przemysł włókienniczy oraz drukarnie i poligrafia. Stanowiono, że na własność państwa przechodzą przedsiębiorstwa, które na jedną zmianę zatrudniają więcej niż 50 pracowników.

O chaosie, który panował w Bydgoszczy w drugiej połowie lat 40. XX w. w zakresie organizacji przemysłu, uruchomienia produkcji i uznania praw własności do przedsiębiorstw, przy równoczesnym egzekwowaniu przepisów ustawy z 3.01.1946 r., świadczy wpis, jaki znalazł się w Sprawozdaniu Zarządu Miejskiego w Bydgoszczy za 1947 r. Urzędnicy odnotowali: „Ilość przedsiębiorstw w sektorze państwowym zmniejsza się wskutek reprzywatyzacji i obejmowania małych zakładów przez właścicieli”⁶. Z tego tytułu w 1945 r. zarejestrowano 183 czynne przedsiębiorstwa pod zarządem państwowym, w 1946 r. było 309 zakładów, a w 1947 r., w następstwie wskazanego powyżej procesu pozostało 287 przedsiębiorstw w zarządzie państwa (tabela 1). Ogółem, u schyłku 1945 r., według danych Wydziału Przemysłowego Urzędu Miasta w Bydgoszczy, w mieście działało 209 podmiotów gospodarczych, a dwa lata później, w 1947 r. czynnych było już 296 tych podmiotów⁷.

Proces wdrażania ustawy z 3.01.1946 r., nierzadko z naruszeniem jej przepisów, zakończył się w Bydgoszczy w 1949 r. Zmierzano do upaństwowienia średnich i małych przedsiębiorstw. Były one własnością drobnych przedsiębiorców i miały wpływ na ukształtowany w procesie historycznego rozwoju miasta porządek społeczny i gospodarczy. Stanowiły one często dorobek życia dwóch, a nawet trzech pokoleń przedsiębiorców bydgoskich, którzy tworzyli mocno zakorzenioną w strukturze społecznej miasta klasę średnią. Problem ten dostrzegali członkowie reprezentującej interesy bydgoskich przedsiębiorców Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy (do 21.05.1947 r. Ekspozytura Bydgoska Izby Przemysłowo-Handlowej

⁵ Ustawa z dnia 3 stycznia 1946 r. o przejęciu na własność Państwa podstawowych gałęzi gospodarki narodowej, Dz.U. 1946, nr 3, poz. 17.

⁶ Sprawozdanie Zarządu Miejskiego w Bydgoszczy za 1947 r. (maszynopis w zbiorach Wojewódzkiej i Miejskiej Biblioteki Publicznej im. dr. Witolda Bełzy w Bydgoszczy), s. 30.

⁷ Rocznik statystyczny miasta Bydgoszczy 1946, Zarząd Miejski w Bydgoszczy, brw.

w Gdyni). Działacze Izby nie stronili, pomimo szykan, jakie dotykały prywatny przemysł ze strony obozu rządzącego krajem, od zajmowania stanowiska w kluczowych dla państwa i miasta sprawach gospodarczych. Stanisław Cyłkowski, kierujący Izba, w 1946 r. mówił i apelował do władz Polski, aby te przestrzegały odwiecznego prawa człowieka do posiadania własności: „Do tych warunków, które w pierwszym rządzie muszą być przestrzegane, zaliczyć należy silnie zakorzenione w psychice polskiej poczucie własności prywatnej (przy niemal pierwotnym przywiązaniu do ziemi elementu włościańskiego, stanowiącego blisko 80% ogółu ludności)”⁸. Postulował, aby: „teoretycy doktrynalni wystrzegali się odrywania swoich programów od konkretnej rzeczywistości i podłoża, na którym wszelkie reformy społeczne i gospodarcze można realizować”⁹. Podkreślał przy tym istotną rolę, jaką odgrywają aktywni i twórczy prywatni przedsiębiorcy, którzy są gotowi do nawiązania współpracy z nową władzą Polski, pod warunkiem jednak poszanowania ich prawa do posiadania własności. Nie chciano, aby narzucony na wzór Związku Sowieckiego system gospodarki nakazowo-rozdzielczej, którego cechą była likwidacja własności prywatnej, doprowadził do wygaszenia zapału i energii przedsiębiorców i w konsekwencji zniszczył dorobek wielu pokoleń Polaków¹⁰.

Tabela 1. Liczba zakładów z podziałem na gałęzie przemysłu, które znajdowały się pod zarządem państwa i stanowiły własność prywatną w latach 1945–1947

Gałąź przemysłowa	Sektor państwowy w roku			Sektor prywatny i spółdzielczy w roku		
	1945	1946	1947	1945	1946	1947
Budowlana	33	6	3	0	31	2
Metalowa	30	21	17	1	40	16
Drzewna	16	6	5	5	18	8
spożywcza	21	9	8	11	48	58
włókiennicza	3	5	2	1	20	13
Skórzana	9	6	6	0	0	1
Chemiczna	12	5	5	2	34	33
Papiernicza	5	1	1	3	16	18
Elektrotechniczna	6	3	3	0	3	3
Poligraficzna	7	4	4	0	0	0
Inne	3	1	1	5	32	78

Źródło: Sprawozdanie Zarządu Miejskiego w Bydgoszczy za 1947 r. (maszynopis w zbiorach Wojewódzkiej i Miejskiej Biblioteki Publicznej im. dr. Witolda Betzy w Bydgoszczy), s. 30.

⁸ Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Izba Przemysłowo-Handlowa w Bydgoszczy (dalej cyt. IPH w Bydgoszczy), sygn. 2.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem.

Jednym z celów, który realizowano podczas zmiany własnościowej, było burzenie przedwojennego porządku ekonomicznego i społecznego. Nowa władza Polski Ludowej sygnalizowała, przez fakty dokonane i w jej retoryce ostateczne, radykalną zmianę własnościową, która była integralnie związana z przebudową struktury społecznej. Jednym z elementów wymazywania przedwojennych tradycji przemysłowych Bydgoszczy była likwidacja, przynajmniej formalnie, dawnych marek i związanych z nimi nazw własnych bydgoskich przedsiębiorstw. Tym istotnym i wymownym gestem zrywano symbolicznie z przeszłością i tradycją wielu fabryk. Ich historia zaczynała się na nowo. To postępowanie było niezbędne ówczesnym rządzącym elitom do tego, aby wyraźnie wyznaczyć granicę kreowania nowego, odmiennego od znanego z okresu międzywojnia, porządku gospodarczego. Równolegle rozpoczął się skomplikowany proces tworzenia i utrwalania nowych symboli przemysłowej Bydgoszczy. Potencjał był duży. Jego źródła, wbrew intencjom ówczesnych polityków chcących wymazać historię, znajdowały się w przemysłowej tradycji Bydgoszczy sięgającej XIX i pierwszej połowy XX w. Był to paradoks ówczesnej rzeczywistości.

Cechą gospodarki nakazowo-rozdziałowej było tworzenie i realizacja wieloletnich planów gospodarczych. Pierwszym planem, który utrwalał nową rzeczywistość ekonomiczną w Polsce Ludowej, był sześcioletni plan gospodarczy. Jego celem była industrializacja Polski na wzór ZSRR. W Bydgoszczy, która odziedziczyła tradycje przemysłowe po okresie II Rzeczypospolitej, realizacja tego planu polegała prawie wyłącznie na rozbudowie istniejącego potencjału przemysłowego. Pod tym pojęciem rozumiano powiększanie tzw. mocy produkcyjnych działających zakładów. Przy realizacji kolejnych pięcioletnich planów gospodarczych również na pierwszym miejscu stawiano rozbudowę istniejącego potencjału przemysłowego. Stąd uzasadnione jest stwierdzenie Prezydenta Bydgoszczy z 1976 r., że „Charakterystyczną cechą rozwojową bydgoskiego przemysłu w okresie trzydziestolecia (1945–1975) była systematyczna rozbudowa, modernizacja i rekonstrukcja zakładów istniejących”¹¹.

Drogę do budowy nowego porządku ekonomicznego opartego na państwowej własności środków produkcji otwierało powołanie w 1945 r. Zakładów Odzieżowych Modus. Uruchomiono zbudowane w okresie II wojny światowej przez hitlerowskiego okupanta zakłady chemiczne, które otrzymały nazwę Zakłady Chemiczne Zachem w Bydgoszczy. 15.09.1948 r. powołano Zjednoczone Zakłady Rowerowe. Przedsiębiorstwo to powstało w następstwie wchłonięcia kilku prywatnych fabryk: Fabryki Rowerów Tornedo, Fabryki Wyrobów Metalowo-Masowych Waclaw Millner, Fabryki Wyrobów Metalowych Fema, Pomorskiej Fabryki Rowerów w Bydgoszczy. Podobny

¹¹ *Prezydent Miasta Bydgoszczy, Bydgoszcz 1976. Informacja prezydenta o przeobrażeniach gospodarczych do 1976 r., Bydgoszcz 1977, s. 32.*

proces zachodził w przypadku nowo utworzonej fabryki Bydgoskie Fabryki Obuwia. Pod tym szyldem pracowały dawne: Wytwórnia Pasów i Artykułów dla Wojska Leo, Fabryka Obuwia Minerwa, Helios i Junak. Fabryka ta otrzymała nazwę Pomorskie Zakłady Przemysłu Skórzanego Kobra. Państwowa Fabryka Mebli Artystycznych w Bydgoszczy przejęła pod swój zarząd Fabrykę Mebli Artystycznych Otto Pfefferkorna oraz Fabrykę Mebli Herberta Mathesa. W 1950 r. włączono do tego przedsiębiorstwa: Zakład Stolarski Bronisława Siudowskiego, Zakład Stolarski Bronisława Bronikowskiego, Zakład Wyrobów Toczonych, Fabrykę Mebli Jakuba Hechlińskiego, Zakład Produkcji Wyrobów z Metalu. Natomiast 21.01.1949 r. Państwową Fabrykę Mebli Artystycznych przekształcono w Bydgoskie Fabryki Mebli¹².

Do gestów symbolicznych zaliczyć należy uruchomienie 1.05.1953 r. Bydgoskiej Fabryki Lodówek Byfuch w Bydgoszczy. Pod administrację tego zakładu przekazano szereg drobnych fabryk zajmujących się produkcją sprzętu elektrotechnicznego. Nową inwestycją w okresie realizacji planu sześcioletniego z lat 1950–1955 było uruchomienie Fabryki Ekstraktów Garbarskich. W tym czasie objęto rozbudową Pomorskie Zakłady Budowy Maszyn, które miały skoncentrować uwagę na produkcji maszyn dla przemysłu cementowego, spożywczego, budowlanego. Dawne Warsztaty Głównie I Klasy, w nowej rzeczywistości gospodarczej podjęły produkcję pod nową nazwą Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego nr 13 w Bydgoszczy.

W 1950 r. znikł zakład inż. S. Ciszewski. W jego miejsce utworzono Zakłady Wytwórcze Sprzętu Instalacyjnego Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione. W toku dalszych zmian, w 1956 r. zakład ten włączono decyzją ówczesnego rządu do branży elektronicznej. Na mocy tej decyzji utworzono w Bydgoszczy Zakłady Radiowe Eltra. W następstwie zmiany własnościowej powołano Bydgoską Fabrykę Kabli, Fabrykę Obrabiarek do Drewna, Bydgoskie Zakłady Chemii Gospodarczej Pollena, Zakłady Fotochemiczne Foton, Zakłady Przemysłu Cukierniczego Jutrzenka, Zakłady Wytwórcze Sprzętu Teletechnicznego Telfa, Bydgoskie Zakłady Przemysłu Gumowego Stomil, Przedsiębiorstwo Przemysłu Zbożowo-Młynarskiego PZZ w Bydgoszczy, Przetwórnnię Owocowo-Warzywną Fordon, Bydgoskie Zakłady Sprzętu Okrętowego Famor.

Na przełomie dekady lat 70. i 80. XX w. zbudowano Zakład Form Formet oraz Fabrykę Pras Automatycznych Ponar-Plasomet.

¹² G. Kaczmarek, *Rozwój społeczno-gospodarczy Bydgoszczy w latach 1945–1980*, [w:] *Bydgoszcz wczoraj i dziś 1945–1980*, red. S. Michalski, Warszawa–Poznań 1988, s. 64; S. Kamosiński, *125 lat Bydgoskie Meble*, Bydgoszcz 2009, s. 24 i 27.

Struktura gałęziowa i branżowa przemysłu

Bydgoszcz utrzymała status ośrodka przemysłowego. W strukturze zatrudnienia pracowników tego miasta w poszczególnych sektorach gospodarki dominował niezmiennie sektor przemysł (tabela 2). Od 1975 r. zmniejszał się nieznacznie udział zatrudnionych w przemyśle na rzecz budownictwa, szkolnictwa i ochrony zdrowia. Kształtował się powoli sektor usług.

Tabela 2. Struktura zatrudnienia w Bydgoszczy w poszczególnych sektorach gospodarczych w latach 1951–1975 (w odsetkach)

Sektor gospodarki	Rok				
	1951	1956	1960	1970	1975
Przemysł	34,4	43,3	48,1	48,8	42,9
Budownictwo	12,9	13,7	10,8	12,6	15,9
Transport	18,0	10,6	10,8	8,5	9,5
Handel	15,8	14,0	10,6	9,9	10,4
Gosp. komunalna	2,7	1,8	2,9	4,8	5,0
Oświata i kultura	4,1	5,0	4,9	5,6	6,2
Ochrona zdrowia	2,6	3,3	4,2	4,1	4,8
Pozostałe	9,5	8,3	7,7	5,7	5,3

Źródło: *Prezydent Miasta Bydgoszczy, Bydgoszcz 1976. Informacja prezydenta o przeobrażeniach gospodarczych do 1976 r.*, Bydgoszcz 1977, s. 19.

Wyniesiona z tradycji historycznej XIX i pierwszej połowy XX w. struktura gałęziowa i branżowa przemysłu Bydgoszczy już w początkach dekady lat 70. XX w. pozwalała na produkcję szeregu dóbr służących bezpośredniej, indywidualnej konsumpcji. Jest to istotne spostrzeżenie, ponieważ w gospodarce państwowej kierowanej przez państwo koncentrowano się głównie na rozbudowie przemysłu środków produkcji oraz przemysłu ciężkiego. Ten doktrynalny wymóg realizowano w Bydgoszczy do końca lat 60. XX w., co potwierdza informacja zamieszczona w publikacji z 1961 r. opracowanej przez Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Bydgoszczy pt. *Bydgoszcz. Wczoraj – Dziś – Jutro* (ryc. 1). O strukturze przemysłu Bydgoszczy napisano wówczas: „Znaczna część potencjału produkcyjnego przedsiębiorstw przemysłu kluczowego jest nastawiona na wytwarzanie środków produkcji – maszyn, różnego rodzaju urządzeń i części niezbędnych dla zabezpieczenia prawidłowego rozwoju gospodarki narodowej – jak i środków produkcji przeznaczonych na eksport”¹³. Ten kierunek produkcji asortymentowej przemysłu bydgoskiego został osłabiony w kolejnej dekadzie. W latach 70. XX w. wzmacniały się w strukturze gałęziowej przemysłu te gałęzie, które dostarczały produkty służące bezpośredniej konsumpcji (tabela 3). Dowodzi

¹³ *Bydgoszcz. Wczoraj – Dziś – Jutro*, Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Bydgoszczy, Bydgoszcz 1961, s. 17.

tej tendencji fakt, że w 1978 r. pod względem wypracowanej wartości produkcji globalnej przez przemysł Bydgoszczy na pierwszym miejscu znajdował się przemysł elektromaszynowy, który skupiał m.in. producentów rowerów i motorowerów oraz producenta radioodbiorników tranzystorowych. Jego udział w ogólnej wartości produkcji globalnej przemysłu Bydgoszczy wynosił 49%. Na kolejnych miejscach znalazły się gałęzie: chemiczna (21,4%), spożywcza (11,0%), lekka, w tym przemysł odzieżowy i obuwniczy (9,0%) i drzewno-papierniczy (5,5%)¹⁴.

Tabela 3. Asortyment produkcji wybranych wyrobów w przedsiębiorstwach Bydgoszczy w latach 1950–1975

Wybrany asortyment	Jednostka miary	Rok			
		1962	1965	1970	1975
Radia	tys. sztuk	bd	148,9	425,1	597,8
Motorowery	tys. sztuk	26,6	61,4	85,1	182,2
Rowery	tys. sztuk	413,6	513,5	685,1	182,2
Proszki do prania	tony	bd	22089	12594	bd
Sklejki	m ³	bd	1891	12632	bd
Meble	tys. zł	244470	176514	356391	471100
Odzież	tys. sztuk		3683,8	5306,0	
Obuwie	tys. par	2402,6	2702,4	3293,0	6600
Piwo	hl	bd	284948	349329	387500

Źródło: *Rocznik statystyczny miasta Bydgoszczy 1971*, Bydgoszcz 1971, s. 72; *Rocznik statystyczny miasta Bydgoszczy 1966*, Bydgoszcz 1966, s. 90–91; *Prezydent Miasta Bydgoszczy, Bydgoszcz 1976. Informacja prezydenta o przeobrażeniach gospodarczych do 1976 r.*, Bydgoszcz 1977, s. 34.

Zaprezentowane w tabeli 3 informacje na temat wielkości produkcji dóbr bezpośredniej konsumpcji wykonanej przez bydgoskie przedsiębiorstwa wskazują na to, że miasto było ważnym ośrodkiem produkcji tego typu asortymentu. W 1976 r. prezydent Bydgoszczy, podkreślając osiągnięcia gospodarcze tego ośrodka, zwrócił uwagę na to, że: „Specjalizując się głównie w przemyśle elektromaszynowym i chemicznym przemysł Bydgoszczy jest czołowym w kraju producentem wielu ważnych wyrobów przemysłowych, które są niezbędne gospodarce narodowej i społeczeństwu. Przemysł elektromaszynowy znany jest z produkcji rowerów i motorowerów (I miejsce w kraju) oraz radioodbiorników tranzystorowych. Przemysł chemiczny zdobywa sobie coraz silniejszą pozycję takimi wyrobami jak barwniki syntetowe, tworzywa sztuczne, wyroby gumowe”¹⁵.

¹⁴ *Rozwój miasta Bydgoszczy w latach 1970–1978*, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Bydgoszczy, s. 16.

¹⁵ *Prezydent Miasta Bydgoszczy, Bydgoszcz 1976. Informacja prezydenta...*, s. 17.



Ryc. 1. Taśma produkcyjna w Zakładach Radiowych Eltra w Bydgoszczy
Źródło: *Bydgoszcz. Wczoraj - Dziś - Jutro*, Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Bydgoszczy, Bydgoszcz 1961, s. 19.

Zaobserwowane zmiany w strukturze gałęziowej przemysłu obrazuje również struktura zatrudnienia z lat 70. XX w. (tabela 4). Pod względem liczby zatrudnionych zwiększało się zatrudnienie w przemyśle elektromaszynowym, a szczególnie w branży produkcji środków transportu, w tym między innymi w Zjednoczonych Zakładach Rowerowych Romet w Bydgoszczy. Wzrost zatrudnienia obserwowano również w przemyśle elektrotechnicznym, do którego zaliczano Zakłady Radiowe Eltra w Bydgoszczy. Bydgoszcz była rozpoznawalnym w kraju ośrodkiem przemysłu chemicznego.

Znane były w całym kraju Zakłady Chemiczne Zachem czy Bydgoskie Zakłady Chemii Gospodarczej Pollena. Tradycyjne miejsce w strukturze gałęziowej przemysłu zajmował przemysł drzewny i flagowe bydgoskie przedsiębiorstwo tego sektora Bydgoskie Fabryki Mebli.

Tabela 4. Zatrudnienie w przemyśle Bydgoszczy według gałęzi i branż przemysłowych w latach 1946–1970

Gałąź przemysłu	Zatrudnienie w roku			
	1946	1960	1965	1970
Maszynowa		3993	4279	4922
Elektrotechniczna	800	6327	8154	9580
Środków transportu	bd	10033	13142	12413
Metalowa	3799	2934	3923	5174
Chemiczna i gumowa	2245	6232	8350	10268
Materiałów budowlanych	746	1107	686	686
Drzewna	978	3049	3410	3973
Papiernicza i poligraficzna	1390	2208	2301	2404
Włókiennicza i odzieżowa	2000	3833	4521	5259
Skórzana i obuwnicza	1086	4438	3450	4306
Spożywcza	3850	4369	4684	4920

Źródło: *Rocznik statystyczny miasta Bydgoszczy za rok 1947*, s. 52; *Rocznik statystyczny miasta Bydgoszczy 1971*, Bydgoszcz 1971, s. 76.

Cechą charakterystyczną struktury gałęziowej i branżowej bydgoskiego przemysłu w okresie Polski Ludowej było to, że obserwowano systematyczny wzrost miejsc pracy dla kobiet (tabela 5). Zjawisko to określano mianem feminizacji zatrudnienia. Podsumowując lata 1971–1978, Wojewódzki Urząd Statystyczny w Bydgoszczy zwrócił uwagę na to, że „Ogólny przyrost zatrudnienia jaki miał miejsce w latach 1971–1978 wynoszący 33 600 osób został w dużym stopniu zrealizowany poprzez pracę kobiet. Ponad 20 tys. to jest 59,9% całego przyrostu stanowiły kobiety, a ich udział w ogólnym stanie zatrudnienia wzrósł z 42,8% w 1970 roku do 46,2% w 1978 roku”¹⁶.

Tabela 5. Zatrudnienie kobiet w przemyśle w Bydgoszczy w latach 1951–1976

Liczby	Rok					
	1951	1955	1960	1970	1975	1976
Bezwzględne w tys.	10,6	12,1	16,8	26,6	32,0	33,1
Udział kobiet w ogólnej liczbie zatrudnionych (w odsetkach)	44,9	44,0	46,9	45,8	42,0	42,9

Źródło: *Prezydent Miasta Bydgoszczy, Bydgoszcz 1976. Informacja prezydenta o przeobrażeniach gospodarczych do 1976 r.*, Bydgoszcz 1977, s. 20.

¹⁶ *Rozwój miasta Bydgoszczy w latach 1970–1978...*, s. 11.

W 1978 r. w strukturze wielkościowej przedsiębiorstw w Bydgoszczy na 401 zakładów prowadzących produkcję, 31 z nich zatrudniało od 201 do 500 osób, 15 zakładów od 501 do 1000 osób oraz 14 zakładów zatrudniało powyżej 1001 pracowników. W tej liczbie znajdowały się 3 zakłady, w których pracowało od 2001 do 5000 osób i 1 zakład o zatrudnieniu powyżej 5001 pracowników¹⁷.

Bydgoskie marki przemysłowe i handlowe

Uwzględniając powyżej nakreślone uwagi, w Bydgoszczy w latach 1950–1989, zapewne bez specjalnego zainteresowania ówczesnych władz centralnych i lokalnych, kreowały się samodzielnie, w sposób bezwładny, na rynku wewnętrznym marki przemysłowe (przedsiębiorstw) i integralnie z nimi związane marki handlowe ich produktów. Już sam fakt, że proces ten zachodził w gospodarce niedoborów, przy zmonopolizowaniu rynku przez państwowe, często gigantyczne przedsiębiorstwa, jest interesujący. Zjawisko to dowodzi tego, że w każdym systemie gospodarczym istnieje rynek wymiany dóbr, na którym spotyka się producent z klientem. Swoboda tego typu transakcji może być, co udowodniono w okresie Polski Ludowej, ograniczona przez państwo i przez nie kontrolowana. Te warunki, co pokazują badania empiryczne, także umożliwiały kreowanie marek przemysłowych i handlowych. Zwrócić należy uwagę na jeszcze jeden niuans. Głównie z braku alternatywnego wyboru, wiele przedsiębiorstw wytwarzających produkty bezpośredniej, indywidualnej konsumpcji, skazanych było w gospodarce niedoborów na sukces. Nie było bowiem dla tych producentów i ich produktów alternatywy. Z tego powodu klienci nabywali dostępny na rynku w danej chwili asortyment. Produkty te wytwarzane były masowo, często w opracowanym przez Taylora systemie potokowym i nie wyróżniały się niczym szczególnym. Zwrócić należy uwagę na to, że ich podstawową cechą było to, że miały zaspokoić, często odkładane z powodu niedoborów, potrzeby jak największego grona klientów. Z tego tytułu, ograniczenie do minimum promocji wyrobów przemysłowych bezpośredniej konsumpcji, można zamknąć w sentencji, którą jako pierwszy użył Henry Ford, sprzedając model T Forda: „Klienci mogą kupić ten samochód w jakimkolwiek kolorze, na jaki mają ochotę, pod warunkiem, że będzie to kolor czarny”¹⁸. Tego typu zachowanie producenta świadczyło o pojawieniu się epoki przemysłowej, w której decydujący głos miał producent, a nie konsument. Polska Ludowa proces ten przechodziła o 50 lat później niż zachód Europy i Stany Zjednoczone Ameryki Północnej.

¹⁷ Ibidem, s. 15.

¹⁸ Ph. Kotler, H. Kartajaya, I. Setiawan, *Marketing 3.0. Dobry produkt? Zadowolony klient? Spełniony Człowiek!*, Warszawa 2010, s. 17.

Szerokiemu gronu konsumentów indywidualnych w kraju, w latach Polski Ludowej, Bydgoszcz kojarzyła się z rowerami i motorowerami. Logo Zjednoczonych Zakładów Rowerowych Romet w Bydgoszczy było znane i rozpoznawalne. Konsumenci pozycjonowali również marki handlowe poszczególnych wyrobów tego przedsiębiorstwa. Wielu z nich pragnęło zakupić rower sportowy Jaguar. Był to jeden z bardziej udanych jednoślądów pod względem jakości i parametrów technicznych. Na powyższą opinię klientów zasłużył Jaguar wykorzystaniem do jego produkcji cienkościennych rurek stosowanych w produkcji ram i widelców rowerowych. Importowano je z Wielkiej Brytanii. Rower ten wzbogacano o importowane elementy osprzętu z firm zachodnioeuropejskich Campagnolo, Cineli, Regina, Clement. W efekcie Jaguar był rometowską konstrukcją zmontowaną z importowanych materiałów. To decydowało o jego lepszej jakości w porównaniu z innymi jednoślądami z tego przedsiębiorstwa.

Inną marką handlową wyprodukowaną w Romecie, którą spotykano na ulicach polskich miast, głównie w dekadzie lat 70. i 80. XX w., był rower Wigry i większy jego odpowiednik Jubilat. Rowery te zawdzięczały popularność konstrukcji składanej ramy i możliwości ich elastycznego dostosowania do wzrostu każdej osoby. Był to rower miejski, który wypełniał z powodzeniem funkcje rekreacyjne oraz transportowe. O popularności tego modelu wśród klientów decydowało to, że jednośląd ten był kolorowy. Były modele czerwone lub niebieskie z aluminiowymi błotnikami. Każdy model otrzymywał osprzęt w postaci lampy przedniej i tylnej, dynama elektrycznego i bagażnika oraz podpórkę.

Równie popularną marką handlową z Rometu był rower turystyczny Wagant i jego damskie odpowiedniki Gazela, Kometa. Jednośląd ten, w zależności od wersji, wyposażony był w przerzutki Shimano lub Favorit. Podobnie jak w przypadku roweru Wigry, każdy z egzemplarzy miał błotniki wykonane z aluminium, a rower dostarczano na rynek w kolorach niebieskim lub czerwonym. Pomimo niskiej jakości ramy, którą wykonywano ze stali konstrukcyjnej, rower ten, z braku alternatywnego wyboru, cieszył się zainteresowaniem klientów.

Wskazane, przykładowe marki handlowe Zjednoczonych Zakładów Rowerowych Romet w Bydgoszczy zdobyły popularność wśród klientów dzięki gospodarce niedoborów. Specyfika tego systemu gospodarczego, zamkniętego na towary pochodzące z krajów wysokorozwiniętych gospodarczo, generowała ogromny popyt na wyroby rodzime. Kierownictwo Rometu, w sprawozdaniach z lat 1971–1975, samokrytycznie zwracało uwagę na to, że w tym okresie uruchomiono produkcję 14 nowych konstrukcji rowerów, a zmodernizowano 27 modeli. Zwracano przy tym uwagę, że wyroby kon-

strukcyjnie przestarzałe to grupa 19 jednoślądów. Liczba konstrukcji przestarzałych w latach 1976–1980 wzrosła do 25¹⁹. Ocena jednoślądów wyrażana przez kierownictwo tego przedsiębiorstwa nie była pozytywna. W dokumencie przeznaczonym do użytku wewnętrznego produkcję z lat 1964–1970 oceniano w następujący sposób: „wyroby nasze ustępują jednak zagranicznym pod względem wyglądu zewnętrznego. Poważnym mankamentem są tu lakiery nie uzyskujące żadnej barwy i połysku oraz wszelkiego rodzaju ozdoby w postaci gałek i kalkomanii”²⁰.

Ogromnym zainteresowaniem klientów w Polsce Ludowej cieszyły się motorowery produkowane w Zjednoczonych Zakładach Rowerowych Romet w Bydgoszczy. Marka handlowa Komar, o kolejnych numerach jeden, dwa i trzy, była dla wielu mieszkańców ówczesnej Polski jedynym środkiem transportu na dłuższe odległości. Pierwsze motorowery Komar pojawiły się na rynku wewnętrznym w 1960 r. Tę markę produkowano aż do 1983 r. Motorower ten był awaryjny, jednak jego prosta konstrukcja rekompensowała tę niedogodność i pozwalała właścicielowi na samodzielne jego naprawy. Z tego powodu ta wada motoroweru nie była specjalnie dokuczliwa dla klientów. W dekadzie lat 80. XX w. na rynku wewnętrznym pojawiła się nowa konstrukcja motoroweru – dwuosobowy Ogar. Jakość tego produktu, który był poszukiwany na rynku przez klientów, podnosił fakt, że część modeli wyposażona była w importowany z ówczesnej Czechosłowacji silnik Jawa. Wśród młodzieży popularna była produkowana w Romecie od 1978 r. marka handlowa motorynka Romet Pony. Był to motorower o prostej budowie wyposażony w silnik rodzimej konstrukcji.

Wymienione powyżej marki handlowe motorowerów popularnością wśród klientów cieszyły się wyłącznie dlatego, że nie było dla nich żadnej alternatywnej oferty. Wprawdzie na rynku wewnętrznym pojawiały się motorowery pochodzące z ówczesnej Niemieckiej Republiki Demokratycznej (DDR) o nazwie handlowej Simson lub motorowery Jawa z ówczesnej Czechosłowacji, jednak kłopoty z ich zakupem sprawiały, że bydgoskie marki handlowe motorowerów stawały się produktami nierzadko kultowymi. Konstruktorzy ze Zjednoczonych Zakładów Rowerowych Romet doskonale zdawali sobie sprawę z tego, że ich wyroby nie są konkurencyjne. W przygotowanym do użytku wewnętrznego dokumencie pt. *Kompleksowa analiza ekonomiczna 1964–1970*, w następujący sposób oceniano rodzime motorowery: „w branży motorowerów ustępujemy zagranicy pod względem wyglądu zewnętrznego. Na świecie wykrył się nowy kierunek w konstrukcji motorowerów, który charakteryzuje się ramą tłoczoną z blachy,

¹⁹ S. Kamosiński, *Mikroekonomiczny obraz przemysłu Polski Ludowej w latach 1950–1980 na przykładzie regionu kujawsko-pomorskiego*, Poznań 2007, s. 199.

²⁰ Ibidem, s. 201.

w którą wkomponowany jest zbiornik paliwa, w dolną część ramy wmontowany jest silnik o poziomym cylindrze i zmniejszonych gabarytach”²¹.

Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Bydgoszczy w ocenie dokonań Rometu w 1961 r. miało nieco odmienne zdanie. Zwracano uwagę na to, że: „Zakłady te, wytwarzające rowery dziecięce, młodzieżowe, turystyczne, sportowe i wysokiej klasy rowery wyścigowe, uruchomiły w roku minionym produkcję motorowerów Komar. Pojazdy te dzięki solidnemu wykonaniu, estetycznemu wyglądowi, oszczędnemu zużyciu paliwa, a co również ważne dzięki niskiej, bo wynoszącej 4500 zł cenie – z miejsca zyskały uznanie krajowych, a nawet zagranicznych odbiorców. Świadczy to wymownie o tym, że i w tej młodej gałęzi wytwórczości potrafimy dorównać kroku krajom, mającym długoletnie doświadczenie produkcyjne”²².

Radioodbiorniki tranzystorowe, zazwyczaj wykonane w obudowie z tworzywa sztucznego, pozwoliły zbudować Zakładom Radiowym Eltra w Bydgoszczy silną i rozpoznawalną wśród krajowych klientów markę. Pierwszy radioodbiornik tranzystorowy wyprodukowany w Polsce powstał w Bydgoszczy u schyłku lat 50. XX w. Produkcja rozszerzona została szczególnie w latach 70. XX w. Na rynku wewnętrznym pojawiły się wówczas modele, których markę handlową wyznaczały damskie imiona: Dominika, Mariola, Iwona, Laura czy radiomagnetofon Klaudia, poszukiwany przez klientów w latach 80. XX w. Radioodbiorniki z logo Eltra podobały się klientom. Miały niepowtarzalny, oryginalny design, ponieważ w tym przedsiębiorstwie był zatrudniony plastyk zajmujący się wzornictwem przemysłowym.

Ocena jakości asortymentu Eltry w zakresie radioodbiorników wykonana przez specjalistów z tego przedsiębiorstwa nie była dobra. Z uwagi na stałe niedobory podzespołów, budowano je z wykorzystaniem podzespołów zastępczych. Była to typowa praktyka stosowana w Polsce Ludowej, również przy produkcji innych wyrobów. Wykorzystanie do produkcji seryjnych, powtarzalnych produktów, podzespołów zastępczych to klasyczny przykład odstępstwa od typizacji i unifikacji produktu spowodowany niedoborami. Zdaniem zatrudnionych w Eltrze konstruktorów, to postępowanie nie miało dużego wpływu na „zniszczenie całej partii produkcyjnej”. W 1972 r. krytycznie wobec radioodbiorników wytwarzanych w Eltrze wypowiedział się Komitet Zakładowy Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, który podniósł sprawę nieudolnie prowadzonej produkcji radioodbiorników trój-, a nawet czwórzakresowych, na które był praktycznie nieograniczony zbyt. Eltra produkowała głównie odbiorniki dwuzakresowe.

Bydgoskie Fabryki Mebli to marka kojarzona przez wielu klientów z meblami o ciekawym wzornictwie i w związku z tym dająca poczucie luksusu

²¹ Ibidem, s. 201.

²² *Bydgoszcz. Wczoraj – Dziś – Jutro...*, s. 17–18.

ich użytkownikom. Strategia tego przedsiębiorstwa została określona w dokumencie, który można traktować jako program rozwoju przedsiębiorstwa pt. *Kompleksowa analiza ekonomiczno-techniczna Bydgoskich Fabryk Mebli za rok 1960*.

Zwraca uwagę w tym dokumencie nakierowanie działań kierownictwa tej firmy na badanie rynku, co było procedurą znaną w państwach o wolno-rynkowym ustroju. Tymczasem w bydgoskim przedsiębiorstwie, w omawianym dokumencie strategicznym znalazł się wpis następującej treści: przedsiębiorstwo będzie produkowało „w mniejszych partiach bardzo urozmaicony asortyment, aby zebrać opinie co do chodliwości towaru”. Zadbano przy tym, aby „wszystkie nowe asortymenty miały własne względnie opracowane na nasze zlecenie wzory dotychczas nigdzie nie produkowane”. Zwracano przy tym uwagę, że „ambicją naszą jest, aby wszystkie usterki wyeliminować już w czasie produkcji”²³. Do dobrej praktyki wypracowanej w tym przedsiębiorstwie zaliczyć należy zasadę, że „w produkcji przestrzegać stosowania tych materiałów, które uzgodniono przy opracowaniu norm materiałowych”. Przyjęta strategia doprowadziła do tego, że zakład w 1977 r. znakiem jakości „1” tzw. „jedyńka” oznakował 27 produktów, co stanowiło aż 55% ogólnej produkcji całego Zjednoczenia Przemysłu Meblarskiego. W 1988 r. znakiem jakości „1” oznaczano 23 produkty, a znakiem jakości „Q” 10. Wskaźnik udziału oznaczonych wyrobów w ogólnej sprzedaży wynosił 67,1%²⁴. Bydgoskie Fabryki Mebli miały dobrze działający wewnętrzny system kontroli jakości produkcji. Kontrole te pozwoliły na usuwanie usterek z produktów, które nie opuściły jeszcze fabryki. W 1977 r. o systemie kontroli jakości w tej fabryce Dział Planowania i Analiz napisał: „stosunkowo wysokie wskaźniki odrzutów są zjawiskiem niepokojącym, świadczącym o niezadowalającym poziomie jakości, szczególnie gdy uświadomimy sobie jak dużo gotowych mebli musi powrócić do produkcji celem usunięcia braków. Z drugiej strony jednak, wskaźnik odrzutów świadczy o pewnej operatywności służb kontrolnych w poszczególnych zakładach i przeciwdziała powstawaniu reklamacji zewnętrznych, tj. po wysłaniu mebla do odbiorcy”²⁵. Zwrócić należy uwagę również na wypowiedź z 1975 r. dyrektora Bydgoskich Fabryk Mebli, który podniósł problem handlu meblami w Polsce, mówiąc: „wyprodukować nawet najpiękniejsze meble to jeszcze nie wszystko. Krótko

²³ S. Kamosiński, *125 lat...*, s. 35–36.

²⁴ Ibidem. Znak jakości „1” przyznawano tym wyrobom, które były wytwarzane na poziomie wyrobów produkowanych przez przodujących producentów zagranicznych oraz spełniały wymagania użytkowników w dziedzinie nowoczesności rozwiązań technicznych, walorów użytkowych oraz estetyki wykonania. Znak jakości „Q” otrzymywały wyroby w pełni odpowiadające wymaganiom użytkowników, w szczególności w zakresie cech techniczno-użytkowych, walorów wzornictwa i nowoczesności rozwiązań na najwyższym poziomie osiągnięć światowych w danej grupie wyrobów.

²⁵ Ibidem, s. 40.

mówiąc, handel meblami jest u nas prymitywny. A wynika to z niedostatecznej do obecnych potrzeb powierzchni lokali sklepów meblowych”²⁶.

Pozycjonowanie marki Bydgoskich Fabryk Mebli, co nie ulega wątpliwości, miało miejsce w latach Polski Ludowej. Meble, o charakterystycznym wzornictwie, wykonywane często z litego drewna, stały się oznaką luksusu i dobrego smaku osób je posiadających. To przekonanie umacniały nazwy handlowe produktów: Meblościanka Bornholm II, Zabudowa ściany Fulda, kredens Wurzburg, dębowa zabudowa ściany Gottland czy kredensy Nurnberg, Amsterdam, Bornholm. Inspiracji szukano w krajach Zachodu. Popularnym i masowym produktem była natomiast zabudowa ściany Kopernik, projektowana dla mieszkań w bloku z wielkiej płyty. Podobny charakter nadano zestawowi wypoczynkowemu Adam²⁷.

Znak graficzny Foton Bydgoskich Zakładów Fotochemicznych Foton w Bydgoszczy, których tradycja sięgała przedwojennej fabryki, sygnującej swoje wyroby znakiem graficznym Alfa, pojawiał się na materiałach wykorzystywanych do obróbki fotografii oraz zdjęć z aparatów rentgenowskich i na papierze do elektrokardiografii. W 1961 r. Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Bydgoszczy podało z dumą o tym przedsiębiorstwie, że: „Bydgoskie Zakłady Fotochemiczne będące od wielu lat przodującym w kraju producentem oraz eksporterem artykułów fotochemicznych, uruchomiły ostatnio pionierską produkcję papierów do fotografii kolorowej. Produkcja tego artykułu uniezależni nasz kraj od drogiego importu [...]”²⁸. Technologia produkcji papieru do fotografii kolorowej została opracowana przez Zakład Fototechniki Politechniki Wrocławskiej. Wdrożenie jej do produkcji było trudne z powodu braku specjalistycznych, bardzo precyzyjnych maszyn: „Najwięcej trudności stwarza nakładanie światłoczułych emulsji o idealnej wprost grubości. Papier barwny posiada bowiem 3 warstwy emulsyjne i 3 warstwy ochronne. Toteż przy odlewach papieru emulsją wykonanych na niezbyt nowoczesnych urządzeniach mistrzowie muszą wykazać maksimum zręczności i wyczucia. Foton dysponuje już wprawdzie izotopowym miernikiem grubości emulsji ale oczekuje dopiero na nowoczesny aparat odlewniczy”²⁹.

Rozpoznawalny w branży handlu artykułami spożywczymi był znak graficzny Byfuch, bydgoskiego producenta lodów chłodniczych, przeznaczonych głównie dla placówek handlu detalicznego i gastronomii. Bydgoska Fabryka Urządzeń Chłodniczych Byfuch w Bydgoszczy dobrą pozycję własnej marki osiągnęła w latach 70. ubiegłego wieku. Wpływ na to miał wzrost zapotrzebowania sektora na lody chłodnicze, w związku z modernizacją sklepów i lokali gastronomicznych. W tym okresie potrzeby rynku wewnętrznego

²⁶ Ibidem, s. 42.

²⁷ Ibidem, s. 41.

²⁸ *Bydgoszcz. Wczoraj – Dziś – Jutro...*, s. 18.

²⁹ S. Kamosiński, *Mikroekonomiczna analiza...*, s. 156.

Bydgoska Fabryka Urządzeń Chłodniczych Byfuch mogła zaspokoić w 50%. Jakość tego asortymentu w dekadzie lat 70. XX w. producent podniósł za sprawą produkcji lad chłodniczych wykonanych techniką zgrzewania blach, w miejsce ich spawania, co praktykowano w poprzednich dekadach. Zastosowano też, w miejsce aluminium, tworzywa sztuczne. Dyrektor tej fabryki w połowie lat 70. XX w. wskazał, że: „[lady chłodnicze – wpis SK] jakościowo nie odbiegają od standardu światowego. Nasze wyroby są wytworem myśli naszych inżynierów i techników”³⁰.

Cechą gospodarki niedoborów, obok niedostatecznego zaopatrzenia rynku wewnętrznego w dobra konsumpcyjne, było nasilające się w dekadzie lat 80. XX w. zjawisko zaniku kooperacji między przedsiębiorstwami, z powodu niedostatecznego zaopatrzenia zakładów w materiały i surowce do produkcji. Ta sytuacja miała ogromny wpływ na ciągłość produkcji, która była przerywana, a przede wszystkim na jej jakość. W gospodarce wolnego rynku nadużywanie zaufania klientów przez producenta za sprawą stosowania do produkcji bieżącej materiałów zastępczych było praktycznie niemożliwe. Odbierano to zjawisko jako podważenie pozycji marki producenta i jego marek handlowych na rynku. W gospodarce niedoborów tego typu praktyki nie należały do sporadycznych. W 1980 r. w *Sprawozdaniu z wykonania planu społeczno-gospodarczego rozwoju miasta za 1980 r.* pracownicy Urzędu Miejskiego w Bydgoszczy zwrócili uwagę, że „Głównymi przyczynami powstawania niedoborów były przede wszystkim: braki materiałów, surowców krajowych i z importu, awarie maszyn i urządzeń oraz braki części zamiennych. Poza tym wystąpiły trudności transportowe oraz brak paliw i ograniczenia w dostawie energii. Największe niedobory wystąpiły w następujących przedsiębiorstwach: Pomorskie Zakłady Przemysłu Owocowo-Warzywnego (92% wykonania planu rocznego), Zakłady Rowerowe Predom-Romet (92,2% wykonania planu rocznego), Pomorskie Zakłady Przemysłu Cukierniczego (92,4% wykonania planu rocznego)³¹. W podobnym dokumencie pt. *Informacja o realizacji planu społeczno-gospodarczego rozwoju miasta Bydgoszczy w roku 1981*, sygnowanym do użytku służbowego, odnotowano: „Zasadnicze znaczenie dla przebiegu produkcji mają braki materiałowe, surowcowe krajowego pochodzenia oraz bardzo niski import zaopatrzeniowy. [...] Braki surowcowe – materiałowe występują przede wszystkim w przedsiębiorstwach: Bydgoskie Zakłady Przemysłu Skórzanego Kobra i Zakłady Przemysłu Chemicznego Organika-Zachem, Bydgoskie Zakłady

³⁰ Ibidem, s. 207.

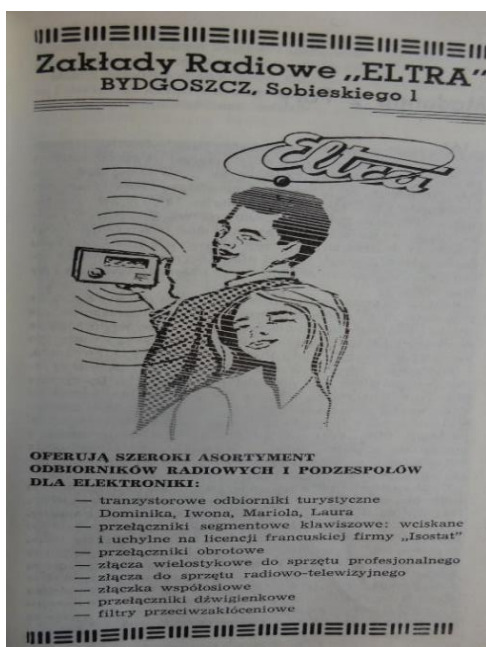
³¹ *Sprawozdanie z wykonania planu społeczno-gospodarczego rozwoju miasta za rok 1980*, Urząd Miejski w Bydgoszczy, Bydgoszcz 1981, s. 4 (maszynopis w posiadaniu Wojewódzkiej i Miejskiej Biblioteki Publicznej im. dr. Witolda Bezy w Bydgoszczy).

Przemysłu Gumowego Stomil, Zakłady Form Formet. Znacznemu osłabieniu uległa kooperacja między zakładami”³².

Kreowanie marki producentów z Bydgoszczy wzmacniały interesujące pod względem graficznym logotypy poszczególnych firm. Podnosiły one prestiż producenta (ryc. 2–5). W tym zakresie dobre rozwiązanie graficznie zastosowano w przypadku znaku Zakładów Cukierniczych Jutrzenka, które zawierało elementy pisma ręcznego. Ciekawy pod względem artystycznym był znak graficzny Bydgoskiej Fabryki Narzędzi Befana oraz Bydgoskich Zakładów Elektromechanicznych Belma. Interesującym zjawiskiem w gospodarce centralnie planowanej było również to, że bydgoskie przedsiębiorstwa za sponsorowanie wydawnictw o charakterze kulturalnym i literackim zyskiwały prawo do zamieszczenia w nich informacji o ofercie handlowej.



Ryc. 2. Oferta handlowa Pomorskich Zakładów Przemysłu Skórzanego Kobra w Bydgoszczy
Źródło: *Kalendarz Bydgoski*, 1988.



Ryc. 3. Oferta handlowa Zakładów Radiowych Eltra w Bydgoszczy
Źródło: *Kalendarz Bydgoski*, 1972.

³² Informacja o realizacji planu społeczno-gospodarczego rozwoju miasta Bydgoszczy w roku 1981, Bydgoszcz 1981 (maszynopis w posiadaniu Wojewódzkiej i Miejskiej Biblioteki Publicznej im. dr. Witolda Bełzy w Bydgoszczy).

Były to typowe reklamy, które zachęcały klientów do konsumpcji indywidualnej. Komunikat jednoznacznie wskazywał, że nabycie tego produktu gwarantuje prestiż i poprawia komfort życia. Reklamy Bydgoskich Fabryk Mebli zawierały w sobie nutę kapitalistycznego luksusu w socjalistycznej szarości.

BYDGOSKA FABRYKA KABLI
 IM. GEN. KAROLA ŚWIERCZEWSKIEGO
 85-957 BYDGOSZCZ, UL. FORDONSKA 152


Bydgoska Fabryka Kabli jest największym w kraju producentem kabli elektroenergetycznych na rynek krajowy i na eksport. Specjalizuje się w produkcji kabli elektroenergetycznych o izolacji z polietylenu termoplastycznego i sieciowanego na nap. znam. 15 i 20 kV, kabli i przewodów górniczych, kabli okrętowych itd.

Produkowane przez Bydgoską Fabrykę Kabli wyroby posiadają uznane wielu Towarzystw Kwalifikacyjnych, takich jak Germanscher Lloyd, Bureau Veritas, Morski Rejestr ZSRR itd. Kable i przewody produkowane są wg norm krajowych i zagranicznych takich jak WDE, BS, SEN, DIN, GOS i t.d.

Bydgoska Fabryka Kabli oferuje odbiorcom krajowym i zagranicznym, głównie:

- kable elektroenergetyczne o izolacji z polietylenu termoplastycznego i sieciowanego, powłocę PVC na nap. znam. 0,7/15 kV i 12/20 kV, z żyłami roboczymi Al lub Cu,
- kable elektroenergetyczne o izolacji z polietylenu sieciowanego, powłocę z polwinitu termoodpornego i trudnościeralnego lub polietylenu powłokowego uniwersalnego na nap. znam. 0,4/110 kV z żyłami roboczymi Al lub Cu,
- kable elektroenergetyczne o izolacji i powłocę PVC na nap. znam. 0,6/1 kV i 3,6/6 kV z żyłami Al lub Cu, opancerzone i nieopancerzone,
- kable elektroenergetyczne górnicze o izolacji z polietylenu termoplastycznego, powłocę z polwinitu uniwersalnego, okablowane na nap. znam. 0,6/1,0 kV i 3,6/6 kV ze szczególnym przeznaczeniem dla kopalń metaliowych oraz o izolacji i powłocę PVC, opancerzone i nieopancerzone na nap. znam. 3,6 kV,
- kable elektroenergetyczne okrętowe o izolacji i powłocę z polwinitu ciepłoodpornego,
- przewody o izolacji i powłocę z PVC do odbiorników ruchomych i przenośnych, jak przewody mieszkaniowe, warsztatowe,
- kable i przewody o izolacji i powłocę gumowej, tj. kable okrętowe, górnicze, przewody radiotechniczne, spawalnictwa, itd.,
- przewody telekomunikacyjne i mikrofonowe.

Bydgoska Fabryka Kabli gwarantuje odbiorcom wysoką jakość produkowanych wyrobów i krótkie terminy dostaw



Ryc. 4. Oferta handlowa Bydgoskiej Fabryki Kabli
 Źródło: *Kalendarz Bydgoski*, 1988.

FOTON

**BYDGOSKIE
 ZAKŁADY
 FOTOCHEMICZNE**

produkują i oferują:

- pap. fotograf. czarno-białe i barwne
- błony negatywowe małoobrazkowe i zwojowe
- błony graficzne
- chemikalia fotograficzne
- materiały bezsrebrowe
- ramki do przeźroczy oraz pudełka do ramek.

FOTON

Ryc. 5. Oferta handlowa Bydgoskich Zakładów Fotochemicznych Foton w Bydgoszczy
 Źródło: *Kalendarz Bydgoski*, 1988.

Zakończenie

Przedsiębiorstwo w nowym systemie gospodarczym, jak trafnie zauważył socjolog Jan Szczepański, miało do odegrania rolę nie tylko produkcyjną, ale przede wszystkim społeczną i polityczną: „zakłady mają nie tylko zadania gospodarcze, ale także polityczne, społeczne, kulturalne, edukacyjne, charytatywne i inne, [...] są to przedsiębiorstwa bez przedsiębiorcy, w których w ostatecznej instancji w ważnych sprawach nie decydują racje ekonomiczne, ale polityczne i socjalne”. Przedsiębiorstwa wchodziły w rolę, która tradycyjnie w państwach o ustroju demokratycznym zarezerwowana była dla samorządu terytorialnego. Zagospodarowywały one, według własnych potrzeb, przestrzeń miasta, budowały osiedla mieszkaniowe i niezbędną tam infrastrukturę drogową oraz techniczną, kina, stadiony sportowe, domy kultury, szkoły.

Ten zakres ról wypełnianych przez przedsiębiorstwo w gospodarce nakazowo-rozdzielczej nie przeszkodził, co było zjawiskiem ciekawym, bez wykorzystania narzędzi marketingu, w kształtowaniu się na zasadach bezwładności marek przemysłowych i handlowych. Bydgoskie przedsiębiorstwa dostarczały artykuły konsumpcyjne pożądane przez klientów: rowery i motorowery, radioodbiorniki, kalkulatory oraz meble. W ten sposób przedsiębiorstwa Bydgoszczy należały do grupy tych zakładów, które przede wszystkim zaspokajały potrzeby konsumentów indywidualnych.

Sławomir Kamosiński
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego

Przemysłowa Bydgoszcz w latach 1945–1989

W niniejszym artykule zwrócono uwagę na wykształcony w XIX w. i wzmocniony w XX w., szczególnie w latach Polski Ludowej, przemysłowy charakter Bydgoszczy. Profil gospodarczy miasta wymusił wykształcenie się specyficznej struktury społecznej tego ośrodka. Wyróżniającą się grupą społeczną byli robotnicy przemysłowi. Wysoka jakość kwalifikacji pracowników przemysłu i ich unikalne umiejętności dawały Bydgoszczy wyraźną przewagę konkurencyjną nad innymi miastami Polski. Wykazano, że w dekadzie lat 70. XX w. przemiany w strukturze gałęziowej i branżowej przemysłu zmierzały w kierunku wzmocnienia się tych branż wytwórczych, które produkowały artykuły bezpośredniej, indywidualnej konsumpcji.

Ta ewolucja struktury przemysłu doprowadziła do pozycjonowania w świadomości polskich klientów marek przemysłowych pochodzących z Bydgoszczy. Rozpoznawalną przez klientów marką były: Romet, Foton, Eltra, Bydgoskie Fabryki Mebli, Kobra i wiele innych. To tym markom Bydgoszcz zawdzięczała swoje miejsce na mapie gospodarczej kraju w okresie Polski Ludowej. Interesujące jest to, że proces bezwładnego kreowania się marek producenta zachodził w gospodarce niedoborów, przy znacznym ograniczeniu wyboru produktów oferowanych klientom.

Sławomir Kamosiński
Kazimierz Wielki University

Industrial Bydgoszcz in 1945–1989

This article is focused on the industrial character of Bydgoszcz, developed in the 19th century and strengthened in the 20th century, particularly in the years of the Polish People's Republic. Economic profile of the city forced development of a specific social structure of this center. Industrial workers created a distinctive social group. Thanks to high quality skills of industrial workers and their unique qualifications Bydgoszcz gained a clear competitive edge over other cities in Poland. It was

indicated that during the decade of the 1970s, changes in the branch and sectoral structure were focused on strengthening of production sectors that manufactured products for direct individual consumption. This evolution of the structure of the Bydgoszcz industry led to increased industrial brand awareness of local products among Polish customers.

Some of the brands recognized by customers included Romet, Foton, Eltra, Bydgoszcz Furniture Factory, and Kobra. These brands put Bydgoszcz on the industrial map of our country during the period of the Polish People's Republic. It is interesting that the process of inert creating of producer brands was taking place in the shortage economy, with significant reduction in selection of products offered to customers.

Ryszard Chodyna

Fotonowska Bydgoszcz

Na uroczystym posiedzeniu Akademii Nauk 19.08.1839 r. Francois Dominique Argo ogłosił szczegóły odkrycia dokonanego przez L.J.M. Daguerre'a. Wynalazek ten polegał na uzyskaniu obrazów „rysowanych światłem” na srebrnej płycie za pomocą przyrządu zwanego „camera obscura”. Argo oznajmił równocześnie, że nie jest on obwarowany żadnymi patentami, gdyż Francja ofiarowuje je całemu światu do wykorzystania przez wszystkich zainteresowanych. Powyższa data jest powszechnie uznawana za datę narodzin fotografii, zaś Daguerre za jej odkrywcę. Na jego cześć opracowana metoda została nazwana dagerotypią, a otrzymane zdjęcia dagerotypami.

Polski przemysł fotochemiczny narodził się w 1888 r. w Warszawie, a jego twórcą i pionierem był Piotr Lebedziński¹. W dziejach polskiego przemysłu fotochemicznego poczesne miejsce zajmuje jedna z czołowych krajowych wytwórni – fabryka Alfa. Jej twórcą i właścicielem był urodzony w 1890 r. Marian Działkiewicz, z wykształcenia drogista (ryc. 1). Swoją działalność rozpoczął od produkcji słodyczy, a następnie prowadził drogerię, w której miał do czynienia z materiałami fotograficznymi, ponieważ to właśnie w tych punktach prowadzono sprzedaż artykułów fotograficznych².

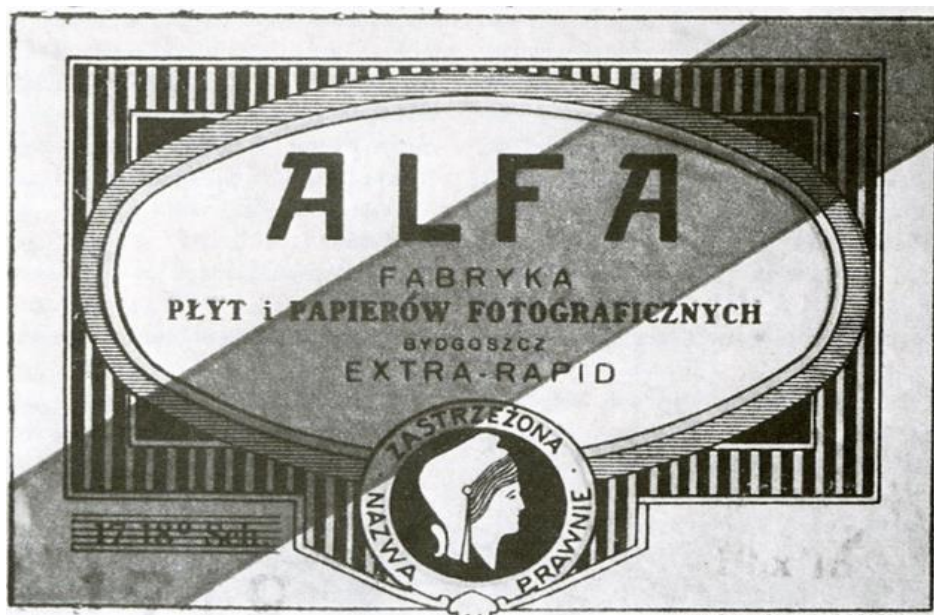


Ryc. 1. Od prawej Marian Działkiewicz i Tadeusz Cyprian
Źródło: *Polski Przemysł Fotochemiczny 1888–1988*, Warszawa 1988.

¹ T. Korecki, *Polski Przemysł Fotochemiczny 1888–1988*, Warszawa 1988, s. 11.

² *Ibidem*, s. 22.

Duży popyt na artykuły fotograficzne w latach 20. XX w. był zaspokajany głównie przez firmy zagraniczne. Okolicznością sprzyjającą wejściu na rynek była wojna celna z Niemcami, która utrudniała drogę towarom niemieckim, jednak sprzedaż prowadziły także firmy belgijskie, angielskie, austriackie i inne, a wartość importu samych tylko filmów fotograficznych w I półroczu 1925 r. wynosiła 3 mln zł. Argumentem dla uruchomienia produkcji materiałów fotograficznych w kraju mogła być ich niższa cena. M. Dziatkiewicz przewidział nadchodzącą koniunkturę w fotografii i postanowił przekształcić swoją Wytwórnę Cukrów i Czekolady w Bydgoszczy przy ul. Garbary 2–3 w zakład produkujący materiały fotograficzne. Już w 1924 r., równoległe z pracami adaptacyjnymi fabryki, dokonywano pierwszych oblewów płyt materiałem światłoczułym, jednakże dopiero w połowie 1925 r. uruchomiono produkcję na skalę przemysłową. W tymże też roku jako „Fabryka Płyt Fotograficznych Alfa” została zgłoszona do rejestrów miejskich i umieszczona w nich pod numerem A/IV.1818. Za rok rozpoczęcia działalności fabryki przyjmuje się jednak 1926 r., kiedy to zostały osiągnięte odpowiednie parametry techniczno-ekonomiczne. Tę datę przyjęto także w dokumentach powojennego sukcesora fabryki Alfa, tj. Bydgoskich Zakładów Fotochemicznych Foton³ (ryc. 2).



Ryc. 2. Alfa Fabryka Płyt i Papierów Fotograficznych Bydgoszcz – etykieta Alfa (graf. ze zbiorów Muzeum Fotografii w Bydgoszczy)

³ Ibidem, s. 23.

Dziatkiewicz był nie tylko właścicielem, ale przede wszystkim energicznym i pełnym zapału przedsiębiorcą w najlepszym tego słowa znaczeniu. W stworzenie fabryki Alfa zainwestował 60 tys. USD. Znaczna część tej kwoty pochodziła od jego matki, która sprzedała w Wielkopolsce majątek ziemski z wytwórnią oleju. Dziatkiewicz sprowadził z Niemiec majstrów – emulsjonerów, którzy zajęli się wytwarzaniem płyt fotograficznych w Bydgoszczy.

Początkowo w FPiPF Alfa w Bydgoszczy wyrabiano sześć gatunków płyt o nazwach: Normal, Extra-Rapid, Ultra-Rapid, Chromo, Chromo-antihalo. W listopadzie 1926 r. fabryka osiągnęła po raz pierwszy planowaną wydajność, produkując średnio 5 tys. tuzinów płyt dziennie, stając się tym samym poważnym producentem na skalę krajową. W następnym roku firma rozpoczęła produkcję płyt rentgenowskich. Z początkiem 1929 r. Alfa pozyskała fotochemika z prawdziwego zdarzenia, jakim był absolwent Politechniki Poznańskiej dr Teofil Orłowski⁴, który przeszedł do fabryki z poznańskiej Sarfy i z czasem został dyrektorem technicznym Alfy. Staraniami Orłowskiego do zespołu dołączył jego kolega ze studiów dr Stefan Obarski, który sprawnie zorganizował laboratorium technologiczne, umożliwiając doskonalenie jakości produktów i podążanie za tendencjami rynków światowych.

Alfa odegrała również ogromną rolę w popularyzacji fotografii w kraju, między innymi poprzez wydawanie pod red. braci Teofila i Jana Orłowskich własnego pisma reklamowego pt. „Nowości Fotograficzne” (ryc. 3).

Pismo było bezpłatne, ukazywało się co pół roku, a autorami artykułów byli najlepsi fachowcy – znani fotograficy: J. Bułhak⁵, J. Świtkowski, W. Romer⁶, A. Wieczorek⁷. Najwięcej szpalt zapełnianych było piórem T. Cypriana, który dla Alfy pisał również podręczniki fotograficzne np. *Fotografia Amatorska*⁸, dostępne w składach z przyborami fotograficznymi jako bezpłatne broszury. Alfa organizowała również konkursy o najróżniejszej tematyce fotograficznej, wykorzystując „Nowości Fotograficzne” do ich propagowania. Motto jednego z konkursów o tematyce patriotycznej, autorstwa Jana Bułhaka, brzmiało: „Obiektywem służyć dobru powszechnemu i całej ojczyźnie”.

⁴ www.wikipedia.org/wiki/Teofil_Orłowski [dostęp: 11.01.2020].

⁵ „Nowości Fotograficzne”, 1937, nr 2(18), s. 17.

⁶ Ibidem, s. 25.

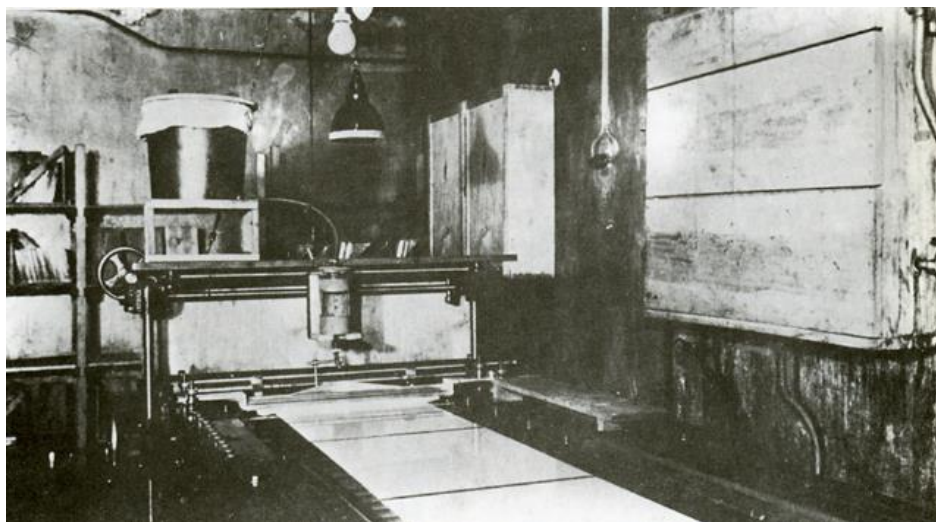
⁷ Ibidem, s. 1.

⁸ T. Cyprian, *Podręcznik Fotografji Alfa z Najnowszą Tabelą Naświetleń*, Bydgoszcz 1935.



Ryc. 3. Egzemplarz nr 16 Nowości Fotograficznych z 1935 r. (dok. ze zbiorów autora)

Kryzys światowy lat 30. XX w., który był odczuwalny również w Polsce, spowodował spadek sprzedaży aparatów fotograficznych, jednak nie zahamował popytu na materiały fotograficzne. Trzymający rękę na pulsie Działkiewicz wyciągnął prawidłowe wnioski i do 1932 r. kupił kolejne dwie maszyny oblewnicze typu „Koebig” w celu zwiększenia produkcji ciągle udoskonalanych papierów fotograficznych (ryc. 4). Jednocześnie podjęto decyzję o uruchomieniu produkcji szczególnie poszukiwanych przez fotoamatorów chemikaliów fotograficznych w opakowaniach do jednorazowego użycia.



Ryc. 4. Maszyna oblewnicza Koebig do oblewu płyt szklanych emulsją fotograficzną (fot. ze zbiorów Walerego Lemańskiego)

Mimo znaczących – jak na owe czasy – zdolności produkcyjnych, Alfa pokrywała jedynie 40% potrzeb krajowego rynku. Zbyt mała powierzchnia dostępna do rozbudowy fabryki przy ul. Garbary, bliskość zabudowy mieszkaniowej oraz stosowanie do produkcji filmów łatwopalnej folii nitrocelulozowej ograniczały możliwości rozwoju fabryki. Z tego względu w 1933 r. podjęto decyzję o budowie fabryki przy ul. Pięknej, gdzie rodzina Działkiewiczów posiadała ośmiohektarową działkę, w sąsiedztwie której brat Mariana – Józef prowadził wytwórnię cegieł. Teren ten został uzbrojony i przygotowany pod nowe obiekty fabryki. Nastąpiła wtedy wielka reorganizacja z przeniesieniem produkcji błon i płyt do nowych hal produkcyjnych przy ul. Pięknej. W starej fabryce przy ul. Garbary pozostawiono produkcję papierów.

Zgodnie z założeniami, ceny wyrobów Alfy były niższe niż firm zagranicznych, w wyniku czego jej produkty coraz skuteczniej wypierały z rynku konkurencję zagraniczną. Szczególnie odczuwała to znana niemiecka wytwórnia Agfa, która w 1937 r. wystąpiła do sądu z żądaniem, aby fabryka Alfa zmieniła nazwę, z powodu zbyt dużego podobieństwa nazw dwóch konkurujących zakładów. Pomimo wysiłków niemieckich prawników, Agfa przegrała długi i uciążliwy proces, a Alfa obroniła swoją nazwę.

Jeszcze przed wybuchem II wojny światowej przybył Alfie groźny konkurent – „Spółka Akcyjna J. Franaszek”. W stuletniej warszawskiej fabryce produkującej tapety i powlekane papiery kolorowe, kosztem 3 mln zł, został wybudowany i oddany do użytku w 1938 r. Wydział Foto, który przewyższał potencjałem technicznym konkurenta z Bydgoszczy.

Wojna przekreśliła plany rozwojowe Alfy, a zakład znalazł się pod zarządem niemieckim. Gdy w październiku 1939 r. przedstawiciele niemieckich firm Agfa i Schleussner zwiedzali fabrykę, stwierdzili ze zdumieniem: „Nie do wiary, jak w tak prymitywnych warunkach ci Polacy potrafili produkować materiały mogące konkurować z naszymi!”⁹. Korzystając ze zmiany sytuacji politycznej i militarnej już w 1940 r. Agfa ponownie wystąpiła na drogę sądową z żądaniem zmiany nazwy fabryki. Hitlerowski sąd oczywiście zakazał używania nazwy „Alfa” i do końca okupacji fabryka używała szyldu „Opta” (ryc. 5).



Ryc. 5. Reklama fabryki Opta pod zarządem niemieckim (graf. z katalogu firmy Opta)

⁹ T. Korecki, op. cit., s. 11.

Właściciel fabryki Działkiewicz został zmuszony do opuszczenia Bydgoszczy i prowadził swoje przedstawicielstwo handlowe w Warszawie. Najcięższego losu w czasie wojny doświadczył dr T. Orłowski¹⁰, zdegradowany przez Niemców do stanowiska kierownika technicznego. Był żołnierzem Armii Krajowej, prowadził działalność konspiracyjną i niestety po donosie został aresztowany i zesłany do obozu koncentracyjnego w Stutthofie w 1944 r., gdzie zginął w nieznanymi okolicznościach.

W styczniu 1945 r., szczęśliwie dla miasta, rosyjska armia nie „rozszabrowała” mienia zakładu w ramach „reparacji wojennych”, tak jak było to w przypadku Dynamit AG Bromberg (późniejszego Zachemu) czy innych bydgoskich fabryk. Fabryka Alfa była niezbędna, ponieważ materiały fotograficzne potrzebne były do dokumentowania wywożonych obiektów oraz wykonywania zdjęć do wszelkiego rodzaju przepustek, dokumentów tożsamości oraz działalności aparatu represji. Przed załogą Alfę stało trudne zadanie uruchomienia produkcji, która przede wszystkim z powodu braku surowców, początkowo była niewielka. Fabryka dawała zatrudnienie specjalistom z Alfę i Opty, a pracownicy zakładu odbywali częste podróże po kraju w celu zdobycia niezbędnych materiałów. Najtrudniej było ze zdobyciem szklanych płyt do produkcji klisz, które ostatecznie udało się wyprodukować w polskich hutach.

W kwietniu 1946 r., na podstawie ustawy o przejęciu przez państwo przedsiębiorstw prywatnych¹¹, Alfa została upaństwowiona. Oficjalną decyzję o przejęciu ogłoszono w lutym 1948 r.¹² Jednak formalne przejęcie zakładu nastąpiło dopiero w kwietniu 1949 r. Ciężki los dotknął właściciela fabryki Działkiewicza, który zgodnie z ówczesnymi przepisami został wygnany z Bydgoszczy i zamieszkał we Wrocławiu, gdzie wykorzystując zdobyte doświadczenia związane z zawodem drogisty zajął się produkcją specyfików stosowanych w radiologii. Niestety, także ta firma została mu odebrana i upaństwowiona. Przedsiębiorca zmarł w 1956 r., a jego spadkobiercy nie doczekali się właściwego odszkodowania za przejęty przez państwo majątek. To samo zarządzenie dotyczyło także właścicieli zakładów Franaszka w Warszawie oraz fabryki Orion w Kielcach.

W 1949 r. fabryka otrzymała nazwę Bydgoskie Zakłady Fotochemiczne Foton i pozostawała pod zarządem Filmu Polskiego oraz Centralnego Urzędu Kinematograficznego. Lata 50. XX w. były dla fabryki trudne. Maszyny i urządzenia starzały się technologicznie i technicznie, a podstawowe surowce,

¹⁰ www.web.archive.org/web/20191012102926/http://stutthof.org/node/824 [dostęp: 10.01.2020].

¹¹ Ustawa z dnia 3 stycznia 1946 r. o przejęciu na własność Państwa podstawowych gałęzi gospodarki narodowej (Dz.U. 1946, nr 3, poz. 17).

¹² Zarządzenie Kierownika Ministerstwa Informacji i Propagandy z dnia 15 lutego 1947 r. o ogłoszeniu pierwszego wykazu przedsiębiorstw, przechodzących na własność Państwa. M.P. 1947, nr 35, poz. 287.

jak azotan srebra, bromek potasu, żelatyny, podłoże fotograficzne, pochodziły z importu. Resort kultury, jako zarządca, nie był zorientowany na problemy przemysłu, co utrudniało rozwój bazy produkcyjnej, a także dostęp do wiedzy o rozwiązaniach stosowanych przez światowych producentów. Wzrastające potrzeby rynku oraz zmiana sytuacji politycznej po 1956 r. wymusiły jednak działania na rzecz intensyfikacji produkcji oraz wprowadzania nowego asortymentu. Kiedy w 1958 r. fabrykę przekazano pod zarząd Zjednoczenia Włókien Sztucznych, czyli sektora związanego z chemią, powstały wreszcie możliwości do prac rozwojowych nad ulepszaniem produkcji. Rozpoczęto szereg działań technologicznych nad wdrażaniem nowych wyrobów, a szczególnie materiałów barwnych. Należy nadmienić, że rozwój produkcji papierów barwnych wraz z komplementarnym zestawem chemikaliów do ich wywoływania oparty był na własnych pracach badawczych. Ze względu na stosunkowo prymitywne maszyny oraz trudny dostęp do surowców wysiłek związany z produkcją tych materiałów zasługuje na wyjątkowe uznanie.

Kolejnym ważnym krokiem było rozpoczęcie w 1966 r. I etapu rozbudowy zakładu obejmującego budynek wyrobu emulsji, budynek administracyjny z zapleczem laboratoryjnym, budynek energetyczny, chłodnie, magazyny i szereg budynków pomocniczych. Zakończono jednocześnie produkcję płyt fotograficznych na podłożu szklanym. Ważnym elementem działalności zakładu było uruchomienie Laboratorium Usług Fotograficznych, którego celem była popularyzacja fotografii, możliwość testowania własnych produktów oraz określania kryteriów do poprawy ich jakości. Działalność tego laboratorium osiągnęła z czasem zasięg ogólnokrajowy, zwłaszcza że posiadała ono autoryzację najważniejszej firmy fotochemicznej w ówczesnym bloku wschodnim, jakim była Orwo. Odbitki barwne wykonywane były w cenie o 50% niższej od cen rzemieślników i spółdzielni fotograficznych. Laboratorium było wyposażone w markowy sprzęt zachodni, jakość realizowanych zleceń była na dobrym poziomie, choć z długimi terminami realizacji.

Milowym krokiem w rozwoju zakładu był 1969 r., kiedy podpisano kontrakt na zakup przez CHZ Polimex licencji know-how i dokumentacji na produkcję papierów fotograficznych z angielskiej firmy Ilford. Firma ta jest do tej pory uznawana przez specjalistów za najlepszego producenta błon i papierów czarno-białych o najwyższej światowej jakości. Dzięki tej decyzji oraz zakupieniu w 1972 r. z firmy Greenbank (Anglia) agregatu oblewniczego-suszarniczego, wykonanego według dokumentacji firmy Ilford, uzyskano pełne technologiczne możliwości do produkcji papieru Ilfobrom pod rodzimą nazwą handlową Fotonbrom. Pracownicy zakładu przeszli szkolenia specjalistyczne w fabryce Ilforda w Anglii i po zakończeniu procesu inwestycyjnego w 1975 r. rozpoczęto rozruch technologiczny wyrobu emulsji oraz uruchomienie agregatu oblewniczego-suszarniczego.


Następnym etapem wynikającym z pozyskania nowoczesnej aparatury Ilforda były prace nad adaptacją własnych technologii wytwarzania papierów Fotonchlor i Fotonchlorobrom¹³. Najważniejsza okazała się możliwość wykorzystania rozwiązań technologicznych wynikających z zakupu know-how do uruchomienia na tej instalacji produkcyjnej kolejnych generacji papierów barwnych Fotoncolor. Stare maszyny nie dawały możliwości poprawy jakości, a przede wszystkim ograniczały zdolności produkcyjne tak poszukiwanego w latach 70. i 80. XX w. papieru. Dzięki zastosowaniu technologii i urządzeń z firmy Ilford uzyskano zdolności produkcyjne na poziomie 12 mln m² papieru czarno-białego rocznie. W szczytowym okresie Foton produkował 7 mln m² papieru czarno-białego, a pozostałe moce można było wykorzystać do produkcji papieru barwnego, błon negatywowych, błon rentgenowskich i filmów graficznych. Własne prace badawcze pozwoliły na opracowanie technologii i uruchomienie produkcji dwuwarstwowych wysokoczułych błon negatywowych NB-01 i NB-04 oraz zaprojektowanie i wykonanie pełnej infrastruktury dla konfekcjonowania materiałów na podłożu przezroczystym. Otworzyło to nową erę w historii zakładu dla produkcji materiałów fotograficznych na podłożu przezroczystym, które w okresie powojennym przypisane były do WZF Foton w Warszawie.

Nowe działania rozwojowe stawiały także wyzwania w zakresie podnoszenia kwalifikacji pracowników oraz pozyskiwania dobrze przygotowanych kadr. Zakłady Foton przyczyniły się do uruchomienia kształcenia o specjalności fotochemicznej w Zespole Szkół Chemicznych w Bydgoszczy. Dzięki temu zakład corocznie zatrudniał absolwentów o profilu dostosowanym do pracy na wielu stanowiskach. W zakładzie powołano także Centrum Kształcenia, którego celem była edukacja i szkolenie rzemieślników w zakresie teorii i praktyki procesów barwnych papierów Fotoncolor. Szkolenia te cieszyły się bardzo dużym powodzeniem, a według opinii uczestników, wiedza zdobyta w ich trakcie pozwoliła im w późniejszym okresie podejmować odważniej decyzje związane z rozwojem własnej działalności.

Działania rozwojowe w zakładzie opierały się na własnym pionie naukowo-badawczym oraz szerokiej kooperacji z zewnętrznymi jednostkami naukowymi, np. Katedrą Fotochemii Politechniki Wrocławskiej, bazującą na tradycji szkoły lwowskiej profesora Romera, Uniwersytetem Mikołaja Kopernika w Toruniu, Akademią Techniczno-Rolniczą im. Jana i Jędrzeja Śniadeckich w Bydgoszczy i Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym Przemysłu Barwników w Zgierzu czy Politechniką Warszawską. Współpraca ta dała możliwość uruchomienia we własnym Oddziale Syntezy produkcji nowych komponentów, stabilizatorów i barwników, do których to dostęp z importu

¹³ W dalszej części publikacji autor odwołuje się do własnej pamięci oraz doświadczeń i osiągnięć zawodowych wynikających z pracy w BZF Foton w latach 1976–1990 na stanowiskach głównego Technologa, szefa Produkcji, dyrektora ds. Rozwoju i Techniki.

był ograniczony. Jednocześnie produkcja na skalę przemysłową odbywała się w halach technologicznych UMK, ATR i OBRPB, które były wyposażane w sprzęt i aparaturę ze środków BZF Foton. Na szczególną uwagę zasługuje uruchomienie produkcji nowoczesnych błon graficznych typu BG-05, BG-03, BG-08, opartej na własnych pracach badawczych i współpracy z Politechniką Wrocławską oraz Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym Przemysłu Poligraficznego. Filmy graficzne Foton w pełni konkurowały z błonami takich marek, jak Agfa, Kodak, Konica, Orwo, zarówno pod względem ceny, jak i jakości, a produkcja na poziomie 1 mln m² w pełni zabezpieczała potrzeby polskiej poligrafii lat 80. XX w. Prace wdrożeniowe były na tak wysokim poziomie, że zachodziła konieczność zabezpieczenia interesów zakładu i autorów wynalazków zgłoszeniami do Urzędu Patentowego (ryc. 6).

<p>POLSKA RZECZPOSPOLITA LUBOWA</p>	<p>OPIS PATENTOWY</p>	<p>141 131</p>
	<p>Patent dodatkowy do patentu nr _____</p>	<p>Int. Cl. G03C 1/22</p>
<p>URZĄD PATENTOWY PRL</p>	<p>Zgłoszono: 84 04 24 (P. 247384)</p>	<p>CZYTELNIA Urzedu Patentowego Pr. 100 P. 10000</p>
	<p>Pierwszeństwo: _____</p>	
	<p>Zgłoszenie ogłoszono: 85 11 05</p>	
	<p>Opis patentowy opublikowano: 88 01 20</p>	
<p>Twórcy wynalazku: Leśław Biliński, Ryszard Chodyna, Janusz Kajzer Uprawniony z patentu: Bydgoskie Zakłady Fotochemiczne „Organika-Foton”, Bydgoszcz (Polska)</p>		
<p>Sposób sensybilizacji halogenosrebrowych emulsji fotograficznych</p>		
<p>1 Przedmiotem wynalazku jest sposób sensybilizacji halogenosrebrowych emulsji fotograficznych na zielony zakres widma, przeznaczonych do wytwarzania błon fotograficznych o wysokim współczynniku kontrastowości, głównie błon graficznych typu lith.</p>	<p>2 zabarwienia warstwy emulsyjnej oblanej na podłożu z folii. Wymagania te spełnia sposób sensybilizacji według wynalazku, polegający na wprowadzeniu do emulsji fotograficznej, zawierającej mikrokrztały chlorku i bromku srebra oraz czasami jodku</p>	

Ryc. 6. Przykładowe zgłoszenie zespołu autorskiego wynalazku na zielone uczulenie błon graficznych (dok. ze zbiorów autora)

Produkowane w Fotonie filmy i papiery graficzne wspierały rewolucję w polskich drukarniach, jaką było zastępowanie tradycyjnych zecerń fotościądem i drukiem offsetowym. Przy produkcji tego asortymentu barierą był

dostęp do importowanej żelatyny, jednak wspólnie z fabryką żelatyn w Puławach udało się wyprodukować polski surowiec.

Mało znanym epizodem w działalności zakładu było uruchomienie, funkcjonującego ze zmiennym szczęściem, oddziału produkcji sprzętu foto-technicznego między innymi zegarów ciemniowych, tanków i koszy winidurów do obróbki foto czy procesorów do obróbki błon rentgenowskich. Na tym polu Foton nie odniósł sukcesu, jednak doświadczenie to okazało się pomocne przy organizacji wydziału montażu elektronicznego. Na wydziale tym, w kooperacji z renomowanymi zakładami Eltra, uruchomiona została linia produkcyjna do montażu podzespołów do radioodbiorników o wdzięcznej nazwie Halina. Montaż w liczbie 60 tys. sztuk rocznie, zakończyła nowa rzeczywistość ekonomiczna czasu transformacji lat 90. XX w.

BZF Foton to nie tylko materiały fotograficzne, ale także produkcja innego rodzaju asortymentu: materiałów popularnie nazywanych w zakładzie materiałami bezsrebrowymi. Najbardziej znany produkt tego segmentu to Tachoscript, tj. papier do tachografów kontrolujących przebieg pracy w pojazdach szynowych, produkowany w technologii Foton w czeskich zakładach Foma¹⁴, który jest stosowany do dziś w polskich i europejskich kolejach. Innym był papier Termofot – produkt przeznaczony do rejestratorów w aparatach EKG. Ponadto prace dochodzeniowe i śledcze w praktyce kryminalistycznej nadal są wspomagane foliami daktyloskopowymi opartymi na nośniku żelatynowym, do dziś produkowanymi w zakładach Foma i stosowanymi przez polskie służby.

W latach 70. i 80. XX w. ogromnym powodzeniem cieszyła się fotografia na kolorowych filmach pozytywowych, a ramki z tworzyw sztucznych do przezroczycy, popularnie zwanych slajdami, również produkowane były w zakładzie Foton.

Ważnym elementem oferty BZF Foton było kompleksowe zaopatrzenie w chemikalia fotograficzne dla amatorów, w wersjach proszkowanych i roztworowych do jednokrotnego użycia oraz profesjonalnych zestawów dla potrzeb radiologii i poligrafii. W tamtych czasach, dzięki technologii Ilforda, ale także bardzo intensywnym własnym pracom badawczo-wdrożeniowym, wprowadzono na polski rynek szereg nowych asortymentów, które wymusiły działania mające na celu zastępowanie importowanych, drogich surowców, odpowiednikami krajowymi, jak na przykład żelatyna czy różne specyfiki chemiczne. W latach najlepszej koniunktury (lata 80. XX w.) w zakładzie pracowało 1150 pracowników, z czego 80% stanowiły kobiety. Wywiady z byłymi pracowniczkami, poruszające najróżniejsze doświadczenia i wspomnienia minionej epoki, doczekały się bardzo ciekawej publikacji pt. *Kobiety Fotonu*¹⁵.

W ówczesnej rzeczywistości Foton nie był w stanie podjąć wyzwania konkurowania nowymi generacjami filmów i papierów barwnych, błon rent-

¹⁴ www.foma.cz/produkty-graficke-a-inkjet-materialy-273 [dostęp: 11.01.2020].

¹⁵ M. Czyńska, K. Gębarowska, *Kobiety Fotonu*, Bydgoszcz 2018.

genowskich i graficznych z takimi firmami zachodnimi, jak: Agfa, Kodak, Konica, Fujifilm, DuPont. Park maszynowy Fotonu, związany z licencją Ilforda, już w połowie lat 80. XX w. wymagał kolejnych etapów modernizacyjnych, nadążających za zmianami w technologii wytwarzania emulsji i oblewu w nowoczesnym cienkowarstwowym systemie ekstruzyjnym. W ówczesnej sytuacji ekonomiczno-gospodarczej pozyskanie środków dewizowych pozostawało tylko w sferze marzeń, a podjęcie takich decyzji w latach 90. XX w. byłoby spóźnione, ponieważ dla produkcji materiałów opartych na halogenku srebra pojawił się nowy, nieobliczalny konkurent – obrazowanie cyfrowe. Jednocześnie, w nowej rzeczywistości ekonomicznej lat 90. XX w., na rynek polski wkroczyły wyżej wspomniane firmy z produktami do tej pory dostępnymi tylko dla nielicznych. Nowej generacji aparaty fotograficzne oraz dostęp do 1-godzinnej usługi wywołania materiałów całkowicie wyeliminowały z rynku papier barwny Fotoncolor.

W 1992 r. Bydgoskie Zakłady Fotochemiczne Foton zostały przekształcone w spółkę akcyjną Skarbu Państwa pod nazwą Foton S.A. (ryc. 7). Zakład przeszedł poważną restrukturyzację zatrudnienia, a funkcjonowanie udało się jeszcze podtrzymać dzięki sprzedaży materiałów dla kolei, policji, poligrafii, a przede wszystkim błon rentgenowskich dla służby zdrowia. W maju 1997 r. czeska firma Foma Bohemia Ltd. z Hradec Králové przejęła większościowy pakiet akcji firmy i kontynuowała działalność, która formalnie została zakończona 11.09.2009 r. wykreśleniem z Krajowego Rejestru Sądowego¹⁶.



Ryc. 7. BZF Foton w czasach świetności lat 80. XX w. – widok z ul. Pięknej (fot. ze strony internetowej Foton S.A.)

¹⁶ www.krs.infoveriti.pl/Foton,Bydgoszcz,KRS,0000130215.html [dostęp: 11.01.2020].

Można stwierdzić, że lata 90. XX w. w globalnym biznesie fotograficznym to jeszcze era tradycyjnych materiałów fotochemicznych, ale z szeroko zaawansowanymi pracami nad rozwiązaniami obrazowania cyfrowego. W wyniku tych prac od 2000 r. nastąpiło gwałtowne przyspieszenie i techniki cyfrowe wkroczyły do każdego segmentu, do tej pory przypisanego fotochemii. Nikt nie przypuszczał, że najbardziej popularnym urządzeniem fotograficznym stanie się cyfrowa matryca w telefonie komórkowym, która zastąpi negatyw, a dotychczasowe domowe, albumowe archiwa fotograficzne znajdują się na różnego rodzaju nośnikach pamięci.

Telefon komórkowy jest dzisiaj jednocześnie największym konkurentem aparatu fotograficznego, który przechodzi do segmentu profesjonalnego, specjalistycznego i staje się elementem przypisanym koneserom fotografii. Kto mógł przewidzieć, że firma Kodak – potentat na rynku fotografii tradycyjnej, ale też twórca pierwszego aparatu cyfrowego, nie doceni rozwoju zapisu cyfrowego i będzie zmuszona do wycofania się z produkcji segmentu foto. Podobny przypadek dotyczy również europejskiej firmy Agfa, która także zrezygnowała z tego asortymentu. W dzisiejszej poligrafii nie ma zapotrzebowania na filmy graficzne, ponieważ technologię procesu przygotowania formy drukarskiej zastąpiła nowa technika CTP (ang. *Computer to Plate*), ale już teraz dotychczasowe techniki druku, oparte na wynalazku Gutenberga, wypierane są przez najnowszej generacji rozwiązania cyfrowe. W radiologii tradycyjny film halogenosrebrowy, używany od czasu wynalazku promieni rentgenowskich przez Wilhelma Roentgena, jest zastępowany przez technologię obrazowania cyfrowego, opartego na innych detektorach obrazu. Najnowsze prace radiografii cyfrowej zmierzają jednocześnie do opracowania systemu automatycznej diagnostyki komputerowej, z weryfikacją wyników przez lekarza diagnostę.

Rzemieśniczo-fotograficzna Bydgoszcz

Początki pracowni fotograficznych w Bydgoszczy sięgają lat 50. XIX w. Początkowo były to pracownie dagerotypowe, a później fotograficzne. Do 1939 r. na terenie Bydgoszczy działało ok. 60 pracowni fotograficznych, wśród których najlepszą pozycję miały te niemieckie. Dawni bydgoscy fotograficy to nie tylko zwykli rzemieślnicy, ale w wielu wypadkach artyści, którzy wybijali się ponad rzemieślniczą przeciętność. Należy tu wymienić między innymi Oskara Ewalda, Johanna Balla, Władysławę Spizewską, Teodora Joppa, Rudolfa Bradengeiera, Lorentza Basiliusa, Rudolpha Schreiberera, Alexandra Dorna, Carla Weissa, Tytusa Piechockiego, Emila Haynna, Witalisa Wojuckiego czy Pawła Nawrockiego.

W latach powojennych w Cechu Rzemiosł zarejestrowanych było ok. 100 zakładów o różnym statusie, a do 1989 r. zarejestrowane były w Bydgoszczy 34 zakłady fotograficzne, takie jak np. Foto-Stella, Foto-Lesko, Foto-Bobo, Foto-Miś, Foto-Dana, Foto-Viol, Foto-Nowak, Foto J. Kiepuszewski,

Fotograficzna Spółdzielnia Pracy Usług Fotograficznych Fotorys (z kilkoma lokalizacjami w mieście), Pod Łabędziem, Zakład Fotograficzny B. Langer, Zakład Fotograficzny – J. Wiedeliński, Atelier Viktoria, R.S. Ulatowski.

W czasach pracy autora w BZF Foton i Fujifilm Polska (1976–1990) miał on przyjemność współpracować z rzemieślnikami i fotografami z Bydgoszczy i dziesiątkami zakładów rzemieślniczych na terenie kraju. Autor przytoczy historię dwóch bydgoskich pracowni, których właściciele do tej pory kultywują tradycje rodzinne. Dlaczego te firmy? Z tego powodu, że ich działalność sięga przedwojennej epoki Alfya Działkiewicza.

Foto-Plan¹⁷

Foto-Plan jest prowadzoną od wielu lat firmą rodzinną. Początek jej historii sięga 1921 r., kiedy to Eleonora Planer otrzymała zezwolenie na handel artykułami fotograficznymi we Lwowie. Kolejny etap rozwoju firmy zaczęła się w 1932 r., w którym, już jako zakład fotograficzny „Foto Wiol”, rodzina prowadziła działalność w Bydgoszczy przy ul. Marszałka Focha. Po II wojnie światowej, w 1945 r., siedziba została przeniesiona na ul. św. Trójcy, gdzie działała do końca lat 90. XX w. W tym czasie utworzona została gałąź firmy, której właścicielem był Zdzisław Planer, funkcjonująca pod nazwą Foto-Plan i mieszcząca się przy ul. Lelewela. Od lat 90. XX w. rodzina Planerów kontynuuje działalność pod szyldem Foto-Plan Usługi Fotograficzne przy ul. Przyjaznej 11.

Foto-Stella

Mirosław Łataś, obecnie Starszy Cechu Rzemiosł Różnych, przejął firmę po rodzicach i prowadzi ją do dziś przy ul. Jana Kazimierza 3A. Początki tradycji fotograficznej obecnego właściciela zaczynają się w Warszawie w 1922 r., kiedy to dziadek Szczepan Skonieczny otworzył swój zakład fotograficzny na warszawskiej Pradze przy ul. Stalowej. Po dziesięciu latach przeniósł się do Grudziądza i ulokował działalność przy Placu 23 Stycznia, zdobywając uznanie mieszkańców. W czasie okupacji rodzinę wysiedlono do Radomia, gdzie nadal zajmowała się fotografią. Do Bydgoszczy Szczepan Skonieczny z rodziną trafił w 1945 r. i tu przy ul. Długiej 30, wraz z córką Krystyną, otworzył zakład fotograficzny „Foto-Stella”. Syn Szczepana, Leon, także otworzył zakład fotograficzny „Foto-Lesko” przy ul. Poznańskiej 18. Rodzice Mirosława – Krystyna i Józef prowadzili firmę od 1957 r., a Mirosław Łataś przejął po rodzicach zakład wpisany nieodłącznie w krajobraz Starego Miasta i nadal podtrzymuje klimat przyjaznych relacji z klientami, oferując oprócz usług fotograficznych także muzyczne.

Bydgoskie Zakłady Fotochemiczne Foton były zakładem o unikalnej specjalności, w którym autor pracował 14 lat na różnych stanowiskach. Firma ta

¹⁷ www.foto-plan.pl [dostęp: 11.01.2020].

w ówczesnej rzeczywistości gospodarczej oraz uwarunkowaniach politycznych minionej epoki dobrze przysłużyła się polskim fotografom, zarówno amatorom, jak i profesjonalistom, fotograficznym zakładom rzemieślniczym, radiologii, kardiologii, poligrafii, policji i kolei. Nowa, bardzo trudna rzeczywistość transformacji gospodarczej miała silny wpływ na przedwczesne zakończenie działalności. Było to jednak w pewnym sensie nieuchronne, ponieważ wynikało przede wszystkim z nastania nowej ery obrazowania cyfrowego, czego doświadczyły także potęgi światowej fotochemii.

Wiedza i doświadczenie zdobyte w zakładach Foton pozwoliły autorowi kontynuować pracę przez 18 lat w firmach Fujifilm, Konica Minolta, Canon, Visaris, w którym to czasie brał udział we wdrażaniu w Polsce najróżniejszych technologii systemów obrazowania cyfrowego. Jednocześnie był i jest świadkiem znikania z rynku produktów tradycyjnej fotochemii, w których produkcji brał bezpośredni udział. Sentyment do analogowej fotografii oraz marki Foton pozostał i zrodził pomysł utworzenia Muzeum Fotografii przy Wyższej Szkole Gospodarki, które na stałe wpisało się w krajobraz bydgoskiego Szlaku Wody, Przemysłu i Rzemiosła TeH₂O (ryc. 8)¹⁸. Autor cieszy się, że inicjatywa ta była także popularyzowana w Roku Dziedzictwa Przemysłowego Bydgoszczy (2018 r.).

Autor swoim współpracownikom z Fotonu i FUJIFILM Polska oraz św. pamięci Monice Kowalczyk – pierwszemu kustoszowi tego Muzeum dedykuje informacje dotyczące jego początków:

Znalazł się jednak człowiek, który zapragnął ocalić choć trochę z historii Fotonu i tradycyjnej fotografii – był nim Ryszard Chodyna. Swój pomysł utworzenia Muzeum Fotografii, zajmującego się m.in. gromadzeniem pamiątek po nieistniejącej już fabryce, przedstawił ówczesnemu Kanclerzowi WSG, Krzysztofowi Sikorze, oraz grupie dawnych pracowników Fotonu. Inicjatywa się spodobała, wobec czego od razu przystąpiono do pracy. Czasu nie było za wiele, ponieważ pierwsze spotkanie i przedstawienie pomysłu nastąpiło 15 października 2004 roku, a otwarcie muzeum zaplanowano już na 23 listopada. Zaledwie 5 tygodni musiało wystarczyć na zorganizowanie wszystkiego, począwszy od miejsca, gdzie miało mieścić się muzeum, przez gabloty, aż po najważniejsze – eksponaty. Dość szybko znaleziono odpowiednią lokalizację, wszak przy ulicy Garbary 3 stały wolne pomieszczenia po niedawno zamkniętym oddziale FUJIFILM Polska Distribution S.A. I tak w miejscu, gdzie znajdowała się niegdyś Fabryka Płyt Fotograficznych, rozpoczęły się intensywne prace przygotowawcze. Wszystkie przedmioty prezentowane w muzeum są w istocie darami – od Fotonu, Technikum Fotochemicznego w Zespole Szkół Chemicznych w Bydgoszczy i od wielu przyjaciół Ryszarda Chodyny, którzy zajmowali się lub zajmują do dzisiaj fotografią. Gdy już w bardzo krótkim czasie udało się zebrać większość eksponatów, trzeba było wszystko wyczyścić, niektóre rzeczy skompletować, inne podreperować. Tu bardzo pomógł Roman Starzyk z uczniami

¹⁸ W 2020 r. Muzeum Fotografii przeniosło się do nowej siedziby przy ul. Karpackiej 52 w Bydgoszczy; www.muzeumfoto.byd.pl/id,1/o-stronie [dostęp: 31.08.2020].

z ZSCh, którzy sprzątali pomieszczenia, czyścili zakurzone, często wyciągnięte z piwnicy przedmioty. I udało się zdążyć. 23 listopada 2004 roku o godz. 16.00 nastąpiło oficjalne otwarcie Muzeum Fotografii. Wszyscy zaproszeni goście byli bardzo zaskoczeni ilością i stanem technicznym eksponatów, gdyż większość z nich jest jeszcze sprawna. Mamy nadzieję, że Muzeum Fotografii będzie się rozwijać i że zechcecie je odwiedzać, do czego serdecznie zapraszamy¹⁹.

Zdaniem dr. Marka Chamota, profesora WSG, Muzeum Fotografii ma już własny, wystawienniczy, badawczy i popularyzatorski dorobek. Jest znanym miejscem na mapie Bydgoszczy i Polski. Znakomicie wzbogaca ofertę muzealną naszego regionu, a usytuowanie Muzeum Fotografii przy wyższej uczelni okazało się bardzo pozytywne²⁰.



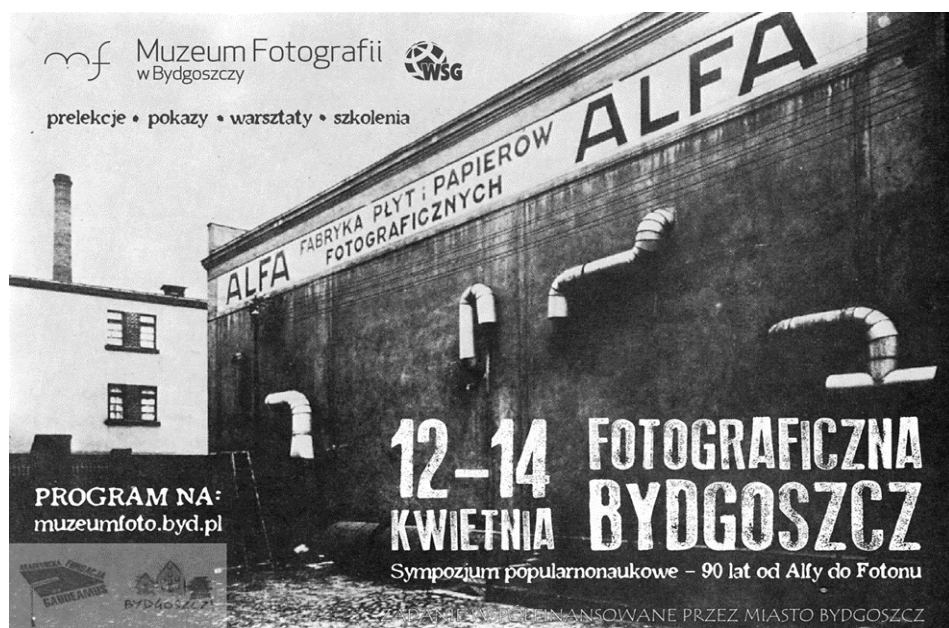
Ryc. 8. Uroczyste otwarcie Muzeum Fotografii – przecięcia wstęgi z oryginalnych fotonowskich filmów dokonują: od lewej byli dyrektorzy BZF Foton Henryk Szews i Ryszard Jurkowski, prezes Foton S.A. Jerzy Szczypior oraz kanclerz WSG Krzysztof Sikora (fot. ze zbiorów Muzeum Fotografii)

Przykładem dbałości przez Muzeum Fotografii o pamięć minionej epoki Alfy i Fotonu jest anons dotyczący sympozjum *Fotograficzna Bydgoszcz* z 2016 r., na które licznie przybyli byli pracownicy Fotonu²¹ (ryc. 9, 10).

¹⁹ www.muzeumfoto.byd.pl/id,6/poczatki-muzeum [dostęp: 11.01.2020].

²⁰ M. Chamot w rozmowie z autorem.

²¹ www.wsg.byd.pl/sympozjum-popularnonaukowe-fotograficzna-bydgoszcz-90-lat-od-alfy-do-fotonu.2147.html [dostęp: 11.01.2020].



Ryc. 9. Fotograficzna Bydgoszcz, 12–14.04.2016 r.; symposium *90 lat od Alfy do Fotonu* – zaproszenie Muzeum Fotografii

Źródło: www.metropoliabydgoska.pl/symposium-popularnonaukowe-fotograficzna-bydgoszcz-90-lat-od-alfy-do-fotonu/ [dostęp: 12.02.2019].



Ryc. 10. Na zdjęciu autor publikacji (ostatni z prawej) z pracownikami BZF Foton, uczestniczącymi w symposium *Fotograficzna Bydgoszcz*, z którymi miał zaszczyt i honor pracować w latach 1976–1990 (fot. ze zbiorów Muzeum Fotografii)

Ryszard Chodyna

Fotonowska Bydgoszcz

Artykuł jest poświęcony bydgoskiemu przemysłowi fotochemicznemu, którego prekursorem w Bydgoszczy był Marian Działkiewicz – założyciel przedwojennej fabryki Alfa. Po wojnie właściciel został wypędzony do Wrocławia a firmę upaństwowiono. Dawna załoga Alfy, już pod marką BZF Foton, kontynuowała działalność w nowej, politycznej i ekonomicznej sytuacji do 2009 r. Zakład, wraz z jego doświadczoną załogą, w istotny sposób przysłużył się polskiej fotografii, poligrafii i radiologii.

W artykule autor zawarł własne wspomnienia i doświadczenia z BZF Foton, gdzie pracował na różnych stanowiskach w latach 1976–1990. Wiedza tam zdobyta umożliwiła mu przez 18 lat kontynuowanie pracy we wiodących zagranicznych koncernach fotograficznych. Opisane rzemieślnicze zakłady z Bydgoszczy, sięgające czasów Alfy i Fotonu, są uniwersalnym przykładem tradycji fotograficznej w Polsce, która po trudnych doświadczeniach lat 50. XX w. znakomicie radziła sobie w burzliwych latach cyfryzacji.

Szacunek autora do marki Foton oraz nieocenionej załogi, z którą miał zaszczyt pracować, był impulsem do utworzenia Muzeum Fotografii przy Wyższej Szkole Gospodarki w Bydgoszczy, którego jest pomysłodawcą i współzałożycielem.

Ryszard Chodyna

Foton Bydgoszcz

This article is dedicated to the Bydgoszcz photochemical industry, which was initiated in Bydgoszcz by Marian Działkiewicz, the founder of the prewar Alfa factory. After the war, the owner was forced to move to Wrocław and the company was nationalized. The former crew of Alfa, which was changed to BZF Foton, continued its activity under new political and economic conditions until 2009. The company along with its experienced personnel had considerably contributed to Polish photography, printing and radiology.

In this article, the author describes his own memories and experiences related to BZF Foton, where he worked multiple jobs in 1976–1990. The knowledge acquired in this company allowed him to continue his career for 18 years in leading photographic companies abroad. The described craft companies from Bydgoszcz, which date back to operations of Alfa and Foton, are a universal example of photographic traditions in Poland, which after difficult experiences of the 1950s had prospered during the stormy digitization era.

The respect of the author to the Foton brand and its invaluable crew, with which he had an honor to work, stimulated the foundation of the Museum of Photography in the University of Economy in Bydgoszcz, which he initiated and co-founded.

Miejsce przemysłu w przestrzeni urbanistyczno-architektonicznej Bydgoszczy

Od dłuższego czasu kwestie związane z architekturą i kształtowaniem struktury urbanistycznej Bydgoszczy pozostają w kręgu zainteresowań badaczy. W tym zakresie tematycznym dominują zagadnienia związane z rozbudową miasta ukierunkowaną na potrzeby mieszkalnictwa, zakładaniem nowych osiedli i wypełniającą je tkanką architektoniczną. Uwagę przyciąga również architektura użyteczności publicznej oraz sakralna i jej wkomponowanie w układ przestrzenny.

W tym procesie kształtowania kompozycji urbanistycznej Bydgoszczy oraz jej krajobrazu architektonicznego istotny udział miała także industrializacja. Od czasów lokacji korzystna sytuacja gospodarcza miasta związana była z handlem zwłaszcza płodami rolnymi oraz rozwojem rzemiosła. Jednak na skutek klęsk, zaraz i wojen w XVII w. Bydgoszcz podupadła gospodarczo. Jej sytuacja zaczęła poprawiać się po połowie XVIII w., kiedy między innymi podjęto w 1760 r. koncepcję budowy kanału. Po włączeniu Bydgoszczy we wrześniu 1772 r. w granice państwa pruskiego miasto, którego układ przestrzenny nie uległ znaczącym przekształceniom do początków XIX w., zaczęło stopniowo rozbudowywać się. Dotychczas Bydgoszcz rozwijała się w obrębie obwarowań miejskich, otoczona trzema przedmieściami i należącymi do niej folwarkami. W latach 70. XVIII w. była wyludniona, a liczba mieszkańców, bez przedmieść, oscylowała między 900 a 1000 osób¹. Uczynienie z Bydgoszczy stolicy tak zwanego obwodu nadnoteckiego, wiązało się z utworzeniem ważnego ośrodka administracji państwowej i sądownictwa. To znów sprawiło, że miasto objęte zostało programem inwestycji państwowych, które stały się odpowiedzialne za jego rozwój gospodarczy, demograficzny i terytorialny. W tym miejscu należy podkreślić, że już w czasach przedrozbiorowych miasto było znaczącym ośrodkiem wytwórczości rzemieślniczej oraz wymiany towarowej.

W 1772 r. dokonano przebudowy młynów królewskich, a w roku następnym przystąpiono do budowy Kanału Bydgoskiego. Kanał oddany do użytku w 1774 r. istotnie wpłynął na wzmocnienie infrastruktury związa-

¹ F. Mincer, *Przemiany administracyjne i społeczno-gospodarcze w pierwszym okresie rządów pruskich (1772-1806)*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1, *Do roku 1920*, red. M. Biskup, Warszawa-Poznań 1991, s. 379-380.

nej z handlem, zwłaszcza drzewnym i zbożowym, a w dalszej perspektywie na rozwój przemysłu drzewnego, który obok przemysłu maszynowego wyraźnie oddziaływał na gospodarczą koniunkturę Bydgoszczy. W tym też czasie zaczęto uruchamiać pierwsze fabryki. Wśród nich znajdowały się młyny, garbarnia, odlewnia żelaza, farbiarnia oraz fabryka tekstylna Johanna Carla Schuncka. Ta ostatnia funkcjonowała na Przedmieściu Poznańskim przy obecnym Wełnianym Rynku 6 od lat 1787/1788, a następnie została przekształcona w 1805 r., przez mistrza szewskiego Michaela Kottkego, na garbarnię². W 1774 r. w obrębie dawnego zamku utworzona została warzelnia cukru trzcinowego braci Schickler³. W 1777 r. wybudowano pierwszy piec wapienny zlokalizowany w pobliżu Kanału Bydgoskiego. W roku następnym powstała składnica wyrobów żeliwnych i blaszanych. Na Przedmieściu Gdańskim od 1783 r. działała farbiarnia oraz garbarnia Zincka, a od 1788 r. wytwórnia mydła Johanna Friedricha Gamma. W 1792 r. uruchomiona została cegielnia przy śluźie miejskiej. Obiekty te, w większości trudne do zlokalizowania we współczesnej topografii Bydgoszczy, zaczęły tworzyć w bliskim sąsiedztwie miasta lokacyjny krajobraz o charakterze przemysłowym.

Niniejszy tekst ma na celu zwrócenie uwagi na problematykę związaną z powstawaniem układu urbanistycznego i wypełniania go tkanką architektoniczną w odniesieniu do funkcji produkcyjnych. Różne warsztaty i fabryki miały zróżnicowane wymagania, wszystkie jednak potrzebowały działek w dogodnym położeniu komunikacyjnym, o powierzchni zapewniającej perspektywę rozwoju, z zabudową dostosowaną do fabrykacji i magazynowania odpowiednią dla danej branży.

W XIX stuleciu kolejne nieruchomości były zagospodarowywane przez swoich właścicieli dla potrzeb wielokierunkowo rozwijającej się wytwórczości. Intensyfikacja tego procesu nastąpiła po połowie wieku, a pod jego koniec i na początku XX w. na terenie miasta i gmin podmiejskich na dziesiątkach działek prowadzona była działalność usługowa i produkcyjna. Był to też czas stopniowego wzrostu liczby mieszkańców. W 1807 r., kiedy Bydgoszcz wchodziła w skład Księstwa Warszawskiego, miała blisko 4700 mieszkańców⁴, w 1852 r. – 12 918⁵, a w 1913 r. łącznie z podmiejskimi gminami (Małe i Wiel-

² Por. *Studium historyczno-konserwatorskie, etap 18, Bydgoszcz. Wenecja bydgoska*, red. B. Derkowska-Kostkowska, t. VI. *Aneks. Wypisy archiwalne*, opr. B. Derkowska-Kostkowska, L. Łbik, Bydgoszcz 2004/2005, s. 96–98, maszynopis, zbiory Miejskiego Konserwatora Zabytków w Bydgoszczy, ul. Jezuicka 2.

³ Co ciekawe, w późniejszym czasie bracia Schickler rozszerzyli swoją działalność o skład towarów stalowych i żelaznych, otwarty na przełomie lat 1808/1809, w którym oferowali wyroby ze swojej fabryki w Neustadt Eberswalde. Por. [Ogłoszenie], „Dodatek do Gazety Warszawskiej”, nr 1 z 3.01.1809 r.

⁴ M. Kallas, *W czasach Księstwa Warszawskiego 1806–1815*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. 1, *Do roku 1920*, red. M. Biskup, Warszawa–Poznań 1991, s. 440.

⁵ *Allgemeiner Wohnungs-Anzeiger für Bromberg auf das Jahr 1855*, Bromberg 1855, s. XLVIII.

kie Bartodzieje, Bielice, Bielawy, Czyżkówko, Glinki, Okole, Skrzetusko, Szwederowo i Wilczak) było ich blisko 96 tys.⁶ Wzrost gospodarczy i demograficzny stymulował rozwój urbanistyczny i ruch budowlany związany z rosnącym zapotrzebowaniem na lokale mieszkalne. Nastąpił proces przeobrażania struktury architektonicznej Bydgoszczy. W części staromiejskiej przebudowywano i nadbudowywano istniejące budynki, dążono do scalania wąskich działek i zastępowania dotychczasowych obiektów nowymi kamienicami. Równoległe obszar dawnych przedmieść i miejskich folwarków, przyłączonych do miasta ok. połowy XIX w., ulegał znaczącej transformacji, będącej wynikiem działań urbanizacyjnych. Były wytyczane ulice, dokonywano parcelacji rozległych nieruchomości, a wydzielone działki zabudowywano nowymi domami, stopniowo uzyskując bloki w układzie zwartej zabudowy. W kontekście uprzemysławiania wiążącego się z powstawaniem kolejnych zakładów, zajmujących coraz więcej rozległych działek, warto przyjrzeć się problemowi kształtowania się przestrzeni urbanistyczno-architektonicznej Bydgoszczy głównie w ostatniej ćwierci XIX w. i początku kolejnego stulecia.

Typowym elementem zagospodarowania parcel położonych w strefie staromiejskiej i jej bliskim sąsiedztwie było tworzenie zabudowy mieszkalnej, powiązanej z gospodarczą o strukturze umożliwiającej prowadzenie działalności handlowej, usługowej czy produkcji rzemieślniczej. Przynajmniej do połowy XIX w. poziom wytwórczości nie znajdował odzwierciedlenia w krajobrazie architektonicznym. Sytuacja zaczęła zmieniać się wraz z przechodzeniem od wytwórczości rzemieślniczej do fabrycznej. Rosnące zapotrzebowanie na powierzchnie przeznaczone do wykonywania pracy, magazynowania surowców i gotowych produktów zaczęło wpływać na kształt zabudowy. Dotychczasowe warsztaty z reguły lokalizowane w parterowych oficynach wznoszonych na zapleczach domów mieszkalnych lub w wydzielonych w nich pomieszczeniach ustępowały miejsca coraz przestronniejszym obiektom fabrycznym. Obok nich wznoszono wysokie kominy, przyjmujące rolę architektonicznych dominant. Wiązało się to z postępującą mechanizacją i wykorzystaniem maszyn napędzanych maszynami parowymi, silnikami gazowymi, a później elektrycznymi. W rezultacie, budynki przemysłowe zaczęły stawać się widocznym elementem krajobrazu architektonicznego Bydgoszczy. Zabudowa industrialna lokowana na tylnych częściach działek zazwyczaj współistniała z budynkami frontowymi. Natomiast sytuowana na parcelach wyłącznie przemysłowych niekiedy „konkurowała” albo pozostawała w dysonansie z wznoszącymi się w sąsiedztwie kamienicami czynszowymi lub budynkami o innym przeznaczeniu⁷.

⁶ *Adreßbuch nebst Allgemeinem Geschäfts-Anzeiger von Bromberg mit Vororten für das Jahr 1915*, Bromberg 1915, s. X.

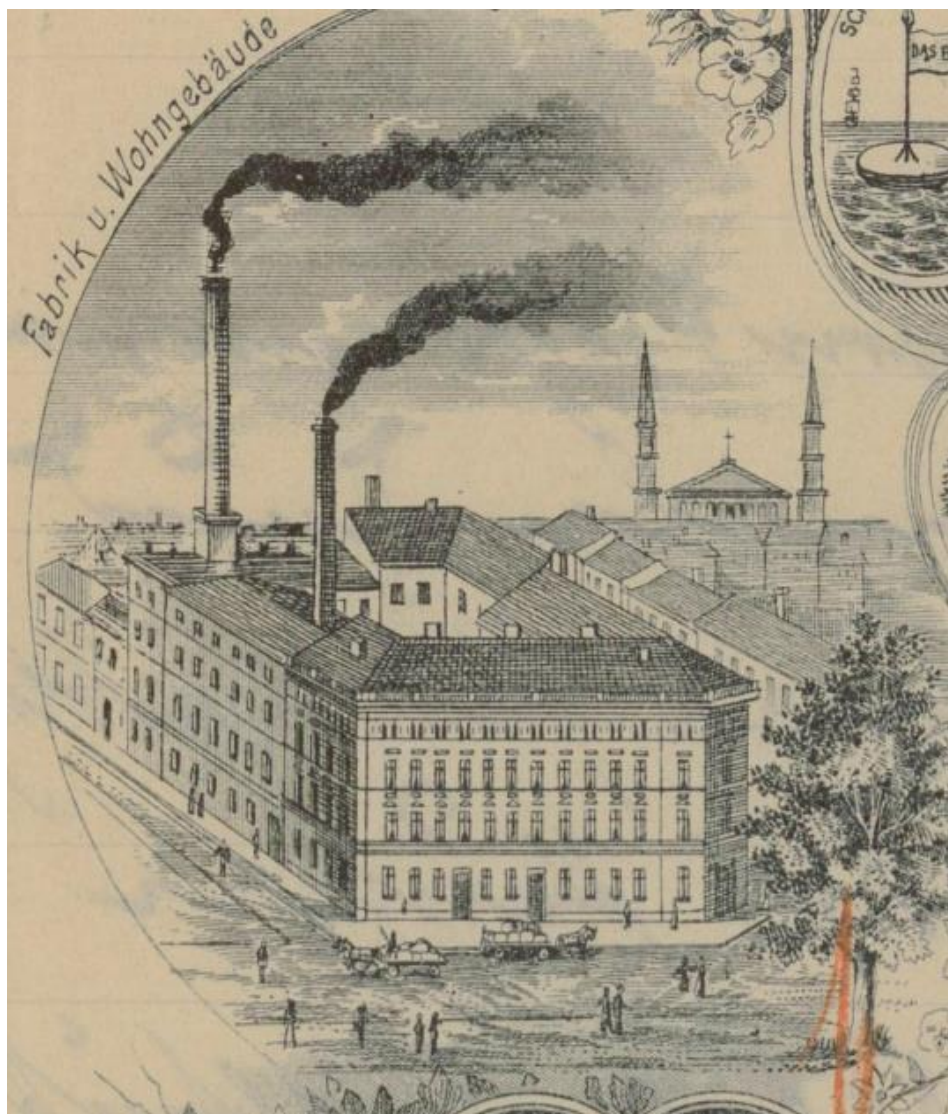
⁷ Rozwój industrializacji przyczynił się do powstawania kompleksów architektonicznych i pojedynczych zabudowań, które wpisywały się w krajobraz architektoniczny miasta.

Rejon Starego Miasta ograniczał rozwój funkcji przemysłowych, choć i w jego obrębie zaistniały fabryki. Za przykład mogą posłużyć zakłady działające do lat 30. XX w., takie jak wytwórnia spirytusu przy ul. Grodzkiej 12, założona w 1827 r. przez Carla Augusta Frankego, od 1857 r. dysponująca aparatem spirytusowym o napędzie parowym, a od 1872 r. mieszcząca się w nowych budynkach, oraz fabryka mydła przy ul. Podwale 12, uruchomiona w 1849 r. przez Johanna Gustava Böhlkego, która od 1875 r. zajmowała ukończony podówczas i zachowany do czasów obecnych kompleks zabudowy (ryc. 1). Można tu jeszcze przywołać wytwórnię mydła założoną na Przedmieściu Gdańskim z inicjatywy Johanna Friedricha Gamma, a następnie przeniesioną na nieruchomość położoną przy Starym Rynku 16 i ul. Zaułek 3, która istniała w latach 1788–1908. Stanowi ona jedyny przykład przeprowadzenia dobrze prosperującej fabryki z przedmieścia w obręb Starego Miasta, które nie było predysponowane do przejmowania tego typu funkcji. Z tym że ulice Zaułek i Pod Blankami posiadały charakter ulic gospodarczych, z których dostępne były zaplecza działek przy Starym Rynku oraz ul. Długiej i Magdzińskiego. Stąd w przypadku fabryki mydła Gamma zabudowania produkcyjne były zlokalizowane od strony ul. Zaułek, na tyłach kamienicy (obecna z lat 1848–1860). Analogicznie wyglądała sytuacja wytwórni mydła Böhlkego, gdzie przy ul. Zaułek znajdował się budynek fabryki, a u zbiegu ulic Podwale i Magdzińskiego czynszowa kamienica.

W latach 40. XIX w. na obszarze podówczas o nieznacznym stopniu zagospodarowania, w pobliżu początkowego odcinka Kanału Bydgoskiego niektórym działkom przypisany został status przemysłowych. Wiązało się to z powstaniem takich zakładów, jak wspomniana cegielnia przy ul. Marcinkowskiego 4–8 (1792 r.), Fabryka Pieców Kafłowych przy ul. Marszałka Focha 32–34 (1843 r.), odlewnia żelaza przy ul. św. Trójcy 32–34 (ok. 1830 r.) czy Fabryka Marc. Bähra przy ul. Ks. Augustyna Kordeckiego 1–5 (od 1867 r. Fabryka Maszyn i odlewnia Żelaza Carla Gause). Natomiast dalej przy ul. Nakielskiej 53 działał młyn papierniczy, założony ok. 1792 r. przez Sasa Braune⁸, na miejscu którego od 1839 r. funkcjonowały kolejne fabryki maszyn z odlewniami żelaza.

Bydgoska architektura przemysłowa posiada wiele cech analogicznych z innymi ośrodkami. Budynki produkcyjne i magazynowe odznaczały się funkcjonalnością układu przestrzennego odzwierciedlonego w podziałach zewnętrznych. Cechowała je swoista prostota, surowe ceglane elewacje częstokroć z wyróżnioną partią cokołową, przeproute otworami okiennymi, górą zazwyczaj ograniczonymi łukiem odcinkowym, o płaszczyznach ścian rozczłonkowanych lizenami i zwieńczonych niekiedy fryzami z cegieł ułożonych na sztorc oraz uskokowymi gzymsami na schodkowych wspornikach. Duże zespoły fabryczne posiadały logiczny układ urbanistyczny złożony z nawarstwiającej się zabudowy z towarzyszącym im z reguły budynkiem biurowo-mieszkalnym.

⁸ Por. J.U. Niemcewicz, *Podróże historyczne po ziemiach polskich między rokiem 1811 a 1828 odbyte*, Paryż 1858, s. 116. Autor w Bydgoszczy przebywał w 1812 r. Na opis ten, wzmiankujący bydgoskie zakłady, uwagę zwrócił Krystian Strauss.



Ryc. 1. Ulica Podwale 12, fabryka mydła J.G. Böhlkego
Źródło: Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Akta miasta Bydgoszczy, sygn. 3735.

W połowie XIX w. zdecydowano o wyborze miejsca pod dworzec kolejowy i wytyczeniu na surowym korzeniu dwóch mieszkalnych dzielnic. Zajął one teren włączony w granice administracyjne Bydgoszczy 1.11.1851 r., nazywany odtąd Wielkim Bocianowem (*Groß Bocianowo*). Wówczas dotychczasowa droga do Koronowa, już jako ul. Dworcowa, w pewnym sensie wyznaczyła granicę między obszarami zagospodarowanymi i przeznaczonymi do zurbanizowania. Analizując pierwotny projekt ma się pewność, że

w zamyśle było stworzenie obszaru funkcjonalnego pod mieszkalnictwo. Plan opracowany przez mierniczego regencyjnego Friedricha Wilhelma Sturmhoefela⁹ zakładał powstanie osiedli o układzie komponowanym według innego punktu odniesienia. Dla dzielnicy zachodniej, nazwanej Friedrich Wilhelm-Stadt (osiedle fryderycjańskie) była to linia kolejowa, a dla dzielnicy wschodniej, która zyskała miano Elisabeth-Stadt (osiedle elżbietańskie) ul. Gdańska.

W tym czasie, wzdłuż ul. Dworcowej występowała już rozproszona zabudowa, a w pasie pomiędzy nią a obecną ul. Marszałka Focha i Brdą – nieruchomości fabryczne – między innymi dwie cegielnie. W tym też rejonie powstały zespoły zabudowy przemysłowej wystawione dla browaru Theodora Gäde przy ul. Dworcowej 83 u zbiegu z Unii Lubelskiej (uruchomionego ok. 1860 r., od 1864 r. z napędem parowym)¹⁰, Odlewni Żelaza i Zakładu Budowy Maszyn Braci Wulff przy ul. Dworcowej 63–65 (założonej w tym miejscu w 1864 r.) oraz Fabryki Maszyn Hermanna Löhnerta przy ul. Dworcowej 13 (firma działała tu od 1884 r. – ryc. 2). Upadek firmy Wulffów sprawił, że nieruchomość przy ul. Dworcowej 63–65 utraciła industrialny charakter już w latach 80. XIX w., w związku z budową reprezentacyjnego gmachu Dyrekcji Kolei. Przy czym na przeciwległym brzegu rzeki od połowy lat 60. XIX w. działała duża garbarnia, a w jej sąsiedztwie skład drewna oraz fabryka żaluzji. Sytuacja ta odzwierciedla współistnienie w bliskim sąsiedztwie przeciwstawnych funkcji.

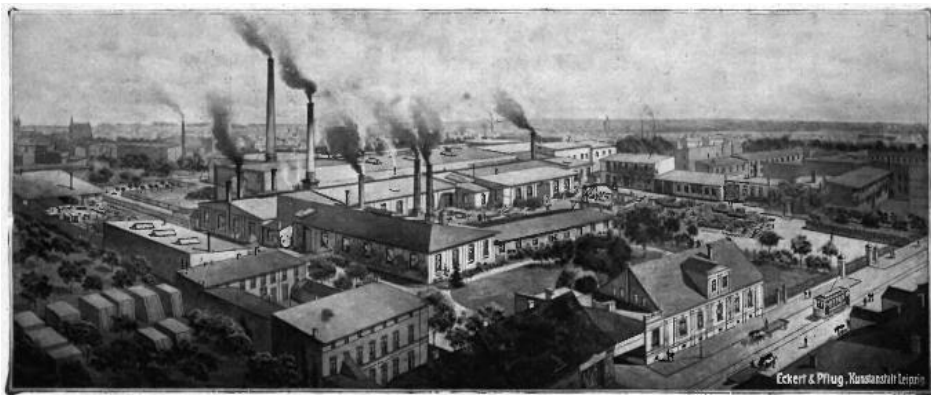
W trakcie wytyczania przydworcowych dzielnic zaszły pewne zmiany w podziale poszczególnych kwartałów na działki budowlane¹¹. Przebieg parcelacji, odmienny od zakładanego, bez wątpienia wiązał się z wprowadzaniem na posesje funkcji pozamieszkalnych, przede wszystkim przemysłowych. Umieszczanie na nieruchomościach działalności produkcyjnej wpływało również na kształtowanie układu zabudowy. Ta, zwłaszcza na działkach w bliższym sąsiedztwie dworca, miejscami nabierała bardziej industrialnego charak-

⁹ Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej cyt. APB), Akta miasta Bydgoszczy, sygn. 525, Plan von den in der Stadt Bromberg gelegenen Friedrich-Wilhelm- u. Elisabeth-Stadttheilen, 1852 r.

¹⁰ *Studium historyczno-konserwatorskie etap 7. Bydgoszcz. Śródmieście*, red. P. Winter, t. XI, *Aneks. Wypisy archiwalne*, opr. L. Łbik, Bydgoszcz 1998, (bez nr. s.), maszynopis, zbiory Miejskiego Konserwatora Zabytków w Bydgoszczy, ul. Jezuicka 2.

¹¹ Na temat kształtowania układu urbanistycznego dzielnic przydworcowych zob. B. Derkowska-Kostkowska, *Powstanie nowego śródmieścia Bydgoszczy w 2. połowie XIX wieku – układ urbanistyczny i architektura*, [w:] *Polis – Urbs – Metropolis. Materiały LIX Ogólnopolskiej Sesji Naukowej Stowarzyszenia Historyków Sztuki*, red. L. Łameński, E. Błotnicka-Mazur, Warszawa 2011, s. 161–174; eadem, *Powstanie śródmiejskiego kompleksu architektoniczno-urbanistycznego Bydgoszczy od połowy XIX do początku XX w. i stan obecny*, [w:] *Ochrona dziedzictwa kulturowego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Doświadczenie, stan obecny, perspektywy*, red. S. Łaniecki, Bydgoszcz 2014, s. 168–185.

teru, aczkolwiek lokalizowane tutaj zakłady nie należały do bardzo dużych. Wynikało to – zdaniem autorki – z ograniczeń spowodowanych z jednej strony powierzchnią działek, a z drugiej sąsiedztwem czynszowych kamienic.

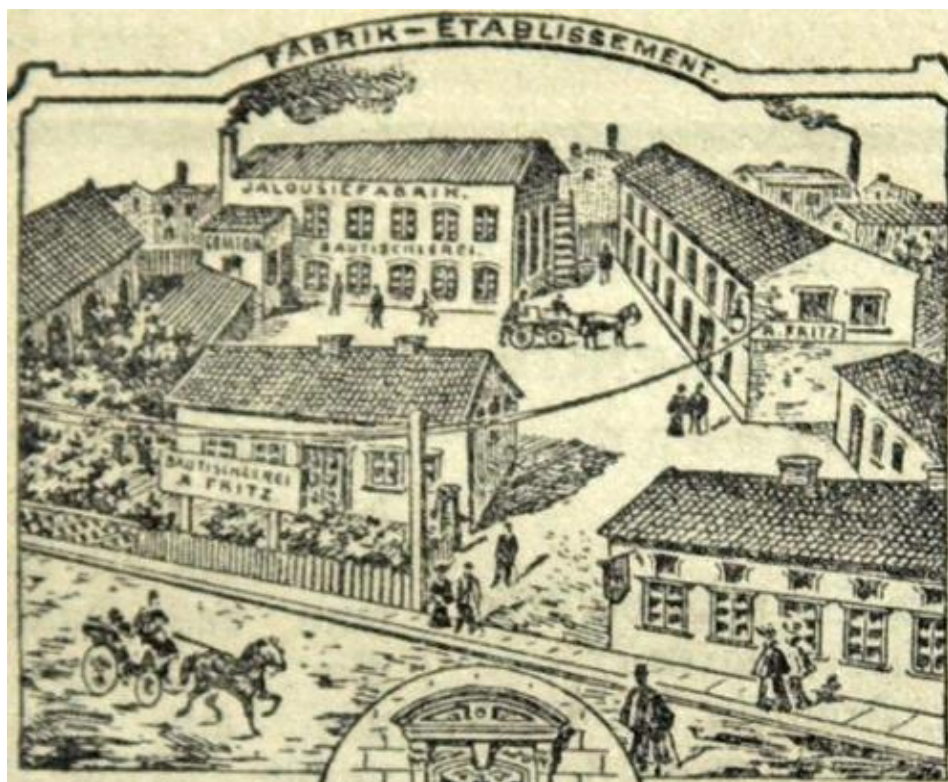


Ryc. 2. Ulica Dworcowa 13, fabryka maszyn H. Löhnerta

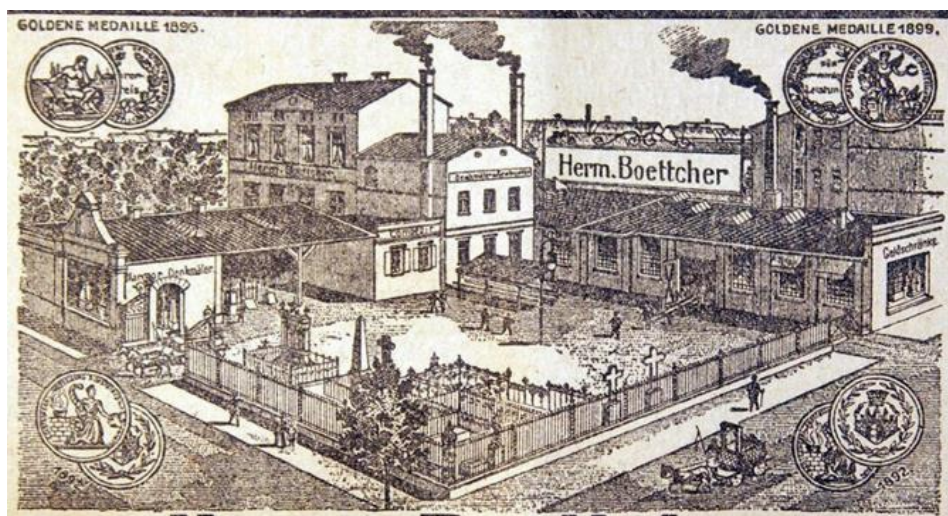
Źródło: *Industrie und Gewerbe in Bromberg: eine Darstellung der industriellen Entwicklung Brombergs vom technisch-wirtschaftlichen Standpunkte unter besonderer Berücksichtigung der letzten 50 Jahre*, verf. von Gewerberat Böhm, unter mitw. von Becker et al., Historische Einleitung verf. von E. Schmidt, Bromberg 1907.

Na Bocianowie pod względem zagospodarowania występowały obok siebie parcele o funkcji mieszkaniowej łączonej z handlowo-usługową, produkcyjnej z mieszkaniem fabrykanta oraz mieszkalno-fabryczne. Te ostatnie obejmowały zespół zabudowy złożony z frontowej kamienicy i oficyn produkcyjno-magazynowych. W większości działało się tak na znacznie wydłużonych działkach, których zaplecza graniczyły z ulicami o gospodarczym charakterze, jak na przykład ul. Podolska. Taki układ zagospodarowania nieruchomości występował w wielu innych miejscach, ale nabierał szczególnego wyrazu architektonicznego w zwartych blokach zabudowy. Było to szczególnie czytelne w obrębie osiedli fryderycjańskiego oraz elżbietańskiego, a później też kwartałów zabudowy kształtujących się między innymi w rejonie Okola.

W odniesieniu do wspomnianych sposobów funkcjonalnego wykorzystania śródmiejskich działek, wpisujących się w przestrzeń urbanistyczno-architektoniczną Bydgoszczy, można przytoczyć wiele przykładów. Takimi miejscami, w których kompleks zabudowy fabrycznej zajął działkę i wpisał się w układ osi widokowych ulicy nie tworząc spójnego układu kompozycyjnego z zabudową mieszkaniową na okolicznych parcelach są np. nieruchomości przy ul. Sienkiewicza 5 (fabryka Mebli J. Grünenwalda, zał. ok. 1865 r.), ul. Śniadeckich 34 (stolarnia z wytwórnią żaluzji, a później fabryka szczotek – ryc. 3), ul. Jana III Sobieskiego 6 (Zakład Budowy Studni i Fabryka Pomp Heinricha Lunda), ul. Zduny 7 (fabryka maszyn Hermana Löhnerta, zał. 1868 r.), a także ul. Zduny 20/Sienkiewicza 12 (warsztat ślusarstwa i kowalstwa artystycznego Hermanna Böttchera – ryc. 4).



Ryc. 3. Ulica Śniadeckich 34, stolarnia budowlana i fabryka żaluzji
 Źródło: "Bromberger Zeitung", 1898.



Ryc. 4. Ulica Zduny 20/ul. Sienkiewicza 12
 Źródło: "Bromberger Zeitung", 1901, nr 259.

Inaczej oddziaływały na kompozycję przestrzenną kwartałów zabudowy fabryki, które działalność produkcyjną prowadziły w budynkach usytuowanych na zapleczu mieszkalnych kamienic. Tak było między innymi przy ul. Dworcowej 12 (wytwórnia sztukaterii Otto Trennera, a później fabryka mebli Otto Pfefferkorna), ul. Dworcowej 14 (Fabryka Pasów Napędowych Ernsta Schmidta), ul. Śląskiej 15 (fabryka wyrobów metalowych Rudolfa Haase, zał. w 1904 r.) czy ul. Sienkiewicza 39 i ul. Mazowieckiej 21 (wytwórnia rowerów Emila Stadiego uruchomiona w 1892 r.). W tym ostatnim przypadku układ był szczególny, bowiem obiekty frontowe – handlowy od strony ul. Sienkiewicza i mieszkalny od strony ul. Mazowieckiej – były stosunkowo skromne, ale narożnik spinała okazała kamienica (ul. Sienkiewicza 39), która „zastąpiła” fabrykę. Odmiennie już wyglądała sytuacja po przeciwległej stronie ul. Mazowieckiej, gdzie budynek o formach architektury industrialnej przylegał do kamienicy (nr 14). Przemysł, który rozwinął się w obrębie obu przydworcowych dzielnic wrósł jak gdyby w układ przestrzenny i wywarł istotny wpływ na charakter krajobrazu architektonicznego.

Bezpośrednie sąsiedztwo dworca, rzeki Brdy i Kanału Bydgoskiego sprawiło, że sąsiadujące z nimi lub zlokalizowane w bliskim sąsiedztwie działki, stawały się miejscami lokowania rozmaitej wielkości zakładów fabrycznych. Kolejne plany miasta odzwierciedlają kierunki rozbudowy Bydgoszczy, jednak nie oddają układu funkcjonalnego. W przypadku przemysłu oznaczone bywają cegielnie, młyny na Wyspie Młyńskiej, a na nowszych planach Bydgoszczy miejskie przedsiębiorstwa, takie jak gazownia i rzeźnia. Tutaj, interesujący jest plan Bydgoszczy Neumanna z 1816 r., zwłaszcza że dotyczy on wcześniejszego okresu¹². Jego autor opisał na mapie umiejscowienie młyna zbożowego (na skraju wyspy w rejonie ob. ul. Mennica 2a), fabryki octu¹³ (ob. ul. Stary Port 19), warzelnii cukru (ul. Grodzka 21–25 – plac u wylotu ob. ul. Przy Zamczysku), trzech cegielni (przy ul. Marcinkowskiego 6–8 oraz przy ul. Toruńskiej na wysokości nr 50/54 i nr 51/53), fabryki tabaki¹⁴ (przy ob. ul. Przesmyk, na wysokości pomnika Króla Kazimierza Wielkiego) i nieokreślonej fabryki (rejon ul. Kordeckiego 16/18 u zbiegu z ul. św. Trójcy).

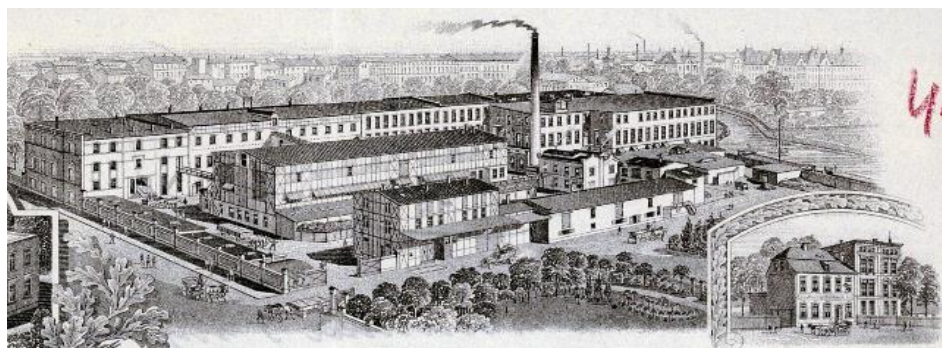
W kontekście umiejscowienia przemysłu w przestrzeni miasta należy zwrócić uwagę na zagospodarowanie położonej po zachodniej stronie miasta lokacyjnego tak zwanej Wyspy Młyńskiej, na której obszarze od średniowiecza dokonywano przemiału zboża, w latach 1594–1688 funkcjonowała mennica, a w późniejszych czasach także tartak. Istniejące tutaj młyny w drugiej ćwierci

¹² APB, kartografia, sygn. 5. Plan von der Stadt Bromberg aufgenommen und gezeichnet im Jahr 1816 durch Neumann.

¹³ Przypuszczalnie jest to octownia wymieniona w tekście J.U. Niemcewicza, op. cit.

¹⁴ Fabrykę tę można, jak się zdaje, identyfikować z Fabryką Tabaczną firmy Georga Ernsta Emmela, przeniesioną do Bydgoszczy w styczniu 1812 r. z Murowanej Gośliny pod Poznaniem. Por. *Obwieszczenie*, „Dziennik Tygodniowy Departamentu Bydgoskiego” z 14.02.1812. Na powyższy anonis wskazał Krystian Strauss.

XIX w., już jako przedsiębiorstwo Młyny Królewskie (*Königlichen Seehandlungsmühle*), stały się jednym z największych zakładów przetwórstwa zbożowego w ówczesnych Prusach. Wzniesione dla jego potrzeb, według projektów Friedricha Wulffa, młyny Rothera i Camphausena nadały industrialny charakter strefie bezpośrednio graniczącej ze Starym Miastem. Można założyć, że produkcyjne wykorzystanie wyspy usankcjonowało lokalizowanie, w rejonie Przedmieścia Poznańskiego, zwłaszcza na przeciwległym brzegu Młynówki (posesje tworzące tak zwaną Wenecję Bydgoską) funkcji przemysłowych. Nad Brdą-Młynówką powstały między innymi takie zakłady, jak farbiarnie: Wilhelma Ziegela przy Wełnianym Rynku 2 (1818 r.)¹⁵, Carla Kurtza przy ul. Poznańskiej 8 (1830 r.)¹⁶ oraz Wilhelma Koppa przy ul. św. Trójcy 6 (1903 r.), garbarnia Ludwiga Bucholza (ryc. 5) przy ul. Przyrzecze 2–4 u wylotu ul. Farnej¹⁷, a w późniejszym czasie także tartak (od 1879 r. o napędzie parowym) oraz zakład rektyfikacji spirytusu (1887 r.) przy ul. Czartoryskiego. Pozostając na terenie Przedmieścia Poznańskiego warto jeszcze zwrócić uwagę na zakłady umiejscowione u podnóża skarpy szwederowskiej, przy ul. Grudziądzkiej, o charakterze gospodarczym względem ul. Poznańskiej. Były to duże fabryki: mebli Fiedricha Hegego (1817 r.) i papy oraz produktów smołcowych Josefa Pietschmanna (1845 r.) (ryc. 6).



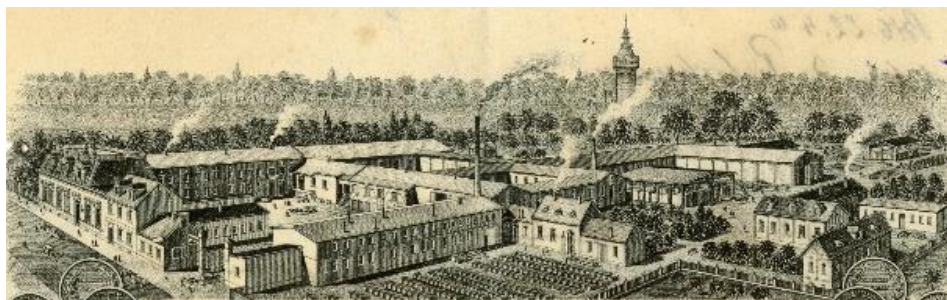
Ryc. 5. Ulica Garbary 2–6, garbarnia

Źródło: Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Akta rejestru handlowego, sygn. 11.

¹⁵ Posesja w latach 1810–1836 należała do farbiarza W. Ziegela, który w 1818 lub 1819 r. nad brzegiem Brdy wybudował farbiarnię o konstrukcji szkieletowej. W 1893 r. mistrz farbiarski Wilhelm Kopp wybudował na jej miejscu 4-kondygnacyjny obiekt przeznaczony na potrzeby zakładu pralniczo-farbiarskiego W. Kopp *Chemische Waschanstalt, Kunst – und Seidenfärberei mit Dampftrieb*. Por. *Studium historyczno-konserwatorskie, etap 18*, s. 85–87.

¹⁶ Mistrz farbiarski Carl Kurtz (Kurz) założył farbiarnię z pralnią w 1830 r. i prowadził ją do 1850 r. Następnie należała ona do: Louisa Lange 1850–1870; Otto Schöninga 1870–1877; Wilhelma Borcherta 1877–1883; Wilhelma Koppa od 1883 r.; por. *ibidem*, s. 51–52.

¹⁷ Garbarnię uruchomiono w 1845 r., a w 1863 r. przeniesiono do zbudowanego dla jej potrzeb zespołu fabrycznego przy ul. Garbary 2–8.



Ryc. 6. Ulica Grudziądzka 13–25, fabryka papy J. Pietschmanna
 Źródło: Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Akta miasta Bydgoszczy, sygn. 1110.

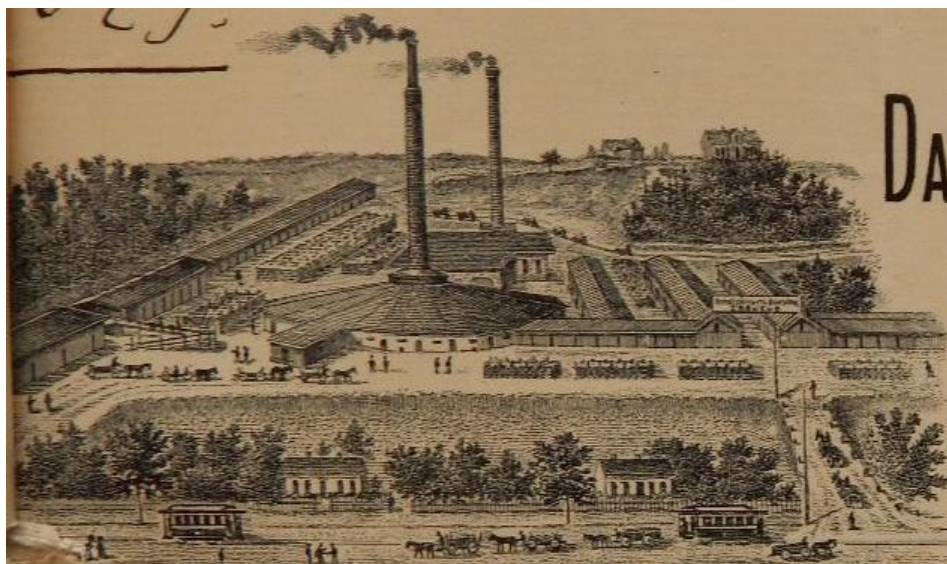
Wśród terenów, które szczególnie chętnie zagospodarowywano pod potrzeby dużych przedsiębiorstw, były działki graniczące z nadbrzeżem rzeki Brdy przy ul. Jagiellońskiej i Toruńskiej. Przy ul. Jagiellońskiej powstały między innymi: nr 36 – fabryka papy Roberta Arona założona w 1888 r.; nr 42 – gazownia miejska funkcjonująca od 1860 r.; nr 50 – fabryka maszyn rzeźniczych Maksymiliana Zimmermanna; nr 90–92 – fabryka maszyn braci Böhmer powstała w 1892 r. (ryc. 7); nr 96 – młyn parowy uruchomiony ok. 1862 r. przez firmę Wolfen & Fließ (od 1892 r. należał do Baerwald & Co.). Szereg fabryk działało również po przeciwległej stronie ulicy, jak na przykład przy ul. Jagiellońskiej nr 43–47 – Rzeźnia Miejska, otwarta 3.07.1890 r.



Ryc. 7. Ulica Jagiellońska 90–92, fabryka maszyn braci Böhmer
 Źródło: Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Akta miasta Bydgoszczy, sygn. 2573.

Fakt występowania pokładów dobrej jakości gliny, podobnie jak rosnące zapotrzebowanie rozbudowującego się miasta na ceramiczne materiały budowlane, sprzyjał zakładaniu cegielni. Tych powstało kilkanaście. Pierwszą uruchomiono ze środków państwowych przy służbie miejskiej, kolejne powstały przy ul. Toruńskiej i Nadrzeczej z inicjatywy Petersona,

dalej na Czyżkówku utworzona przez J.G. Neumanna, który następnie przeniósł ją na ul. Marcinkowskiego i wystawił pierwszy w Bydgoszczy piec pierścieniowy oznaczony między innymi na planie miasta z 1876 r. Ponadto cegielnie były przy ul. Unii Lubelskiej, na Ludwikowie, Grodztwie, następnie przy ul. Chodkiewicza, na Szwederowie, Wielkich Bartodziejach, Prądach, Glinkach czy przy ul. Nakielskiej¹⁸ (ryc. 8).

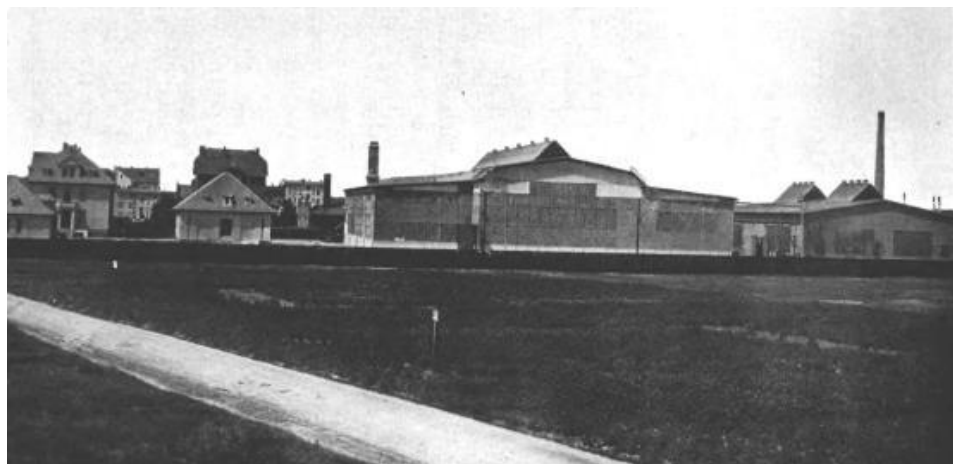


Ryc. 8. Ulica Nakielska/ul. Stawowa, cegielnia parowa
Źródło: Archiwum Państwowe w Bydgoszczy, Akta miasta Bydgoszczy, zespół 159, sygn. 6.

We współczesnym układzie miasta działki, niekiedy bardzo rozległe, jak na przykład te zajmowane przez przywołane cegielnie, a także inne (między innymi tartaki) uległy znaczącym przekształceniom, które uniemożliwiają ich identyfikację jako terenów poprzemysłowych. Na marginesie powyższego warto wspomnieć likwidację wpisanych w układ urbanistyczny Bydgoszczy, na przełomie XIX i XX w. bocznic kolejowych, które obsługiwały duże przedsiębiorstwa, jak chociażby: gazownię i rzeźnię. Zmiany funkcjonalne dotyczące pojedynczych parceli zachodziły w różnym czasie. Część z nich uznać można za działania zmierzające do lokowania funkcji przemysłowych w pewnym oddaleniu od stref o charakterze mieszkaniowym i reprezentacyjnym.

¹⁸ *Industrie und Gewerbe in Bromberg: eine Darstellung der industriellen Entwicklung Brombergs vom technisch-wirtschaftlichen Standpunkte unter besonderer Berücksichtigung der letzten 50 Jahre*, verf. von Gewerberat Böhm, unter mitw. von Becker et al., Historische Einleitung verf. von E. Schmidt, Bromberg 1907, s. 102–111; *Bydgoszcz przemysłowa. Retro przewodnik – od warsztatu do fabryki*, koncepcja B. Derkowska-Kostkowska, współpraca red. K. Strauss, Bydgoszcz 2018, s. 9–11.

Tutaj jednak nasuwa się przekonanie, że sytuowanie, zwłaszcza w początkach industrializacji warsztatów, blisko centrum Bydgoszczy, wynikało stąd, iż najpewniej nie przewidywano, że staną się one dużymi fabrykami i będą w sposób znaczący oddziaływać na układ przestrzenny i krajobraz architektoniczny miasta. Mamy przykłady tworzenia małych zakładów, których właściciele z czasem, aby móc rozszerzać działalność produkcyjną, zwiększać zatrudnienie, rozbudowywać fabryczną infrastrukturę przenosili je na większe, bardziej oddalone działki. Przykładem takiego stanu rzeczy są dzieje zakładu Hermanna Löhnerta, który w 1868 r. założył fabrykę maszyn przy ul. Zduny 7, w 1884 r. przeprowadził ją na ul. Dworcową 13, a następnie w 1912 r. na ul. Leśną 11–19 (ryc. 9). Inne firmy zakładane na nieruchomościach zabezpieczających perspektywy swobodnego rozwoju nie zmieniały lokalizacji. Przykładowo drukarnia utworzona na podstawie koncesji z 1806 r. przez kilka lat działała w tymczasowej lokalizacji. W 1815 r. jej właściciel umieścił ją w nowym budynku mieszkalno-produkcyjnym przy ul. Jagiellońskiej 1. Parcela nabyta przez Andrzeja Fryderyka Grünauera była tak rozległa, że drukarnia zyskała później kilkukondygnacyjne hale fabryczne i pracowała nieprzerwanie przez blisko dwa stulecia. Zajęła zatem szczególne miejsce w przestrzeni urbanistyczno-architektonicznej miasta stając się elementem krajobrazu sąsiadującym z budynkiem kościoła, ważnymi obiektami użyteczności publicznej i kamienicami. W tym układzie istotną rolę odgrywał zewnętrzny wygląd fabrycznych budynków, z których pierwotny otrzymał formę klasycystycznej kamienicy krytej dachem naczółkowym.



Ryc. 9. Ulica Leśna 9–11, fabryka maszyn H. Löhnerta

Źródło: *Neuere Bauwerke und Bauten in Bromberg und historischer Rückblick: Zur Geschichte des Netzedistrikts und des Bromberger Kanals. Festschrift zur 42. Abgeordneten-Versammlung des Verbandes Deutscher Architekten- und Ingenieurvereine, Bromberg, 21.-24. August 1913*, verf. von Mitglieder des Bromberger Architekten- und Ingenieurverei.

W procesie industrializacji niejednokrotnie posesje o przeznaczeniu fabrycznym, ze względu na istniejącą infrastrukturę, po opuszczeniu przez jedną firmę stawały się siedzibą innej. Ilustrują to między innymi dzieje parceli przy ul. Jagiellońskiej 12. W latach 60. XIX w. Karl Blumwe, uruchomił tutaj zakład budowy i naprawy maszyn rolniczych, od 1879 r. była tu firma Leopolda Zobela, a następnie w latach 1884–1898 fabryka maszyn Samuela Zimmera. Podobna sytuacja zachodziła na wielu działkach. Stanowi ona wyraz ciągłości zagospodarowania parcel pod względem trwania funkcji przemysłowych, niekiedy nawet w odniesieniu do konkretnej branży. Szczególnie jest to widoczne w przypadku licznych warsztatów rzeźniczkich i piekarni. Ich właściciele prowadzili zazwyczaj w budynku frontowym przywarsztatowy sklep skomunikowany z pracownią usytuowaną w tylnej części domu, jego piwnicach lub zabudowaniach oficynowych. Tak wyglądała na przykład sytuacja z działką przy ul. Długiej 2, na której w 1870 r. w budynku podwórzowym urządzone został warsztat piekarniczo-cukierniczy, który następnie od ok. 1892 r. działał w piwnicach wzniesionej podówczas kamienicy (likwidacji uległ w 2018 r.).

W Bydgoszczy w XIX i pierwszej połowie XX w. terenami przemysłowymi stały się działki usytuowane przede wszystkim wzdłuż rzeki Brdy i w sąsiedztwie Kanału Bydgoskiego zlokalizowane przy obecnych ulicach: Jagiellońskiej, Marszałka Focha, Nakielskiej, Grunwaldzkiej i Toruńskiej. Ponadto ówczesne gminy podmiejskie, jak Okole, Wilczak czy Małe i Wielkie Bartodzieje, a także w czasie poprzedzającym I wojnę światową część Bielaw.

Analizując nieruchomości w obrębie dzielnic przydworcowych, czy też na przykład Przedmieścia Poznańskiego, pod względem ich funkcjonalnego wykorzystania natrafia się na szereg rozmaitych działalności o charakterze produkcyjnym. Część z nich była mało uciążliwa dla otoczenia, jednak szereg warsztatów czy niedużych fabryk egzystujących na zapleczach domów mieszkalnych czy to przez hałas, czy przez emitowane zapachy musiała stanowić dokuczliwe sąsiedztwo. Z tym że w procesie rozwoju przestrzennego miasta zauważa się, że wielu fabrykantów dla swoich zakładów wybierało miejsca, które w danym momencie, względem ówczesnego centrum, zlokalizowane były na peryferiach. Równolegle postępował wzrost demograficzny i rosnące zapotrzebowanie na budynki mieszkalne. Te powstawały w pobliżu zakładów i przez kilka dziesięcioleci obok siebie współistniały obiekty mieszkalne i industrialne. W tym kontekście warto zwrócić uwagę na ciekawy aspekt związany z aranżacją fabrycznych nieruchomości, zwłaszcza tych o dużej powierzchni lub zajmowanych przez dobrze prosperujące przedsiębiorstwa.

W przypadku wielu zakładów zauważa się pewną dbałość o wizerunek zewnętrzny przejawiającą się w formach architektonicznych zabudowy i ogrodzeniach, niejednokrotnie kowalskiej roboty na podmurowaniu. Jednak najciekawszym elementem pojawiającym się w obrębie fabrycznych

nieruchomości jest zieleń. Występuje ona w postaci przedogródków, wewnętrznych klombów czy miniogródków, a także pojedynczo nasadzonych drzew. Niekiedy założenie zielone bywało uatrakcyjnione wodotryskiem, jak miało to miejsce w przypadku pralni Gustava Meya czynnej przy ul. Nakielskiej 45 od 1891 r. (ryc. 10).



Ryc. 10. Ulica Nakielska 45, pralnia G. Meya

Źródło: *Adreßbuch nebst Allgemeinem Geschäfts-Anzeiger von Bromberg und dessen Vororten auf das Jahr 1892 auf Grund amtlicher und privater Unterlagen*, bearb. von C. Gardiewski, Bromberg 1891.

W procesie rozwoju przestrzennego Bydgoszczy odizolowanie strefy mieszkalnej od przemysłowej udało się dopiero na początku XX stulecia. Wówczas teren położony po wschodniej stronie ul. Gdańskiej przeznaczono pod mieszkalnictwo, nie dopuszczając łączenia z funkcją industrialną¹⁹. Także w późniejszych planach urbanizacyjnych dążono do tego, aby działalność produkcyjna nie wkraczała na i między działki z dominującą funkcją mieszkalną. Natomiast tam, gdzie istniały zakłady o długim, historycznym trwaniu w strefach zurbanizowanych przed końcem XIX w., funkcjonowały one zazwyczaj do czasu swojej likwidacji lub zmiany lokalizacji ze względu na uciążliwość i ograniczenia dalszego rozwoju.

Aktualnie dziedzictwo poprzemysłowe stopniowo znika z przestrzeni urbanistyczno-architektonicznej historycznego centrum Bydgoszczy, a miejsca z nim związane zatracają bezpowrotnie cechy industrialnej tożsamości.

¹⁹ Por. np. D. Bręczewska-Kulesza, *Nowoczesna dzielnica mieszkaniowa z początku XX w.*, „Kronika Bydgoska”, 2003, t. 26, s. 69–82.

Bogna Derkowska-Kostkowska
Kujawsko-Pomorskie Centrum Kultury w Bydgoszczy

Miejsce przemysłu w przestrzeni urbanistyczno- -architektonicznej Bydgoszczy

Rozwój Bydgoszczy w XIX i pierwszej połowie XX w. związany był z industrializacją. W artykule podjęto kwestie kształtowania się układu urbanistycznego i wypełniania go tkanką architektoniczną w odniesieniu do funkcji fabrycznych. Wskazano na rozlokowanie rozmaitych zakładów w przestrzeni miasta i sposoby zagospodarowania nieruchomości, na których działały fabryki. Proces industrializacji i jego oddziaływanie na krajobraz architektoniczny Bydgoszczy zaprezentowany został przez pryzmat wybranych przedsiębiorstw.

Bogna Derkowska-Kostkowska
Kujawsko-Pomorskie Culture Center in Bydgoszcz

The place of industry in the urban space and architecture of Bydgoszcz

Development of Bydgoszcz in the 19th century and the first half of the 20th century was related to industrialization. This article describes shaping of the urban layout and its filling with architectural tissue in relation to industrial functions. It indicates location of various production plants in the city and ways of development of premises in which factories had operated. Industrialization process and its impact on the architectural landscape of Bydgoszcz have been presented based on a group of selected enterprises.

Agnieszka Wysocka

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy
Kujawsko-Pomorskie Centrum Kultury w Bydgoszczy

Wille i kamienice bydgoskich przemysłowców – koncepcja miejskiego szlaku kulturowego

Świadcami wielokierunkowego rozwoju przemysłu w Bydgoszczy, zwłaszcza na przełomie XIX i XX w., są liczne kompleksy postindustrialne – ogromne dziedzictwo miasta¹.

Potencjał tego typu zabudowy doceniono w latach 70. XX w., najpierw w Wielkiej Brytanii, a następnie w Niemczech i we Francji. Wykształciła się tym samym nowa forma turystyki poznawczej, będącej częścią turystyki kulturowej – *turystyka przemysłowa*. Do dziś brak jednak precyzyjnego terminu i w opracowaniach naukowych, analizach problemowych można znaleźć takie określenia, jak *turystyka industrialna*, *turystyka postindustrialna*, *turystyka w obiektach przemysłowych/poprzemysłowych*².

Duża liczba obiektów poprzemysłowych zachowanych w Bydgoszczy pozwala na reprezentatywny wybór określonych typów zabudowy – od budynków związanych z produkcją (hale, warsztaty), działalnością biurową (budynki główne, kantory, laboratoria, pracownie projektowe) do najbardziej efektywnych – willi i kamienic, łączących wiele funkcji. Najczęściej stanowiły one oryginalną wizytówkę możliwości firmy i ambicji przedsiębiorcy. Na tle zabudowy przemysłowej nierzadko wyróżniały się odrębną stylistyką i bogatym detalem. Pod „kostiumem” zewnętrznym, nawiązującym do form jednorodzinnej rezydencji, kryły się bardzo często obok mieszkań, pomieszczenia biurowe, administracyjne, gabinety (np. dla lekarzy weterynarii czy inspektorów nadzoru). W przypadku takich łączonych funkcji w układzie wnętrza ich wyposażenie i umeblowanie było skromniejsze, w zależności od profilu działalności firmy czy przedsiębiorstwa. W przypadku kamienic pod jednym dachem znaleźć się mogły: sklepy/magazyny z wyrobami charakterystycznymi dla danego przedsiębiorstwa, mieszkania właścicieli, mieszkania i pomieszczenia do wynajęcia. Ta forma budynku pozwalała na dywersyfikację prowadzonej działalności i zabezpieczenie majątku.

¹ B. Derkowska-Kostkowska, *Bydgoszcz przemysłowa. Retro przewodnik – od warsztatu do fabryki*, koncepcja B. Derkowska-Kostkowska, współpraca red. K. Strauss, Bydgoszcz 2018.

² A. Jaśkiewicz, *Postrzeganie szlaku architektury przemysłowej Łodzi przez mieszkańców miasta – przykład partycypacji społecznej w badaniach nad turystyką*, „Turyzm”, 2017, nr 1, s. 9–10.

Osobną grupę budynków stanowią efektowne siedziby rodzin, stawiane przede wszystkim wzdłuż reprezentacyjnych ulic, podkreślające stopień zamożności i przynależność do elity miasta (takich obiektów w Bydgoszczy jest najmniej).

To właśnie te budynki – wille i kamienice można spiąć w spójny liniowy szlak kulturowy (dwa warianty, łączące się ze sobą). Pierwsza koncepcja liniowa skupia się na terenach wzdłuż rzeki Brdy. Nad jej brzegami powstawały w rozwoju historycznym garbarnie, tartaki, stocznie, gorzelnie. Obecnie na jego niepełny odbiór wpływa nieistniejący już dziś, zasypyany fragment Kanału Bydgoskiego, ale jest on możliwy do zrekonstruowania³. Jest on dobrze skomunikowany (komunikacja miejska, część obiektów położona jest w bliskim sąsiedztwie).

Przy ul. Czartoryskiego 20 znajduje się willa pamiętająca czasy, kiedy działał tu duży tartak należący do mistrza ciesielskiego Heinricha Mautza (prowadził on też prace konserwatorskie przy Kanale Bydgoskim⁴). Neorenesansowy budynek z werandą z lat 1855–1857, położony pierwotnie w sąsiedztwie Kanału Bydgoskiego, w 1887 r. stał się własnością Skarbu Państwa Pruskiego (wówczas go rozbudowano i otoczono ogrodem), a po 1920 r. Skarbu Państwa Polskiego. Willa ta jest obecnie bardziej rozpoznawalna jako służbowa rezydencja dowódców dywizji⁵ (ryc. 1).

Niedaleko, bo przy tej samej ulicy, pod numerem 13 zachowała się okazała willa z dawnego kompleksu firmy C.A. Franke. Założył ją w latach 30. XIX w. Carl August Franke. Zaczynał od małej destylarni, a jego syn Hermann August i wnuk Konrad nie tylko dynamicznie ją rozwinęli, stając się potentatami w produkcji spirytusu, ale wybudowali też zakłady kąpielowe oraz prowadzili tartak. Świetna sytuacja finansowa pozwoliła z jednej strony znaleźć się i Hermannowi, i Konradowi we władzach miasta, z drugiej wznieść okazałą rodową siedzibę⁶. W 1906 r. rozpoczęto jej budowę. Projekt przygotowała spółka architektoniczna Georg Reimarus & Otto Hetzel z Charlottenburga (dziś dzielnica Berlina). Pracami budowlanymi na miejscu w Bydgoszczy kierował Johann H. Fricke. Rezydencja była gotowa na przyjęcie mieszkańców w marcu 1907 r.⁷

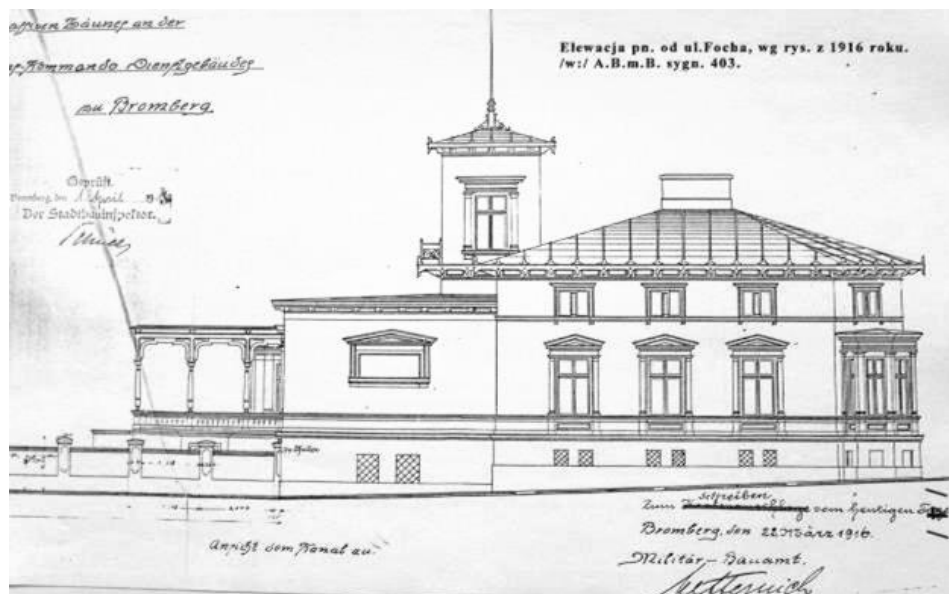
³ Autorka ma na myśli rekonstrukcję polegającą na odtworzeniu układu Kanału na mapach, w przewodnikach turystycznych.

⁴ M. Romaniuk, *Mautz Heinrich Ernst (1820–1886)*, [w:] *Bydgoski Słownik Biograficzny*, t. 6, red. J. Kutta, Bydgoszcz 2006, s. 72–73.

⁵ Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej cyt. APB), Akta budowlane miasta Bydgoszczy (dalej cyt. A.b.m.B.), sygn. 401–403; obecnie w budynku ma swoją siedzibę Izba Skarbowa w Bydgoszczy.

⁶ M. Romaniuk, *Franke Hermann August Robert (1829–1913)* i *Franke Konrad Moritz Ernst (1865–1917)*, [w:] *Bydgoski Słownik Biograficzny*, t. 1, red. J. Kutta, Bydgoszcz 1994, s. 48–50.

⁷ APB, A.b.m.B., sygn. 399.



Ryc. 1. Projekt willi przy ul. Czartoryskiego 20 (dok. ze zbiorów Archiwum Państwowego w Bydgoszcy)

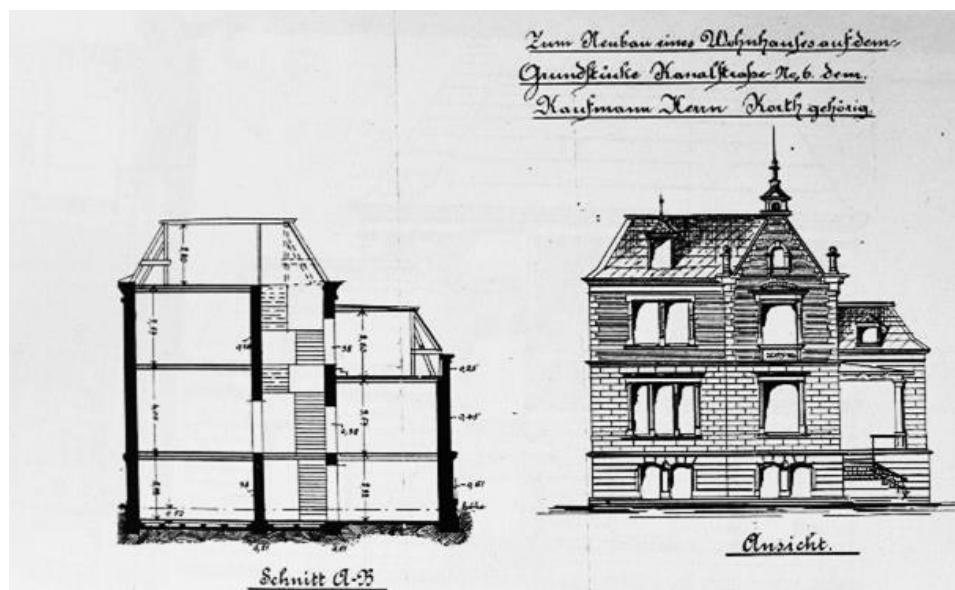
W sąsiedztwie obu założeń swoją firmę rozwijał Bernhard Korth. Od końca XIX w. na parceli (obecnie wpisującej się w obszar ul. Kordeckiego 1–5) znajdowała się Fabryka Urządzeń Wodno-Kanalizacyjnych i Elewatorów oraz hurtownia piwa, należące do Bernharda Kortha. W 1900 r. zbudowano na terenie firmy piętrową willę w stylu północnego neomanieryzmu (ryc. 2). W 1931 r. wdowa Anna Korth sprzedała budynek parafii rzymskokatolickiej pw. św. Trójcy. Po remoncie wewnątrz przeznaczono ją na wikariat⁸.

W zakolu rzeki usytuowana była od 1863 r. największa w mieście garbarnia⁹. Tutaj swój niewielki zakład z dzisiejszej ul. Przyrzeczce 2/4 w rejon ul. Garbary i ul. Grottgera przeniósł założyciel firmy Ludwig Buchholz senior. W kompleksie przeszło 20 budynków fabrycznych znalazło się też miejsce dla domu właściciela. Pierwszy parterowy budynek miał wysoki, dwuspadowy dach z facjatką. Jego projekt wykonał mistrz murarski Albert Rose w 1877 r. Pracami budowlanymi kierował on razem z Heinrichem Mautzem. Dom rozbudowano w 1884 r., także według projektu Alberta Rose (dodał do obiektu sień i kuchnię). Synowie założyciela firmy, którzy przejęli po ojcu

⁸ APB, A.b.m.B., sygn. 4866; zob. też: A. Wysocka, *Budowa i wystrój architektoniczny świątyni i zabudowań parafialnych 1900–1912/1913*, [w:] *Kościół pw. Św. Trójcy w Bydgoszcy 1913/2013*, red. M. Romaniuk, Bydgoszcz 2013, s. 31.

⁹ Garbarnia w tym miejscu działała do lat 80. XX w. Obecnie na zrewitalizowanym terenie znajduje się kampus Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszcy, w dawnej willi właściciela mieszczą się biura szkoły i sale wykładowe.

interes – Ludwig i Hermann Buchholzowie, postanowili nadać rodzinnej siedzibie bardziej reprezentacyjny charakter. O plany poproszono w 1896 r. Carla Stampehla. Ten podwyższył stary dom o piętro i dodał w południowo-zachodnim narożu wieżyczkę. Już na początku XX w. dostawiono do willi werandę. W latach 1909–1910 okazały obiekt znów rozbudowano. Tym razem według rysunków Carla Rose. W sieni parteru zachował się efektowny kominiek z ciemnozielonych kafli i ażurowa krata w podłodze rozprowadzająca ciepło. Trudno dziś określić stylistykę obiektu. Wiele prowadzonych przy niej prac pozbawiło ją wyraźnych cech. Na przełomie XIX i XX w. najbardziej przypominała włoską renesansową willę¹⁰.



Ryc. 2. Projekt willi przy ul. Kordeckiego 5 (dok. ze zbiorów Archiwum Państwowego w Bydgoszczy)

Przy ul. Królowej Jadwigi 25 stoi budynek – wspomnienie po willi Hermanna i Heleny Dyck, właścicieli tartaku parowego i portu drzewnego znanego jako Młyn Wiktorii (*Victoria-Mühle*). W 1895 r. dobra sytuacja finansowa pozwoliła na zamówienie u Fritza Weidnera planów okazałej, neorenesansowej willi otoczonej ogrodem. Po 1945 r. obiekt zaadaptowano na potrzeby biurowe i w niczym nie przypomina willi państwa Dycków¹¹.

¹⁰ APB, A.b.m.B., sygn. 1585–1589; Akta Miasta Bydgoszczy, sygn. 2159.

¹¹ W przypadku obiektów pozbawionych cech stylowych można obok/na budynku umieścić archiwalną fotografię z krótkim tekstem.



Ryc. 3. Willa przy ul. Królowej Jadwigi 25, pocztówka z początku XX w. (dok. ze zbiorów M. Ogrodowicza)

Należący dziś do Archiwum Państwowego w Bydgoszczy budynek przy ul. Dworcowej 65 to pamiątka po firmie Braci Wulff. Z inicjatywy Teodora i Adolfa nad brzegiem Brdy, u zbiegu dzisiejszych ul. Dworcowej i Królowej Jadwigi, powstała odlewnia żelaza i zakład budowy maszyn (*Eisengießerei und Maschinenbau-Anstalt von Gebrüder Wulff in Bromberg*). Przedsiębiorstwo rozpoczęło działalność w tym miejscu na początku lat 70. XIX w. Najpierw właściciele zainwestowali w budynki przemysłowe, ok. 1864 r. wznosząc skromny, dwupiętrowy dom. Rosnące dochody pozwoliły 10 lat później postawić rodzinną rezydencję, łączącą mieszkanie z pomieszczeniami biurowymi. Wzniesiono ją w latach 1871–1873 prawdopodobnie według projektu mistrza murarskiego Gustawa Weihe (w kolejnych latach to on przeprowadzał przebudowy i remonty). Obszerna sień, drewniana balustrada klatki schodowej, dwuskrzydłowe drzwi, kaflowe piece to pozostałości dawnej świetności tego miejsca¹².

W bardzo dogodnym dla handlu rzeczno-godnym miejscu powstało przedsiębiorstwo Żegluga Śródlądowa kapitana Otto Liedke¹³. Nad samym brzegiem Brdy, w strefie staromiejskiej wyrosły magazyny i budynki gospodarcze oddzielone od strony ul. Grodzkiej wysokim, ceglany ogrodzeniem. Wizytówką przedsiębiorstwa, a jednocześnie biurem, miejscem przyjmowania

¹² APB, Ak.b.m.B., sygn. 1251; B. Derkowska-Kostkowska, *Przyczynek do dziejów bydgoskiego przemysłu – Firma Braci Wulff i jej siedziba*, [w:] *Bydgoszcz – ośrodek żegluga śródlądowej na przestrzeni wieków*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2015, s. 48–69.

¹³ Kapitan Otto Liedke pochodził z Gdańska, był właścicielem statków rzecznych.

interesantów i mieszkaniem, była reprezentacyjna willa (dziś przy ul. Grodzkiej 17), widoczna z daleka dzięki wieży z wiatrowskazem. Wzniesiono ją w latach 1884–1885 według projektu Waldemara Jenischa. Bydgoski przedsiębiorca budowlany zaproponował dla obiektu stylistykę nawiązującą do neorenesansu w wydaniu północnym, kontrastując ceglane elewacje z tynkowanym, jasnym detalem¹⁴.

Po drugiej stronie rzeki, u zbiegu pl. Teatralnego 6 i ul. Jagiellońskiej, berlińczyk Henryk Gross zaprojektował kamienicę dla właściciela fabryki mebli Otto Pfefferkorna. Ukończono ją w 1912 r., łączyła funkcję handlową z mieszkalną i do dziś wyróżnia się szerokim, zaokrąglonym narożnikiem i wysmakowaną, wczesnomodernistyczną dekoracją fasady¹⁵.

Wzdłuż ul. Jagiellońskiej, która od lat 70. XIX w. coraz bardziej nabierała cech ulicy przemysłowej, warto wskazać kilka kompleksów, dla których charakterystycznym elementem były mieszkalne lub mieszkalno-biurowe wille. Oś ulicy prowadząca z zachodu na wschód od Bydgoszczy do Fordonu i dalej do Torunia, bardzo bliskie sąsiedztwo Brdy, stwarzały idealne warunki do prowadzenia interesów. Wykorzystywali je między innymi August Keydel i Robert Aron, którzy przy dzisiejszej ul. Jagiellońskiej 36 zbudowali w 1889 r. fabrykę smoły i papy oraz materiałów budowlanych (*Bromberger Dachpappen Holzcement Baumaterialienhandlungund-Dachdeckgeschäft*). Wizytówką przedsiębiorstwa (a dziś jedyną po nim pozostałością) jest willa zaprojektowana przez Józefa Świącickiego w 1893 r. w stylu historyzującym, z wykorzystaniem detalu neomanierystycznego i neorenesansowego w odmianie francuskiej. Na parterze i na piętrze znajdowały się wielopokojowe mieszkania z kuchniami, łazienkami i służbówkami¹⁶.

Dynamicznie rozwijające się miasto szukało w drugiej połowie XIX w. nowych terenów pod inwestycje. Impulsem dla sytuowania zabudowy gospodarczej we wschodniej części Bydgoszczy było wzniesienie na terenie tak zwanego Grodzta¹⁷ Gazowni Miejskiej i Rzeźni Miejskiej. Do obu założeń doprowadzono w 1890 r. bocznicę kolejową, wzdłuż której też usytuowano zakłady przemysłowe. Teren Gazowni Miejskiej wytyczono na rozległej parceli ograniczonej obecną ul. Jagiellońską 40/42 (od północy) i rzeką (od południa). Prace trwały dwa lata i w październiku 1860 r. w mieście rozbłysły

¹⁴ APB, A.b.m.B., sygn. 1904. Kompleks należał kolejno do: Przedsiębiorstwa Żeglugi Śródlądowej, od 1908 r. do Towarzystwa Żeglugowego BrombergerSchleppschiffahrt, od 1921 r. do przedsiębiorstwa Lloyd Bydgoski, po 1945 r. do Żeglugi Bydgoskiej, po 1995 r. do banku BRE (Bank Rozwoju Eksportu).

¹⁵ APB, A.b.m.B., sygn. 7656.

¹⁶ APB, A.b.m.B., sygn. 2402; B. Derkowska-Kostkowska, *Bydgoszczanin i budowniczy. O Józefie Świącickim, architekturze i Bydgoszczy 1859–1913*, Bydgoszcz 2016, s. 278–279.

¹⁷ Teren folwarku Grodzta włączono w granice miasta w 1857 r. i wówczas wschodnia granica Bydgoszczy przebiegała mniej więcej na wysokości dzisiejszej ul. Ogińskiego. Dalej położone było przedmieście Szretery (Skrzetusko).

pierwsze gazowe latarnie. Na terenie dominowały wieloboczne zbiorniki gazu, a wokół nich sukcesywnie przybывało kolejnych, niezbędnych obiektów (większość z nich zaprojektował miejski radca budowlany Carl Meyer), takich jak: budynek zarządu, składy węgla, magazyny, warsztaty, regulatory, aparatownie, stacja pomp, ślusarnie. W 1907 r. dyrekcja gazowni wnioskuje do magistratu o budowę domu mieszkalnego dla werkmistrza (majstra), usytuowanego za gmachem administracyjnym. Jego projekt przygotował też Carl Meyer. W 1912 r. miejski radca budowlany J.A. Mählmann zaprojektował rząd bliźniaczych domów w typie niewielkich, podmiejskich willi dla urzędników gazowni, usytuowanych wzdłuż obecnej ul. Jagiellońskiej 40. Obiekty są piętrowe, z poddaszem mieszkalnym, przykryte wielopołaciowymi dachami¹⁸ (ryc. 4).



Ryc. 4. Domy dla pracowników Gazowni Miejskiej przy ul. Jagiellońskiej 40 (dok. ze zbiorów Archiwum Państwowego w Bydgoszczy)

Wzdłuż ul. Jagiellońskiej, po przeciwnej stronie niż Miejska Gazownia, zachowały się budynki po kompleksie dawnej Rzeźni Miejskiej. Zbudowano ją w latach 90. XIX w., a główne obiekty zaprojektował na jej terenie Carl Meyer. Po obu stronach bramy wjazdowej na terenie rzeźni stanęły w 1890 r. dwa identyczne, ceglane budynki. Jeden był obiektem administracyjno-biurowym, w drugim znajdowały się mieszkania dla pracowników rzeźni. W latach 1909–1910 do kompleksu dołączono willę, w której na parterze mieściły się kasa, pokoje biurowe, pokój służbowy dla weterynarza

¹⁸ APB, A.b.m.B., sygn. 2405–2410.

i trzypokojowe lokum portiera. Na piętrze w sześciu pokojach mieszkał dyrektor Rzeźni Miejskiej z rodziną¹⁹.

Wzdłuż ul. Jagiellońskiej, która od lat 70. XIX w. coraz bardziej nabierała cech ulicy przemysłowej, warto wskazać jeszcze kilka kompleksów, dla których charakterystycznym elementem były mieszkalne lub mieszkalno-biurowe wille.

Wspomnianą wcześniej bocznicą kolejową dowożono i zabierano towary m.in. do/od filii Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laura w Katowicach (*Schlesische Montan Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Werksfirma der Vereinigte Königs- und Laurahütte, Aktien Gesellschaft, filiale Bromberg. Eisengroßhandlung*), przekształconej ok. 1923 r. w „Żelazohurt” Organizację sprzedaży wyrobów Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laura, spółka z odpowiedzialnością w Katowicach, oddział w Bydgoszczy. Do niej należał od początku XX w. rozległy teren²⁰ przy dzisiejszej ul. Berwińskiego 4. Ogromną halę o konstrukcji stalowej zaprojektował w 1912 r. inżynier Trippel ze Śląska²¹, a budynki magazynowe miejscowy budowniczy Franz Muhme. Niewielką willę z narożnym wykuszem i mansardowym dachem wzniesiono w stylu wczesnego modernizmu ok. 1912 r., najprawdopodobniej według projektu Carla Rose. Na parterze umieszczono biura, na piętrze mieszkanie dyrektora²² (ryc. 5).

Do zupełnie innej formacji stylowej nawiązują kolejne wille. Wznoszono je w kompleksach przemysłowych po 1920 r., kiedy Bydgoszcz wróciła w granice państwa polskiego, a przedmieście Szretery, które przecinała ul. Jagiellońska, przyłączone zostało do miasta.

Dobra sytuacja finansowa pozwoliła przedsiębiorcy budowlanemu Antoniemu Jaworskiemu na wzniesienie przy ul. Jagiellońskiej 61 własnej, okazałej willi oraz na rozbudowanie przedsiębiorstwa działającego od 1922 r., które od lat 30. XX w. posiadało w tym miejscu (parcela w kierunku północnym kończyła się na wysokości ul. Moniuszki) własną fabrykę wyrobów drzewnych i stolarnię budowlaną. Od strony obecnej ul. Jagiellońskiej właściciel w 1936 r. rozbudował dom i otoczył go niewielkim ogrodem (ryc. 6). Jako projektant na planach nowego domu podpisał się Antoni Jaworski, ale można przypuszczać, że prawdopodobnie pomógł mu architekt Bronisław Jankowski (panowie prowadzili wspólne przedsiębiorstwo budowlane w Gdyni). Jeśli bryła willi była echem architektury polskiego wybrzeża, to wewnątrz stanowiło oryginalną wizytówkę możliwości firmy Antoniego Jaworskiego. Sień główna wyło-

¹⁹ Karta obiektowa zabytku architektury Zespół Rzeźni Miejskiej, oprac. M. Grzybowska, Z. Wernerowska, 1992 r., miejsce przechowywania Wojewódzki Kujawsko-Pomorski Konserwator Zabytków w Toruniu/Delegatura w Bydgoszczy.

²⁰ Wówczas teren należał do podmiejskiej gminy Bielawy, włączonej w granice miasta w 1920 r.

²¹ Budynek nieistniejący, rozebrany w 2018 r.

²² APB, A.b.m.B., sygn. 6467–6468, obecnie w willi ma swoją siedzibę Muzeum Dyplomacji i Uchodźstwa Polskiego Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy.

żona była do sufitu boazerią, na podłodze z małych kostek ułożono trójkolorowy geometryczny wzór, wahadłowe drzwi z kryształowo ciętymi szybami prowadziły dalej na schody ograniczone solidną poręczą. Wszystko wykonano z wysokiej jakości materiałów²³.



Ryc. 5. Willa przy ul. Berwińskiego 4 – 2018 r. (fot. ze zbiorów autorki)



Ryc. 6. Willa przy ul. Jagiellońskiej 61 – 2018 r. (fot. ze zbiorów autorki)

²³ APB, A.b.m.B., sygn. 2434.

W latach 1937–1938 architekt Jan Kossowski otrzymał zlecenie na wykonanie projektu kompleksu budynków przy ul. Jagiellońskiej 117 dla istniejącej od pierwszych lat 20. XX w. fabryki „Pasamon”²⁴. W monotonnej zabudowie składającej się z hal fabrycznych wyróżnia się budynek biurowy oraz willa dyrektora fabryki. Funkcjonalistyczną bryłę urozmaica ceramiczna okładzina i metalowe balustrady²⁵.

Omówiony szlak łączy budynki reprezentacyjne z kompleksami fabrycznymi. Kolejny jego odcinek to przede wszystkim wyraz prestiżu i pozycji danego fabrykanta czy przedsiębiorcy w mieście. Wzdłuż głównej śródmiejskiej ulicy i w jej sąsiedztwie można połączyć w szlak kilka ciekawych obiektów. Jej początek wyznacza wspomniana wyżej narożna kamienica przy pl. Teatralnym 6, wzdłuż ul. Gdańskiej i w jej sąsiedztwie przy ul. Dworcowej. Odnowiony w ostatnich latach okazały, wczesnomodernistyczny budynek przy Gdańskiej 10 (1863 r., obecny kostium stylowy z 1913–1914 zawdzięcza Fritzowi Weidnerowi)²⁶ należał do fabrykanta mydła Ernsta Mixa. W części pomieszczeń znajdowało się mieszkanie zajmowane przez rodzinę Mixa od 1863 do 1921 r. Ten sam architekt zaprojektował w 1909 r. przy ul. Dworcowej 12 wczesnomodernistyczną kamienicę wraz z salonem meblowym dla właściciela fabryki mebli Otto Pffeferkorna²⁷.

Kilku z najbogatszych przedsiębiorców postawiło wille na parcelach wzdłuż głównej arterii miasta, podkreślając tym samym swoją pozycję społeczną. Przykładem takich rozwiązań są między innymi domy wzniesione w tym samym czasie – na początku XX w. przy ul. Gdańskiej 50 (willa Wilhelma Blumwego, właściciela Fabryki Maszyn C. Blumwe i Syn, Towarzystwo Akcyjne²⁸, wzniesiona według projektu Hildebrandta z Berlina – ryc. 7) i przy ul. Gdańskiej 56 (willa Adolfa Kolwita, współwłaściciela hurtowni artykułów żelaznych), od 1925 r. przekształcona na kaplicę i dom Sióstr Klarysek od Wiecznego Sakramentu²⁹. Po tej samej stronie ulicy (pierzewa wschodnia) co przedstawione wille, pod numerem 84, poprzedzona ogrodem, stoi okazała willa należąca między innymi do Carla Grosse, właściciela Fabryki Korka (*OstduetscheKorkfabrik*). Dom powstał w 1898 r. prawdopodobnie według projektu Karla Bergnera, a jej efektowne wnętrze to przykład art déco z wczesnych lat 20. XX w.³⁰ (ryc. 8).

²⁴ Zakład założył Eligiusz Franciszek Lewandowski w 1920 r. Firma działa pod niezmienioną do dziś nazwą, produkuje pasmanterię techniczną i konfekcyjną.

²⁵ APB, Akta miasta Bydgoszczy 1920–1939, sygn. 4225.

²⁶ APB, A.b.m.B., sygn. 3891–3896, 5163, 5166.

²⁷ APB, A.b.m.B., sygn. 1191–1193; parcela, na której znajdowały się magazyny meblowe i gospodarcze, sięgała pierwotnie ul. Podolskiej.

²⁸ Spadkobiercą firmy jest dziś Fabryka Obrabiarek do Drewna w Bydgoszczy. Mieści się wciąż w tym samym miejscu, przy ul. Nakielskiej 53.

²⁹ D. Bręczewska-Kulesza, B. Derkowska-Kostkowska, A. Wysocka, i in., *Ulica Gdańska w Bydgoszczy. Przewodnik historyczny*, Bydgoszcz 2003, s. 77–78.

³⁰ APB, A.b.m.B., sygn. 3964, zob. też: A. Wysocka, *Trochę Berlina, odrobina Paryża. Dekoracja wnętrz w latach 20. i 30. XX wieku w Bydgoszczy*, [w:] *Bydgoszcz. Związki z Europą*, red. M. Opioła, S. Pastuszewski, Z. Zygiewski, Bydgoszcz 2016, s. 117–126.



Ryc. 7. Willa przy ul. Gdańskiej 50 – 2018 r. (fot. ze zbiorów autorki)



Ryc. 8. Willa przy ul. Gdańskiej 84 – 2018 r. (fot. ze zbiorów autorki)

Przywołane wille przypominają przemysłowy, dynamiczny rozwój Bydgoszczy w XIX i na początku XX w., ale to też oryginalne pamiątki po ich właścicielach i mieszkańcach. Spójne oznakowanie trasy będzie kolejnym elementem uatrakcyjniamym pobyt turystom w Bydgoszczy i ułatwiającym dobór tematów przewodnikom (ryc. 9). Bardzo ważne zatem jest estetyczne i jednolite oznakowanie tych tras (tabela 1 i 2). Przykładami mogą być doświadczenia francuskie i niemieckie.

Na nic jednak nie zdadzą się najefektowniejsze trasy, przemyślany branding, jeśli nie rozpocznie się całego procesu od edukacji mieszkańców. Jeśli oni nie będą postrzegać pozytywnie tych obiektów, nie docenią ich też inni.



Ryc. 9. Tablica informacyjna umieszczona na elewacji frontowej kamienicy przy Rosenthalerstrasse 1 w Berlinie upamiętniająca fabrykę Fabisch, działającą w tym miejscu od XIX w. – 2018 r. (fot. ze zbiorów autorki)

Tabela 1. Szlak liniowy 1

Nazwa	Adres	Funkcja pierwotna/obecna	Stan zachowania/ dostęp
Willa Heinricha Mautza	ul. Czartoryskiego 20	mieszkanie i biura/urząd	bardzo dobry/ograniczony zachowane elementy wystroju pierwotnego
Willa rodziny Franke	ul. Czartoryskiego 13	mieszkanie i biura/ przedsiębiorstwo Zielen Miejska	bardzo dobry/ograniczony niezachowane elementy wystroju pierwotnego
Willa Bernharda Kortha	ul. Kordeckiego 1-5	mieszkanie/biura/parafia pw. Św. Trójcy	bardzo dobry/ograniczony zachowane w niewielkim stopniu elementy wystroju pierwotnego
Willa Bucholza	ul. Garbary 2-4	mieszkanie/biura/ pomieszczenia WSG	bardzo dobry/stały zachowane elementy wystroju pierwotnego
Willa Dycków	ul. Królowej Jadwigi 25	mieszkanie i biura/biura	dobry/ograniczony brak wystroju pierwotnego
Dom braci Wulff	ul. Dworcowa 65	mieszkanie i biura/ Państwowe Archiwum Państwowe w Bydgoszczy	dobry/stały zachowane elementy wystroju pierwotnego
Willa przedsiębiorstwa zeglugowego	ul. Grodzkiej 17	mieszkanie i biura/bank	bardzo dobry/niedostępny zachowane w niewielkim stopniu elementy wystroju pierwotnego
Kamienica Otto Pfefferkorna	pl. Teatralny 6	sklep, mieszkania/klub rozrywkowy, częściowo nieużytkowany	zły/częściowo niedostępny zachowane elementy wystroju pierwotnego
Willa przy fabryce smoty i papy oraz materiałów budowlanych	ul. Jagiellońska 36	mieszkania/mieszkania	bardzo dobry/dostęp utrudniony zachowane elementy wystroju pierwotnego
Wille na terenie Gazowni Miejskiej	ul. Jagiellońska 40	mieszkania/mieszkania	bardzo dobry/dostęp utrudniony zachowane elementy wystroju pierwotnego

cd. tabeli 1

Wille na terenie Rzeźni Miejskiej	ul. Jagiellońska 39	mieszkania, biura, laboratorium/handel i usługi	bardzo dobry/dostęp częściowo utrudniony zachowane elementy wystroju pierwotnego
Willa na terenie hurtowni huty „Laura”	ul. Berwińskiego 4	mieszkanie i biura/muzeum	bardzo dobry/stały dostęp zachowane elementy wystroju pierwotnego
Willa Antoniego Jaworskiego	ul. Jagiellońska 61	mieszkanie, biura/urząd	bardzo dobry/dostęp częściowo utrudniony zachowane w niewielkim stopniu elementy wystroju pierwotnego
Willa na terenie „Pasamoni”	ul. Jagiellońska 117	mieszkanie, biura/biura	średni/ dostęp utrudniony zachowane w niewielkim stopniu elementy wystroju pierwotnego

Tabela 2. Szlak liniowy 2 (punkt węzłowy – pl. Teatralny 6)

Nazwa	Adres	Funkcja pierwotna/obecna	Stan zachowania/dostęp
Kamienica Otto Pfefferkorna	pl. Teatralny 6	sklep, mieszkania/klub rozrywkowy, częściowo nieużytkowany	zły/częściowo niedostępny zachowane elementy wystroju pierwotnego
Kamienica rodziny Mix	ul. Gdańska 10	mieszkania, sklep, kino teatr / mieszkania, sklepy, częściowo nieużytkowany	zły/częściowo niedostępny zachowane elementy wystroju pierwotnego
Kamienica Otto Pfefferkorna	ul. Dworcowa 12	sklep, mieszkania/sklep, mieszkania	dobry/częściowo dostępny zachowane w niewielkim stopniu elementy wystroju pierwotnego
Willa Wilhelma Blumwego	ul. Gdańska 50	willa/Polskie Radio-Regionalna Rozgłośnia w Bydgoszczy „Polskie Radio Pomorza i Kujaw” SA	dobry/częściowo niedostępny/zachowany wystrój pierwotny
Willa Adolfa Kolwitzta	ul. Gdańska 56	willa/kaplica i klasztor Sióstr Klarysek od Wiecznej Adoracji	dobry/częściowo niedostępny
Willa Carla Grosseggo	ul. Gdańska 84	willa/willa bez użytkownika	dobry/niedostępny/zachowany pierwotny wystrój

Agnieszka Wysocka
Uniwersytet Kazimierza Wielkiego
Kujawsko-Pomorskie Centrum Kultury

Wille i kamienice bydgoskich przemysłowców – koncepcja miejskiego szlaku kulturowego

Bydgoszcz zachowała wiele śladów związanych z jej przemysłową przeszłością. Elementem, który wyróżnia się w krajobrazie kulturowym miasta, są budynki reprezentacyjne – wille, kamienice, domy na terenie kompleksów fabrycznych. Stanowią one nie tylko oryginalną wizytówkę firm (i ich właścicieli), ale są wartościowymi przykładami stylistyki architektonicznej przełomu XIX i XX w. Istnieje możliwość połączenia ich w szlaki (łącznie się ze sobą). Pierwsza koncepcja liniowa skupia się na terenach wzdłuż Brdy. Kolejny odcinek to główna arteria śródmieścia (ul. Gdańska). Punkt węzłowy stanowi zbieg ul. Jagiellońskiej, Gdańskiej i pl. Teatralnego. Artykuł uzupełnia tabela z wykazem obiektów, które mogłyby zostać włączone w szlak tematyczny, uzupełniający ofertę turystyczną Bydgoszczy.

Agnieszka Wysocka
Kazimierz Wielki University
Kujawsko-Pomorskie Culture Center in Bydgoszcz

Villas and tenement houses of Bydgoszcz industrialists – a concept of the municipal cultural trail

Bydgoszcz has preserved many traces related to its industrial past. A component that is distinctive in the cultural landscape of the city comprises its stately buildings – villas, tenement houses, and buildings on the premises of industrial complexes. They serve not only as original landmarks of companies (and their owners), but also as interesting examples of architectural styles that were popular in the 19th and 20th centuries. It is possible to connect them in heritage trails (that crisscross). The first line concept concentrates alongside the Brda River. Its another section encompasses the main downtown thoroughfare (Gdańska Street). Its junction point is the intersection of Jagiellońska Street, Gdańska Street and Teatralny Square. The article is completed by a table with a list of landmarks that can be incorporated to a thematic trail, supplementing the tourism offer of Bydgoszcz.

Działalność kulturalna w obiekcie poprzemysłowym na przykładzie Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy – zarys problematyki

Istotną częścią pozostałości – świadków rozwoju cywilizacyjnego ludzkości jest dziedzictwo przemysłowe. Zarówno obiekty ruchome (maszyny, urządzenia, narzędzia itp.), jak i nieruchome, stanowiące właśnie dziedzictwo przemysłowe (budowle, zespoły urbanistyczne, infrastruktura przemysłowa) stają się przedmiotami badań i zainteresowań naukowców oraz środowiska muzealniczego¹. Maciej Kronenberg definiuje dziedzictwo przemysłowe jako część dziedzictwa kultury zawierającą ślady kultury przemysłowej o wartościach historycznych, społecznych, architektonicznych, technologicznych bądź naukowych. Z drugiej zaś strony, ślady te mają wartość naukową, artystyczną, estetyczną, są unikatowe, autentyczne, integralne².

Powstające w Polsce i Europie muzea techniki³ oferują nie tylko kontakt z konkretnymi muzealiami. Instytucje te są często organizowane w historycznych

¹ Za www.muzeum.bydgoszcz.pl [dostęp: 11.08.2019]: „Forum Dziedzictwa Sztuki Inżynierskiej to otwarta platforma współpracy, którą w zamierzeniu tworzyć będą muzea oraz inne instytucje kultury i podmioty programowo zajmujące się dziedzictwem technicznym i poprzemysłowym, zorganizowane w sieć (obejmującą swym zasięgiem wszystkie regiony kraju), w celu wypracowania i wdrożenia doktryny dziedzictwa sztuki inżynierskiej, jego ochrony, zarządzania, upowszechniania i promocji. W ramach konferencji, oprócz przedstawienia idei i założeń Forum, przewidujemy również wystąpienia, podczas których zaprezentowane zostaną uczestnikom dobre praktyki na przykładzie funkcjonującego Szlaku Zabytków Techniki województwa śląskiego oraz doświadczeń miasta Gliwice w zakresie zarządzania dziedzictwem sztuki inżynierskiej. Ponadto przedstawione zostaną działania realizowane na rzecz dziedzictwa sztuki inżynierskiej przez Narodowy Instytut Dziedzictwa oraz Narodowy Instytut Muzealnictwa i Ochrony Zbiorów, a także doświadczenia gromadzone podczas konferencji naukowych organizowanych cyklicznie przez muzea: w Bydgoszczy i Szreniawie, dotyczące prezentowania tego typu dziedzictwa oraz problematyki konserwatorskiej”.

² M. Kronenberg, *Turystyka dziedzictwa przemysłowego – próba sprecyzowania terminologii*, [w:] *Dziedzictwo przemysłowe jako strategia rozwoju innowacyjnej gospodarki: IV Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Praktyczna, Zabrze, 6-7 września 2007*, red. T. Burzyński, Katowice 2007, s. 39.

³ Przykładem mogą być, w odniesieniu międzynarodowym, chociażby takie instytucje, jak Museo della Centrale di Malnisio we Włoszech, Zeppelin Museum w Friedrichshafen. Na terenie Polski na wskazanie zasługują Kopalnia Guido w Zabrzu, Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie czy Exploseum Muzeum Okręgowego im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy.

budynkach przemysłowych, co dodatkowo może nadawać ekspozycji autentyczności, a obiekty na niej prezentowane zyskują kontekst otoczenia.

Współcześnie coraz większą popularnością zdają się cieszyć obiekty związane z szeroko rozumianym dziedzictwem przemysłowym. Odzwierciedleniem takiej sytuacji są istniejące szlaki tematyczne, takie jak chociażby „Szlak Zabytków Techniki”⁴ województwa śląskiego czy bydgoski „Szlak Wody, Przemysłu i Rzemiosła TeH₂O”⁵. W skład ostatniego wchodzi obiekty bazowe Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy: hala pomp oraz wieża ciśnień.

Rys historyczny

Początków nowoczesnych wodociągów w Bydgoszczy należałoby szukać jeszcze w połowie XIX w. W tym właśnie czasie opracowywane zostały pierwsze standardy sanitarne w odniesieniu do wody pitnej. Kolejnym czynnikiem mającym ogromny wpływ na rozwój systemów wodociągowo-kanalizacyjnych była II rewolucja przemysłowa. Powstanie i rozrost przemysłu wymuszały konieczność opracowywania koncepcji zaopatrywania w wodę oraz odprowadzania ścieków. W Bydgoszczy dotychczasowy system oparty na niewydajnych już, wyeksploatowanych i zniszczonych drewnianych wodociągach z zasilaniem ze strumienia żnińskiego oraz na studniach kamienniczych okazywał się niewystarczający, jak również archaiczny w odniesieniu do rozrastającej się w końcu XIX w. Bydgoszczy.

W odpowiedzi na rosnące potrzeby miasta Magistrat w 1881 r. powołał do życia Komisję ds. Budowy Wodociągów⁶. Jej celem było wybranie najlepszego ujęcia wody. Kolejnym zadaniem stała się realizacja planów budowy

⁴ Za www.zabytkitechniki.pl [dostęp: 11.08.2019]: „Szlak Zabytków Techniki jest tematycznym, samochodowym szlakiem turystyczno-kulturowym, łączącym obiekty związane z kulturą dziedzictwa przemysłowego województwa śląskiego. Obecnie w jego skład wchodzi 42 obiekty. Szlak ten jest markowym produktem turystycznym (sieciowy produkt obszaru) prezentującym najważniejsze i najciekawsze pod względem walorów turystycznych, historycznych i architektonicznych obiekty przemysłowe w regionie śląskim. Obiekty znajdujące się na Szlaku związane są z tradycją górniczą, hutniczą, energetyką, kolejnictwem, łącznością, włókiennictwem, produkcją wody oraz przemysłem spożywczym. W skład Szlaku Zabytków Techniki wchodzi istniejące muzea, zamieszkałe kolonie robotnicze, działające zakłady pracy. Właścicielami poszczególnych obiektów są samorządy lokalne, osoby prywatne, przedsiębiorstwa prywatne i państwowe”.

⁵ Za www.ludzieitechnika.pl [dostęp: 11.08.2019]: „Szlak Wody, Przemysłu i Rzemiosła TeH₂O to przemysłowy szlak tematyczny w Bydgoszczy, który łączy historię piętnastu miejsc wpisanych w przestrzeń miasta organicznie związanego z wodą. Każda z powieści spleta ze sobą losy bydgoszczan – rzemieślników, przedsiębiorców, społeczników – z rozwojem lokalnego przemysłu i rzemiosła. Nie sposób zaprzeczyć, że największy potencjał miasta stanowią, niezmiennie, jego ludzie”.

⁶ P. Winter, *Powstanie nowoczesnego systemu wodno-kanalizacyjnego w Bydgoszczy (lata 1881–1920)*, [w:] *Historia wodociągów i kanalizacji w Bydgoszczy do 1945 r.*, red. K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, E. Dygaszewicz et al., Bydgoszcz 2011, s. 62.

stacji wodociągowej, sieci wodociągowej i zbiorczej sieci kanalizacyjnej wraz z przepompownią ścieków i oczyszczalnią. Skomplikowaną kwestią okazał się wybór odpowiedniej lokalizacji dla ujęcia wody. Rozważane były zarówno koncepcje powierzchniowego poboru, jak również systemów łączonych ze wsparciem studni artezyjskich. Zarząd zlecił prace badawcze hydrologowi Otto Smrekerowi. Ten zaś rozpoczął badania od terenów okółbrzeżnych rzeki Brdy. Wobec niewystarczających rezultatów prace przeniesiono na tereny okalające Bydgoszcz.

Finalnie odwierty przeprowadzone na terenach położonych na północ od miasta były zadowalające. W wyniku dodatkowych wierceń stwierdzono odpowiednio duże zasoby wód podziemnych, które jednocześnie spełniały przyjęte normy jakościowe. Niewątpliwą zaletą była również lokalizacja ujęcia na obszarach podmiejskich z możliwością dalszej rozbudowy.

Ostatecznie projekty budowlane zostały zatwierdzone w 1897 r.⁷ W roku następnym zebrano środki finansowe potrzebne do realizacji inwestycji, w której skład wchodziły: sieć wodociągowa i kanalizacyjna, stacja pomp wodociągowych, przepompownia. Całość projektu wynosiła ponad 3 mln marek.

Nadzór nad projektami przypadł Heinrichowi Metzgerowi, zaś opracowaniem architektonicznym budynków zajmował się Franz Marschall. Na pierwsze ujęcie wody składało się 16 studni lewarowych. Wiercenia rozpoczęto w 1899 r. Prace przy stacji wodociągowej w Lesie Gdańskim zakończyły się w 1900 r. W skład kompleksu wchodziły: hala pomp, studnia zbiorcza, budynek gazogeneratorów, dom mieszkalny. Całości infrastruktury dopełniała wieża ciśnienia, zlokalizowana na obecnym Wzgórzu gen. Henryka Dąbrowskiego przy dzisiejszej ul. Filareckiej.

Hala pomp jest budynkiem ceglany, na rzucie prostokąta z dwupoziomym wnętrzem. Wewnątrz obiektu zostały wyeksponowane elementy snycerki oraz witraże z motywami czapli i łabędzia. Na uwagę zasługuje oryginalny zestaw suwnic z 1933 r. Urządzenia wykonane zostały przez zakłady Mannheimer Maschinenfabrik Mohr – Federhaff w Mannheim⁸, zaś zbloca z ręcznym napędem łańcuchowym wykonano w zakładach Maxim. Obecnie hala pomp nie pełni już funkcji związanych z produkcją wody, choć znajduje się na terenie zamkniętym Stacji Wodociągowej nr 1 „Las Gdański” (SW1), (ryc. 1).

Następnym budynkiem zaprojektowanym przez F. Marschalla była wieżyczka studni zbiorczej. Całość budowli, wykonana z wysokogatunkowej cegły profilowanej, oparta jest na rzucie koła i w formie bliska ceglanej cembrowinie. Studnia zbiorcza ma niecałe 14 m głębokości. Jej zwieńczeniem jest wieżyczka zaakcentowana czterema ryzalitami.

⁷ Ibidem, s. 66.

⁸ Dokumentacja własna MWiK.



Ryc. 1. Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy – dawna hala pomp w Lesie Gdańskim (fot. ze zbiorów MWiK)

Na terenie stacji wodociągowej wzniesiono budynek mieszkalny zarządcy stacji, tzw. „Pałacyk”. Jest to obiekt ceglany, w niektórych partiach o konstrukcji szachulcowej. Uwagę zwraca dominująca nad całością wieżyczka.

Czwartym obiektem, niezbędnym dla prawidłowego funkcjonowania całej stacji wodociągowej, był budynek gazogeneratorów. Zlokalizowany w sąsiedztwie hali pomp zaopatrywał w paliwo silniki gazowe napędzające pompy. Na podstawie zachowanych materiałów fotograficznych oraz dokumentacji technicznej możliwe jest również usytuowanie zbiornika na gaz w północnej części stacji, nieopodal wyżej przytoczonych obiektów⁹.

Interesujący jest fakt, że na terenie stacji znajdowały się również budowle, które nie miały znaczenia dla działania wodociągów. Były to chociażby składzik na rowery czy chlew¹⁰.

Jednym z najważniejszych obiektów w ówczesnym systemie wodociągowym była wieża ciśnień przy dzisiejszej ul. Filareckiej (ryc. 2). Budynek

⁹ Plan sytuacyjny Stacji „Las Gdański”, Bydgoszcz 1936, dokumentacja własna MWiK.

¹⁰ Ibidem.

został zaprojektowany przez Carla Meyera – bydgoskiego radcę budowlanego. W jego wnętrzu umieszczono zbiornik na wodę¹¹ o pojemności 1260 m³, wykonany z nitowanych blach. Wysokość całkowita wieży wynosi 45 m. Na 38 m budowli usytuowany jest taras widokowy. Spust wody do sieci był grawitacyjny.



Ryc. 2. Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy – wieża ciśnień przy ul. Filareckiej 1 (fot. ze zbiorów MWiK)

Bydgoskie inwestycje związane z powstaniem nowoczesnego systemu wod.-kan. nie były ograniczone wyłącznie do budynków ujęcia wody, oczyszczalni ścieków czy zbiornika wieżowego. Sieć miejska w 1907 r. liczyła 49 771,35 m. Na nitce wodociągowej zlokalizowano 255 hydrantów naziemnych i 136 podziemnych.

Opracowanie w końcu XIX w. i otwarcie nowoczesnych natenczas wodociągów w 1900 r. znacząco przyczyniło się do rozwoju miasta Bydgoszczy. Realizacja ta była także odpowiedzią na zmiany wywołane rewolucją przemysłową i potrzeby wynikające z rozrastającego się przemysłu. Zachowane obiekty poprzemysłowe w Lesie Gdańskim wraz z wieżą ciśnień przy ul. Filareckiej są świadectwem nie tylko śmiałych realizacji końca XIX w. Są również elementami wpisującymi się w szeroko rozumiane przemysłowe dziedzictwo miasta.

¹¹ Dokumentacja własna MWiK.

Działalność muzealna i kulturalna

Funkcjonujące od 2012 r. Muzeum Wodociągów od samego początku miało realizować zadania związane zarówno z działalnością dydaktyczno-muzealną, jak i tworzyć przestrzeń dla potrzeb wystawienniczo-konferencyjnych. Pierwszy cel osiągnięto, organizując na terenie Stacji Wodociągowej nr 1 „Las Gdański” zewnętrzną ekspozycję stałą (ryc. 3). Również w ramach unijnego projektu pt. *Ścieżka edukacji ekologicznej na bazie zabytkowych obiektów Hali Pomp i Wieży Ciśnień* w wieży ciśnień przy u. Filareckiej w dawnym zbiorniku na wodę wydzielono przestrzeń przeznaczoną dla potrzeb Galerii Wieży Ciśnień Muzeum Wodociągów. Projekty były realizowane w obrębie Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego na lata 2007–2013, ich wartość wynosiła 12 956 891,04 PLN¹².



Ryc. 3. Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy – fragment ekspozycji stałej w Lesie Gdańskim (fot. ze zbiorów MWiK)

Od początku działalności Muzeum Wodociągów, będące w strukturach Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy – spółka z o.o. (MWiK)¹³, gromadzi obiekty ruchome związane z historią i rozwojem techniki wod.-kan.

¹² Materiały własne MWiK.

¹³ Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy organizacyjnie jest częścią działu Public Relations. Muzeum podlega bezpośredniemu nadzorowi Prezesa MWiK.

na przestrzeni wieków¹⁴. W zasobach instytucji znajdują się dokumentacje techniczne, zapiski pracownicze, archiwalia powiązane z funkcjonowaniem przedsiębiorstwa wodociągowego. Do 1.01.2020 r. pozyskano ponad 1800 muzealiów, wśród nich 172 pokrywy studni kanalizacyjnych, 48 pomp ręcznych, 91 hydrantów¹⁵. Ekspozyty te pochodzą z terenów Polski i Europy Środkowo-Wschodniej¹⁶.

Ze względu na szczególnie szeroki zakres tematyczny i charakterystykę, ok. 90% pozyskiwanych obiektów poddawanych jest zabezpieczeniu i przygotowaniu do wystawienia w warsztatach MWiK. Zarówno w wieży ciśnień przy ul. Filareckiej, jak i w części muzealnej na terenie SW1 przy ul. Gdańskiej 242 ekspozycje stałe podlegają ciągłym uzupełnieniom i bieżącej konserwacji przez pracowników spółki¹⁷.



Ryc. 4. Wernisaż wystawy pt. *Moja rodzinna miejscowość na starej fotografii – Władysławów Russocice* w Galerii Wieży Ciśnień – 1.02.2019 r. (fot. ze zbiorów MWiK)

¹⁴ Prócz zabytków techniki XIX i XX w., w zbiorach Muzeum Wodociągów znajdują się również obiekty archeologiczne, takie jak chociażby drewniana cembrowina studni, wykonana w technice słupowej i fragmenty drewnianych wodociągów miasta Gdańska z przełomu XIV i XV w. Muzeum w swych zasobach gromadzi także dokumentację techniczną oraz archiwalia związane z powstawaniem wodociągów na terenach Polski.

¹⁵ Materiały własne i dokumentacja MWiK.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Ibidem.

Istotnym elementem funkcjonowania Muzeum Wodociągów jest organizacja wydarzeń kulturalnych i artystycznych. W obrębie wieży ciśnień są to wystawy czasowe artystów z regionu (ryc. 4). Do 1.01.2020 r. zorganizowano 69 wystaw prezentujących dorobek artystyczny z zakresu sztuk wizualnych¹⁸. Swoje prace wystawiali między innymi Sonia Zengel, Barbara Marcinkowska, Olga Kamenskaja, Henryk Fedder, Marek Iwiński czy grupa artystyczna PIŃATA¹⁹. Galeria Wieży Ciśnień współpracowała również przy projekcie *Synteza Sztuk*²⁰. Przestrzeń przeznaczoną na potrzeby wydarzeń o charakterze kulturalno-artystycznym zorganizowano także na terenie SW1 w Lesie Gdańskim.



Ryc. 5. Wernisaż wystawy pt. *Obrazy wojny Donbas* w hali pomp w Lesie Gdańskim 17.06.2016 r. (fot. ze zbiorów MWiK)

We wnętrzu dawnej hali pomp do końca 2019 r. odbyło się 38 koncertów, 14 wystaw czasowych, 3 spektakle oraz 16 konferencji naukowych i popularnonaukowych²¹. Na uwagę zasługuje coroczny festiwal muzyki kameralnej *Muzyka u źródeł* współorganizowany przez MWiK (ryc. 5) oraz fundację *Muzyka u Źródeł*²². W ramach festiwalu w hali pomp wystąpili:

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ www.muzeum.mwik.bydgoszcz.pl [dostęp: 12.12.2018].

²⁰ Ibidem.

²¹ Materiały własne MWiK.

²² Za www.muzykaurodel.com [dostęp: 16.12.2018]: „Festiwal realizowany jest przez Fundację *Muzyka u Źródeł*. Głównym założeniem organizatorów jest popularyzowanie kameralistyki i przedstawienie jej wielobarwnego, atrakcyjnego oblicza, stwarzając jednocześnie festiwalowym gościom jak najlepsze warunki do odbioru muzyki.

Waldemar Malicki, Vadim Brodski, Sasha Strunin, zespół KROKE i Krzysztof Kiljański²³. Od 2013 r. Muzeum Wodociągów uczestniczy w Europejskiej Nocy Muzeów.



Ryc. 6. Festiwal Muzyki Kameralnej – Muzyka u źródeł 2017 r. (fot. ze zbiorów MWiK)

Dane MWiK wskazują, że obiekty bazowe są odwiedzane średnio przez ok. 4,5–5 tys. osób rocznie, z korzyścią liczebności dla wieży ciśnień²⁴. W 2018 r. w dawnej hali pomp przy ul. Gdańskiej 242 reaktywowano odbywający się do tej pory w innej bydgoskiej instytucji cykl pod nazwą Bydgoska

Niekwestionowanym atutem festiwalu jest jego miejsce – zabytkowa stacja pomp, w której obecnie mieści się Muzeum Wodociągów. Gospodarzem obiektu są bydgoskie Wodociągi, które od początku festiwalu są jego głównym mecenasem. Jest to doskonała akustycznie sala, pochodząca z końca XIX w., usytuowana w otoczeniu ujęć źródlanej wody. Miejsce to podczas festiwalu pełni rolę sali koncertowej otwartej dla szerokiego grona słuchaczy. Koncerty odbywają się w listopadzie, wieczorną porą, przy lampce wina lub szklaneczce źródlanej wody, a gości z dala wita ciepły blask ognia. Wartością imprezy jest niewątpliwie jej program – wielkie dzieła światowej kameralistyki, grane są obok koncertów jazzowych czy muzyki z pogranicza gatunków. Zawsze wspólnym mianownikiem jest wysoki poziom artystyczny. Bez wątplenia na atmosferę koncertów mają wpływ ludzie – zaproszeni artyści, na co dzień występujący w najlepszych salach koncertowych na świecie oraz ci, którzy dopiero są u progu swojej kariery”.

²³ Materiały własne MWiK.

²⁴ Ibidem.

Noc Planszówek, którego głównym organizatorem jest Centrum gier Pegaz²⁵. W ciągu trwania wydarzenia obiekt odwiedza blisko 150–200 osób²⁶ (ryc. 7).



Ryc. 7. 62. Noc Planszówek z Centrum gier Pegaz i Muzeum Wodociągów w hali pomp w Lesie Gdańskim – 20.10.2018 r. (fot. ze zbiorów Centrum gier Pegaz w Bydgoszczy)

Muzeum jest bezpośrednim reprezentantem działalności kulturalnej MWiK. Z jednej strony placówka partycypuje w organizacji festiwali i wydarzeń artystycznych, z drugiej zaś uczestniczy w projektach takich, jak Bydgoski Festiwal Nauki czy Szlak Wody, Przemysłu i Rzemiosła TeH₂O. Powstanie Muzeum Wodociągów miało na celu między innymi zabezpieczenie zabytkowych budynków i utworzenie ścieżki edukacyjnej. Z perspektywy MWiK konieczne było powołanie organu skupiającego i do pewnego stopnia zarządzającego działaniami spółki w obszarze szeroko rozumianej kultury.

²⁵ Ibidem.

²⁶ Ibidem.

Bartłomiej Bromberek
Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy

Działalność kulturalna w obiekcie przemysłowym na przykładzie Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy – zarys problematyki

Początki nowoczesnego systemu wodociągowego w Bydgoszczy sięgają końca XIX w. W wyniku prac Komisji ds. Budowy Wodociągów, którą Magistrat powołał w 1881 r., zdecydowano o umiejscowieniu ujęcia miejskiego w Lesie Gdańskim położonym na północ od miasta. Kompleks budynków hali pomp, studni zbiorczej oraz domu mieszkalnego, zaprojektowanych przez F. Marschalla, miał stać się, obok wieży ciśnień na bydgoskim Szwederowie, jednym z filarów bydgoskiego systemu zaopatrywania w wodę.

Powstałe w 2012 r. Muzeum Wodociągów jest częścią spółki Miejskie Wodociągi i Kanalizacja w Bydgoszczy, mieści się w zabytkowych budynkach Stacji Wodociągowej „Las Gdański” oraz w wieży ciśnień na Wzgórzu gen. Henryka Dąbrowskiego. Głównym obszarem funkcjonowania jest działalność muzealnicza i kulturalna. Jej efektem jest chociażby zbiór blisko 1800 muzealiów czy wystawy w Galerii Wieży Ciśnień. Muzeum Wodociągów jest przykładem zagospodarowania obiektów przemysłowych i nadawania im nowych funkcji w zakresie szeroko rozumianej kultury oraz popularyzacji dziedzictwa przemysłowego Bydgoszczy.

Bartłomiej Bromberek
Waterworks Museum in Bydgoszcz

Cultural activity in a postindustrial facility based on an example of the Waterworks Museum in Bydgoszcz – the topic outline

The origins of a modern water supply system in Bydgoszcz date back to the late 19th century. As a result of activities of the Committee for Construction of Waterworks, which the Municipal Office established in 1881, the decision was made to place a municipal water intake in Las Gdański situated north of the city. A complex of buildings of the pumping station, a collective well and a house, designed by F. Marschall, had become – in addition to the water tower in the Bydgoszcz district of Szwederowo – one of the pillars of the Bydgoszcz water supply system.

The Waterworks Museum that was founded in 2012 is part of the company Miejskie Wodociągi i Kanalizacja w Bydgoszczy. It is housed in the historical buildings of “Las Gdański” Waterworks Station and the water tower on a hill known as Wzgórze Gen. Henryka Dąbrowskiego. Its principal operations are museum and cultural activities. They have resulted in a collection of nearly 1,800 museum exhibits and an exhibition in the Water Tower Gallery. The Waterworks Museum is an example of development of postindustrial facilities and providing them with new functions in the scope of widely understood culture and popularization of the industrial heritage of Bydgoszcz.

Adam Kosecki

Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy

Rola bydgoskich obiektów przemysłowych w odtwórstwie historycznym

W XXI w. jedną z form wsparcia procesu edukacji historycznej jest sięganie po różnorodne formy działalności współczesnego ruchu odtwórstwa historycznego¹. Daje on możliwość wcielenia się na chwilę w postaci z minionych wieków, „dotknięcia” i „poczucia” historii w celu pełniejszego zrozumienia wydarzeń z przeszłości².

Oprócz walorów edukacyjnych warsztatów, pokazów, wystaw, inscenizacji batalistycznych i żywych lekcji historii, wieloaspektowa aktywność grup i stowarzyszeń odtwórstwa historycznego, poprzez odtwarzanie wybranych wycinków dziejów z przeszłości miasta, w którym rezyduje, bądź regionu, w którym działa, pobudza i intensyfikuje świadomość istniejących więzi społecznych oraz wykorzystując historię ożywia w młodych ludziach

¹ Szerzej na ten temat: A. Kosecki, *Rekonstrukcja historyczna jako innowacyjna metoda przekazywania wiedzy historycznej na podstawie badań przeprowadzonych wśród nauczycieli historii bydgoskich gimnazjów i szkół ponadgimnazjalnych*, [w:] *Młodość Historii. Rekonstrukcja historyczna na Kujawach i Pomorzu, jako pasja i przedmiot badań naukowych*, red. idem, Toruń 2013, s. 121–136; R. Nowakowski, *Żywa historia – przyłącz się*, „Wiadomości Historyczne z Wiedzą o Społeczeństwie”, 2014, nr 3, s. 33; T. Kalemka, *Rekonstrukcje historyczne z perspektywy rekonstruktora Wojska Polskiego*, „Wiadomości Historyczne z Wiedzą o Społeczeństwie”, 2016, nr 3, s. 49–50; J. Chańko, *Rekonstrukcje historyczne z perspektywy dydaktyka historii*, „Wiadomości Historyczne z Wiedzą o Społeczeństwie”, 2016, nr 1, s. 46–49; P. Wojnarowicz, J. Małyśiak, *Profesjonalizacja ruchu rekonstrukcyjnego na przykładzie odtwórstwa okresu „okołogrunwaldzkiego” (początek XV wieku)*, „Wiadomości Historyczne z Wiedzą o Społeczeństwie”, 2018, nr 6, s. 25–26. Definicja odtwórstwa historycznego: S. Markowski, *Rekonstrukcje historyczne w wychowaniu młodzieży*, „Zeszyty Naukowe WSOWL”, 2009, nr 1, s. 69–71; M. Bogacki, *O współczesnym „ożywianiu” przeszłości – charakterystyka odtwórstwa historycznego*, „Turystyka Kulturowa”, 2010, nr 5, s. 8–9; M. Pietrzyk, *Świat społeczny rekonstrukcji historycznej epoki późnego średniowiecza: podstawowe założenia, problemy i wyzwania badawcze*, „Turystyka Kulturowa”, 2016, nr 6, s. 33–36. Na potrzeby tego artykułu terminy „odtwórstwo historyczne” oraz „rekonstrukcja historyczna” były stosowane zamiennie.

² I. Górewicz, *Profesjonalizacja odtwórstwa historycznego. Wystawy edukacyjne jako poszerzenie instrumentarium popularyzacji historii*, [w:] *Kultura ludów Morza Bałtyckiego*, t. 1, *Starożytność i średniowiecze*, red. M. Bogacki, M. Franz, Z. Pilarczyk, Toruń 2008, s. 351.

poczucie przynależności do swojej Małej Ojczyzny (ryc. 1)³. Jest to istotne, gdyż jak dowodzą badania, młodzi ludzie bardzo często wykazują pogłębiające się zagubienie we współczesnym świecie w przypadku braku możliwości identyfikowania się z bliskim im środowiskiem kulturowym⁴. Zapobieganie i wyhamowywanie tego zjawiska jest możliwe między innymi poprzez silną integrację kultury i oświaty⁵.



Ryc. 1. Żywa lekcja historii dla mieszkańców gminy Cerkwin w 2014 r. (fot. ze zbiorów J. Stępnakowskiego)

Najbardziej jaskrawym przejawem działalności grup i stowarzyszeń odtwórstwa historycznego są cieszące się ogromnym zainteresowaniem, coraz

³ M. Bąk, *Rekonstrukcja historyczna – bawimy się na poważnie*, „Wiadomości Historyczne z Wiedzą o Społeczeństwie”, 2013, nr 1, s. 9; J. Chańko, J.A. Daszyńska, *Rekonstrukcja historyczna wydarzeń pierwszej wojny światowej. Refleksje naukowo-dydaktyczne*, „Klio”, 2015, t. 34, s. 107–108.

⁴ H. Skorowski, *Znaczenie wartości kultury regionalnej w procesie rozwoju i wychowania młodego pokolenia*, [w:] *Edukacja regionalna – dziedzictwo kulturowe w zreformowanej szkole. Praca zbiorowa*, red. S. Bednarek, Wrocław 1999, s. 53.

⁵ A. Omelaniuk, *Regionalizm współczesny – jego znaczenie i rola w procesie oddziaływania na młodzież u progu XXI wieku*, [w:] *Edukacja regionalna – dziedzictwo kulturowe w zreformowanej szkole. Praca zbiorowa*, red. S. Bednarek, Wrocław 1999, s. 61.

częściej organizowane inscenizacje historyczne prezentujące wybrane wydarzenia z historii wsi, miast, regionów, kraju, a nawet i świata (ryc. 2)⁶. Warto słowem wstępu dodać, że sama idea nowożytnego ruchu odtwórstwa historycznego narodziła się w Stanach Zjednoczonych i Europie Zachodniej w latach 60. XX w.⁷. Do Polski odtwórstwo historyczne dotarło w drugiej połowie lat 70. XX w. W 1977 r. odbył się pierwszy turniej rycerski na zamku w Gołubiu-Dobrzyniu⁸, a w 1986 r. w ramach Klubu Polskiej Sztuki Walki Signum Polonicum powstało pierwsze na terenie kraju Bractwo Rycerskie w Zawierciu⁹.

⁶ Na podstawie badań przeprowadzonych w ramach programu Narodowego Centrum Kultury „Obserwatorium Kultury” wykazano, że od maja do września 2011 r. w Polsce odbyło się 110 imprez rekonstrukcyjnych, W samym woj. kujawsko-pomorskim od maja do września 2011 r. odbyło się 7 wydarzeń rekonstrukcyjnych: A. Karwacki, K. Olechnicki, T. Szlendak, przy współ. W. Walczaka, *Aneks metodologiczny*, [w:] W. Burszta, A. Karwacki, J. Nowiński, K. Olechnicki, T. Szlendak, *Dziedzictwo w akcji. Rekonstrukcja historyczna jako sposób uczestnictwa w kulturze*, Warszawa 2012, s. 224. Na podstawie innych badań wykazano, że w 2008 r. w Warszawie i jej okolicy odbyły się aż 34 inscenizacje historyczne nawiązujące do różnych okresów dziejów: H. Czubaśzek, *Od rycerza do zomowca. Przegląd historycznych inscenizacji plenerowych związanych z historią Warszawy i jej okolic*, „Z Otchłani Wieków”, 2008, nr 1–4, s. 107–119. Warto dodać, że jak wskazują badania, co roku na świecie odbywa się ponad 10 tys. rekonstrukcji historycznych bitew: A. Mikos v. Rohrscheidt, T. Jędrysiak, *Formy organizacji militarnej turystyki kulturowej w Polsce*, [w:] T. Jędrysiak, A. Mikos v. Rohrscheidt, *Militarna turystyka kulturowa*, Warszawa 2011, s. 238. Fenomen coraz popularniejszych inscenizacji historycznych, pomimo powszechnego podziwu i poszanowania osób biorących w nich udział, doczekał się również krytyki, zdaniem której inscenizacje historyczne nieodpowiednio, a czasem wręcz fałszywie oddają obraz czasów minionych (głównie wojen): W. Burszta, *Rekonstrukcje historyczne? To wtłaczanie w młode umysły fałszywego wyobrażenia wojny*, rozm. przepr. P. Średziński, „Dziennik Gazeta Prawna”, 20.08.2016, www.gazetaprawna.pl/artykuly/968784,rekonstrukcje-historyczne-granica-zostala-przekroczona.html [dostęp: 10.01.2019]; P. Rzewuski, *Niebezpieczeństwo rekonstrukcji historycznych*, „Teologia Polityczna Co Tydzień”, 2016, t. 29, www.teologiapolityczna.pl/pawel-rzewuski-niebezpieczenstwo-rekonstrukcji-historycznych-tpct-29- [dostęp: 10.01.2019].

⁷ M. Bogacki, *Czy historia może być atrakcyjna? Czyli o przeszłości i jej „żywych” przejawach w początku XXI wieku*, [w:] *Zeszyty Dziedzictwa Kulturowego*, red. K. Łopatecki, W. Walczak, Białystok 2007, s. 204–205.

⁸ M. Bogacki, *Historical Reenactment jako nowy sposób prezentowania przeszłości*, „Do Broni! Magazyn Rekonstrukcji Historycznych”, 2006, nr 4, s. 34–37; A. Mikos v. Rohrscheidt, T. Jędrysiak, op. cit., s. 234.

⁹ J. Hochleitner, M. Jasieniewska, *Współczesne rekonstrukcje bitwy pod Grunwaldem*, „Komunikaty Mazursko-Warmińskie”, 2010, z. 3, s. 363; M. Szulc, *Struktura wartości osobistych i motywy zainteresowań osób biorących udział w rekonstrukcjach historycznych*, „Turystyka Kulturowa”, 2014, nr 4, s. 31.



Ryc. 2. Inscenizacja historyczna przy zamku krzyżackim w Radzynie Chełmińskim w 2011 r. (fot. ze zbiorów Bractwa Rycerskiego Zamku Radzyńskiego)

W województwie kujawsko-pomorskim geneza ruchu odtwórstwa historycznego sięga końca lat 90. ubiegłego wieku. Przez kilkanaście lat w regionie wykształciły się grupy i stowarzyszenia rekonstrukcji historycznych odtwarzających szeroką gamę okresów historycznych. Według badań przeprowadzonych w 2006 r. w woj. kujawsko-pomorskim istniało 14 grup i stowarzyszeń związanych z odtwórstwem historycznym¹⁰. Obecnie liczba tego typu organizacji jest znacznie większa¹¹.

W Bydgoszczy i jej okolicach inscenizacje historyczne odbywają się głównie na terenach otwartych, parkach, skwerach, ulicach i placach miejskich. Przykładem takich miejsc może być przestrzeń:

- Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku w Myśliczynie (ryc. 3)¹²,

¹⁰ P. Kwiatkowski, *Pamięć zbiorowa społeczeństwa polskiego w okresie transformacji*, Warszawa 2008, s. 117.

¹¹ Aktualnie w samej Bydgoszczy działa ponad 10 grup i stowarzyszeń rekonstrukcji historycznej odtwarzającej postaci od starożytności po XX w.: M. Pawlak, *Historia współczesnego ruchu rycerskiego w Bydgoszczy*, [w:] *Młodość historii. Rekonstrukcja historyczna na Kujawach i Pomorzu jako pasja i przedmiot badań naukowych*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2013, s. 71–82; P. Tomczykowska, *Turystyka kulturowa szansą na rozwój miasta kreatywnego. Przykład Bydgoszczy i Torunia*, „Turystyka Kulturowa”, 2014, nr 2, s. 49.

¹² Inscenizacje historyczne nawiązujące do zmagania polsko-krzyżackich o Bydgoszcz w czasach panowania Władysława Jagiełły (2008, 2009 r.): M. Pawlak, op. cit., s. 77; A. Kosecki, *Najważniejsze wydarzenia z historii Bydgoszczy i regionu mogące stanowić inspirację do organizowania inscenizacji historycznych w oparciu o opinie nauczycieli historii bydgoskich szkół gimnazjalnych i ponadgimnazjalnych*, [w:] *Młodość historii*, t. 2, *Materialne i niematerialne aspekty rekonstrukcji historycznej*, red. idem, Bydgoszcz 2014, s. 209–210; www.pomorska.pl/oblezenie-zamku-bydgoskiego-1409-zobacz

- płyty Starego Rynku¹³,
- Starego Fordonu¹⁴,
- plant nad Wisłą w Fordonie (ryc. 4)¹⁵,
- okolicy śluzy nr 3 Okole na Kanale Bydgoskim¹⁶,
- Wyspy Młyńskiej¹⁷,

zdjecia-i-wideo/ar/7069337#wiadomosci [dostęp: 11.01.2019]. Inscenizacja dotycząca walk w „kotle Falaise” (2011 r.): A. Kosecki, *Wybrane inscenizacje historyczne z okresu II wojny światowej na terenie miasta Bydgoszczy jako element edukacji historycznej*, [w:] *Dzieje regionu kujawsko-pomorskiego*, t. 2, *Konflikty i spory w regionie kujawsko-pomorskim*, red. M. Białkowski, A. Kosecki, W. Polak, Toruń 2013, s. 176–181; www.dobroni.pl/n/kociol-falais-rekons/8079 [dostęp: 11.01.2019]; wideorelacja z tego wydarzenia: www.youtube.com/watch?v=rciL1qj-hAs [dostęp: 11.01.2019].

- ¹³ Inscenizacja walk o Bydgoszcz w okresie potopu szwedzkiego (2008 r.): A. Kosecki, *Najważniejsze wydarzenia z historii...*, s. 206–207; www.bydgoszcz.wyborcza.pl/bydgoszcz/1,137285,5842283,Sarmacka_uczta.html [dostęp: 11.01.2019]. Inscenizacje dotyczące powrotu Bydgoszczy do Macierzy (między innymi 2013, 2014, 2016, 2017 r.): A. Kosecki, *Najważniejsze wydarzenia z historii...*, s. 199–200; www.bydgoszcz.wyborcza.pl/bydgoszcz/1,48722,21271620,niezwykle-obchody-powrotu-bydgoszczy-do-macierzy-to-ja-rozumiem.html?disableRedirects=true [dostęp: 10.01.2019]; www.bydgoszcz.wyborcza.pl/bydgoszcz/1,48722,19506735,prusacy-dostali-lupnia-w-rocznice-powrotu-miasta-do-macierzy.html [dostęp: 10.01.2019].
- ¹⁴ Inscenizacje z okresu II wojny światowej (2016, 2017 r.): www.4don.pl/2016/02/swieto-starego-fordonu-2016-oraz.html [dostęp: 10.01.2019]; www.metropoliabydgoska.pl/swieto-starego-fordonu-2016/ [dostęp: 10.01.2019]; www.history.org.pl/2017/05/21/bitwa-o-fordon-iii-edycja-swieta-starego-fordonu/ [dostęp: 10.01.2019].
- ¹⁵ Inscenizacje z okresu średniowiecza (2018 r.): www.visitbydgoszcz.pl/pl/component/jevents/szczegolywydarzenia/11873189/-/swieto-starego-fordonu-bitwa-o-fordon?Itemid=376 [dostęp: 10.01.2019]; www.bydgoszcz.naszemiasto.pl/artukul/wielkie-swieto-w-starym-fordonie-w-bydgoszczy-byljarmark,4682965,artgal,t,id,tm.html [dostęp: 10.01.2019]. Inscenizacje z okresu II wojny światowej (2016, 2017 r.): www.bydgoszcz.eska.pl/poznaj-miasto/swieto-starego-fordonu-2017-jakie-czekajanas-atrakcje-wideoaudio/426729 [dostęp: 10.01.2019]; www.expressbydgoski.pl/kto-moze-niech-spieszy-nad-wisle-swieto-starego-fordonu-program/ar/12120095 [dostęp: 10.01.2019].
- ¹⁶ Inscenizacje z okresu II wojny światowej (2013, 2014 r.): www.bydgoszcz.naszemiasto.pl/artukul/iii-bydgoski-piknik-militarny-zdjecia-wideo,3149915,artgal,t,id,tm.html [dostęp: 10.01.2019]; www.bydgoszcz.naszemiasto.pl/artukul/czolgi-mundurypokazy-piknik-militarny-2014-juz-w-piatek,2703058,art,t,id,tm.html [dostęp: 10.01.2019].
- ¹⁷ Inscenizacje z okresu średniowiecza (2009–2013): M. Pawlak, op. cit., s. 77; E. Bagniewska, *Raport z analizy potencjału turystyczno-kulturowego Bydgoszczy i powiatu bydgoskiego*, „Turystyka Kulturowa”, 2013, nr 12, s.70; A. Kosecki, *Najważniejsze wydarzenia z historii...*, s. 203–205, 210; www.bydgoszcz.naszemiasto.pl/artukul/19-kwietnia-bydgoszcz-konczy-666-lat-impresy-na-urodziny,3161377,art,t,id,tm.html [dostęp: 10.01.2019]. Inscenizacja z okresu potopu szwedzkiego (2013 r.): A. Kosecki, *Najważniejsze wydarzenia z historii...*, s. 207–208; www.bydgoszcz24.pl/pl/11-wiadomosci/6008_szwedzi_odparci_krzyzacy_pokonani_bydgoszczanie_zachwyceni_

- Placu Wolności¹⁸,
- Placu Chełmińskiego (ryc. 5)¹⁹,
- Rybiego Rynku²⁰,
- okolicy ul. Focha, Gdańskiej i Mostowej²¹,
- okolicy wzgórza grodowego Wyszogród²²,
- zespołu pałacowego w Ostromecku (ryc. 6)²³.

obroncami_miasta.html [dostęp: 10.01.2019]; wideorelacja z tej inscenizacji www.youtube.com/watch?v=MaEp02LbJdk [dostęp: 10.01.2019].

- ¹⁸ Inszenizacje z okresu II wojny światowej (2012, 2014, 2015 r.): A. Kosecki, *Najważniejsze wydarzenia z historii...*, s. 197–198; www.bydgoszcz.naszemiasto.pl/artykul/atak-dywera-santa-na-pl-wolnosc-i-inscenizacja-w-bydgoszczy,2794960,art,t,id,tm.html [dostęp: 10.01.2019].
- ¹⁹ Inszenizacja z okresu II wojny światowej (2012 r.): A. Kosecki, *Wybrane inscenizacje historyczne...*, s. 181–185; www.pomorska.pl/bydgoskie-okole-zagralo-berlin-z-konca-wojny-zdjecia/ga/7285633/zd/11261053#wiadomosci [dostęp: 10.01.2019].
- ²⁰ Inszenizacja z okresu II wojny światowej (2011 r.): A. Kosecki, *Najważniejsze wydarzenia z historii...*, s. 201; www.bydgoszcz.naszemiasto.pl/artykul/inscenizacja-historyczna-wyzwolenia-bydgoszczy-w-1945-r,2927576,art,t,id,tm.html [dostęp: 12.01.2019].
- ²¹ Inszenizacja z okresu II wojny światowej (2008 r.): A. Kosecki, *Najważniejsze wydarzenia z historii...*, s. 213; www.bydgoszcz.naszemiasto.pl/artykul/powroca-bolesne-chwile-historii-zapowiedz,2940918,art,t,id,tm.html [dostęp: 12.01.2019].
- ²² Inszenizacje z okresu średniowiecza (2013, 2014 r.): www.pomorska.pl/inscenizacja-bitwy-o-wyszogrod-zobacz-wideo-i-zdjecia/ar/7401676 [dostęp: 10.01.2019]; www.infofordon.pl/aktualnosc/883/ [dostęp: 10.01.2019].
- ²³ Inszenizacje z okresu potopu szwedzkiego (2012–2018 r.): K. Kozłowski, *XVII-wieczna Rzeczpospolita szlachecka w działalności rekonstruktorskiej na Kujawach i Pomorzu*, [w:] *Młodość historii. Rekonstrukcja historyczna na Kujawach i Pomorzu jako pasja i przedmiot badań naukowych*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2013, s. 93–95; E. Bagniewska, op. cit., s. 70; www.bydgoszcz.naszemiasto.pl/artykul/inscenizacja-historyczna-w-ostromecku-szwedzi-ponownie,4212534,artgal,t,id,tm.html [dostęp: 10.01.2019]. Inszenizacje z okresu wojen napoleońskich (2012, 2013 r.): E. Bagniewska, op. cit., s. 70; www.pomorska.pl/nie-masz-planow-na-weekend-przyjedz-do-ostromecka-czeka-moc-atrakcji/ar/7293515 [dostęp: 10.01.2019]; www.radiopik.pl/2,3468,wiadomosci-lokalne&dtx=&szukaj=&go=morelist&s=1640 [dostęp: 10.01.2019].



Ryc. 3. Rycerstwo polskie podczas inscenizacji na terenie Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku w Myśliczynie w 2009 r. (fot. ze zbiorów M. Pawlaka)



Ryc. 4. Przygotowania do inscenizacji na terenie plant nadwiślańskich w Fordonie w 2017 r. (fot. ze zbiorów GRH KG Nord)



Ryc. 5. Fragment inscenizacji na placu Chełmińskim w Bydgoszczy w 2012 r. (fot. ze zbiorów SRH Nordland)



Ryc. 6. Wymarsz oddziału na bitwę przed pałac w Ostromecku w 2017 r. (fot. ze zbiorów M. Daleckiego)

Osadzenie inscenizacji w ww. miejscach daje przede wszystkim dobre warunki do obserwacji poczynañ rekonstruktorów przez zgromadzoną publiczność. Istotnym elementem doboru miejsca pod inscenizację jest także

zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa rekonstruktorom i osobom przybyłym oglądać widowisko. Miejsce inscenizacji musi zawsze być wyraźnie odgródzone od przestrzeni dla publiczności i posiadać drogę dojazdową dla służb ratowniczych²⁴. Z twego względu inscenizacja nie może odbywać się na terenach zagrożonych zawaleniem czy osunięciem.

Są jednak w przestrzeni miasta Bydgoszczy jeszcze inne, bardzo ciekawe miejsca wykorzystywane jako przestrzeń inscenizacji historycznych – obiekty poprzemysłowe, których stan zachowania pozwala na bezpieczne przeprowadzanie działań odtwórczych pod okiem zgromadzonej publiczności. Ich historia, architektura, wewnętrzne instalacje, wytwarzane produkty i sposób oddziaływania na społeczność miejską wyróżnia je spośród pozostałej zabudowy. Głównie z powodów poznawczych stanowią one cenny walor turystyczny miasta dla potencjalnych turystów²⁵.

Pierwszym takim miejscem jest plac i fragmenty zabudowy hali produkcyjnej fabryki Makrum S.A (ryc. 7). Geneza fabryki sięga drugiej połowy lat 60. XIX w., kiedy to Hermann Löhnert na parceli przy ul. Zduny 7, u zbiegu z ul. Warmińskiego otworzył warsztat produkcji maszyn i urządzeń rolniczych²⁶. Od tego momentu zakład był silnie rozbudowywany, aż w końcu w 1912 r., po zakupie nowych gruntów, przeniesiony został na teren położony przy ul. Leśnej²⁷. Zakład pomimo licznych zawirowań przetrwał okres II wojny światowej – w 1948 r. pracowało w nim 815 osób²⁸. Sama nazwa Makrum pochodzi z drugiej połowy lat 50. ubiegłego wieku, gdy doszło do połączenia upaństwowionej już wówczas fabryki z pomniejszymi przedsiębiorstwami²⁹.

Od 2014 r. właścicielem fabryki jest grupa kapitałowa IMMOBILE S.A., która rok później zdecydowała o jej przeniesieniu na teren Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, zaś na pierwotnych gruntach fabryki rozpoczęto budowę osiedla biurowo-mieszkaniowego „Platanowy Park”³⁰.

²⁴ J. Chańko, J.A. Daszyńska, *Rekonstrukcja historyczna: hobby, pasja komercja?*, „Wiadomości Historyczne z Wiedzą o Społeczeństwie”, 2015, nr 6, s. 12–13.

²⁵ T. Jędrzyak, *Turystyka kulturowa*, Warszawa 2008, s. 56–58.

²⁶ *Bydgoszcz przemysłowa. Retro przewodnik – od warsztatu do fabryki*, koncepcja B. Derkowska-Kostkowska, współpraca red. K. Strauss, Bydgoszcz 2018, s. 147.

²⁷ Ibidem.

²⁸ S. Kamosiński, *Życie gospodarcze miasta 1945–1955*, [w:] K. Budka, M. Chamot, M. Golon et al., *Historia Bydgoszczy*, t. 3, cz. 1, 1945–1956, Bydgoszcz 2015, s. 210.

²⁹ www.makrum.pl/pl/o-nas/ [dostęp: 10.01.2019].

³⁰ www.immobile.com.pl/pl/o-grupie-kapitalowej-immobile [dostęp 10.01.2019]; www.platanowypark.pl/mieszkania-deweloperskie [dostęp: 10.01.2019].



Ryc. 7. Jedna z hal na terenie Makrum – 2019 r.; hala została wyburzona na przełomie marca i kwietnia 2020 r. (fot. ze zbiorów autora)

Zanim jednak przystąpiono do prac związanych z zaadaptowaniem obszaru fabryki na cele mieszkaniowe, na jej terenie zorganizowano dwie inscenizacje historyczne. Nawiązywały one do wydarzeń ze stycznia 1945 r. dotyczących wyzwolenia miasta Bydgoszczy.

Pierwsza z nich miała miejsce 29.01.2012 r.³¹. Przygotowania do rekonstrukcji wyzwolenia miasta rozpoczęły się już pod koniec 2011 r. Muzeum Wojsk Lądowych w Bydgoszczy zaprosiło do współpracy przy organizowaniu widowiska miejscowe grupy rekonstrukcji historycznej. Scenariusz inscenizacji został tak stworzony, aby jak najlepiej wykorzystać teren fabryki. Zarówno strona polska z radziecką, jak i niemiecka podczas inscenizacji korzystała z budynków, barykad, materiałów budowlanych, stert gruzów do obrony i wyprowadzania ataków. Strona niemiecka składała się z oddziału Łotyszy, grupy Volkssturmu i miejskiego garnizonu (ryc. 8)³². Wyzwoliciełami Bydgoszczy byli żołnierze radzieccy, polscy z 8. Pułku Piechoty, członkowie Armii Krajowej, a także pracownicy przymusowi z terenu fabryki.

³¹ Szczegółowe omówienie tej inscenizacji w: A. Kosecki, *Wybrane inscenizacje historyczne...*, s. 185–189; idem, *Działalność Stowarzyszenia Rekonstrukcji Historycznych NORDLAND*, praca licencjacka napisana pod kierunkiem prof. dra hab. T. Wolszy w Instytucie Nauk Politycznych UKW, Bydgoszcz 2012, s. 115–124; idem, *Najważniejsze wydarzenia z historii...*, s. 201–202; E. Bagniewska, op. cit., s. 70; www.dzieje.pl/aktualnosci/bydgoszcz-rekonstruktorzy-zdobyli-miasto [dostęp: 10.01.2019]; www.manager.money.pl/galerie/rekonstrukcja-walk-o-wyzwolenie-bydgoszczy-w-1945-g383312.html [dostęp: 10.01.2019].

³² Wideorelacja z tej inscenizacji www.youtube.com/watch?v=3wEZZ2mlUYk [dostęp: 29.12.2018].



Ryc. 8. Inscenizacja na terenie Makrum w 2012 r. (fot. ze zbiorów SRH Nordland)

Następna inscenizacja odbyła się 27.01.2013 r., także na terenie placu fabryki³³. Dodatkowo organizatorzy wzbogacili wydarzenie o elementy pirotechniczne w postaci ładunków wybuchowych. Wykorzystano również większą liczbę sprzętu ciężkiego: czołgi i transportery opancerzone³⁴. Scenariusz był bardzo zbliżony do tego z poprzedniej edycji wydarzenia.

Wystąpili przedstawiciele następujących grup: Stowarzyszenie Rekonstrukcji Historycznej AA7³⁵, Stowarzyszenie Miłośników Historii i Oręża w Bydgoszczy³⁶, Grupa Rekonstrukcji Historycznej Viking³⁷, Muzeum Wału Pomorskiego³⁸, Stowarzyszenie Theatrum Historica³⁹, GRH 503 Batalion Czołgów Ciężkich, GRH Weichsel⁴⁰ i Stowarzyszenie Poznańska Grupa Rekonstrukcji Historycznej Warta⁴¹. W sposób nader interesujący podczas tego eventu została ukazana praca przymusowa mieszkańców Bydgoszczy⁴².

³³ E. Bagniewska, op. cit., s. 70.

³⁴ www.mmbydgoszcz.pl/438449/2013/1/29/inscenizacja-bydgoszcz?category=photos [dostęp: 29.12.2018]; www.fakty.interia.pl/galerie/polskalokalna/zdjecie,ild,1362489,iAId,108114 [dostęp: 27.01.2019].

³⁵ www.abteilung7.org/index_srh1_memb.htm [dostęp: 12.01.2019].

³⁶ www.facebook.com/Stowarzyszenie-Mi%C5%82o%C5%9Bnik%C3%B3w-Historii-i-Or%C4%99%C5%BCa-185255444865261/ [dostęp: 12.01.2019].

³⁷ www.grhwiking.pl/ [dostęp: 12.01.2019].

³⁸ www.muzeum-walu-pomorskiego.business.site/ [dostęp: 12.01.2019].

³⁹ www.pl-pl.facebook.com/Theatrum-Historica-702885576424811/ [dostęp: 12.01.2019].

⁴⁰ www.weichsel.5v.pl/ [dostęp: 12.01.2019].

⁴¹ www.warta.indium.pl/onas.html [dostęp: 12.01.2019].

⁴² A. Kosecki, *Najważniejsze wydarzenia z historii...*, s. 202; www.youtube.com/watch?v=GZ2lcU_Dbcg [dostęp: 29.12.2018].

Zdaniem autora, do grupy obiektów poprzemysłowych, które zostały zaadoptowane do działań związanych z odtwórstwem historycznym, można zaliczyć również wieżę ciśnień przy ul. Filareckiej 1 (ryc. 9). Władze Bydgoszczy zatwierdziły projekt budowy nowoczesnej sieci wodociągowej 8.04.1897 r.⁴³, natomiast do budowy 45-metrowej, neogotyckiej wieży ciśnień, prawdopodobnie według projektu Carla Meyera, przystąpiono w 1898 r., a już w 1900 r. oddano ją do użytku⁴⁴.

W wieży położonej w parku na wzgórzu przylegającym do Starego Rynku zainstalowano wyrównawczy zbiornik wody o pojemności 1260 m³, który służył do gromadzenia wody w okresie minimalnego poboru, żeby następnie uzupełniać braki w sieci w okresie największego zapotrzebowania na wodę. Wieża ciśnień funkcjonowała przez 90 lat. Następnie została wyłączona z eksploatacji⁴⁵. Po gruntownym remoncie i adaptacji do celów muzealno-kulturalnych weszła w skład otwartego 29.10.2012 r. Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy⁴⁶.



Ryc. 9. Wieża ciśnień przy ul. Filareckiej 1 – widok współczesny (fot. ze zbiorów autora)

⁴³ P. Winter, *Powstanie nowoczesnego systemu wodno-kanalizacyjnego w Bydgoszczy (lata 1881–1920)*, [w:] K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, E. Dygaszewicz et al., *Historia wodociągów i kanalizacji w Bydgoszczy do 1945 r.*, Bydgoszcz 2011, s. 66.

⁴⁴ Ibidem, s. 96.

⁴⁵ Ibidem, s. 97.

⁴⁶ Idem, *Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy*, [w:] K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, E. Dygaszewicz et al., *Historia wodociągów i kanalizacji w Bydgoszczy 1945–2012*, Bydgoszcz 2012, s. 182–186.

Dwa lata później Muzeum Wojsk Lądowych w Bydgoszczy przy współudziale Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy – spółka z o.o. postanowiło zorganizować kolejną inscenizację upamiętniającą wyzwolenie Bydgoszczy w styczniu 1945 r. Dwie poprzednie edycje tego wydarzenia – jak zostało to wyżej przedstawione – odbyły się na terenie Makrum⁴⁷.

Okolice parku gen. Henryka Dąbrowskiego oraz górująca nad okolicą ceglana wieża ciśnień idealnie nadawały się na miejsce inscenizacji⁴⁸. Rankiem 26.01.2014 r. przybyło ponad 80 rekonstruktorów z całego kraju, chcących wziąć udział w tym wydarzeniu. Wokół wieży zainstalował się niemiecki garnizon miejski. Rozstawiono koksowniki i prymitywne piecyki polowe. Dzięki wykorzystaniu ogromnej liczby eksponatów całą okolicę wieży ucharakteryzowano na połowę lat 40. minionego wieku. Już kilka godzin przed rozpoczęciem inscenizacji, mieszkańcy Bydgoszczy przybyli robić sobie zdjęcia z rekonstruktorami wojsk niemieckich, polskich i radzieckich, prowadząc jednocześnie ożywioną dyskusję z odtwórcami historii poszerzając wiedzę z zakresu II wojny światowej i militariów.

Niestety, podczas próby, na godzinę przed rozpoczęciem inscenizacji, doszło do niekontrolowanego wybuchu materiałów pirotechnicznych podczas ładowania przez rekonstruktorów z Torunia radzieckiej armaty ZIS 3. W wyniku tego zdarzenia dwóch członków obsługi działa zostało rannych, ewakuowano mieszkańców pobliskich domów, a całe wydarzenie odwołano⁴⁹. Zachowane fotorelacje z przygotowań do inscenizacji ukazują, że było to dobrze wybrane miejsce na tego typu działania. Świadczyło o tym ucharakteryzowanie okolicy wieży ciśnień na okres wojenny oraz przybycie ogromnej liczby mieszkańców miasta i okolicy chcących przyjrzeć się z bliska temu wydarzeniu (ryc. 10).

⁴⁷ A. Kosecki, *Wybrane inscenizacje historyczne...*, s. 201–203.

⁴⁸ www.bydgoszczdzisiaj.pl/ramka.php?src=express.bydgoski.pl/302347,Powalcza-o-miasto-Przedstawienie-quotBydgoszcz-1945quot-w-niedziele.html&back=powalcza-o-miasto.-przedstawienie-quot;bydgoszcz-1945quot;-w-niedziele [dostęp: 27.01.2019].

⁴⁹ A. Kosecki, *Wybrane inscenizacje historyczne...*, s. 202–203; www.youtube.com/watch?v=TI2n0ij0lxI [dostęp: 27.01.2019]; www.express.bydgoski.pl/302971,Problemy-stwarza-czlowiek-a-nie-prawo-mowia-rekonstruktorzy-po-wypadku-w-Bydgoszczy.html [dostęp: 27.01.2019]. Zagadnienie bezpieczeństwa uczestników w inscenizacjach historycznych oraz problem stosowania podczas nich broni palnej porusza: S. Teusz, *Problem użycia broni palnej w rekonstrukcjach historycznych*, „Z Otchłani Wieków”, 2008, nr 1–4, s. 25–30; B. Bromberek, *Prawne aspekty korzystania z broni palnej w odtworstwie historycznym*, [w:] *Młodość historii. Rekonstrukcja historyczna na Kujawach i Pomorzu jako pasja i przedmiot badań naukowych*, red. A. Kosecki, Bydgoszcz 2013, s. 137–142; J. Daszyńska, *Kilka refleksji nad inscenizacjami historycznymi przypominającymi wydarzenia II wojny światowej*, „Wiadomości Historyczne z Wiedzą o Społeczeństwie”, 2014, nr 2, s. 34–37.



Ryc. 10. Przygotowania do inscenizacji w okolicy wieży ciśnieni przy ul. Filareckiej 1 w 2014 r. (fot. ze zbiorów SRH Nordland)

Najczęściej jednak wykorzystywaną przestrzenią przemysłową w Bydgoszczy do celów rekonstrukcji historycznych są pozostałości DAG Fabrik Bromberg, funkcjonujące od 2011 r. jako Exploseum – Centrum techniki wojennej DAG Fabrik Bromberg w ramach Muzeum Okręgowego im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy (ryc. 11).

Wkrótce po zajęciu Bydgoszczy, jeszcze w 1939 r., w lesie blisko Łęgnowa, Niemcy rozpoczęli budowę ogromnej fabryki⁵⁰. Wszystkie prace zostały wykonane przez pracowników przymusowych, którzy potem pracowali przy produkcji różnego rodzaju amunicji i materiałów wybuchowych. Do końca 1944 r. powstało ponad tysiąc budynków, 400 km dróg i 40 km torów kolejowych⁵¹.

Kompleksowy program budowy obejmował budynki produkcyjne, obiekty infrastruktury elektrycznej, ciepłej, wodnej i kanalizacyjnej, laboratoria, warsztaty, budynki straży pożarnej, ambulatoria, obiekty administracyjne czy socjalne. Działalność fabryki zapewniała w 1944 r. 6,4% produkcji prochu w skali całej III Rzeszy⁵².

⁵⁰ M. Kułakowski, *Exploseum Centrum techniki wojennej DAG Fabrik Bromberg*, [w:] *Dzieje regionu kujawsko-pomorskiego, t. 2, Konflikty i spory w regionie kujawsko-pomorskim*, red. M. Białkowski, A. Kosecki, W. Polak, Toruń 2013, s. 168.

⁵¹ M. Pszczółkowski, *DAG Fabrik Bromberg. Z dziejów bydgoskiej fabryki materiałów wybuchowych 1939–1945*, Bydgoszcz 2012, s. 18.

⁵² *Ibidem*, s. 21.

Dopiero wraz z wyzwoleniem Bydgoszczy pod koniec stycznia 1945 r. zatrzymano produkcję. Kilka dni przed wkroczeniem wojsk radzieckich i polskich podjęto decyzję o ewakuacji niemieckiego personelu. W tym samym czasie dokumentacja techniczna dotycząca fabryki została wywieziona bądź zniszczona⁵³. Natomiast wyposażenie techniczne Rosjanie wywieźli do ZSRR⁵⁴.

Siedem budynków z kompleksu ze strefy produkcji nitrogliceryny zostało w 2011 r. zaadaptowanych na cele muzealne, jako wspomniane Explouseum⁵⁵. Część innych obiektów stoi wciąż opuszczona od zakończenia wojny. Gross z nich wykorzystywano po II wojnie światowej jako budynki produkcyjne bądź magazyny przez Zakłady Chemiczne Zachem⁵⁶. Dzięki objęciu opieką przez Muzeum Okręgowe części zabudowań tej fabryki, stały się one dostępne dla społeczeństwa, a co za tym idzie można było rozpocząć wykorzystywać je do celów odtwórstwa historycznego.



Ryc. 11. Dwa obiekty muzealne Explouseum – widok współczesny (fot. ze zbiorów autora)

⁵³ Ibidem, s. 114.

⁵⁴ Ibidem, s. 117.

⁵⁵ P. Tomczykowska, op. cit., s. 47–48; M. Kułakowski, *Fabryka materiałów wybuchowych w Bydgoszczy koncernu Dynamit Aktien-Gesellschaft, vormals Alfred Nobel & Co.*, [w:] *Explouseum – Centrum techniki wojennej DAG Fabrik Bromberg*. Przewodnik, oprac. M. Kułakowski, Bydgoszcz 2012, s. 14; A.D. Borsuk, „Wybuchowa” historia Bydgoszczy, „Renowacje i Zabytki”, 2017, nr 4, s. 132–134. Warto dodać, że zarówno wieża ciśnień, jak i Explouseum wchodzą w skład powołanego w 2012 r. Szlaku Wody, Przemysłu i Rzemiosła TeH₂O będącego pierwszym przemysłowym szlakiem tematycznym w Bydgoszczy, zrzeszającym obecnie 15 obiektów: A.D. Borsuk, op. cit., s. 134–136. Więcej informacji na temat szlaku: www.ludzieitechnika.pl/artukul/24/idea-szlaku [dostęp: 10.01.2019]. Zagadnienie funkcjonowania i korzyści z istnienia szlaków kultury industrialnej omawia: W. Pokojska, *Szlaki kultury industrialnej jako element procesu rewitalizacji obszarów poprzemysłowych*, „Turystyka Kulturowa”, 2017, nr 4, s. 31–32.

⁵⁶ S. Kamosiński, *Proces industrializacji w regionie Kujaw i Pomorza w okresie Polski Ludowej (1945–1989). Próba bilansu*, [w:] *Dzieje regionu kujawsko-pomorskiego*, t. 3, *W warsztacie, w manufakturze, w fabryce i w sklepie*, red. Z. Biegański, W. Polak, M. Białkowski, Toruń 2013, s. 168.

Jeszcze przed utworzeniem Exploseum w 2007 r. na terenie strefy NGL odbyło się widowisko historyczne „NGL – BETRIEB. PODZIEMNA ZBROJOWNIA III RZESZY”. Organizatorami wydarzenia było Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy, Urząd Miasta Bydgoszczy, Bydgoskie Stowarzyszenie Miłośników Zabytków „Bunkier” oraz pracownicy i studenci Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego⁵⁷. Następnie w latach 2009–2011, podczas specjalnego cyklu wycieczek po Bydgoszczy pod nazwą Podziemna Trasa Turystyczna, grupom zwiedzających towarzyszyli odtwórcy historii z Trójmiasta (Barbarossa⁵⁸ i Pomerania⁵⁹) wcielający się w niemiecką kadrę i ochronę fabryki⁶⁰.

Już podczas zaplanowanego na 26.05.2011 r. przedpremierowego zwiedzania przygotowywanego do otwarcia Exploseum, przedstawiciele mediów i władz miasta mieli po raz pierwszy kontakt z funkcjonującą wówczas bydgoską grupą GRH Nordland⁶¹, która zorganizowała na terenie DAG-u dioramę, ukazującą umundurowanie i uzbrojenie wojsk niemieckich w latach 1939–1945. Po terenie fabryki poruszały się piesze i zmotoryzowane patrole wojsk niemieckich. Dodatkowo zbudowano szlaban i punkt kontroli dokumentów przed wejściem do obiektów muzealnych⁶².

Od oficjalnego otwarcia Exploseum 2.07.2011 r.⁶³ wchodzące w jego skład budynki były wykorzystywane do kręcenia filmów dokumentalnych i paradokumentalnych dotyczących tematyki II wojny światowej oraz spotów reklamowych dla inscenizacji historycznych⁶⁴. Sceneria kompleksu służyła też wielokrotnie grupom odtwórstwa historycznego jako tło sesji fotograficznych dla celów edukacyjnych (ryc. 12–14)⁶⁵.

⁵⁷ www.germanistyka-ngl-betrieb.ukw.edu.pl/inscenizacja/inscenizacja.htm [dostęp: 27.01.2019]; www.bydgoszcz.wyborcza.pl/bydgoszcz/1,35590,4231863.html?disableRedirects=true [dostęp: 27.01.2019].

⁵⁸ www.grh-barbarossa.com/index.php [dostęp: 27.01.2019].

⁵⁹ www.facebook.com/pages/category/Non-Governmental-Organization--NGO-/GIH-Pomerania-1945-268116369876874/ [dostęp: 27.01.2019].

⁶⁰ www.pomorska.pl/wycieczka-do-exploseum-jeszcze-przed-premiera-muzeum-zapisz-sie/ar/7228244 [dostęp: 27.01.2019]; wideorelacja z jednego z wydarzeń tego typu: www.youtube.com/watch?v=Y25F6EB9uLU [dostęp: 27.01.2019].

⁶¹ A. Kosecki, *Działalność Stowarzyszenia Rekonstrukcji...*, passim; www.facebook.com/srh.nordland/ [dostęp: 27.01.2019].

⁶² www.bydgoszcz.naszemiasto.pl/artikul/wkrotce-otwarcie-exploseum-w-bydgoszczy-zdjecia-foto,3193879,art,t,id,tm.html [dostęp: 27.01.2019]; www.pomorska.pl/2-lipca-otwarcie-exploseum-w-bydgoszczy-zdjecia/ar/7225662 [dostęp: 27.01.2019]; wideorelacja z tego wydarzenia: www.youtube.com/watch?v=OndUfScuyCw [dostęp: 27.01.2019].

⁶³ M. Pszczółkowski, op. cit., s. 118.

⁶⁴ www.youtube.com/watch?v=RdFKedyK9DA [dostęp: 27.01.2019]; www.youtube.com/watch?v=weweUozpAdk [dostęp: 27.01.2019]; www.youtube.com/watch?v=QFD07lziYDk [dostęp: 27.01.2019].

⁶⁵ A. Kosecki, *Działalność Stowarzyszenia Rekonstrukcji...*, s. 166–168.



Ryc. 12. Realizacja projektu „Kalendarz” przez SRH Nordland na terenie Exploseum (fot. ze zbiorów SRH Nordland)



Ryc. 13. Zdjęcie wykonane podczas sesji fotograficznej SRH Nordland na terenie Exploseum, nawiązującej do wydarzeń mających miejsce w lutym 1945 r. w punkcie opatrunkowym dyw. Nordland w Radaczewie na Pomorzu Zachodnim (fot. ze zbiorów SRH Nordland)



Ryc. 14. Kadr z filmu nagrywanego na terenie Exploseum w celu promocji inscenizacji historycznej dotyczącej walk w Berlinie w kwietniu i maju 1945 r., która została zorganizowana w Bydgoszczy w 2012 r. (fot. ze zbiorów SRH Nordland)

W murach fabryki, od momentu powstania Exploseum, pracownicy muzeum kilka razy do roku, między innymi przy okazji święta bydgoskiego szlaku TeH₂O (ryc. 15)⁶⁶, Europejskiej Nocy Muzeów⁶⁷ czy Explo Niedziel (ryc. 16)⁶⁸ zapraszają grupy rekonstrukcji historycznych w celu zorganizowania specjalnych pokazów dla zwiedzających. Są to przykłady sprawnie działającego event marketingu⁶⁹ i zwiedzania fabularyzowanego⁷⁰. Ich tematyka najczęściej dotyczy pracy przymusowej na terenie fabryki, działań wywiadowczych, sabotaży Armii Krajowej, wywożenia dokumentacji przez Niemców, ewakuacji fabryki oraz zajęcia jej terenu przez wojska radzieckie i polskie.

⁶⁶ www.ludzieitechnika.pl/artykul/165/tehofest-2016 [dostęp: 27.01.2019]; www.bydgoszcz.naszemiasto.pl/artykul/impreza-tehofest-juz-w-ten-weekend-w-bydgoszczy-zobacz,3848906,art,t,id,tm.html [dostęp: 27.01.2019]; www.radiopik.pl/2,47122,swietoszlaku-teh2o-w-bydgoszczy&s=1249&si=1249&sp=1249 [dostęp: 27.01.2019].

⁶⁷ www.expressbydgoski.pl/kolejna-noc-muzeow-juz-w-sobote-program/ar/10972151 [dostęp: 27.01.2019]. Zagadnienie Europejskiej Nocy Muzeów: I. Wyszowska, T. Jędrysiak, *Turystyka muzealna*, Warszawa 2017, s. 224–225.

⁶⁸ www.visitbydgoszcz.pl/pl/component/jevents/szczegolywydarzenia/11873950/-/wakacyjna-explo-niedziela?Itemid=376 [dostęp: 27.01.2019]; www.bydgoszcz.naszemiasto.pl/artykul/z-wizyta-w-exploseum-iii-explo-niedziela-zdjecia,2710156,art,t,id,tm.html [dostęp: 27.01.2019].

⁶⁹ A.D. Borsuk, op. cit., s. 134–136. Przykładem podobnego, aczkolwiek bardziej rozbudowanego wydarzenia o dużym znaczeniu promocyjnym jest „Obłężenie Malborka”: I. Rekuć, „Obłężenie Malborka” jako event militarnej turystyki kulturowej. *Analiza profilu turystów biorących udział w wydarzeniu*, „Turystyka Kulturowa”, 2018, nr 1, s. 80–85.

⁷⁰ A. Mikos v. Rohrscheidt, *Historia w turystyce kulturowej*, Warszawa 2018, s. 61.

Tego typu inicjatywy muzealne zaspokajają aktualnie obserwowane zapotrzebowanie turysty/widza na przeżycie czegoś wyjątkowego, niepowtarzalnego podczas wizyty w muzeum/obiekcie historycznym. Możliwość szeroko pojętej interakcji podczas zwiedzania pogłębia przeżycia widza, dodaje autentyzmu i wplata treści emocjonalne w zwiedzanie danej przestrzeni/pomieszczenia⁷¹.

Budynki DAG Fabrik Bromberg, wchodzące w skład Exploseum, są najczęściej wykorzystywanymi w Bydgoszczy obiektami do celów inscenizacji historycznych i żywych lekcji historii. Wynika to w głównej mierze z przemysłowo-militarnej przeszłości tej fabryki – dzięki czemu wpisuje się ona doskonale w statutowe działania grup odtwórstwa historycznego. Dodatkowo swoista aura tajemniczości, unosząca się nad całym „pozachemowskim” obszarem, przyciąga jak magnes mieszkańców nie tylko Bydgoszczy, ale także i dalszych zakątków kraju, chcących poznać historię, która jeszcze niedawno była skrzętnie ukrywana przed postronnymi osobami.



Ryc. 15. Inscenizacja na terenie Exploseum w ramach święta Szlaku TeH₂O w 2016 r. (fot. ze zbiorów GRH KG Nord)

⁷¹ M. Pawleta, *Rekonstrukcje i inscenizacje przeszłości w perspektywie turystyki archeologicznej w Polsce*, [w:] *Skanseny archeologiczne i archeologia eksperymentalna*, red. J. Gancarski, Krosno 2012, s. 376; Ł. Gawęł, *Poprzemysłowe dziedzictwo kulturowe a rozwój turystyki. Zastosowanie modelu AUDEE do oceny industrialnych atrakcji turystycznych*, „Turystyka Kulturowa”, 2014, nr 11, s. 61; A. Mikos v. Rohrscheidt, *Historia w turystyce...*, s. 60–61, 223–224.



Ryc. 16. Fragment wystawy uzbrojenia i umundurowania wojsk niemieckich w czasie II wojny światowej, przygotowanej przez członków GRH KG Nord na terenie Exploseum w 2017 r. (fot. ze zbiorów GRH KG Nord)

Podsumowując, można stwierdzić, że w ciągu ostatnich dziesięciu lat tylko trzy obiekty przemysłowe mieszczące się na terenie Bydgoszczy zostały wykorzystane do działań związanych z rekonstrukcją historyczną. Do bydgoskich zabytków techniki/obiektów przemysłowych o znaczeniu krajowym i regionalnym, które można by wykorzystać do zorganizowania w ich obrębie inscenizacji historycznych, warto zaliczyć między innymi Zespół Kanału Bydgoskiego (fragmenty na terenie Bydgoszczy), Młyny Rothera, okolice Hali Targowej, byłej Rzeźni Miejskiej, przestrzeń wokół odrestaurowanej Fabryki Lloyd'a, teren Fabryki Obrabiarek do Drewna, otoczenie dawnej Farbiarni Wilhelma Koppa czy chociażby Zespół Śluzy Miejskiej nr 2⁷². Zdaniem autora jest to swoiste niedowartościowanie potencjału bydgoskich zabytkowych budynków związanych z przemysłem czy techniką, które – jak podkreślają zgodnie badacze – stanowią istotne dziedzictwo przemysłowe, będące pewnego rodzaju „zapisem tradycji danego regionu, obszaru lub miasta”⁷³.

⁷² E. Bagniewska, op. cit., s. 70.

⁷³ M. Paluch, *Rola turystyki w rewitalizacji małych miast poprzemysłowych i regionów – studia przypadków Cork, Jeffersonville, New Albany i Regionu Walonii*, „Turystyka Kulturowa”, 2014, nr 11, s. 6; A. Lisowska, *Stara Kopalnia Centrum Nauki i Sztuki w Wałbrzychu – przykład rewitalizacji obiektów poprzemysłowych na cele kulturowe*, „Turystyka Kulturowa”, 2016, nr 4, s. 11.

Wiadomo, że o wiele lepiej klimat minionych lat oddają inscenizacje historyczne odbywające się w pobliżu lub częściowo wewnątrz historycznych budynków, które niejednokrotnie były niemymi świadkami wydarzeń, o których wspominają scenariusze inscenizacji historycznych. Nie potrzeba tworzyć sztucznej scenografii, wystarczy wykorzystać istniejące obiekty, aby w odpowiedni sposób odtworzyć atmosferę minionych lat. Niemieccy piechurzy kolokwialnie ujmując „goniący się” z radzieckimi żołnierzami po terenie np. Leśnego Parku Kultury i Wypoczynku w Myśliczynie tracą znacząco na jakości niesionego przez nich przekazu, z racji nieodpowiedniej przestrzeni dla inscenizacji historycznej. Niejednokrotnie wystarczyłoby tylko się rozejrzeć, aby przenieść całe wydarzenie w inne, znacznie lepiej dopasowane miejsce.

Organizacja cyklicznych inscenizacji historycznych w bydgoskich obiektach/przestrzeniach przemysłowych lub ich otoczeniu, przy promocji i wsparciu miejskich instytucji muzealnych może w przyszłości przyczynić się do wzrostu tożsamości miejsca wśród lokalnej społeczności⁷⁴, asocjacji wśród potencjalnych turystów z odleglejszych zakątków kraju⁷⁵ i wytworzenia w Bydgoszczy wysokiej jakości produktu turystycznego, stanowiącego odpowiednio skorelowaną mieszaninę turystyki dziedzictwa przemysłowego i turystyki żywej historii⁷⁶.

.....

Adam Kosecki

Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy

Rola bydgoskich obiektów przemysłowych w odtwórstwie historycznym

Idea nowożytnego ruchu odtwórstwa historycznego narodziła się w USA i Europie Zachodniej w latach 60. XX w. Do Polski dotarła w drugiej połowie lat 70. XX w. Obecnie w kraju cieszy się wciąż wielkim zainteresowaniem. Świadczy o tym fakt organizacji przez przedstawicieli ruchu rekonstrukcji historycznej co roku ponad 100 wydarzeń – inscenizacji i pokazów na terenie Polski.

W Bydgoszczy inscenizacje historyczne z reguły odbywają się na otwartej przestrzeni, takiej jak chociażby parki, skwery, place i planty nadrzeczne. Niestety, wy-

⁷⁴ K. Czernek, *Dziedzictwo kulturowe i jego rola w kształtowaniu tożsamości miejsca oraz relacji wśród lokalnej społeczności*, „Turystyka Kulturowa”, 2016, nr 6, s. 80–81.

⁷⁵ A. Mikos v. Rohrscheidt, *Rozwój militarnej turystyki kulturowej w Polsce – wnioski i postulaty*, [w:] T. Jędrzyśiak, A. Mikos v. Rohrscheidt, *Militarna turystyka...*, s. 269.

⁷⁶ Idem, *Turystyka kulturowa. Fenomen, potencjał, perspektywy*, Gniezno 2008, s. 130; idem, *Historia w turystyce...*, s. 167–168; T. Jędrzyśiak, *Turystyka kulturowa w obiektach przemysłowych – zagadnienia ogólne*, „Turystyka Kulturowa”, 2011, nr 6, s. 18.

bór takich miejsc wiąże się z koniecznością stworzenia sztucznej scenografii, stanowiącej tło odtwarzanych wydarzeń. Co więcej, miejsce nie odpowiada często prezentowanym realiom historycznym.

O wiele prościej jest wykorzystywać bydgoskie obiekty przemysłowe – np. wieżę ciśnień czy budynki wchodzące w skład Exploseum. Poprzez swoją historię same w sobie są cennym elementem bydgoskiej tkanki miejskiej.

Dodatkowe ich wykorzystanie w celach odtwórstwa historycznego czyni z nich unikatowy, niepowtarzalny i wysoce jakościowy produkt turystyczny, przyciągający potencjalnych turystów nawet z odległych zakątków kraju, który jednocześnie przyczynia się do wzrostu tożsamości tych miejsc wśród lokalnej społeczności.

Adam Kosecki

Waterworks Museum in Bydgoszcz

The role of Bydgoszcz postindustrial facilities in historical reenactment

The idea of modern historical reenactment movement was originated in the USA and Western Europe. It arrived to Poland in the second half of the 1970s. These days it is still very popular in our country. It can be confirmed by organization by representatives of historical reenactment movement more than a hundred reenactment events and shows a year across Poland.

In Bydgoszcz, historical reenactments usually take place outdoors, in parks, squares, plazas and riverside areas. Unfortunately, selection of these places is related to the necessity of building artificial reenactment sets, serving as a background for reenacted events. Moreover, they frequently do not correspond with the presented historical realities.

It is much easier to use the Bydgoszcz postindustrial facilities – e.g. the water tower and buildings comprising the Exploseum. Thanks to their history, they constitute a valuable part of the Bydgoszcz urban tissue.

Their additional use for the purposes of historical reenactment makes them a unique, exceptional and high quality tourist product, attracting potential tourists even from the most distant parts of the country, contributing also to the rise of identity of these sites in local communities.

Tomasz Sypniewski
Kujawsko-Pomorska Szkoła Wyższa
Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy

Wybrane życiorysy osób kierujących bydgoskimi wodociągami

Dzieje ludzkości nierozłącznie związane są z rozwojem różnorodnych technologii, mających poprawić, a czasem wręcz umożliwić życie ludzi w konkretnych miejscach ich osiedlenia. Tak też było z zaopatrywaniem ludzi w wodę, a z biegiem czasu również i odprowadzaniem wytwarzanych przez lokalne społeczności ścieków¹.

Oczywiście najprostszą metodą pozyskiwania wody było czerpanie jej z powierzchniowych zbiorników wodnych lub wydrążonych w ziemi studni. Jednak nie wszędzie była taka możliwość, co więcej, często pozyskiwana w ten sposób woda nie wystarczała do zaspokojenia potrzeb rozrastających się wspólnot miejskich. Dlatego też postanowiono transportować wodę z odległych, najczęściej górskich rejonów. Czyniono to z dwóch podstawowych powodów, po pierwsze w górach z reguły jest znacznie większy dostęp do świeżej i czystej wody, a po drugie sprowadzając wodę z miejsc wyżej położonych, można było wykorzystać energię mechaniczną spływającej naturalnie wody. O bardzo istotnym znaczeniu inżynierii wodnej dla ludzkości świadczy choćby fakt, że najstarsze i to bardzo zawansowane technicznie wodociągi, jakie do tej pory udało się odkryć, pochodzą sprzed 5 tys. lat. Powstały one w prowincji Ilam na terenach dzisiejszego Iranu². Warto zaznaczyć, że wybudowano je 500 lat przed jednym z najbardziej okazałych technicznie symboli starożytności, jakim jest piramida Cheopsa.

W późniejszych wiekach trwało udoskonalanie sposobów doprowadzania wody do skupisk ludzi. Najbardziej znanymi, starożytnymi osiągnięciami technicznymi ludzkości w tej dziedzinie były perskie kanaty oraz rzymskie akwedukty. Co ciekawe, ze starożytnych kanatów do tej pory jeszcze się korzysta w niektórych rejonach Iranu³, a rzymskie akwedukty możemy podziwiać w czasie wycieczek na południe Europy⁴.

¹ A. Wypustek, *Imperium szamba, ścieku i wychodka*, Warszawa 2018, s. 21–29.

² www.rp.pl/artukul/1125192-Najstarszy-na-swiecie-wodociag.html [dostęp: 1.01.2019].

³ www.pl.wikipedia.org/wiki/Kanat [dostęp: 01.01.2019].

⁴ W. Siwiak, *Historia wody*, [w:] *50 lat białskich wodociągów*, red. A. Bochema, Bydgoszcz 2009, s. 9–15.

Również na terenach obecnej Polski, wraz z krzepnięciem struktur państwowych i powstawaniem pierwszych wspólnot miejskich, zaczęły pojawiać się instalacje wodne. Według obecnych badań przyjmuje się, że najstarsze elementy sieci wodociągowej powstały w Krakowie⁵, Poznaniu⁶ i Wrocławiu⁷. W następnych wiekach odnotowuje się stopniowy rozwój technologii wodociągowej. Systemy doprowadzania wody w XVI i XVII w. istniały już we wszystkich istotniejszych ośrodkach miejskich ówczesnej Rzeczypospolitej⁸, w tym od 1523 r. również w Bydgoszczy⁹.

Oczywiście w tle każdej inwestycji z zakresu inżynierii wodnej od starożytności do czasów współczesnych stoją konkretni ludzie. Są to specjaliści z różnych dziedzin techniki i rzemiosła oraz osoby odpowiedzialne za nadzorowanie i koordynowanie procesów inwestycyjnych, prowadzących do powstania systemów wod.-kan. oraz później nimi zarządzające. To często od ich inicjatywy, kreatywności i osobistego zaangażowania zależało powstanie i sprawne funkcjonowanie w polskich miastach nowoczesnych systemów zaopatrywania ludności w wodę oraz odprowadzania ścieków.

Niestety, specyfika naszej historii spowodowała, że panteon regionalnych i ogólnopolskich bohaterów wypełniają z reguły znani dowódcy i polityczni przywódcy. Stosunkowo mało mówi się o tych, którzy inspirowali i budowali rozwój techniczno-cywilizacyjny naszych ziem.

Artykuł ten jest próbą częściowego wypełnienia tej luki w kontekście powstania i funkcjonowania nowoczesnych bydgoskich wodociągów i kanalizacji. Spośród kilkunastu osób kierujących (działających od 1900 r.) współczesnymi bydgoskimi wodociągami, w tekście przybliżono sylwetki sześciu z nich. Przy wyborze, siłą rzeczy subiektywnym, autor kierował się głównie chęcią przekrojowego wskazania zmian w profilu społeczno-etniczno-zawodowym osób zarządzających miejskimi wodociągami w Bydgoszczy w ciągu lat 1900–2020.

Heinrich Rudolf Eduard Metzger (kierował bydgoskimi wodociągami w latach 1900–1919)

Heinrich Rudolf Eduard Metzger urodził się 21.09.1861 r. w Moguncji (ryc. 1). W 1866 r. po śmierci jego ojca rodzina przeniosła się do Berlina. Tutaj też H. Metzger rozpoczął i kontynuował swoją edukację kolejno

⁵ Ibidem, s. 27.

⁶ W Poznaniu wodociąg powstał na podstawie przywileju Przemysła II z 1282 r.: L. Piekariski, *Zarys dziejów wodociągów miejskich w Polsce przedrozbiorowej*, Warszawa 1932, s. 7–8.

⁷ Wodociąg ten budowano w latach 1386–1387, co udało się ustalić na podstawie rachunków miejskich: W. Siwiak, *Historia wody...*, s. 27.

⁸ J. Szczepański, *Dzieje wodociągów i kanalizacji w Kielcach w latach 1929–1999*, Kielce 1999, s. 13–14.

⁹ K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, E. Dygaszewicz et al., *Historia wodociągów i kanalizacji w Bydgoszczy do 1945 r.*, Bydgoszcz 2011, s. 26.

w szkole wstępnej, w realnej szkole niższego stopnia dla chłopców, żeby ostatecznie świadectwo maturalne otrzymać w gimnazjum realnym¹⁰. Dalej kształcił się w Wyższej Szkole Technicznej w Berlinie, gdzie specjalizował się w zakresie budowy maszyn i urządzeń technicznych. Swoją naukę połączył z dwuletnią praktyką w berlińskiej fabryce maszyn Möller & Blum¹¹.

W 1883 r. zgłosił się na ochotnika do odbycia rocznej służby wojskowej w Królewskim Regimentzie Kolejowym. Zaraz po jej zakończeniu podjął pierwszą pracę w biurze technicznym i konstrukcyjnym berlińskiej fabryki E.R. Damcke. Po roku otrzymał ofertę zatrudnienia na stanowisku inżyniera-asystenta w wodociągach miejskich w Szczecinie (Stettin). Zajmował się tam głównie projektowaniem nowych instalacji wodociągowo-kanalizacyjnych oraz nadzorowaniem ich wykonania.

Po zakończeniu głównych robót związanych z rozbudową nowej sieci wodociągowo-kanalizacyjnej w tym portowym mieście, po raz drugi zmienił pracę i zatrudnił się na etacie inżyniera w Urzędzie Budownictwa Podziemnego w Kolonii (Kiel). Zlecono mu tam bardzo specyficzne zadanie, które polegało na stworzeniu od podstaw sieci kanalizacyjnej pod trotuarami zabytkowej, średniowiecznej części miasta. Z powierzonych sobie zadań wywiązywał się bardzo dobrze, stąd pojawiło się sporo nowych propozycji zatrudnienia. W 1891 r., po otrzymaniu zaproszenia od ówczesnych władz miejskich Torunia (Thorn), objął stanowisko Städtisches Oberingenieur (inżyniera miejskiego). Do jego obowiązków należało przeprowadzenie badań geologicznych i wskazanie odpowiedniego ujęcia wody dla miasta oraz zaprojektowanie i nadzór nad budową nowej sieci wodno-kanalizacyjnej¹².

Od 1.10.1894 r. H. Metzger związał się na blisko 26 lat z Bydgoszczą (Bromberg), gdzie zamieszkał w willi przy ul. Bülowstraße (obecnie Al. Mickiewicza) 11. Jako ciekawostkę warto wspomnieć, że osobiście nadzorował rozbudowę nowego kwartału miasta, umiejscowionego pomiędzy dzisiejszymi Al. Mickiewicza i ul. Markwarta i Sielanki¹³. Początkowo, po wygraniu ogłoszonego przez władze miejskie konkursu, objął stanowisko dyrektora gazowni miejskiej¹⁴. Oprócz bieżącego nadzoru nad funkcjonowaniem tego ówczesnie najważniejszego przedsiębiorstwa miejskiego przeprowadził jego

¹⁰ Były to szkoły, w których główny nacisk kładziono na kształcenie w zakresie nauk ścisłych, w tym przede wszystkim fizyki, matematyki, geologii, geografii i chemii.

¹¹ M. Romaniuk, *Metzger Heinrich Rudolf Eduard*, [w:] *Bydgoski słownik biograficzny*, t. 7, red. J. Kutta, Bydgoszcz 2006, s. 76.

¹² K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, E. Dygaszewicz et al., op. cit., s. 124.

¹³ www.en.wikipedia.org/wiki/Kopernika_Street_in_Bydgoszcz [dostęp: 23.12.2018].

¹⁴ A. Perlińska, *Z dziejów gazowni Bydgoskiej. Okres 1860–1920*, [w:] *Od światła do promyka. 140 lat Gazowni Bydgoskiej*, Bydgoszcz 2000, s. 14.

trzy poważne modernizacje i rozbudowy¹⁵. Co warto też podkreślić, pod kierownictwem H. Metzgera Gazownia Miejska przynosiła spore dochody kasie miejskiej¹⁶.



Ryc. 1. Heinrich Rudolf Eduard Metzger

Źródło: *Bydgoski słownik biograficzny*, t. 7, red. J. Kutta, Bydgoszcz 2006.

Równolegle, oprócz pełnienia obowiązków kierowniczych w Bydgoszczy, był też zatrudniany jako rzeczoznawca, konsultant i nadzorca techniczny przy powstających wówczas nowych sieciach wodno-kanalizacyjnych np. w Chełmnie (Kulm), Chełmży (Kulmsee), Dobrym Mieście (Guttstadt), Kwidzynie (Marienwerder), Lesznie (Lissa), Chodzieży (Colmar), Kętrzynie (Rastenburg), Kilonii (Kiel), Wystruci (Insterburg), Ostródzie (Osterode) oraz Olsztynie (Allenstein)¹⁷. Na początku XX w. 8.03.1901 r. H. Metzger został awansowany

¹⁵ H. Metzger, *Das Gaswerk der Stadt Bromberg von 1860 bis 1910. Denkschrift zur Erinnerung an die Einführung der Gas-beleuchtung in Bromberg am October 1860*, Bromberg 1910, s. 169.

¹⁶ Idem, *Das Gaswerk der Stadt Bromberg*, [w:] *Industrie und Gewerbe in Bromberg: eine Darstellung der industriellen Entwicklung Brombergs vom technisch-wirtschaftlichen Standpunkte unter besonderer Berücksichtigung der letzten 50 Jahre*, verf. von Gewerbe-rat Böhm, unter mitw. von Becker et al., Historische Einleitung verf. von E. Schmidt, Bromberg 1907, s. 122.

¹⁷ M. Romaniuk, op. cit., s. 77.

i objął funkcję radcy magistratu¹⁸. Równolegle wszedł w skład miejskiej Deputacji Budownictwa Podziemnego. Od 1901 r. przejął ogólny nadzór nad inwestycjami miasta w zakresie funkcjonowania gazowni oraz wodociągów i kanalizacji. W tym czasie był głównym inicjatorem i zarządzającym budową bydgoskiego systemu oczyszczania ścieków na polach irygacyjnych. W dowód uznania jego zasług, 12.07.1912 r. miejscy radni nadali mu tytuł Miejskiego Radcy Budowlanego. Jednocześnie otrzymał propozycję objęcia stanowiska profesora w Wyższej Szkole Technicznej w Darmstadzie, z której jednak nie skorzystał, gdyż kolidowało to z jego obowiązkami w Bydgoszczy. Pod koniec 1919 r. uzyskał prawa emerytalne i zrezygnował z dalszej pracy zawodowej. Włączono go jeszcze w skład niemieckiej komisji, która 20.01.1920 r. przekazała uroczyście miasto przybyłym wówczas polskim władzom¹⁹.

Po zakończeniu aktywności zawodowej opuścił Bydgoszcz i na stałe wyjechał do Niemiec. Zamieszkał wówczas w Berlinie – Charlottenburgu, przy ul. Marienburger Allee 13. Tam aktywnie włączył się w działalność polityczno-organizacyjną Deutsches Heimatbund, gdzie należeli głównie Niemcy zamieszkujący wcześniej terytoria przekazane po I wojnie światowej Polsce i Czechosłowacji. W tym czasie nie zaprzestał też swojej pracy popularyzatorsko-naukowej i nadal, jak w latach poprzednich, publikował swoje opracowania w takich czasopismach, jak np. „Das Wasser”, „Wasser und Abwasser”, „Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung” czy „Gesundheitsingenieur”²⁰.

Podczas swojego pobytu w Toruniu poznał przyszłą żonę Margarethe z d. Löschmann. Z tego związku urodziło się dwoje dzieci. Starszy syn Heinz Johann Gustav przyszedł na świat już w Bydgoszczy 29.05.1895 r. Tutaj też urodziła się cztery lata później jego siostra Urszula Cäcilie Antonina (21.10.1899 r.). H. Metzger zmarł 22.04.1929 r. w Berlinie – Charlottenburgu²¹, gdzie też został pochowany na cmentarzu Luizy przy Fürstenbrunner-Weg²².

Paul (Paweł) Karl Reinhold Schade (kierował bydgoskimi wodociągami w 1921 r.)

Paul Karl Reinhold Schade urodził się 2.10.1886 r.²³ w Halle (Saale)²⁴. Wywodził się ze skromnej, ewangelickiej rodziny kolejarskiej (ryc. 2). Jego ojciec Karl Paul Richard był palaczem parowozowym a matka Anna Emilie

¹⁸ Jego kandydatura w wyborach 24.01.1901 r. została zaakceptowana jednogłośnie.

¹⁹ K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, E. Dygaszewicz et al., op. cit., s. 124.

²⁰ M. Romaniuk, op. cit., s. 77.

²¹ [www.en.wikipedia.org/wiki/Bydgoszcz_Architects_\(1850-1970s\)](http://www.en.wikipedia.org/wiki/Bydgoszcz_Architects_(1850-1970s)) [dostęp: 23.12.2018].

²² K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, E. Dygaszewicz et al., op. cit., s. 124.

²³ Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej cyt. APB), Akta Miasta Bydgoszczy 1920–1939, Akta personalne Pawła Karola Schade, sygn. 189/3204, Poświadczenie obywatelstwa.

²⁴ Jako ciekawostkę można wskazać, że miejscowość ta leżała na dawnych terenach zasiedlonych przez plemiona Słowian połabskich i miała nazwę Dobrebora nad rzeką Soławą.

Ballhausen zajmowała się domem²⁵. Po ukończeniu tamtejszej szkoły ludowej w 1907 r. uczył się następnie kolejno w Średniej Szkole Technicznej w Halle (Saale) oraz w analogicznej wszechnicy w Zgorzelecu (Görlitz).

Następnie od 15.04.1909 r. podjął studia na wydziale hutniczym Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Mannheim, gdzie 17.03.1910 r. uzyskał tytuł inżyniera hutnictwa²⁶. Swoją teoretyczną edukację połączył z praktyczną nauką fachu ślusarskiego (w latach 1904–1906) w warsztatach kolejowych, co było też podyktowane trudną sytuacją materialną i koniecznością zarabiania na życie²⁷.



Ryc. 2. Pierwsza strona teczki osobowej Paula Schade
Źródło: Archiwum Państwowe w Bydgoszczy.

²⁵ APB, Akta Miasta Bydgoszczy 1920–1939, Akta personalne Pawła Karola Schade, sygn. 189/3204, Zaświadczenie z 30.12.1925 r. o odbyciu chrztu w kościele ewangelickim.

²⁶ Ibidem, sygn. 189/3204, Zaświadczenie z 20.07.1923 r. wydane przez Magistrat Bydgoszczy o prawie do używania tytułu inżyniera.

²⁷ Ibidem, Wykaz stanu służby.

Zaraz po uzyskaniu dyplomu podjął pierwszą pracę w zakładach A. Riebeckische Montanwerke w Halle (Saale). Po roku otrzymał ofertę zatrudnienia w firmie Zivil-Ingenieur Foos. Po kolejnym roku trafił do biura technicznego Bernburger Maschinenfabrik A.G. w Alfeld (Leine), gdzie pełnił funkcję konstruktora w biurze technicznym. W 1913 r. ponownie przeniósł się do Halle (Saale), co związane było z otrzymaniem przez niego posady Inżyniera Miejskiego w tamtejszym magistracie, gdzie zajmował się między innymi nadzorowaniem miejskich wodociągów i gazowni oraz projektowaniem sieci wodociągowych i gazowniczych²⁸.

Od 1.08.1916 r. P. Schade związał swoje życie zawodowe na ponad 19 lat z Bydgoszczą, gdzie wynajmował mieszkanie przy ul. Krakowskiej 9²⁹. Później otrzymał mieszkanie służbowe przy ul. Gdańskiej na terenie ujęcia wody³⁰. Początkowo objął stanowisko kierownika – inżyniera ruchu Gazowni Miejskiej. Do jego obowiązków należało przede wszystkim nadzorowanie i utrzymanie ciągłości pracy tej firmy komunalnej³¹. Równolegle był zatrudniany jako nauczyciel w Szkole Przemysłu Artystycznego (Kunstgewerbeschule) oraz w Przemysłowej Szkole Doksztalcającej (Gewerbliche Fortbildungsschule)³².

Kolejna zmiana w jego sytuacji zawodowej miała miejsce 19.01.1920 r., kiedy to władze w Bydgoszczy objęła polska administracja. Przeprowadzono wówczas akcję usuwania niemieckich urzędników, jednak dla P. Schade zrobiono wyjątek, ze względu na jego dużą wiedzę i doświadczenie fachowe. Musiał złożyć polską przysięgę urzędniczą i w ciągu trzech miesięcy opanować język polski na poziomie komunikatywnym.

Z obu tych warunków wywiązał się i w styczniu 1921 r. powierzono mu stanowisko kierownika Stacji Pomp Wodociągów Miejskich, położonej w Lesie Gdańskim na przedmieściach Bydgoszczy³³. Tam też przydzielono mu w 1926 r. czteropokojowe mieszkanie służbowe. Wcześniej, od stycznia 1920 r. do lipca 1921 r., P. Schade doksztalał się w Państwowej Szkole Przemysłowej w Bydgoszczy³⁴. Po kilku latach, wraz z innymi naturalizowanymi urzędnikami, został zobowiązany do zdania 24.04.1924 r. specjalistycznego egzaminu z języka polskiego, w celu zweryfikowania jego umiejętności funkcjonowania w każdym dziale administracji³⁵. Z tego, znacznie trudniejszego

²⁸ K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, E. Dygaszewicz et al., op. cit., s. 126–27.

²⁹ APB, Akta Miasta Bydgoszczy 1920–1939, Akta personalne Pawła Karola Schade, sygn. 189/3204, odpis orzeczenia wydanego przez Sąd Okręgowy w Bydgoszczy.

³⁰ K. Bartowski, B. Derkowska-Kostkowska, E. Dygaszewicz et al., op. cit., s. 127.

³¹ APB, Akta Miasta Bydgoszczy 1920–1939, Akta personalne Pawła Karola Schade, sygn. 189/3204, odpis orzeczenia wydanego przez Sąd Okręgowy w Bydgoszczy.

³² Ibidem, Odręcznie spisany przez P. Schade życiorys z 24.04.1924 r.

³³ Z. Dwojak, *100 lat wodociągów bydgoskich*, Bydgoszcz 2000, s. 48.

³⁴ Wówczas ta szkoła nosiła nazwę Państwowej Szkoły Przemysłu Artystycznego.

³⁵ APB, Akta Miasta Bydgoszczy 1920–1939, Akta personalne Pawła Karola Schade, sygn. 189/3204, Zaświadczenie z 5.05.1924 r. z Magistratu Bydgoszczy.

lingwistycznie zadania, wywiązał się również pozytywnie i między innymi dzięki temu powierzone mu stanowisko dźwżył do stycznia 1935 r. (ryc. 3). Wówczas, ze względu na pogarszający się stan zdrowia, został przeniesiony na równorzędny etat urzędniczy w oddziale technicznym Wydziału Budownictwa Podziemnego bydgoskiego magistratu³⁶. Postępująca choroba spowodowała jednak, że jeszcze w tym samym roku przeszedł na emeryturę.



Ryc. 3. Paul Schade (siedzi w garniturze) z pracownikami bydgoskich wodociągów
Źródło: "Bromberger Zeitung".

Po zakończeniu aktywności zawodowej opuścił Bydgoszcz i zamieszkał początkowo w Wieleniu, a następnie w Chodzieży. W okresie II wojny światowej został wcielony do Volkssturmu (ryc. 4). W lutym 1945 r. udało mu się ewakuować i na stałe osiadł w rodzinnym Halle (Saale), gdzie w 1961 r. zmarł na atak serca³⁷.

Był dwukrotnie żonaty. Z pierwszego związku³⁸ z Katarzyną Schade miał dwoje dzieci. Jedno zmarło w wieku niemowlęcym, a dorosłego wieku dożył syn Hans (Jan) Günter Schade. Z drugiego związku miał dwójkę dzieci:

³⁶ Ibidem, Świadczenie służbowe z 10.09.1935 r.

³⁷ Relacja rodzinna, w zbiorach autora.

³⁸ Ożenił się z nią 9.08.1913 r. w Görlitz. Rozwiódł się natomiast 3.12.1925 r. w Bydgoszczy. Bezpośrednią przyczyną rozpadu małżeństwa był jego romans ze służącą Frydą Gertrudą Heleną Zimmerman (ur. 11.08.1903 r.), z którą zawarł formalny związek już 28.12.1925 r.: APB, Akta Miasta Bydgoszczy 1920–1939, Akta personalne Pawła Karola Schade, sygn. 189/3204, odpis orzeczenia wydanego przez Sąd Okręgowy w Bydgoszczy oraz odpis zaświadczenia z Urzędu Stanu Cywilnego.

Wenera Sylwestra Schade (ur. 31.12.1925 r.) oraz Konrada Paula Otto Schade. W trakcie swojej pracy zawodowej w Bydgoszczy został odznaczony Medalem Dziesięciolecia RP.



Ryc. 4. Paul Schade w mundurze wojskowym (z prawej)
Źródło: "Bromberger Zeitung".

Edward Tubielewicz (kierował bydgoskimi wodociągami w latach 1922–1939 i 1945–1951)

Edward Tubielewicz urodził się 1.06.1886 r. w Orszy, w ówczesnej guberni Mohylewskiej (ryc. 5). Wywodził się z niezamożnej rodziny robotniczej. Jego ojciec Władysław był zatrudniony jako kowal w warsztatach kolei moskiewsko-brzeskiej. Natomiast matka Józefa z d. Reut zajmowała się wychowaniem dzieci. Oboje rodzice przykładali dużą wagę do odpowiedniego wykształcenia swojego potomstwa, dlatego pomimo trudnej sytuacji życiowej starali się zapewnić im możliwość nauki. Dzięki takiemu podejściu E. Tubielewicz w 1903 r. ukończył Gimnazjum Przyrodnicze w Pińsku (rodzina przeprowadziła się tutaj w związku z przeniesieniem Władysława Tubielewicza do pracy w warsztatach kolei pińskiej). Później podjął studia w Instytucie Technologicznym w Charkowie³⁹. Naukę na tej uczelni ukończył w 1913 r. otrzymując wówczas dyplom inżyniera technologa z nr 3009.

Stosunkowo długi czas nauki na charkowskiej wszechnicy wynikał z jednej strony z trudnych warunków materialnych, zmuszających młodego

³⁹ Archiwum Zakładowe Miejskich Wodociągów i Kanalizacji – Sp. z o.o. w Bydgoszczy (dalej cyt. AZMWiK), Teczka Personalna, Akta personalne Edwarda Tubielewicza, sygn. 15/137, Życiorys spisany odręcznie 24.11.1951 r.

studenta do poszukiwania różnych, dorywczych form zatrudnienia oraz wydarzeń rewolucyjnych w latach 1905–1907. Na skutek niepokojów i zamieszek na uczelni władze gubernialne zawiesiły zajęcia na okres dwóch lat. E. Tubielewicz zaangażował się wówczas w polski, socjalizujący ruch niepodległościowy, stanowiący jeden z głównych elementów składniowych ówczesnych wydarzeń na ziemiach polskich pod zaborem rosyjskim⁴⁰.



Ryc. 5. Edward Tubielewicz (fot. ze zbiorów MWiK)

W trakcie nauki jego głównym źródłem utrzymania były środki pozyskiwane za udzielane korepetycje, stypendium oraz zarobki jakie otrzymywał pracując dorywczo na kolei – pomocnik maszynisty, jako nadzorca na budowach komunalnych bądź wykonując projekty dla zamożniejszych studentów. Te doświadczenia zawodowe przydały mu się po ukończeniu studiów. Dzięki nim, zaraz po otrzymaniu dyplomu, podjął pracę jako kierownik budowy w polskiej firmie budującej stację pomp kanałowych dla Zarządu Miejskiego w Charkowie. Następnie w latach 1914–1919 został zatrudniony w charakterze inspektora w Zarządzie Miejskim w Woroneżu, gdzie początkowo nadzorował budowę nowej linii tramwajowej, a później projektował i monitorował rozbudowę tamtejszej sieci wodociągowej. W tym czasie zaprojektował i kierował budową między innymi zajezdni tramwajowej, siedziby administracji, elektrowni oraz urządzeń do odżelaziania wody⁴¹.

⁴⁰ Ibidem, Ankieta personalna sporządzona 24.11.1951 r.

⁴¹ Ibidem, Charakterystyka kadrowa z 24.06.1954 r.

W marcu 1920 r. udało mu się przedostać na teren odradzającego się państwa polskiego, gdzie jako ochotnik wziął udział w wojnie polsko-bolszewickiej⁴². Po zwolnieniu ze służby, na krótko zatrudnił się w instytucjach komunalnych Warszawy i Zawiercia.

Od 1.04.1921 r. związał się na długie lata z Bydgoszczą, podejmując pracę w Zarządzie Miejskim Bydgoszczy. Zajmował tutaj różne stanowiska. Począwszy od nadinżyniera budownictwa podziemnego, naczelnika Wydziału Budownictwa Podziemnego, p.o. decernenta budownictwa podziemnego i gazownictwa, a skończywszy na stanowisku dyrektora wodociągów. W tym okresie przyczynił się w szczególności do elektryfikacji stacji pomp kanałowych, budowy stacji pomp wodociągowych i rozbudowy ujęcia wody w Lesie Gdańskim⁴³.

Po zajęciu we wrześniu 1939 r. Bydgoszczy przez wojska niemieckie, decyzją Zarządu Okupacyjnego Bydgoszczy, E. Tubielewicz był dalej zatrudniony w wodociągach jako inżynier – projektant. W kolejnym roku – 15.06.1940 r. postanowiono go jednak – jako Polaka – zwolnić z wodociągów. Ze względu na bardzo wysokie kwalifikacje inżynierskie niemal natychmiast (1.07.1940 r.) uzyskał zatrudnienie w prywatnej firmie budowlanej „Richard Mielke”, gdzie pełnił funkcje projektanta i obliczeniowca. Dzięki tej pracy udało mu się uniknąć wysiedlenia do Generalnego Gubernatorstwa i wywózki na roboty przymusowe w głąb Niemiec⁴⁴.

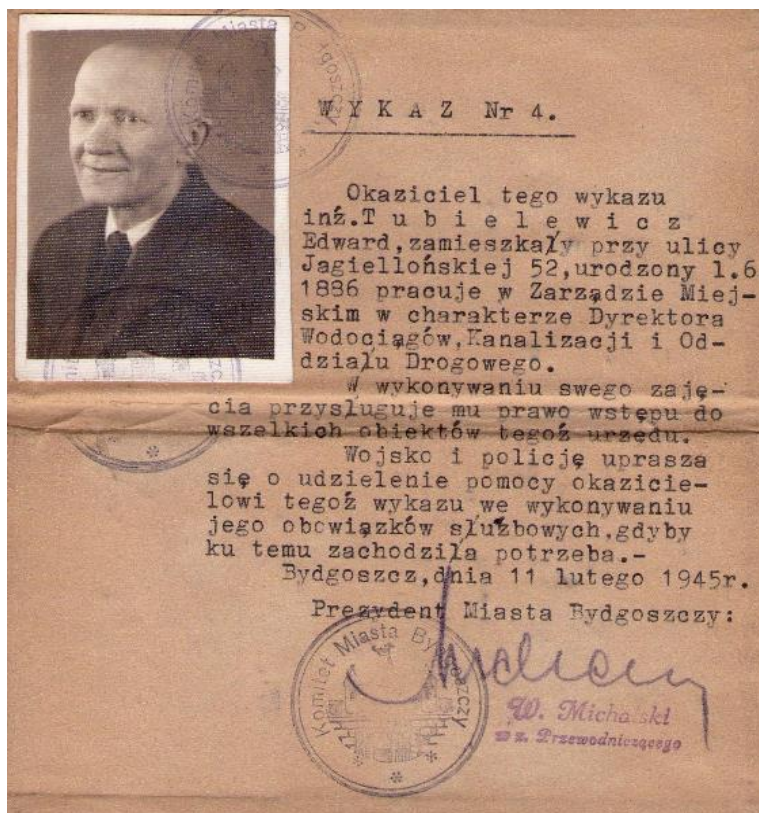
Zaraz po wyparciu wojsk niemieckich z Bydgoszczy E. Tubielewicz włączył się do odbudowy miasta z wojennych zniszczeń. Jeszcze na przełomie stycznia i lutego 1945 r. kierował zabezpieczeniem i ponownym uruchomieniem bydgoskiej sieci wodociągowej. W pierwszej połowie lutego 1945 r. został ponownie zatrudniony w Zarządzie Miejskim Bydgoszczy (przekształconym następnie w Prezydium Miejskiej Rady Narodowej), gdzie zajmował kolejno stanowiska naczelnika Wydziału Budownictwa Nadziemnego, Naczelnego Dyrektora Przedsiębiorstw i Zakładów Miejskich oraz Dyrektora Wodociągów i Kanalizacji (ryc. 6, 7). Wodociągami bydgoskimi kierował do 1951 r. Na skutek przekształceń organizacyjnych został zatrudniony w firmie wodociągowej, tym razem w charakterze pracownika kontraktowego – kierownika Zakładu Wodociągowo-Kanalizacyjnego. Od 1953 r. objął stanowisko p.o. zastępcy Dyrektora Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej (MPGK). W 1954 r., w związku z wyodrębnieniem Zakładu Wodociągów i Kanalizacji z MPGK, trafił tam jako pracownik kontraktowy. Prace w bydgoskich wodociągach zakończył w drugiej połowie lat 50. XX w.⁴⁵.

⁴² Służył w 10 Batalionie Wojsk Kolejowych.

⁴³ APB, Spuścizny i kolekcje rodzinne w Archiwum Państwowym w Bydgoszczy – zbiór szczątków zespołów, Edward Tubielewicz, sygn. 187, Życiorys z 12.02.1938 r.

⁴⁴ Ibidem, Ankieta personalna z 22.04.1945 r.

⁴⁵ AZMWiK, Teczka Personalna, Akta personalne Edwarda Tubielewicza, sygn. 15/137, Sprawozdanie z przeszeregowania z 23.02.1952 r.



Ryc. 6. Dokument poświadczający powrót Edwarda Tubielewicza do pracy w bydgoskich wodociągach na początku 1945 r. (fot. ze zbiorów MWiK)



Ryc. 7. Rada zakładowa bydgoskich wodociągów – 1949 r. (fot. ze zbiorów autora)

Oprócz pracy zawodowej angażował się również czynnie w działalność społeczno-sportową. Między innymi od 1921 r. był członkiem Zrzeszenia Gazowników, Wodociągowców i Techników Sanitarnych oraz Związku Zawodowego Pracowników Samorządowych i Komunalnych, a pod koniec 1935 r. znalazł się w gronie osób, które zainicjowały i doprowadziły do powstania Klubu Sportowego Pracowników Miejskich w Bydgoszczy⁴⁶. W 1948 r., na skutek nacisków związanych z pełnioną przez niego funkcją kierowniczą, wstąpił do Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (PZPR), jednak był oceniany jako zupełnie bierny i niezaangażowany w bieżącą działalność polityczną⁴⁷.

Za swoją pracę zawodową i osobiste zaangażowanie na rzecz rozbudowy i modernizacji struktur komunalnych Bydgoszczy został dwukrotnie w 1938 i 1947 r. odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi. W latach 20. XX w. zawarł związek małżeński z Urszulą Tubielewicz, z którą miał dwóch synów. Jeden zmarł w 1940 r., drugi Władysław (ur. 1924 r.) ukończył Uniwersytet Warszawski, gdzie następnie kontynuował karierę naukową⁴⁸. E. Tubielewicz zmarł 10.04.1956 r. w Bydgoszczy.

Czesław Lewiński **(kierował bydgoskimi wodociągami w latach 1951–1954)**

Czesław Lewiński urodził się 14.08.1905 r. w miejscowości Nowa Sucha w powiecie sochaczewskim (ryc. 8). Wywodził się z typowej mieszczańskiej, rzemieślniczej rodziny. Jego ojciec Eustachy prowadził własne przedsiębiorstwo młynarskie, a matka Władysława, z d. Buczkowska, zajmowała się wychowaniem dzieci.

Wybuch I wojny światowej i związane z nimi działania zbrojne na obszarze centralnej Polski zmusiły rodzinę Lewińskich do opuszczenia w 1915 r. rodzinnej miejscowości i przeniesienia się do Warszawy⁴⁹. Tutaj Cz. Lewiński

⁴⁶ „Dziennik Bydgoski”, 1935, nr 301 (31.12.1935), s. 11.

⁴⁷ AZMWiK, Teczka Personalna, Akta personalne Edwarda Tubielewicza, sygn. 15/137, Charakterystyka Kadrowa dn. 24.06.1954 r.

⁴⁸ W życiorysie W. Tubielewicza wychowanego w bardzo patriotycznie nastawionej rodzinie jest bardzo poważna rysa, jaką bez wątpienia było podjęcie 15.08.1953 r. współpracy z tajnymi służbami PRL. Jako niejawnny współpracownik ps. Henryk donosił na swoich kolegów z uczelni (był zatrudniony w katedrze Semiotyki UW). W 1958 r. dzięki stypendium wyjechał na zachód, gdzie między innymi przebywając na Uniwersytecie Hebrajskim w Jerozolimie inwigilował Marka Hłaskę. W dużym stopniu dzięki jego donosom ówczesne władze PRL uniemożliwiły powrót tego znanego literata do Polski. Po powrocie do kraju nadal donosił na swoich znajomych i współpracowników. Ofiarami jego współpracy ze Służbą Bezpieczeństwa byli między innymi Artur Sandauer, Stanisław Lec czy Ireneusz Iredeński. Przez oficerów prowadzących był oceniany jako [...] *sumienny, chętny. Lecz raczej kieruje się zyskami materialnymi [...] pieniądze przedkłada na pierwszy plan* – www.newsweek.pl/polska/dyzio-donosiciel/8efw3bn [dostęp: 26.12.2018].

⁴⁹ Relacja mgr. inż. Zbigniewa Lewińskiego, w zbiorach autora.

uczęszczał do szkoły powszechnej. Następnie ukończył Państwową Szkołę Budownictwa w Warszawie, gdzie uzyskał dyplom technika budowlanego w zakresie wodociągów i kanalizacji. Po finalizacji tego etapu edukacji rozpoczął w 1925 r. pracę w Zakładzie Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy. Z firmą tą związał swoje życie zawodowe na długie lata, aż do przejścia na emeryturę w 1976 r.

W tym czasie tylko trzykrotnie odnotował przerwę w pracy na rzecz wodociągów. Pierwszą od 15.07.1927 r. do 15.02.1928 r., kiedy odbywał służbę wojskową, kolejna miała miejsce od 1.04.1928 do 31.03.1929 r., gdy podjął pracę w Zarządzie Budowy Kolei Państwowych (Herby–Inowrocław i Bydgoszcz–Gdynia) na stanowiskach rysownika i młodszego technika. Ostatnia przerwa w zatrudnieniu w wodociągach przypadła na okres okupacji niemieckiej⁵⁰.

W bydgoskich wodociągach Cz. Lewiński zajmował kolejno stanowiska technika budowlanego, inwentaryzatora funkcjonujących już sieci wodociągowych i kanalizacyjnych z dodatkowym obowiązkiem odtwarzania brakującej dokumentacji technicznej⁵¹, projektanta, kierownika budowy oraz inspektora nadzoru sieci. W 1934 r. objął funkcję kierownika stacji wodociągów i ujęcia wody dla miasta Bydgoszczy, którą sprawował do 1.04.1940 r., kiedy to na skutek decyzji władz okupacyjnych został zwolniony z pracy⁵². Po wkroczeniu we wrześniu 1939 r. Niemców do Bydgoszczy został początkowo aresztowany przez Gestapo jako członek Związku Obrony Kresów Zachodnich. Został jednak szybko zwolniony z więzienia jako osoba niezbędna do utrzymania ciągłości dostaw wody dla ludności miasta. Jednakże ze względu na jego patriotyczne nastawienie, pozostawał do końca okupacji pod ścisłym nadzorem Gestapo⁵³.

Po zwolnieniu z wodociągów Cz. Lewińskiemu, ze względu na posiadane fachowe kompetencje, udało się dosyć szybko znaleźć posadę w niemieckiej firmie „Richard Mielke”, mającej siedzibę w Bydgoszczy przy ul. Dworcowej 22. Tutaj był zatrudniony na stanowisku kierownika budowy i nadzorował między innymi budowę i rekonstrukcję kilku mostów w okolicach Bydgoszczy oraz prace budowlane na terenie Państwowej Wytwórni Prochu w Łęgnowie⁵⁴. Dzięki tej posadzie udało mu się uniknąć wysiedlenia do Generalnego Gubernatorstwa oraz wywózki na roboty przymusowe w głąb Niemiec.

⁵⁰ Z. Dwojak, op. cit., s. 49.

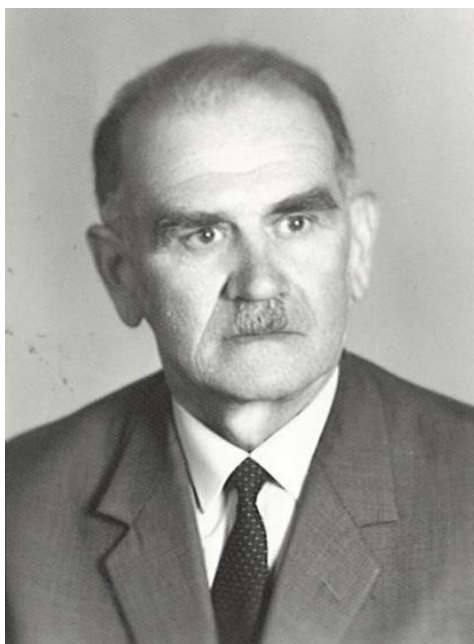
⁵¹ AZMWiK, Teczka Personalna, Akta personalne Czesława Lewińskiego, sygn. 72/263, Odpis świadectwa służbowego z 24.03.1928 r.

⁵² Ibidem, Odpis świadectwa pracy za lata 1929–1940 z 30.03.1940 r. (tłumaczenia autora).

⁵³ Życiorys opracowany w ramach uzasadnienia do Uchwały Rady Miasta Nr XL VIII/1575/02 z 27 marca 2002 r. dot. nadania jednej z nowych ulic patrona w osobie Czesława Lewińskiego.

⁵⁴ AZMWiK, Teczka Personalna, Akta personalne Czesława Lewińskiego, sygn. 72/263, Świadectwo pracy za lata 1940–1945, Firma Budowlana Ryszard Mielke.

Po wyparciu z Bydgoszczy Niemców 27.01.1945 r. natychmiast zgłosił się do pracy przy uruchomieniu bydgoskich wodociągów i kanalizacji. Od 1.11.1945 r. ponownie objął funkcję kierownika stacji wodociągów. Na krótko powierzono mu również zadania pełniącego obowiązki Dyrektora Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy. W kwietniu 1948 r. został powołany na stanowisko Naczelnego inżyniera i I zastępcy Dyrektora Miejskiego, a następnie Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy⁵⁵.



Ryc. 8. Czesław Lewiński (fot. ze zbiorów autora)

W okresie powojennym Cz. Lewiński postanowił też zadbać o uzupełnienie swojego wykształcenia, dlatego też podjął studia na Politechnice Warszawskiej⁵⁶, które ukończył w 1951 r. W tym też roku, w związku ze zmianami organizacyjnymi, powierzono mu kierowanie Zakładem Wodociągów i Kanalizacji, który wchodził w skład Miejskiego Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej⁵⁷. Po kolejnej reorganizacji, w styczniu 1954 r. wrócił na poprzednio zajmowane stanowisko⁵⁸, które piastował do 31.08.1970 r., do

⁵⁵ Ibidem, Świadcetwo pracy za okres 1945–1970 z 31.08.1970 r.

⁵⁶ Życiorys opracowany w ramach uzasadnienia do Uchwały Rady Miasta Nr XL VIII/1575/02.

⁵⁷ AZMWiK, Teczka Personalna, Akta personalne Czesława Lewińskiego, sygn. 72/263, Prezydium Miejskiej Rady Narodowej, Wydz. Kadr, Decyzja o powierzeniu obowiązków Dyrektora z 30.12.1953 r.

⁵⁸ Ibidem, Ankieta personalna z 18.05.1954 r.

momentu przejścia na emeryturę⁵⁹. Nie był to jednak koniec jego związków zawodowych z wodociągami bydgoskimi. Przez ponad sześć lat nadal był zatrudniony w niepełnym wymiarze godzin, na stanowisku specjalisty ds. rozbudowy sieci wodociagowych i kanalizacyjnych. Ostatecznie na zasłużoną emeryturę odszedł 31.10.1976 r., po 51 latach aktywności zawodowej⁶⁰.

Oprócz pracy zawodowej angażował się również czynnie w działalność społeczną, między innymi od 1928 r. był członkiem Zrzeszenia Gazowników, Wodociągowców i Techników Sanitarnych, gdzie piastował odpowiedzialne funkcje we władzach wojewódzkich i centralnych. Ponadto w ramach tego branżowego zrzeszenia (obecnie kontynuatorem jest Polskie Zrzeszenie Inżynierów i Techników Sanitarnych) uzyskał uprawnienia biegłego sądowego i rzeczoznawcy. W okresie międzywojennym był również bardzo aktywnym członkiem Związku Urzędników Miejskich oraz Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej⁶¹.

Za swoją pracę zawodową i osobiste zaangażowanie na rzecz rozbudowy i modernizacji struktur komunalnych Bydgoszczy został parokrotnie odznaczony między innymi Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotą Odznaką za Zasługi dla Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, medalami Zasłużony dla Rozwoju Województwa Bydgoskiego i „Bydgoszcz Zasłużonemu Obywatelowi”. Otrzymał również godność Zasłużonego Seniora Polskiego Zrzeszenia Inżynierów i Techników Sanitarnych⁶².

8.07.1930 r. zawarł związek małżeński z Ireną z d. Romel, z którą miał trzech synów: Zbigniewa, Janusza i Andrzeja. Dwóch starszych poszło w ślady ojca i ukończyło uczelnie techniczne w Szczecinie i Wrocławiu, natomiast Andrzej został absolwentem kierunku artystycznego. Cz. Lewiński zmarł 20.01.1999 r. w Bydgoszczy⁶³.

Władysław Pietrzyk (kierował bydgoskimi wodociągami w latach 1954–1956)

Władysław Pietrzyk urodził się 2.06.1906 r. w Wierzbicy, pow. krasnostawski⁶⁴ (ryc. 9). Wywodził się z niezamożnej rodziny rolniczej, której głównym źródłem utrzymania była praca najemna w większych gospodarstwach rolnych. Jego ojciec Marek i matka Rozalia z d. Łoska zamieszkiwali

⁵⁹ Ibidem, Świadczenie pracy za okres 1945–1970 z 31.08.1970 r.

⁶⁰ Ibidem, Pismo o rozwiązaniu umowy o pracę z 29.09.1976 r.

⁶¹ Ibidem, Życiorys spisany odręcznie, brak datowania.

⁶² Życiorys opracowany w ramach uzasadnienia do Uchwały Rady Miasta Nr XL VIII/1575/02.

⁶³ Relacja mgr. inż. Zbigniewa Lewińskiego, w zbiorach autora.

⁶⁴ AZMWiK, Teczka Personalna, Akta personalne Władysława Pietrzyka, sygn. 15/926, Metryka Urodzenia wystawiona przez powiat krasnostawski z 3.08.1929 r.

w różnych miejscowościach pow. krasnostawskiego, w zależności od tego, gdzie udało im się na dłużej zdobyć jakiegokolwiek zatrudnienie⁶⁵.

W miejscowości Wierzchowina W. Pietrzyk rozpoczął edukację, tam również ukończył szkołę podstawową, a następnie od 1920 r. uczęszczał do Szkoły Rzemieśniczej im. S. Syroczyńskiego w Lublinie. Swoją pierwszą posadę po ukończeniu edukacji otrzymał w 1924 r. w Fabryce Wag Wilhelma Hessa w Lublinie, gdzie był zatrudniony przez dwa lata na stanowisku ślusarza. W 1927 r. przeniósł się do Bydgoszczy i otrzymał angaż jako ślusarz w miejscowej Fabryce Wag Juliusza Sperlinga. Mieszkając w Bydgoszczy, jeszcze trzykrotnie do 1940 r. zmieniał miejsce zatrudnienia. Najpierw otrzymał etat w Fabryce Sygnałów Kolejowych, później w Przedsiębiorstwie Żeglugowym „Lloyd Bydgoski”, a ostatnim miejscem zatrudnienia była firma zajmująca się instalacjami wodno-kanalizacyjnymi, centralnego ogrzewania i instalacjami urządzeń gazowych⁶⁶.



Ryc. 9. Władysław Pietrzyk (fot. ze zbiorów autora)

⁶⁵ Relacja synów, w zbiorach autora.

⁶⁶ AZMWiK, Teczka Personalna, Akta personalne Władysława Pietrzyka, sygn. 15/926, Życiorys spisany odręcznie, brak datowania.

Po wkroczeniu wojsk niemieckich do Bydgoszczy W. Pietrzyk jako Polak został zwolniony z pracy. Jednak dzięki swojemu profesjonalizmowi i doświadczeniu zawodowemu bardzo szybko, bo już w styczniu 1940 r. znalazł zatrudnienie w bydgoskiej firmie instalacyjnej „Lange”, gdzie pracował do 1945 r. Dzięki objęciu tej posady uniknął grożącego mu początkowo wysiedlenia do Generalnego Gubernatorstwa⁶⁷. Po wyparciu niemieckich wojsk z Bydgoszczy w styczniu 1945 r. podjął pracę w miejscowym Zakładzie Wodociągów i Kanalizacji w charakterze monter sieci wodociągowych. W ciągu następnych kilku lat był kolejno awansowany na stanowisko kontrolera sieci i kierownika Inspekcji Urządzeń Domowych. W styczniu 1954 r., kiedy to powołano Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji⁶⁸, otrzymał nominację na Dyrektora bydgoskich wodociągów, którą to funkcję piastował do marca 1956 r.

Tego typu mianowania, osób nieposiadających praktycznego i formalnego przygotowania do kierowania dużymi przedsiębiorstwami, były charakterystyczne dla tamtej epoki i miały świadczyć o tzw. „awansie społecznym” osób wywodzących się ze środowisk robotniczo-małorolnych. W praktyce bardzo często tego typu polityką kadrową robiono wręcz krzywdę samym awansowanym. Przykładem może tutaj być sam W. Pietrzyk, który na własną prośbę zrezygnował z pełnionej funkcji i do końca swojej aktywności zawodowej pracował w bydgoskich wodociągach na etacie majstra, mając przy tym opinię doskonałego fachowca⁶⁹.

Należy podkreślić, że w okresie powojennym W. Pietrzyk starał się podnosić swoje kwalifikacje zawodowe⁷⁰. Najpierw zdał egzaminy mistrzowskie (1945 r.) w zawodzie instalatora wodno-kanalizacyjnego⁷¹, następnie ukończył kurs dokształcający (1947 r.) w zakresie gazownictwa i urządzeń wodociągowo-kanalizacyjnych. Ukończenie tegoż szkolenia stało się podstawą do złożenia przez niego podania o zatrudnienie na stanowisku tzw. „pracownika umysłowego”. Po pozytywnym rozpatrzeniu jego prośby, zanim objął nową funkcję, musiał jeszcze złożyć specjalne ślubowanie. Przysięgę tę składało się na ręce dyrektora wodociągów w obecności dwóch świadków. Ze względu na jej charakterystyczną dla ówczesnej epoki treść, warto ją przytoczyć w całości, w oryginalnej pisowni.

Pomny dobra Rzeczpospolitej Polskiej i dobra publicznego miasta Bydgoszczy ślubuję, że na powierzonym mi stanowisku urzędowym przyczyniać się będę w mym zakresie działania ze wszystkich sił do ugruntowania wolności,

⁶⁷ Ibidem, Ankieta personalna z 27.11.1951 r.

⁶⁸ Ibidem, Ankieta personalna z 26.02.1954 r.

⁶⁹ Ibidem, Zaświadczenie o ukończeniu Kursu Mistrzowskiego w Publicznej Szkole Dokształcającej Zawodowo nr 1 w Bydgoszczy z 30.07.1945 r.

⁷⁰ Ibidem, Rada Zakładowa, Zgoda na zwolnienie z pracy z 29.07.1970 r.

⁷¹ Ibidem, Świadectwo Izby Rzemieślniczej – Egzamin Mistrzowski z 16.08.1945 r.

niepodległości i potęgi demokratycznego Państwa Polskiego, któremu wiernie służyć będę.

Ślubuję stać na straży konstytucji z dnia 19 lutego 1947 r. oraz praw stanowiących przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, jako Naczelną Władzę Ustawodawczą Państwa Polskiego.

Ślubuję obowiązki urzędu mego spełniać gorliwie i sumiennie, polecenia moich przełożonych wykonywać dokładnie, tajemnicy urzędowej przestrzegać, a w postępowaniu swoim kierować się zasadami honoru, uczciwości i równości społecznej⁷².

W. Pietrzyk pracę w wodociągach bydgoskich zakończył w 1970 r., kiedy na skutek długotrwałej choroby – cukrzycy (kilkumiesięczne zwolnienie lekarskie) przeszedł na wcześniejszą emeryturę (w wieku 64 lat)⁷³.

Oprócz pracy zawodowej W. Pietrzyk angażował się również w działalność społeczną. Od 1945 r. był czynnie zaangażowany w działalność Polskiej Partii Socjalistycznej (PPS), gdzie został wybrany członkiem władz wojewódzkich. W grudniu 1948 r. wszedł w skład nowo utworzonej PZPR (powstała z połączenia Polskiej Partii Robotniczej i PPS). W okresie międzywojennym działał także czynnie w Związkach Zawodowych Pracowników Samorządu Terytorialnego i Instytucji Użyteczności Publicznej RP, pełniąc w nich różnorakie funkcje we władzach okręgowych⁷⁴.

5.03.1932 r. zawarł związek małżeński z Anielą z d. Mizgała⁷⁵, z którą miał trzech synów: Jana i Władysława absolwentów uczelni politechnicznych oraz Stanisława absolwenta bydgoskiego technikum mechaniczno-elektrycznego. W. Pietrzyk zmarł 17.05.1974 r. w Bydgoszczy⁷⁶.

Stanisław Drzewiecki (kieruje bydgoskimi wodociągami i kanalizacją od 1999 r. do chwili obecnej)

Stanisław Drzewiecki urodził się 18.10.1958 r. w Russocicach pow. Turecki (ryc. 10). Wywodzi się z typowej dla tamtego regionu rolniczo-górnicyzkiej rodziny. Jego ojciec Paweł zatrudniony był w kopalni węgla brunatnego Adamów, w okolicach miasta Turek. Oprócz tego prowadził małe gospodarstwo rolne. Matka Sabina z d. Trocha, jako dyplomowana krawcowa, pracowała w systemie chałupniczym i jednocześnie zajmowała się wychowaniem dzieci⁷⁷.

⁷² Ibidem, Wykaz stanu służby z lutego 1949 r.

⁷³ Ibidem, Świadectwo pracy z 2.07.1970 r.

⁷⁴ Ibidem, Życiorys spisany odręcznie, brak datowania.

⁷⁵ Ibidem, Skrócony odpis aktu małżeństwa wystawiony przez UM Bydgoszczy 17.03.1948 r.

⁷⁶ Relacja synów, w zbiorach autora.

⁷⁷ Relacja Stanisława Drzewieckiego, w zbiorach autora.

Edukację rozpoczął w rodzinnych Russocicach, gdzie ukończył szkołę podstawową. W 1977 r. z sukcesem zakończył naukę w Liceum Ogólnokształcącym w Turku. Po maturze podjął studia na Politechnice Poznańskiej na Wydziale Budownictwa Lądowego, które ukończył w 1982 r.⁷⁸. W trakcie studiów otrzymywał stypendium ufundowane przez Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Koninie, co zobligowało go do wyboru miejsca zatrudnienia. Po otrzymaniu dyplomu podjął pracę w fundującym stypendium przedsiębiorstwie, w którym pełnił funkcję kierownika Działu Eksploatacji⁷⁹. W zakresie jego obowiązków było planowanie oraz nadzór nad rozbudową i eksploatacją infrastruktury wodociągowo-kanalizacyjnej wszystkich miast i miasteczek ówczesnego województwa konińskiego. W Koninie S. Drzewiecki pracował do 1988 r., kiedy to postanowił związać swoje życie osobiste i zawodowe z Bydgoszczą⁸⁰. Niewątpliwie jednym z istotniejszych motywów tej decyzji był fakt, że było to rodzinne miasto jego małżonki.



Ryc. 10. Stanisław Drzewiecki (fot. ze zbiorów MWiK)

⁷⁸ AZMWiK, Teczka Personalna, Akta personalne Stanisława Drzewieckiego, sygn. 315/39, Ksero dyplomu ukończenia Politechniki Poznańskiej z 23.06.1982 r.

⁷⁹ Ibidem, Podanie o pracę wraz z życiorysem z 7.08.1995 r.

⁸⁰ Ibidem, Kwestionariusz osobowy z 1995 r.

W Bydgoszczy pierwszym miejscem zatrudnienia obecnego szefa MWiK było Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego, w którym przede wszystkim zajmował się projektowaniem infrastruktury wodno-kanalizacyjnej. Aktywność zawodowa S. Drzewieckiego dotyczyła tematyki zaopatrywania ludności w wodę oraz odprowadzania i oczyszczania ścieków. W okresie tym opracował i zaprojektował wiele nowatorskich rozwiązań technologicznych. Był między innymi autorem indywidualnego rozwiązania technicznego dotyczącego wyposażenia małych i średnich mechaniczno-biologicznych oczyszczalni ścieków. Dzięki innowacjom zaproponowanym przez S. Drzewieckiego uzyskano tanią, prostą i niezawodną możliwość redukcji wysokiego poziomu biogenów. W tej jednostce projektowej pracował do 1995 r., gdy otrzymał propozycję przejścia do wodociągów miejskich, w których objął funkcję kierownika Działu Techniczno-Inwestycyjnego. W zakresie jego obowiązków znalazło się między innymi zaplanowanie oraz nadzór nad rozbudową systemów wodociągowego i kanalizacyjnego Bydgoszczy⁸¹.

W 1997 r. przystąpił do konkursu na stanowisko dyrektora Biura Projektów Budownictwa Komunalnego w Bydgoszczy⁸². Konkurs wygrał i przez następne dwa lata zarządzał największym w regionie i liczącym się w Polsce biurem projektowym⁸³. Natomiast 9.08.1999 r., na podstawie uchwały nr 4/VIII/99, S. Drzewiecki został powołany do Zarządu MWiK w Bydgoszczy – Sp. z o.o., gdzie do chwili obecnej pełni funkcję prezesa Zarządu⁸⁴. Jednym z głównych zadań, jakie władze Bydgoszczy wyznaczyły mianowanemu pod koniec XX w. dyrektorowi bydgoskich wodociągów było zaplanowanie, zapewnienie finansowania i przeprowadzenie kompleksowego uporządkowania gospodarki wodno-ściekowej w Bydgoszczy. Po objęciu funkcji prezesa Zarządu MWiK S. Drzewiecki niezwłocznie podjął, zakończone sukcesem, starania o pozyskanie funduszy pomocowych z Unii Europejskiej. Należy podkreślić, że był to pierwszy polski projekt, którego współfinansowanie zostało zatwierdzone przez Komisję Europejską⁸⁵.

W latach 2002–2012 S. Drzewiecki kierował modernizacją całego bydgoskiego systemu wod.-kan. współfinansowaną przez Unię Europejską w ramach dwóch projektów inwestycyjnych: Bydgoski System Wodny i Kanalizacyjny (BSWiK) i Bydgoski System Wodny i Kanalizacyjny II (BSWiK II). W tym czasie zrealizowano łącznie 31 zadań inwestycyjnych dotyczących

⁸¹ Ibidem, Świadczenie pracy za lata 1995–1997.

⁸² Ibidem, Pismo Biura Projektów Budownictwa Komunalnego w Bydgoszczy z prośbą o przeniesienie S. Drzewieckiego z 2.01.1997 r.

⁸³ Ibidem, Świadczenie pracy wystawione przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Bydgoszczy z 1997 r.

⁸⁴ Ibidem, Uchwała Zgromadzenia Wspólników MWiK z 28.07.1999 r. o powołaniu Stanisława Drzewieckiego na stanowisko Dyrektora Naczelnego – Prezesa Zarządu.

⁸⁵ Ibidem, Umowa o pracę z 9.08.1999 r.

rozbudowy wodociągowej infrastruktury technicznej. Do ważniejszych inwestycji z tego okresu można zaliczyć:

- rozbudowę ujęcia wód głębinowych oraz modernizację pompowni III^o na stacji wodociągowej SW1 „Las Gdański”,
- modernizację Stacji Wodociągowej SW4 „Czyżkówko” wraz z rozbudową istniejącego układu technologicznego o obiekty sztucznej infiltracji,
- wykonanie drugostronnego zasilanie górnego, południowego tarasu miasta poprzez budowę magistrali wodociągowych \varnothing 300 i \varnothing 500 mm o łącznej długości ok. 3 km,
- wykonanie drugostronnego zasilania dzielnicy Fordon poprzez budowę magistrali wodociągowej \varnothing 800 mm o długości ok. 9,1 km i spięcia istniejących magistral wodociągowych w dzielnicach Czyżkówko i Jachcice przewodem \varnothing 800 mm o długości ok. 0,9 km,
- modernizację ok. 120 km sieci wodociągowej, polegającą na wymianie groźnych dla zdrowia rur wykonanych z azbestocementu,
- wybudowanie sieci kanalizacji sanitarnej o łącznej długości ok. 112,8 km wraz z 43 przepompowniami,
- poddanie renowacji magistral wodociągowych o długości ok. 65,5 km oraz kanałów sanitarnych o długości ok. 110,6 km i kanałów deszczowych (w układzie piętrowym) o długości ok. 30 km,
- rozbudowę istniejącej oczyszczalni ścieków „Fordon” wraz z dobudowaniem Instalacji Termicznego Przekształcania Osadów,
- bagrowanie rzeki Brdy na odcinku ok. 12 km (w obrębie 26 wylotów) oraz Kanału Bydgoskiego na odcinku ok. 5 km⁸⁶.

W latach 2016–2017 udało się S. Drzewieckiemu skutecznie aplikować i pozyskać środki unijne w łącznej kwocie ponad 203 mln zł, na dwie kolejne modernizacje, których realizacja ma być zakończona w 2021 r. Są to następujące projekty: Budowa i przebudowa kanalizacji deszczowej i dostosowanie sieci kanalizacji deszczowej do zmian klimatycznych na terenie miasta Bydgoszczy oraz modernizacja oczyszczalni ścieków KAPUŚCISKA – II etap, a także wykonanie inteligentnego systemu zarządzania sieciami wod.-kan.⁸⁷. W ramach pierwszego zadania został przygotowany i zaakceptowany katalog zielono-niebieskiej infrastruktury, obejmujący między innymi odpowiednio zaprojektowane parki, ogrody deszczowe, zbiorniki retencyjne, zrewitalizowane cieki wodne, rowy przydrożne i szereg rozwiązań przeznaczonych do zastosowania w prywatnych budynkach oraz innych mniejszych nieruchomościach.

⁸⁶ www.mwik.bydgoszcz.pl/index.php/bydgoski-system-wodny-i-kanalizacyjny [dostęp: 26.12.2018].

⁸⁷ www.mwik.bydgoszcz.pl/index.php/budowa-i-przebudowa-kanalizacji-deszczowej-i-dostosowania-sieci-kanalizacji-deszczowej-do-zmian-klimatycznych-na-terenie-miasta-bydgoszczy [dostęp: 26.12.2018].

Należy podkreślić, że S. Drzewiecki równoległe z pracą zawodową pełnił też szereg funkcji w Izbie Gospodarczej „Wodociągi Polskie”. W latach 2002–2012 był członkiem Rady Izby, w tym w latach 2004–2006 wiceprezesem, a w okresie 2006–2011 r. prezesem Izby. Ponadto od 28.05.2005 r. do 21.07.2006 r. był członkiem Zarządu Spółki Wodnej Kapuściska⁸⁸.

Za swoją pracę zawodową i osobiste zaangażowanie na rzecz rozbudowy i modernizacji struktur komunalnych Bydgoszczy został parokrotnie odznaczony między innymi Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i Srebrnym Krzyżem Zasługi.

W 1985 r. zawarł związek małżeński z Magdaleną z d. Majewską, z którą ma trójkę dzieci. Najstarsza córka Celina jest absolwentką SGH w Warszawie, a synowie Paweł i Michał to kolejno absolwenci WSG w Bydgoszczy oraz Politechniki Poznańskiej⁸⁹.

Tomasz Sypniewski
Kujawsko-Pomorska Szkoła Wyższa
Muzeum Wodociągów w Bydgoszczy

Wybrane życiorysy osób kierujących bydgoskimi wodociągami

W tle każdej inwestycji z zakresu inżynierii wodnej od starożytności do czasów współczesnych stoją konkretni ludzie. Są to specjaliści z różnych dziedzin techniki i rzemiosła, osoby odpowiedzialne za nadzorowanie i koordynowanie procesów inwestycyjnych prowadzących do powstania systemów wod.-kan. oraz później nimi zarządzające. To często od ich inicjatywy, kreatywności i osobistego zaangażowania zależało powstanie i sprawne funkcjonowanie nowoczesnych systemów zaopatrzenia ludności w wodę oraz odprowadzania ścieków. Stosunkowo mało mówi się o tych, którzy inspirowali i budowali rozwój techniczno-cywilizacyjny naszych ziem. Artykuł ten jest próbą częściowego wypełnienia tej luki w kontekście powstania i funkcjonowania współczesnych, bydgoskich wodociągów i kanalizacji. Spośród kilkunastu osób kierujących (działających od 1900 r.) współczesnymi bydgoskimi wodociągami w pracy przybliżono sylwetki sześciu z nich. Przy wyborze, siłą rzeczy subiektywnym, autor kierował się głównie chęcią przekrojowego wskazania zmian w profilu społeczno-etniczno-zawodowym osób zarządzających miejskimi wodociągami w Bydgoszczy w latach 1900–2020.

⁸⁸ Relacja S. Drzewieckiego, w zbiorach autora.

⁸⁹ Ibidem.

Tomasz Sypniewski
Kujawsko-Pomorska Higher Education School
Waterworks Museum in Bydgoszcz

Selected biographies of directing persons of Bydgoszcz Waterworks

Clearly, every investment project in the field of hydraulic engineering since the ancient times until the present has been accompanied by specific people. These have been specialists working in various branches of technology and trade crafts as well as people responsible for supervision and coordination of investment processes leading to construction of water and sewage systems, who later managed them. Frequently development and efficient functioning of modern water supply and sewage systems depended on their initiative, creativity and personal involvement. There is relatively too little mention of people who inspired and build technical development and civilizational progress in our country. This article is an attempt to partially fill this gap in the context of establishing and functioning of contemporary waterworks and sewers in Bydgoszcz. From among a dozen or so managers (working since 1900) of Bydgoszcz Waterworks, I selected six general managers. During the selection, naturally subjective, I was guided primarily by the need of a cross-cutting analysis of changes in social, ethnic and vocational profiles of people managing the city waterworks in Bydgoszcz in a period between 1900 and 2020.

