

Łukasz Religa



Zrozumieć Bydgoszcz

Intellegere Bydgoscia

**W 95 rocznicę powrotu Bydgoszczy do Macierzy po ponad wieku
pruskiej niewoli**

Spis treści

Słowem wstępu.....	2
Rozdział I – Bydgoszcz na przestrzeni dziejów.....	3
Rozdział II - O charakterystyce regionu.....	9
Rozdział III – Droga do polskiej i silnej Bydgoszczy.....	18
Rozdział IV – W III Rzeczypospolitej.....	27
Zakończenie.....	37

Słowem wstępu

Bydgoszcz przez wieki pełniła rolę ważnego ośrodka polskiego pogranicza. Historia Bydgoszczy to wielkie wzloty, ale też i bardzo dotkliwe upadki. Znajomość ich przyczyn wydaje mi się niezwykle istotna dla zrozumienia obecnej sytuacji Bydgoszczy oraz dla znalezienia odpowiedzi na pytanie Quo Vadis Bydgoszczy? Niniejsza publikacja jest próbą przedstawienia w mojej opinii istotnych faktów z historii Bydgoszczy, ale też i pokazania, że możemy być dumni z tożsamości naszego miasta oraz wybitnych bydgoszczan, których powinniśmy traktować jako autorytety. W ostatnim rozdziale skupiam się natomiast na okresie III Rzeczypospolitej, w której to przeprowadzono reformę samorządową poprzez podział kraju na 16 województw oraz zaplanowano przebieg autostrad.

W dzisiejszym życiu publicznym nie ma takiego pojęcia jak „polityka bydgoska”. Bez jego określenia ciężko będzie stworzyć definicję „bydgoskiej racji stanu”. Zauważam lata wielu zaniedbań przy określeniu takich podstawowych kwestii. Praca nad tymi sformułowaniami to jednak nie zadanie dla wąskiej grupy osób, gdyż wtedy będzie to uzurpacja, ale jest to wysiłek, który jako społeczność bydgoszczan musimy podjąć wspólnie. W ten sposób będziemy w stanie stworzyć program polityczny silniejszy od podziałów pomiędzy partiami i różnego rodzaju środowiskami lokalnymi. Za tym muszą pójść jednak też definicje takich pojęć jak „katalog obowiązków bydgoskich”, których przestrzeganie powinno być sprawą najwyższego honoru.

Na pewno dużą inspiracją może być dla dzisiejszych elit okres II Rzeczypospolitej, gdy ówczesni samorządowcy z miasta zagrożonego marginalizacją, stworzyli jeden z prężniej rozwijających się ośrodków. Niestety jesień 1939 roku i okres II wojny światowej przyczynił się do wymordowania bydgoskich elit, czego skutki odczuwamy do dzisiaj. Podcięto drzewo tożsamości bydgoskiej, zaś zasiedlająca Bydgoszcz po wojnie ludność spoza regionu sprawiła, że dzieje tego miasta przestały być powszechnie znane. Stąd też uważam za bardzo istotne poznawanie tożsamości grodu założonego przez króla Kazimierza III Wielkiego, aby móc naszą przyszłość budować w oparciu o silne korzenie i zdrową tkankę dziejową.

Staralem się w tym dziele przedstawić sylwetki wielu wybitnych bydgoszczan, których postawa życiowa i rozumienie obowiązków wobec Bydgoszczy i Polski, powinny być wzorem do naśladowania.

Rozdział I – Bydgoszcz na przestrzeni dziejów

Szukając zrozumienia Bydgoszczy musimy przede wszystkim znać dzieje, które kreowały jej ducha. Swój wkład w tożsamość tego miasta mieli zarówno Niemcy chcący zrealizować wizję „małego Berlina”, tak samo jak ci walczący o polskość grodu nad Brdą. Historia zna też czarne daty jak wrzesień 1939 roku, gdy sąsiad stanął przeciwko sąsiadowi i był gotowy zamordować. Były momenty, gdy Bydgoszcz groziła degradacją, podobnie jak w dzisiejszej rzeczywistości, były jednak też zrywy, gdy gród założony przez Kazimierza Wielkiego był jednym z najszybciej rozwijających się polskich ośrodków.

Najprawdopodobniej przez tereny dzisiejszej Bydgoszczy przebiegał w okresie cesarstwa rzymskiego trakt bursztynowy. Jeżeli nie bezpośrednio, to w niedalekiej odległości, stąd też kontakty ludności bydgoskiej z kupcami podążającymi tym szlakiem była aktywna. To z kolei sprzyjało rozwojowi osadnictwa nad Brdą i Wisłą. Według Legend to właśnie w Wyszogrodzie (gród ten funkcjonowała terenie dzielnicy Fordon) w 997 roku miał się zatrzymać w drodze do Prus na kilka dni św. Wojciech. Towarzyszyć miał mu jego brat, a zarazem I Arcybiskup Metropolita Gnieźnieński Radzim Gaudenty.

Politycznie Bydgoszcz zyskała znaczenie w 1346 roku, gdy król Kazimierz III Wielki nadał prawa lokacyjne. Był to okres pierwszych wojen polsko-krzyżackich, w których Bydgoszcz z racji swojego położenia miała strategiczne znaczenie. Władcę tego próbuje się utożsamiać z tym miastem, co wydaje się dobrym myśleniem, gdyż król Kazimierz III pochodził z Kujaw, a dokładniej ze znajdującego się niedaleko Włocławka Brześcia Kujawskiego, gdzie zresztą przebywając został podpisany akt lokacyjny dla grodu nad Brdą. Co ciekawe, w tym dokumencie miasto to zostało nazwane Kunigesburg, czyli miasto króla, co świadczyć może o szczególnej życzliwości tego władcy dla Bydgoszczy. To na wybudowanym z rozkazu Kazimierza III zamku (teren pomiędzy kościołem Jezuitów przy Placu Kościeleckich a ulicą Bernardyńską) urzędowała rodzina króla. Prawa miejskie zostały nadane na prawie magdeburskim, a zarządzanie nim powierzone dwóm Niemcom, co z kolei świadczy o tym, jak ważnym elementem w dziejach Bydgoszczy był pierwiastek niemiecki.



Ilustracja 1: Widokówka Augusta Wolffa przedstawiająca zamek bydgoski

W czasie wojny trzynastoletniej z zakonem krzyżackim (1454- 1466) król Kazimierz Jagiellończyk zdecydował się założyć w zamku wybudowanym przez Kazimierza III Wielkiego jedną z głównych kwater. To w Bydgoszczy w 1457 roku zawarta transakcję wykupu zamku w Malborku, którego Polakom nie udało się zdobyć militarnie. W czasie ostatniej wojny polsko-krzyżackiej w listopadzie 1520 roku nad Brdą obradował Sejm z udziałem króla Zygmunta Starego.

W XV wieku zaczęły się dla Bydgoszczy złote czasy, głównie dzięki Brdzie. Kwitnął handel zbożem, piwem, drewnem i innymi towarami, rozwijały się liczne cechy rzemiosł. Znaczenie Bydgoszczy wzrosło także dzięki uruchomieniu przez króla Zygmunta III Wazy w 1613 roku jednej z czterech mennic królewskich na Wyspie Młyńskiej. W latach 1627 – 1644 była to jedyna czynna w królestwie mennica, wybijano w niej największe złote monety w całej Europie. Dzisiaj w tym miejscu znajduje się Muzeum Pieniądza, które przypomina o tamtej karcie z historii grodu założonego przez króla Kazimierza III Wielkiego. W Bydgoszczy rozwijała się także nauka, głównie dzięki zakonnikom, w szczególności ojcom jezuitom.

Potop szwedzki przyniósł już jednak gorsze lata. O miasto Polacy ze Szwedami toczyli zażarte walki, przez co zostało ono dość mocno zniszczone, wysadzono m.in. zamek, zginęło dość wielu mieszkańców. Na dodatek na mocy traktatów welawsko-bydgoskich uniezależniły się od Polski Prusy Książęce. W efekcie straciliśmy Pomorze. Nowe państwo pruskie od 1700 roku przez ponad 20 lat toczyło wojnę z sąsiadami (m.in. Rosją i Szwecją), co z kolei przełożyło się na zapaść gospodarczą Bydgoszczy. W 1717 roku liczba bydgoszczan spadła aż do około 150 mieszkańców w obrębie murów miejskich.

Po zjednoczeniu Prus król Fryderyk II w komitywie z Rosją i Austrią dokonał I rozbioru Polski, włączając tym Bydgoszcz do granic swojego państwa. Miasto to stało się wówczas stolicą Obwodu Nadnoteckiego. Cesarz podjął też decyzję o budowie Kanału Bydgoskiego, który połączył Brdę z Notecią, co dało w konsekwencji połączenie Wisły z Odrą. Należy tutaj jednak zwrócić uwagę na fakt, że budowę kanału planowano jeszcze przez zaborami, a autorem pierwszej jego koncepcji był Węgier F. Czaka. Ta inwestycja miała kluczowe znaczenie w przyszłości dla ożywienia gospodarczego miasta.

W 1807 roku na 8 lat Bydgoszcz weszła do zależnego od Francji Księstwa Warszawskiego, które utworzył Napoleon I Bonaparte w ramach pokoju z rosyjskim carem Aleksandrem I. Po klęsce Napoleona Kongres Wiedeński 1815 roku rozwiązał Księstwo Warszawskie i Bydgoszcz ponownie stała się częścią pruskiego państwa jako stolica rejencji bydgoskiej w prowincji poznańskiej. Taki stan administracyjny utrzymał się przez ponad wiek.

Przez Niemców Bydgoszcz nazywana była małym Berlinem, stąd też poziom życia w grodzie nad Brdą był porównywalny z miastami rdzennymi Cesarstwa Niemieckiego, był to okres najdynamiczniejszego rozwoju Bydgoszczy w całej swojej historii. Duży wpływ na rozwój miasta miało doprowadzenie kolei, co rozpoczęło rewolucję przemysłową. W 1851 roku w ramach Pruskiej Kolei Wschodniej wybudowano połączenie Berlina z Bydgoszczą przez Krzyż. Do dzisiaj pociągi dojeżdżają do bydgoskiego dworca z kierunku Nakła i Inowrocławia Mostem Wschodnim na Jachcicach, który powstał w ramach budowy tej linii kolejowej. W dalszym czasie wybudowano połączenia z Królewcem, który był ważnym dla Cesarstwa Niemieckiego, z Gdańskiem i będącą w zaborze rosyjskim Warszawą. Powstała wówczas cała siatka połączeń z mniejszymi miastami (m.in. Więcborkiem, Kcynią, Żninem, Chełmżą, Inowrocławiem).

W 1832 roku z inicjatywy prezydenta Carla Christiana von Wissmanna powstało Bydgoskie Towarzystwo Upiększania Miasta, tradycję tej organizacji przejęło Towarzystwo Miłośników Miasta Bydgoszczy. Była to pierwsza tego typu organizacja na ziemiach dzisiejszej Polski, a wizerunek Bydgoszczy jako miasta zachwycającego zielenią pozostał do dzisiaj. To w okresie pruskim powstał w Bydgoszczy Teatr Miejski (nieistniejący już), w którym pierwsze przedstawienie obejrzał sam cesarz Wilhelm II i na jego wzór zbudowano podobny obiekt w Berlinie. Na początku XX wieku niemiecki architekt Joseph Stübben, planując nowe osiedle próbował wdrożyć w życie uznawaną za utopijną wizję „miast ogrodów” (wymyślona przez angiłka Ebenezera Howarda). Po tym eksperymencie pozostała robiąca wrażenie architektura przy ulicy Sielanka. Obok powstały Instytuty Rolnicze, czyli pierwsza uczelnia wyższa w Bydgoszczy z czterema wydziałami: chemią rolną, chorobami roślin, melioracją i higieną zwierząt. Przez lata podejmowana kroki w celu powołania uniwersytetu z prawdziwego zdarzenia, już w 1873 roku petycją do rządu w Berlinie w tej sprawie wystosował burmistrz Reinhold Boie, nie spotykały one jednak większej aprobaty. Zamiast w Bydgoszczy powołano Akademię Królewską w Poznaniu i Gdańsku.

Polacy mimo, że byli mniejszością, to nie ustawiali w działaniach na rzecz niepodległości Polski. Mimo prowadzenia polityki stanowczej germanizacji i odsuwania Polaków od ważnych stanowisk - co było łatwe z tego powodu, że Polacy byli z reguły najbiedniejszą warstwę społeczeństwa – stawiany był opór. Polacy spotykali się głównie w konspiracji, w celu krzewienia historii i kultury polskiej. Udało się też zarejestrować kilka organizacji jak Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół”, czy Powiatowe Towarzystwo Czytelni Ludowych. Wydawany był polskojęzyczny „Dziennik Bydgoski”, a w 1911 roku z inicjatywy redaktora Jana Teski zarejestrowano organizację polityczną – Bydgoskie Narodowe Stronnictwo Ludowe. Odpowiedzią na te działania były szykany ze strony władz pruskich – Teska za swoją działalność został wcielony do armii niemieckiej i skierowany na front zachodni przeciwko Francji. Gdy I wojna światowa zakończyła się porażką Niemców i w listopadzie 1918 roku wiadome było, że Polska powróci na mapę Europy, w Bydgoszczy wśród Polaków ożyły nadzieję na repolonizację grodu. 27 grudnia 1918 roku po przybyciu Ignacego Jana Paderewskiego do Poznania doszło do zamieszek, które stały się początkiem Powstania Wielkopolskiego. Do samej Bydgoszczy walki jednak nigdy nie dotarły, gdyż stacjonował tutaj dość silny garnizon niemiecki. Wielu polskich bydgoszczan walczyło na frontach tego powstania. Doktor Jan Biziel, zaangażowany politycznie o polskość Bydgoszczy, z narażeniem własnego życia operował rannych powstańców, a później poprzez fałszywe dokumenty pomagał im uniknąć odpowiedzialności za wystąpienie przeciwko państwu pruskiemu. Miejscem takich operacji była kamienica przy dzisiejszej ulicy Długiej należąca do rodziny Stryczyków.

W lutym 1919 roku podpisano rozejm w Trewirze, który kończył zwycięskie Powstanie Wielkopolskie. Przyznawał on Polakom kontrolę nad zajętymi miastami, poza Polską cały czas znajdowała się jednak Bydgoszcz. Owszem, dochodziło do incydentalnych starć, był nawet rozważany plan zdobycia Bydgoszczy siłą, jak jednak czytamy w dzienniku głównodowodzącego wojskami Wielkopolski gen. Józefa Dowbor-Muśnickiego odradzali taki krok francuzi, gdyż prowokowanie walk mogłoby to działań na niekorzyść Polski w trwających pod Paryżem negocjacji pokojowych. Czyn zbrojny jakim było powstanie oraz wielka odwaga działaczy polityczny z dr Janem Bizielem sprawiły, że 28 czerwca 1919 roku podpisano Traktat Wersalski, który zwracał Polsce prawie całą prowincję poznańską.

Zgodnie z tymi postanowieniami 19 stycznia 1920 roku Niemcy przekazali Polakom władze nad Bydgoszczą, a dzień później do miasta wkroczyły wojska polskie. Nie było jednak czasu na świętowanie, gdyż od razu przyszło zmierzyć z wieloma wyzwaniami. Miasto stanęło przed zagrożeniem marginalizacji w nowym państwie polskim. Konieczna była wymiana urzędników niemieckich na polskich, co było zadaniem bardzo trudnym, gdyż Polacy nie byli przygotowani do pełnienia funkcji administracyjnych oraz włączyć nowe osiedla do granic miasta. Tym trudnym zadaniem udało się sprostać prezydentowi Janowi Maciaszkowi przy dużym wsparciu Władysława Webera, który jako pracownik magistratu jeszcze w czasach pruskich dobrze znał machinę jego funkcjonowania. Niestety Bydgoszcz straciła administracyjnie stając się miastem powiatowym w województwie poznańskim, mimo to dzięki wysiłkowi społeczeństwa bydgoskiego była jednym z szybciej rozwijających się miast II Rzeczypospolitej. Kwitło nad Brdą także życie kulturalne. Wojna celna z Niemcami sprawiła, że Polska chcąc eksportować węgiel musiała postawić na dynamiczny rozwój portu w Gdyni, gdyż Gdańsk był wolnym miastem. Linia kolejowa łącząca Śląsk z Gdynią przebiegała przez Bydgoszcz, co przyspieszyło rozwój gospodarczy miasta. Pod koniec 30-tych zaczęto zacieśniać współpracę Bydgoszczy (najbliżej położonego morza duże miasto) z Gdynią. Powstała koncepcja budowy nad Brdą dużego portu śródlądowego.



Ilustracja 2: Dworzec bydgoski na pocztówce z 1880 roku

Realizację tego pomysłu uniemożliwił wybuch II wojny światowej. Wrzesień 1939 roku wpisał się w historię Bydgoszczy przez publiczne egzekucje i eksterminacje tysięcy Polaków w mieście i jego okolicach, o czym przypomina do dzisiaj Pomnik Walki i Męczeństwa na Starym Rynku. Niemcy weszli do Bydgoszczy już w pierwszych dniach wojny bez większego oporu, wojska wycofały się bowiem już 3 września w głąb kraju. Polską ludność pierw oskarżono o udział w dywersji, a później mordowano poprzez rozstrzelanie. Polacy do eksterminacji byli wytypowani przez swoich niemieckich sąsiadów, po części mógł to być odwet za oderwanie miasta od Niemiec 20 lat wcześniej. Największą stratą

Bydgoszczy było zamordowanie polskich elit, zginął m.in. prezydent Leon Barciszewski, a także miejscy radni, oznaczało to więc koniec pewnej ery w lokalnej historii. W okresie tej wojny miasto straciło kilka swoich symboli: zachodnią pierzeję Starego Rynku wyburzyć kazał nadburmistrz miasta Werner Kampe, który chciał tę część miasta przebudować na wizję narodowosocjalistyczną; fontannę „Potop” przetopiono na cele wojenne; Teatr Miejski został zniszczony w czasie walk o miasto z Armią Czerwoną w 1945 roku.

Po wojnie Bydgoszcz została stolicą województwa pomorskiego (w 1950 roku nazwę przemianowano na bydgoskie), co w pewnym sensie zwiększyło prestiż miasta. Z powodu zmian granic wschodnich Polski konieczne było przeniesienie Uniwersytetu Stefana Batorego w Wilnie w inne miejsce. O tą uczelnię zabiegała Bydgoszcz, która od dobrych 100 lat prowadziła działania w celu powstania uczelni wyższej z prawdziwego zdarzenia. Profesor Ludwik z wileńskiej uczelni przedstawił koncepcję ulokowania poszczególnych wydziałów uniwersytetu w trzech miastach: Bydgoszczy, Toruniu i Gdańsku. Nad Brdą miał się znaleźć wydział matematyczno-przyrodniczy oraz gospodarczy, który zajmował by się naukami związanymi z rolnictwem i leśnictwem. Ostatecznie po różnych perypetiach zdecydowano się tylko i wyłącznie na Toruń. W roku 1946 miała miejsce parada wojskowa z okazji 600-lecia Bydgoszczy.



Ilustracja 3: Bydgoszcz wraca do Macierzy Fot: Narodowe Archiwum Cyfrowe

Wysiłkami udało się w 1951 roku powołać pierwszą uczelnię techniczną którą była Wieczorowa Szkoła Inżynierska (jej tradycje kontynuuje Uniwersytet Technologiczno-Przyrodniczy). Ułatwiało to rozwój licznych zakładów przemysłowych w Bydgoszczy oraz regionie. Oprócz przemysłu powstawały także jednostki wojskowe, dzięki czemu rozwijał się bydgoski garnizon. W późniejszych latach coraz lepiej zaczynała się miewać kultura czego jedną z przyczyn była budowa Filharmonii Pomorskiej.

Okres PRL to także czas włączenia Fordonu do granic Bydgoszczy dzięki czemu populacja przekroczyła 300 tys. mieszkańców.

Pod koniec XX wieku przeprowadzono w Polsce reformę samorządową, podzielono kraj na 16 większych województw. Kujawsko-pomorskie stało się jednym z dwóch dwustoletnich – w Bydgoszczy mieści się siedziba wojewody, zaś organ samorządowy jakim jest Urząd Marszałkowski w Toruniu. Patrząc z perspektywy 15-tu lat funkcjonowania tego organizmu można stwierdzić, że pozycja Bydgoszczy znacznie zmalała, samo województwo kujawsko-pomorskie jest z kolei sztucznym tworem administracyjnym, nie opartym o naturalne więzy. Ten kształt jest bardzo niekorzystny dla Bydgoszczy: z jednej strony ze względu na większą władzę urzędującego w Toruniu marszałka województwa w porównaniu z ulokowanym w Bydgoszczy wojewodą, ale także z punktu ułożenia granic nowo powstałego województwa, w skład którego nie weszła część terenów naturalnie związanych z grodem nad Brdą. Pokazuje to jednak przede wszystkim słabość bydgoskich elit, które nie rozumieją zbytnio potrzeb tego miasta. Politycznie Bydgoszcz ma bardzo słabą pozycję, a lokalni działacze partyjni często są zależni od liderów regionalnych z okręgu toruńsko-włocławskiego.

Począwszy od lat 90-tych XX wieku zauważyć można tendencje upadku bydgoskiego przemysłu. Dużą porażką dla Bydgoszczy było ostateczne zaplanowanie przebiegu autostrady A1 ponad 30 km od Bydgoszczy, choć rozważane były warianty bliskiego przebiegu tego korytarza transportowego. Od kilku lat miasto oczekuje także budowy drogi ekspresowej S5, ta inwestycja jest jednak przez kolejne rządy odkładana. Z tego powodu Bydgoszcz jest największym w Polsce miastem bez dostępu do sieci dróg krajowych i autostrad.



Ilustracja 4: Widokówka z 1975 roku

Rozdział II - O charakterystyce regionu

Gdy mowa o regionie wiele osób spogląda na mapę województwa kujawsko-pomorskiego, co jest oczywistym błędem. To województwo oparte jest o kilka różnych krain geograficznych, o niekiedy odrębnej do siebie kulturze. Największą część stanowią Kujawy. Sprawia to, że kujawsko-pomorskie pod tym względem jest w skali Polski ewenementem. Rozważania na temat powiązanych funkcjonalnie z Bydgoszczą regionu powinniśmy prowadzić z przekroczeniem granic tego województwa. Miasto któremu prawa miejskie nadał Kazimierz III Wielki ma bowiem znacznie bardziej rozwinięte więzy z powiatem pilskim w województwie wielkopolskim, czy powiatem chojnickim w województwie pomorskim, niż leżącym na ziemi dobrzyńskiej powiatem lipnowskim. Pomiedzy Bydgoszczą a Lipnem powiązań właściwie nie ma, choć miasta leżą w tym samym województwie. Z kolei mieszkańców Wyrzyska i Łobżenicy w powiecie pilskim z Bydgoszczą łączy bardzo wiele.

Za taką kulturową linię graniczną możemy uznać rzekę Wisłę. Toruń podobnie jak Grudziądz są miastami w których dzieje znacząco wpisał się Zakon Krzyżacki. Przez ponad 200 lat Toruń był zarządzany przez ten zakon, co miało duże znaczenie dla ówczesnego rozwoju miasta.. To właśnie w czasie wojny polsko-krzyżackiej po raz pierwszy zaczęła się rywalizacja bydgosko-toruńska. Bydgoszcz była strategicznym miastem dla Polski, z kolei Toruń miał duże znaczenie dla rycerzy krzyżackich. Gdy w XVI wieku rozpoczęła się reformacja bydgoszczanie zostali przy wierze katolickiej, w Toruniu natomiast z dużym rozmachem rozwijał się luteranizm. Po rozbiorach , gdy Napoleon utworzył prowizoryczne państwo polskie, a następnie Kongres Wiedeński sprawił, iż Toruń znalazł się w Księstwie Warszawskim, natomiast Bydgoszcz stała się częścią Wielkiego Księstwa Poznańskiego. Toruń administracyjnie był częścią rejencji kwidzyńskiej w Prusach Zachodnich. Bydgoszcz, tak jak pisałem w rozdziale wcześniejszym, była stolicą rejencji bydgoskiej w prowincji poznańskiej.



Ilustracja 5: Inscenizacja bitwy pod Koronowem

Krzyżacy mieli też duży wpływ na rozwój terenów położonych na północ od Bydgoszczy – m.in. Chojnic i Świecia. Rycerze zakonni dotarli właściwie po zachodniej stronie Wisły aż pod Koronowo, gdzie w październiku 1410 roku miała miejsce słynna bitwa. Bitwa pod Koronowem odbywała się kilka tygodni po Grunwaldzie i tak wielkiej sławy nie zdobyła, historycznie jednak swoje znaczenie miała. To pod Koronowem do niewoli dostał się naczelnny wódz armii krzyżackiej Michał Kűchmeister von Sternberg. Jednakże ustanowienie stolicy Pomorza w Gdańsku, który dla Świecia i Chojnic jest miastem dość odległym sprawiło, że większe więzy funkcjonalne wytworzyły się z Bydgoszczą.

Kierunek południowo-zachodni wiąże się zaś bezpośrednio z tradycją piastowską. Te tereny możemy określać także jako kolebkę polskiej państwowości. To w okolicach Gniezna książę Mieszko I przyjął Chrzest Polski, od którego rozpoczęła się historia Polski. Gniezno było natomiast pierwszą stolicą Polski. Na Kujawach duch piastowski i kultura piastowska jest jednak wciąż żywa. Należy pamiętać też, że ostatnim Piastem był król Kazimierz III Wielki, który z kolei miał duże zasługi bezpośrednio dla Bydgoszczy. To właśnie w kierunku południowo-zachodnim więzy gmin z Bydgoszczą są najsilniejsze.

Co zatem różni południowo-zachodnią część województwa kujawsko-pomorskiego z północno-wschodnią, to stosunek do żywiołów germańskich. Bydgoszcz przez wieki była kolebką polskości, granicznym bastionem, zaś w okresie zaborów Polacy stawiali stanowczy opór germanizacji. Po wschodniej stronie Wisły żywioł niemiecki stał się natomiast elementem tożsamości, gdyż tam z krzyżackich korzeni miało się wielu szczytów. Gdy w latach późniejszych Bydgoszcz była wierna wierze katolickiej będącej częścią dziejów Polski, to Toruń coraz bardziej ulegał bliskiemu Niemcom luteranizmowi.



Ilustracja 6: Mysia Wieża w Kruszwicy

O miastach w kilku zdaniach:

Kruszwica - historia tego niezbyt dużego dzisiaj miasta jest bogata i liczy po kilka tysięcy lat. Gród w Kruszwicy miał powstać już 4 tys. lat temu, są jednak też tacy badacze co mówią o 8 tys. lat. Dobre warunki rozwoju osadnictwa Kruszwica zawdzięcza jednak przebiegowi bursztynowego szlaku w okolicach jeziora Gopła. Z tym miastem związana jest także Legenda o Popielu, którego zjeść miały myszy, stąd też pojawia się nazwa „Mysiej Wieży”. Są teorie, że Popiel mógł być dalszym krewnym Juliusza Cezara. Zdaniem badaczy Popiel został zabity przez ludzi kojarzonych z myszami. Jedna wersja mówi, że byli to mieszkańcy wsi Myszy, mówi się jednak także o Normandach oraz Wikingach (w swoich hełmach w pewnym sensie byli podobni do tych gryzoni).

W państwie Piastów Kruszwica pełniła rolę ważnego ośrodka handlowego i rzemieślniczego. Ustanowiono na tej ziemi pierwszą diecezję kujawską, Kruszwica miała przez chwilę uzyskać nawet status województwa. Pod koniec XIII wieku pozycja Kruszwicy jednak znacznie zmalała na rzecz położonego obok Inowrocławia. W 1343 roku król Kazimierz III Wielki wybudował nad Gopłem zamek z wieżą. Ruiny tej wieży pozostały do dzisiaj i są nazywane popularnie „Mysią Wieżą”, choć powstała kilkaset lat po śmierci Popiela.

Kolejny władca Polski król Władysław Jagiełło w czerwcu 1422 roku nadał Kruszwicy prawa miejskie. W okresie PRL w Kruszwicy powstało wiele zakładów przemysłowych, które w dużej części funkcjonują do dzisiaj. Od 1889 roku nadgoplańskie miasto uzyskało połączenie kolejowe z Inowrocławiem, a tym samym za całym krajem. Dzisiaj tory wykorzystywane są tylko do transportu towarowego.

Inowrocław (łac. Palatinatus Iunivladislaviensis) – Miasto kojarzone przede wszystkim z solą. Pierw za sprawą kopalni tego surowca, a dzisiaj solankowych uzdrowisk. Wzmianki o pierwszych osadach sięgają XII wieku, gdy powstała osada Nowy Włocławek, którą mieli założyć mieszkańcy Włocławka uciekający przed powodzią. Prawa miejskie miastu nadał w 1238 roku książę Kazimierz Konradowicz. Szczególnego znaczenia miasto nabrało w okresie wojny z krzyżakami. To w inowrocławskim zamku odbyła się słynna uczta po klęsce zakonu pod Koronowem, gdy zaproszono dowódcę krzyżackiego pojmanego Michała Küchmeistera von Sternberga wraz z innymi rycerzami. Ten gest miał mieć duże



Ilustracja 7: Patronka Inowrocławia św. Jadwiga

znaczenie polityczne i pokazywać Europie, że Polacy nie są barbarzyńcami, a taki wizerunek niekiedy naszemu krajowi budowano.

Od 1466 roku, aż do I rozbioru Polski Inowrocław był stolicą województwa inowrocławskiego, w skład którego wchodziła także Bydgoszcz, która mimo, iż pod liczbą mieszkańców przewyższyła Inowrocław, to żadnej roli administracyjnej nie odgrywała. Okres zaborów przyniósł miastu natomiast szybki rozwój, powstała m.in. drukarnia. Inowrocław stracił jednak swoją pozycję administracyjną na rzecz Bydgoszczy. Inowrocławianie starali się przeciwstawiać germanizacji, wielu mieszkańców tego miasta brało udział w zrywach niepodległościowych (insurrekcja kościuszkowska, powstanie listopadowe, powstanie styczniowe). Inowrocławianie wspierali także kampanie wojenną Napoleona. Miasto powróciło do granic Polski w styczniu 1919 roku w czasie Powstania Wielkopolskiego za sprawą działań wojennych kpt. Pawła Cymasa. W okresie dwudziestolecia międzywojennego uruchomiono hutę szkła „Irena”.

W czasie II wojny światowej Niemcy wymordowali dużą część inowrocławskich elit narodowości polskiej.

Barcin – Pierwsze osadnictwo szacuje się na XII wiek. Była to przez długie lata osada wiejska, a prawa miejskie Barcin uzyskał dopiero w 1541 roku, czyli jest to jedno z młodszych miast w naszym regionie. Nie odgrywało ono nigdy większej roli administracyjnej. W XIX wieku odkryto w okolicach miasta złoża kamienia wapiennego, co przyczyniło się do małego rozwoju gospodarczego, związanego z wydobyciem tego surowca. W 1889 roku otwarto linię kolejową łączącą Inowrocław ze Żninem przez Barcin. W latach 90 XX wieku została ona jednak zamknięta. Barcin dysponował także połączeniem kolejowym z Mogilnem, tory zostały jednak w całości rozebrane.

Miasto leży w powiecie żnińskim, choć jest funkcjonalnie bardziej powiązane jest z Inowrocławiem i Bydgoszczą. Barcin liczy ponad 7 tys. mieszkańców.

Nakło – Gród ten założyło słowiańskie plemię Pomorzan (blisko związane z Kaszubami). W 1113 roku Nakło, a właściwie Nakil, zostało zajęte przez króla Bolesława Krzywoustego, który stał się przez to elementem tożsamości tego miasta. To wydarzenie opisuje w swojej III kronice słynny Gall Anonim - Pomorzanie, widząc niezłomne postanowienie Bolesława, zrozumieli, że żadną miarą nie potrafią ująć mu inaczej, jak przez poddanie grodu, a w największe zwątpienie popadali z tego powodu, że od pana swego Świętopołka żadnej już nie spodziewali się pomocy. Wobec tego powzięli postanowienie dla obu stron w danej chwili dość odpowiednie, a mianowicie otrzymawszy gwarancję bezpieczeństwa oddali gród, sami zaś cali, ze wszystkim, co mieli, nietknięci odeszli, dokąd im się spodobало.

Ze wcześniejszego fragmentu tej kroniki wynika, że walki były dość zawzięte. Był to ostatni znany fragment III kroniki Anonima, która zdaniem historyków nie została dokończona. W 1299 roku król Władysław Łokietek nadał miastu prawa miejskie, stąd też ta postać także spotyka się w tym mieście ze szczególną czcią. W okresie zaborów powstał Kanał Bydgoski, co przełożyło się na rozwój gospodarczy Nakła nad Notecią. Natomiast w latach późniejszych przez to miasta przebiegła linia kolejowa łącząca Berlin z Bydgoszczą.

W pierwszych dniach II wojny światowej w dzisiejszym powiecie nakielskim doszło do wielu aktów ludobójstwa wobec Polaków. Miejscowi Niemcy w ten sposób mścili się za porażkę w Powstaniu Wielkopolskim 20 lat wcześniej.

Obecnie Nakło jest z Bydgoszczą dość blisko powiązana funkcjonalnie. Miasta łączy linia kolejowa nr 18 będąca w nienajlepszym stanie oraz droga krajowa nr 10, którą planuje się w dalszej perspektywie dostosować do standardu drogi ekspresowej.

Szubin – Osadnictwo na terenie dzisiejszego miasta według badaczy mogło istnieć na długo przed powstaniem państwa polskiego. Gród zaczął powstawać wokół zamku wybudowanego przy rzece Gąsawce. Rozwój miasta rozpoczął się tak naprawdę dopiero w okresie zaborów, gdy w 1818 roku Szubin zyskał prawa powiatu. W Szubinie w sposób szczególny widoczny był polski opór przeciwko prowadzonej przez okupanta germanizacji. Na początku roku 1919 roku miasto zdobyli Powstańcy Wielkopolscy. O Szubin stoczono kilka bitew, które były dość ciężkie.

W czasie II wojny światowej w Szubinie powstał obóz dla jeńców z armii alianckich: Francji, Wielkiej Brytanii i Stanów Zjednoczonych.

Szubin administracyjnie od XIX wieku związany był z Bydgoszczą. Na przełomie XIX i XX wieku przez Szubin poprowadzono linie kolejową łączącą Bydgoszcz z Poznaniem. Zamknięta została ona na początku XXI wieku, od kilku lat toczą się zabiegi o przywrócenie ruchu kolejowego.

Kcynia – Jest to jedno z najstarszych miast na tych ziemiach. Prawa miejskie zostały Kcyni nadane już 1262 roku przez Bolesława Pobożnego na prawie niemieckim

Znika w czasie co się w czasie dzieje, jeśli nie jest potwierdzone dla pamięci pismem albo pieczęcią – czytamy w akcie lokacyjnym.

W XIV wieku Kcynia stała się stolicą powiatu, który obejmował całe Pałuki ze Żninem i Szubinem. Był to okres niezwykle prężnego rozwoju tego miasta. Drugi okres rozwoju przypadł pod koniec XIX wieku pod zaborem pruskim. Wówczas powstały linie kolejowe łączące Kcynię z Gnieznem, Nakłem, Poznaniem i Bydgoszczą. Obecnie żadna z tych linii nie jest użytkowana, a miasto stało się kolejową pustynią. Do Polski Kcynia powróciła w czasie Powstania Wielkopolskiego w 1919 roku. Należy także dodać, że miasto to miało strategiczne znaczenie dla powodzenia tego zrywu niepodległościowego.

W okresie II Rzeczypospolitej miasto rozwijało się prężnie przemysłowo. W latach 30-tych z powodu kryzysu gospodarczego rozpoczął się jednak okres stagnacji. Po wybuchu II wojny światowej rozpoczęły się prześladowania mieszkańców narodowości polskiej i żydowskiej. Zamordowano wówczas burmistrza Kcyni Stefana Drożdżyńskiego.

W Kcyni urzędował Maciej z Grochowa, który sporządził pierwszy zapis Bogurodzicy. Z tym miastem związana była także bł. Maria Karłowska, założycielka Zgromadzenia Sióstr Pasterek Opatrzności Bożej, a także prof. Jan Czochralski, uznawany za praojca dzisiejszej elektroniki. Z postaci profesora kcyńianie są szczególnie dumni.

Łabiszyn – centrum tego miasta jest swego rodzaju wyspą, gdyż otoczone jest z czterech stron przez Noteć. Takie położenie nadaje malowniczości, niestety gmina jest zbyt biedna, aby właściwie je zagospodarować. W 1410 roku po bitwie pod Koronowem przez Łabiszyn jechał z Inowrocławia do

Szubina król Władysław Jagiełło, na pamiątkę czego zasadził dwa dęby, jeden z nich zachował się do dzisiaj.

Miasto leży w powiecie żnińskim, choć funkcjonalnie najbardziej ciąży do Bydgoszczy. Przez Łabiszyn nigdy nie przebiegała żadna linia kolejowa.

Żnin – Ślady osadnictwa sięgają na tych terenach okresu paleolitu, czyli około 10 tys. lat. Niedaleko Żnina mieści się słynna osada w Biskupinie. Przez Żnin według badaczy przebiegał bursztynowy szlak, co sprzyjało rozwojowi osadnictwa. Żnin był ważnym miastem w państwie Piastów. W 1331 roku miasto zostało doszczętnie spalone przez Krzyżaków, co wymusiło w latach późniejszych decyzję o wybudowaniu murów obronnych. Od wieku XVII rozpoczął się jednak okres powolnego upadku Żnina, duży wpływ na to miała zaraza w mieście oraz najazd Szwedów.

W okresie zaborów Żnin administracyjnie podlegał pod Inowrocław. Dopiero w XIX wieku miasto zaczynało ponownie dynamicznie się rozwijać. Duży wpływ na to miał rozwój kolejnictwa, powstała wówczas słynna żnińska kolejka wąskotorowa. Zarówno w okresie zaborów oraz w latach późniejszych Żnin administracyjnie był podległy Bydgoszczy.

Piła – Początki osadnictwa wiążą się z funkcjonującym na tych terenach tartakiem w okresie wojny z Krzyżakami. Pierw osada była zarządzana przez zakon, jednak w 1368 roku zajęła ją król Kazimierz III Wielki. Prawa miejskie Piła otrzymała dopiero w XV wieku. Dość dotkliwie miasto to odczuło najazdy szwedzkie.

W okresie zaborów Piła należała do rejencji bydgoskiej w prowincji poznańskiej. Przez to miasto przebiegała linia kolejowa łącząca Bydgoszcz z Berlinem, od której zaczęło się kolejnictwo na ziemiach polskich leżących w zaborze pruskim. W 1913 roku w mieście powstała fabryka samolotów. W okresie II Rzeczypospolitej Piła była częścią rzeszy niemieckiej, co pokazuje jak blisko naszego regionu znajdowała się granica polsko-niemiecka. Trzeba jednak pamiętać, że mimo znajdowania się po za granicami naszego kraju, Polacy w Pile dbali o kulturę polską, choć dużym poparciem (z powodu wysokiego bezrobocia) cieszyli się w tym mieście Niemieccy nacjonałści z partii Adolfa Hitlera NSDAP.

W czasie II wojny światowej w Pile rozwijał się przemysł zbrojeniowy. Do roku 1975 roku miasto to należał do województwa koszalińskiego, później powstało województwo pilskie, które zostało zlikwidowane reformą administracyjną w 1999 roku. Wówczas Piła stała się częścią województwa wielkopolskiego, choć były koncepcje umiejscowienia jej w województwie kujawsko-pomorskim. Lokalne elity zrezygnowały z możliwości posiadania praw powiatu przez miasto, na rzecz budowy silnego powiatu pilskiego.

Obecnie funkcjonalnie istnieją jednak dość duże powiązania funkcjonalne pomiędzy Piłą i Bydgoszczą. Spowodowane jest to dobrą komunikacją – droga krajowa nr 10, która w przyszłości ma zostać przebudowana do statusu ekspresowej oraz linia kolejowa nr 18.



Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-D-1125-2

Ilustracja 8: Konsul Polski Kazimierz Szwarzenberg-Czerny w Pile, gdy była ona niemieckim miastem. Fot: Ilustrowany Kurier Codzienny / Narodowe Archiwum Cyfrowe.

Koronowo – W 1288 roku we wsi Smejsze powstał zakon cystersów, od którego rozpoczęła się historia Koronowa, które w 1370 roku otrzymało prawa miejskie. Do historii Polski Koronowo wpisało się na wskutek bitwy stoczonej pod tym miastem w 1410 roku z Krzyżakami. To zdarzenie miało miejsce kilka tygodni po Grunwaldzie, historycznie miało jednak duży wpływ na przebieg wojny polsko-krzyżackiej. Uznaje się, że bitwa pod Koronowem była ostatnią w historii Europy rozegraną honorowo, gdzie na polu bitwy rycerze walczyli ze sobą jeden na jednego. Po pojmaniu dowodzącego armią krzyżacką Michała Kűchmeistera von Sternberga, zabrano go na zamek w Inowrocławiu, gdzie król Jagiełło zaprosił go na ucztę. W ten sposób chciano pokazać Europie, że Polacy nie są poganami, tak jak próbowano nasz naród pokazywać. W czasie kolejnych wojen z krzyżakami miasto było już jednak kilkukrotnie niszczone.

Świecie – Jedno ze starszych polskich miast. Już w XII wieku Świecie miało być stolicą księstwa pomorskiego. Dwa wieki później stało się już jednak ważnym ośrodkiem w państwie krzyżackim. Będąc we władaniu Krzyżaków Świecie uzyskało prawa miejskie, mieli oni też duży wpływ na kształtowanie kultury tego miasta. W czasie potopu szwedzkiego Świecie zostało dotkliwie zniszczone. Z powodu częstych powodzi w XIX wieku zdecydowano się przenieść miasto na lewy brzeg Wdy.

Pod koniec XVIII wieku Świecie uzyskało połączenie kolejowe z Terespołem Pomorskim, a stąd z Gdańskiem i Berlinem (przez Więcbork i Nakło). W latach 90-tych XX wieku torowiska zostały

zamknięte, a później nawet rozebrane. Mamy zatem sytuację, gdy największe miasto w powiecie świeckim nie ma połączenia kolejowego, mimo przebiegu przez powiat dwóch linii kolejowych o znaczeniu międzyregionalnym. Kulturowo i historycznie Świeciu zatem bliżej do Gdańska, z powodów komunikacyjnych większy wpływ na jego kształtowanie ma jednak Bydgoszcz.

Chojnice - Kaszubskie miasto zajęte w 1309 roku przez Krzyżaków, którzy wpłynęli pozytywnie na jego rozwój. Na trwałe Chojnice Polakom udało się zdobyć dopiero w 1466 roku mimo kilku wcześniejszych prób. Po oderwaniu Prus od Korony Polskiej Chojnice zaczynają ubożeć, na dodatek miasto poważnie zniszczyły duże pożary. Po zaborach Chojnice stały się częścią Prus Zachodnich. Pod koniec XIX wieku miasto to uzyskało połączenie kolejowe z Berlinem i Bydgoszczą przez Więcbork i Nakło. W okresie II Rzeczypospolitej w okolicach Chojnic przebiegała magistrala węglowa łącząca Śląsk z portem w Gdyni. Ta linia kolejowa przebiegała także przez Bydgoszcz co znacznie zbliżyło oba miasta.

Chojnice były miastem przygranicznym, stąd też zostały zaatakowane przez Niemców już 1 września 1939 roku. Później miały miejsce masowe egzekucje. Szacuje się, że w 1939 roku zamordowano w okolicach Chojnic około 2 tys. Polaków.

Przez prawie cały XX wiek funkcjonalnie rosły powiązania z Bydgoszczą. Przez Chojnice, poza linią kolejową, przebiega także droga krajowa nr 25, która łączy Bydgoszcz z Kołobrzegiem. Od 1999 roku Chojnice są częścią województwa pomorskiego, choć nadal funkcjonalnie miastu bliżej do Bydgoszczy. Mimo upływu 16 lat nadal lepsze połączenia kolejowe Chojnice mają z Bydgoszczą niż Gdańskiem.

Sępólno Krajeńskie - Miasto któremu prawa miejskie nadał król Kazimierz III Wielki w 1360 roku. Z powodu najazdów krzyżackich w XV wieku Sępólno było kilkakrotnie palone. W okresie zaborów powstała linia kolejowa Chojnice – Sępólno – Nakło, a stamtąd można było dojechać do Berlina i Bydgoszczy. W 1919 roku miasto zyskało statut powiatowego, od tego momentu zaczął się okres administracyjnej dominacji nad Więcborkiem. Od 1945 roku Sępólno było częścią województwa bydgoskiego.

Więcbork – Gród ten już w X wieku miał być częścią państwa Polan. Janko z Czarnikowa pisze o tym mieście po raz pierwszy w 1383 roku używając nazwy Wanszowa. Miasto administracyjnie było przez długi okres blisko związane z Nakłem. W okresie rozbiorów Więcbork był pierw częścią podległego Bydgoszczy obwodu nadnoteckiego, zaś po upadku Napoleona trafił do rejencji kwidzyńskiej, która była częścią Prus Zachodnich. Szybki rozwój miasta sprawił, że w 1835 roku powstał powiat więcborski. Po wejściu w życie Traktatu Wersalskiego Więcbork stał się częścią województwa pomorskiego. Swoją rezydencję miał tutaj prezydent Ignacy Mościcki. Po II wojnie światowej Więcbork był częścią województwa bydgoskiego. Obecnie Więcbork liczy niecałe 6 tys. mieszkańców i jest częścią powiatu sępoleńskiego.

Gniezno – W okolicach tego miasta Mieszko I przyjął chrzest Polski. Pierwsza stolica naszego kraju, która wpisała się w sposób istotny w nasze narodowe dziedzictwo. W 1000 roku miał miejsce Zjazd Gnieźnieński z udziałem cesarza rzymskiego Ottona III. Najazd cesarza Brzetysława I w 1038 zniszczył na tyle miasto, że zdecydowano się przenieść stolicę państwa do Krakowa.

Gniezno pozostało jednak nadal siedzibą Prymasów Polski. Z Bydgoszczą miasto to nie miało bliższych więzów, po za administracją kościelną. Bydgoszcz była bowiem przez długie lata częścią Archidiecezji Gnieźnieńskiej. W 2004 roku decyzją papieża Jana Pawła II powstała Diecezja Bydgoska, która jest jednak w pewnym stopniu podległa Gnieznu. Natomiast w okresie pruskim Gniezno było administracyjnie podległe Bydgoszczy jako część rejencji bydgoskiej w prowincji poznańskiej.

Według administracji kościelnej

Podział administracyjny kościoła katolickiego w Polsce znacznie różni się od tego państwowego. Powstała w 2004 roku Diecezja Bydgoska jest częścią metropolii gnieźnieńskiej i obejmuje tereny z województw kujawsko-pomorskiego oraz wielkopolskiego.

Diecezja bydgoska obejmuje całe Miasto Bydgoszcz, część powiatu bydgoskiego (gminy Osielesko, Białe-Błota, Sicienko, Solec Kujawski), gminę Łabiszyn w powiecie żnińskim, cały powiat nakielski, a także część powiatów pilskiego i złotowskiego w województwie wielkopolskim. Tereny położone na północ (w tym Koronowo, Tuchola, Świecie) są częścią diecezji pelpińskiej, zaś na południe (z największym miastem Inowrocławiem) archidiecezji gnieźnieńskiej).



Ilustracja 9: Mapa Diecezji Bydgoskiej

Administracja kościelna jest jednym z czynników wpływających na kształtowanie się powiązań funkcjonalnych.

Rozdział III – Droga do polskiej i silnej Bydgoszczy

Poznańskie — to nie była pierwsza lepsza bierna prowincja kresowa, którą można tak lub inaczej rozporządzać, zależnie od widoków politycznych. To była zdrowa, mocna część żywej Polski, najbardziej świadomy w swej masie odłam narodu, mający najmocniej rozwiniętą wolę zbiorową i najzdolniejszy do wcielania zamierzeń w czyn. Ten odłam narodu nie pozwalał, żeby inni decydowali, czy chcą go widzieć w Polsce — on sam o swej przyszłości postanawiał i sam ją tworzył. On nie tylko chciał być w państwie polskim, ale miał coś w tym państwie do powiedzenia - Roman Dmowski.

Prowincja Poznańska została utworzona w ramach Prus w 1848 roku z przekształcenia Wielkiego Księstwa Poznańskiego. Była ona podzielona na dwie rejencje (odpowiednik dzisiejszych województw) bydgoską i poznańską. W skład bydgoskiej wchodziło 14 powiatów: Bydgoszcz, bydgoski, chodzieski (okolice Piły), czarnkowski, wieleński (powiaty na zachód od Piły), inowrocławski, gnieźnieński, mogilnicki, strzeleński, szubiński, wągrowiecki (obejmował też Kcynię), wlkowski (na południe od Mogilna), wyrzyski (z Nakłem i Mroczą) oraz żniński.



Ilustracja 10: Mapa prowincji. Autor: Poznaniak



Ilustracja 11: W przeszłości siedziba Rejencji Bydgoskiej. Dzisiaj Urzędu Wojewódzkiego w Bydgoszczy.

Mimo postępującej germanizacji w 1910 roku ponad 61% mieszkańców deklarowało swoją przynależność do narodu polskiego. Niemcy stanowili tylko 38,5%.

Powyższym cytatem Roman Dmowski, który nazywany jest architektem niepodległości Polski, wyraża duże uznanie dla tego co dokonał naród polski na tych terenach. Było to nie tylko przeciwstawianie się dość usilnie prowadzonej germanizacji przez władze pruskie, ale włożono także wielki wysiłek w rozwój gospodarczy tego regionu. Poprzez pracę organiczną (to pojęcie narodziło się właśnie w poznańskim) dbano o to, aby gromadzić kapitał w polskich rękach. Zrozumiano bowiem, że poprzez powstania, które kończyły się klęskami i wykrwawiały naród, do niepodległości się nie dojdzie. Ten cytat pochodzi z książki pt. „Polityka polska i odbudowanie państwa”, którą Dmowski wydał w 1937 roku podsumowując polską drogę do uniezależnienia się od państw zaborczych. Jak pokazuje data wydania, dzieło to autor napisał kilkanaście lat po powrocie Polski na mapę, czyli nie są to przemyślenia pisane na gorąco, lecz efekt przemyślanej refleksji.

Gdy mowa o walce z germanizacją w Wielkopolsce dużo mówi się o walce o polskość w Poznaniu i jego okolicach, zaś o bydgoszczanach nie słychać prawie w ogóle. Nie jest to jednak sprawiedliwe.

Faktem jest, że w Poznaniu minimalną większość stanowili Polacy, w Bydgoszczy natomiast ponad 80% mieszkańców posługiwało się językiem niemieckim. Spowodowane było to jednak tym, że w okresie potopu szwedzkiego populacja Bydgoszczy spadła. Społeczność Polaków w Bydgoszczy mimo że w mniejszości, o swoją tożsamość dbała, co było przyczyną wielu represji.

O ich działalności nie mówi się jednak zbyt dużo skutkiem grzechu zaniechania bydgoszczan ostatnich lat, gdyż o tożsamość lokalną przestaliśmy dbać i o tych ważnych kartach bydgoskiej historii zapominamy. W centrum miasta mamy ulice Maksymiliana Jackowskiego (polskiego przedsiębiorcy z rejencji poznańskiej) oraz Karola Marcinkowskiego (aktywny polski działacz w Poznaniu, uczestnik Powstania Listopadowego), postaci na pewno bardzo zasłużonych dla polskość. Z inicjatywy Marcinkowskiego powstała polska spółka, która następnie wybudowała Hotel Bazar, który stał się głównym centrum usługowym w Poznaniu. Było to istotne dzieło w ramach walki o polskość poprzez pracę organiczną. Z kolei redaktorowi Janowi Tesce, który prowadził polskojęzyczny Dziennik Bydgoszczy, w której nie raz krytykowane były władze pruskie, poświęcono krótki odcinek w Fordonie. W szerszej świadomości bydgoszczan ta postać właściwie nie występuje. Za swoją działalność narodowo patriotyczną był prześladowany, wielokrotnie wzywany przez oblicze sądów, karany finansowo, trafił nawet do inowrocławskiego więzienia. W październiku 1914 roku postanowiono go wcielić do armii niemieckiej i wysłać na szczególnie krwawy front zachodni I wojny światowej, gdzie swoją przygodę zaczynał jako piechur. Po rozpoczęciu rewolucji socjalistycznej w Niemczech w 1918 roku odszedł z armii niemieckiej i wrócił do Bydgoszczy, by dalej służyć temu miastu. Do niemieckiego wojska wcielono także innych redaktorów tego wydawnictwa, a pod ich nieobecność redagowaniem treści zajmowały się kobiety.

Nie sposób jednak nie zauważyć wielkich zasług Dziennika Bydgoskiego w przeciwdziałaniu germanizacji. Redaktor Jan Teska swoje medium nazwał „Nowym szańcem przeciwko zalewowi niemczyzny”. Teska o polskość walczył właściwie do końca swojego życia, w Powstaniu Warszawskim uczestniczył jako redaktor radia „Błyskawica”. Zmarł w 1945 roku w Trojanowie.

Pogarda niemiecka wobec Polaków miała wpływ na postępowanie dr Emila Warmińskiego, który był rodowitym bydgoszczaninem polskiego pochodzenia. Na studia medyczne udał się do Marburgu i Berlina, tam obelgi rzucane przez jednego z profesorów pod adresem Polaków skłoniły go do podjęcia działalności patriotycznej. W 1905 roku przy ulicy Gdańskiej otworzył praktykę lekarską wywiesił pierwszą w Bydgoszczy w języku polskim tabliczkę z napisem „lekarz”, przez co miał nieprzyjemności ze strony części Niemców. Za zgromadzone pieniądze kupił kamienicę, w którym powstał Dom Polski, w którym toczyło życie kulturalne i rozrywkowe społeczności polskiej. Budynek ten został zniszczony w sierpniu 1919 roku przez niemiecki Genschultz. Doktor Warmiński został natomiast w przyszłości patronem ulicy przy którym mieścił się ten budynek.

Jednym z wybitniejszych bydgoszczan XIX wieku jest Teofil Magdziński, który brał udział m.in. we Wiośnie Ludów. W 1872 roku z jego inicjatywy powstało Towarzystwo Przemysłowe, które skupiało polskich przemysłowców. Był to w tamtym okresie ważny element pracy organicznej, której celem było budowanie wysokiej pozycji ludności narodowości polskiej. Od 1876 roku został także posłem w parlamencie Rzeszy, gdzie zdarzało mu się publicznie kłócić z kanclerzem Otto von Bismarckiem. Magdziński domagał się otwarcie przywrócenia języka polskiego w administracji i sądownictwie. Zmarł nagle w pociągu w 1889 roku, na jego pogrzeb na cmentarz Starofarny do Bydgoszczy przyjechali wszyscy posłowie do sejmu pruskiego i parlamentu Rzeszy.

Ważny wkład w walkę z germanizacją miał też ks. Jan Filipiak, który do Bydgoszczy trafił z Ośnieszczewka, małej w dzisiejszej gminie Dąbrowa Biskupia w powiecie inowrocławskim. Był on najprawdopodobniej spokrewniony z pochodzącym z tej samej wsi kardynałem Bolesławem Filipiakiem, który przez długi czas był sekretarzem prymasa Hlonda. Aktywnie wspierał on działalność narodową Polaków w Bydgoszczy angażując się w szereg inicjatyw. Naraził się tym samym Niemcom, nadburmistrz Bydgoszczy pisał na niego skargi do Rzymu oczekując jego odwołania. Duże emocje budziła inicjatywa budowa kolejnego kościoła katolickiego, czyli w wyznaniu Polaków. Na ten cel mieszkańcy hojnie dawali datki. Wspierał także aktywnie działalność Powstania Wielkopolskiego, za co został dotkliwie pobity przez Niemców, co rozwścieczyło polską społeczność zamieszkującą Bydgoszcz. Po powrocie miasta do Macierzy włożył duży wkład w odbudowę polskiego szkolnictwa w mieście. Na okresie od 1920 roku szerzej skupię się w drugiej części tego rozdziału. Ks. Filipiak ostatnie lata swojego życia spędził w Inowrocławiu, tam też znajduje się jego grób.

Warta uznania jest także postać dr Jana Bizuela, niezwykle skromnego lekarza, którego wkład w dążenie Bydgoszczy do polskości jest trudny do oszacowania. Urodził się on w 1858 roku w Osiecznej w okolicach Leszna, do Bydgoszczy trafił w 1906 roku, gdzie rozpoczął praktykę lekarską oraz działalność społeczno-polityczną. Wraz z Janem Teską był jednym z czołowych działaczy Narodowego Stronnictwa Ludowego w Bydgoszczy, które reprezentowało interesy polskich bydgoszczan. Za szczególnie ważny okres jego działalności dla dziejów miasta należałoby uznać moment zakończenia walk na frontach I wojny światowej, związanego rewolucją socjalistyczną w Niemczech. Wtedy doktor Biziel stanął na czele Polskiej Rady Ludowej, która zaczęła kierować oficjalne postulaty ludności polskiej wobec władz niemieckich w Berlinie. Nadrzędnym oczekiwaniem było włączenie Bydgoszczy do granic państwa polskiego, które zaczynało się odradzać na oczach świata. Biziel nominację na to stanowisko otrzymał w dniu 16 listopada, czyli pięć dni po oficjalnym przejęciu władzy w Warszawie przez Józefa Piłsudskiego. Wówczas los Kujaw i Wielkopolski był jednak niepewny, jak czytamy w różnego rodzaju zapiskach, jeszcze w 1919 roku niemieccy urzędnicy pracujący w Bydgoszczy wierzyli, że gród nad Brdą pozostanie dalej częścią państwa niemieckiego.

Gdy pod koniec grudnia w Poznaniu wybuchło Powstanie Wielkopolskie włączyło się w nie wielu bydgoszczan oraz fordoniaków (Fordon funkcjonował jako osobne miasto). W samej Bydgoszczy z uwagi na silny garnizon niemiecki do walk nie doszło, stąd też pojawiają się niesprawiedliwe opinie, że ten zwycięski zryw niepodległościowy nie jest częścią bydgoskiej tożsamości. Przy ulicy Długiej funkcjonował w kamienicy rodzinny Stryszyków konspiracyjny szpital polowy, gdzie z narażeniem własnego życia rannych powstańców operował dr Jan Biziel. Później pomagał im zaś zniknąć z tych terenów niepostrzeżenie, gdyż groziła im z rąk Niemców śmierć. Poprzez fałszowanie dokumentacji medycznej pomógł także rannym, którzy trafili do bydgoskich szpitali, a za zbrojnym wystąpieniem przeciwko państwu niemieckiemu mogli srogo zapłacić.

W lutym 1919 roku zawarto pomiędzy państwami Ententy, które wygrały wojnę i Niemcami rozejm w Trewirze, który przedłużał pokój po I wojnie światowej. Na jego mocy uznano terytorialne zdobycze powstańców wielkopolskich jako tereny podlegające administracji polskiej. Bydgoszcz nadal znajdowała się jednak nadal w niemieckim państwie. Wówczas właśnie duże znacznie miały polityczne wysiłki społeczności bydgoszczan. Doktor Jan Biziel miał odważnie postulować żądania ludności polskiej ministrom niemieckiego rządu, a także, w okresie późniejszym, brytyjskim dziennikarzom, co podkreślał na jego pogrzebie w swojej mowie prezydent Leon Barciszewski - *Do Berlina zaś stał memoriał po memoriale z postulatami ludności polskiej w Bydgoszczy, osobiście*

przekładał żądania gnębionych przez żołdaków pruskich Polaków ministrom pruskim, a wobec delegacji dziennikarzy angielskich wyraził niezłomne żądanie Polonji bydgoskiej przyłączenia miasta i okręgu bydgoskiego do Polski. Niczego nie zaniedbał wielki ten patriota, aby jak najrychlej położył kres długiej, mrocznej niewoli.

O powrocie Bydgoszczy do Macierzy zdecydowały ustalenia Traktatu Wersalskiego z czerwca 1919 roku, który w imieniu Polski podpisał Ignacy Jan Paderewski oraz Roman Dmowski. Wcześniej pojawiały się inicjatywy, aby siły wielkopolskie pod dowództwem gen. Józefa Dowbor-Muśnickiego zajęły Bydgoszcz zbrojnie, ten krok odradzali jednak francuscy oficerowie, z uwagi na delikatność rozmów pokojowych w Wersalu. Pisze o tym w swoim pamiętniku gen. Dowbor-Muśnicki:

W listopadzie 1919 r. przybył do Poznania wysłaniec ludności polskiej z Bydgoszczy z prośbą, bym odebrał Niemcom to miasto.

Oddawna zajmowałem się kwestją wyrzucenia Niemców z prawego brzegu Noteci. Mogłoby się to stać niewielkim nakładem sił, a potrzebne było koniecznie.

Po przybyciu delegata z Bydgoszczy, zwróciłem się do pułk. Marquet, jako przedstawiciela armji francuskiej, z zapytaniem czy nie wynikną jakiegokolwiek komplikacje, jeżeli wyrzucę Niemców z tego miasta.

Po naradzie ze swojemi władzami p. Marquet oświadczył, że Bydgoszcz oraz Pomorze bezwzględnie będą przyznane Polsce i, że on po przyjacielsku radzi, nie wszczynać kroków zaczepnych, ponieważ misja międzyaljancka oświadczyła Niemcom, że bierze odpowiedzialność na siebie za zaprzestanie jakichkolwiek kroków zaczepnych z naszej strony, zatem atak na Bydgoszcz postawiłby ją w fałszywym położeniu. Miałem się z tem pogodzić i Bydgoszcz w walce nie zająłem!).

Ilustracja 12: Fragment pamiętnika gen. Dowbor-Muśnickiego

W dniu 20 stycznia 1920 roku, gdy formalnie na mocy Traktatu Wersalskiego Bydgoszcz wróciła do Polski doktorowi Bzielowi przypadł zaszczyt przywitania polskich wojsk wkraczających na płytę



Ilustracja 13: Kurier Bydgoski

Starego Rynku – Wyście kość z kości, krew z krwi naszej – przywitał żołnierzy dr Jan Biziel – Witamy orła polskiego z tego samego miejsca, gdzie stał posąg tego, który nas okuła w pęta niewoli.

W dziesiątą rocznicę tego wydarzenia Rada Miejska w Bydgoszcy postanowiła uhonorować dr Jana Bizieła honorowym obywatelstwem miasta. Dla wyróżnionego było to bardzo wzruszające spotkanie, gdyż była to postać niezwykle skromna. Biziel zgodził się jednak przyjąć ten zaszczyt zaznaczając, że czyni to w imieniu wszystkich, którzy o polskość Bydgoszcy walczyli.

Dzień wcześniej 19 stycznia w ratuszu o godzinie 18 miała miejsce dość symboliczna uroczystość przekazania władzy przez niemieckiego burmistrza. Hugo Wolff wręczył Janowi Maciaszkowi klucze do miasta. Był to oficjalny symbol oddania zwierzchnictwa nad miastem Polakom. Następnie radca Wierzbicki w imieniu Naczelnej Rady Ludowej ogłosił nominację Maciaszka na komisarycznego prezydenta Bydgoszcy. Świadcami tego wydarzenia byli niemieccy urzędnicy, radni oraz grupa działaczy Naczelnej Rady Ludowej z dr Bizielem, ks. Filipiakiem, Janem Teską, czy Mieczysławem Chłapowskim. Burmistrz Wolf zaapelował o uczciwe traktowanie Niemców przez nowe władze oraz zadeklarował, że podporządkują się oni polskiej zwierzchności.

-Panowie przekonani być możecie o tem, że rząd polski wszelkimi siłami starać się będzie nie tylko o podtrzymanie dobrobytu, handlu i przemysłu jak i kulturalnego rozwoju Bydgoszcy, ale dołoży wszelkich wysiłków, aby jak najbardziej rozwinąć – zadeklarował Jan Maciaszek. Po tym wydarzeniu Niemcy usunęli z magistratu portret pruskiego króla Fryderyka II. W Niemieckich szkołach miały miejsce także uroczystości żałobne. Polacy, mimo doświadczenia w okresie zaboru wielu prześladowań, nie mścili się za to na Niemcach po przejęciu władzy w mieście.

Symbolicznego włączenia Bydgoszcy do państwa polskiego dokonał 22 sierpnia gen. Józef Dowbor-Muśnicki, który przyjechał nad Brdę pociągiem w towarzystwie przedstawicieli armii alianckich. Francuski pułkownik Marquette widząc wielki entuzjazm bydgoszczan miał stwierdzić, że jest jednoznacznie przekonany, że dobrze zrobiono włączając Bydgoszcz do odradzającego się państwa polskiego.

Wśród członków Naczelnej Rady Ludowej, którzy przygotowali Bydgoszcz do przejścia z rąk niemieckich był Mieczysław Chłapowski, wnuk hrabiego Dezyderego, napoleońskiego generała, uczestnika powstania listopadowego, który uznawany jest za prekursora pracy organicznej w Wielkopolsce. Dezydery Chłapowski to dzieło rozpoczął od unowocześnienia swojego gospodarstwa rolnego w rodzinnej Turwii, był autorem także wielu publikacji o tematyce rolniczej. Jego wnukowi Mieczysławowi przyszło zajmować się sprawami rolnictwa w polskiej Bydgoszcy.

Obietnica prezydenta Maciaszka jak pokazały kolejne lata okazała się trudna do spełnienia, gdyż niestety polityka władz polskich prowadzić mogła do pewnej marginalizacji znaczenia Bydgoszcy. Z tym się jednak nie pogodzili bydgoski samorządowcy, którzy podejmując wielki wysiłek sprawili, że miasto nad Brdą stało się jednym z prężnie rozwijających się ośrodków.

Już pierwsze zarządzenia władz państwowych były dla Bydgoszcy dość dotkliwe, gdyż zlikwidowano szereg instytucji m.in. siedzibę Dyrekcji Kolejowej, Akademii Rolniczą. Zniesiono rejencje bydgoską tworząc z grodu nad Brdą zwykłe miasto powiatowe. Na dodatek Bydgoszcz cierpiała na niedobór polskich urzędników mających jakiegokolwiek doświadczenie z pracy w bydgoskim magistracie. Okazało się, że na 722 pracowników ratusza po polsku mówi tylko 91, a

czytać i pisać potrafi tylko 71. Polacy byli wcześniej zatrudniani tylko na niższych stanowiskach, wyjątkami byli tutaj: Władysław Weber, Jan Chyliński, Jan Murawski i Maksymilian Nawrot. Niemcy co prawda deklarowali nauczyć się polskiego w ciągu dwóch lat. W kwietniu 1920 roku po rozkazie z Berlina duża część niemieckich urzędników opuściła Bydgoszcz co z kolei pozwoliło rozwiązać problem zbyt mocno obrośniętej administracji. Liczbę urzędników w całej Bydgoszczy szacowano na 9 tys., co sprawiało, że było to miasto typowo urzędnicze. Pod polskimi rękoma Bydgoszcz stała się szybko jednak miastem handlowym. Gdy jeszcze w 1920 roku Polacy stanowili ledwie 17% obywateli Bydgoszczy, to już w 1930 roku ten współczynnik wzrósł do 91%, przy czym populacja miasta stale rosła.

W kierunku województwa pomorskiego

Bydgoszczanie podjęli kroki w celu włączenia w skład województwa pomorskiego na czele którego stał wówczas Toruń. Spotkało się to z akceptacją rządu w Warszawie, zdawano sobie bowiem sprawę, że Pomorze gwarantujące Polsce kluczowy dostęp do morza było dość słabe. Czołowe miasta tamtego województwa Toruń i Grudziądz swoim potencjałem nie były w stanie się równać z Bydgoszczą, Gdynia zaś mająca być głównym polskim portem dopiero była budowana. W latach 30-tych współpraca pomiędzy Gdynią i Bydgoszczą coraz bardziej się rozwijała. Gród nad Brdą jako największe polskie miasto położone najbliżej morza stawał się ważnym zapleczem dla gdyńskiego portu, pojawiła się nawet koncepcja budowy portu śródlądowego. Nie doszły te plany jednak do skutku z powodu wybuchu II wojny światowej.

Wojna celna z Niemcami

Po odłączeniu Bydgoszczy z państwa niemieckiego pojawiły się obawy, że może oznaczać to katastrofę gospodarczą. Wszystko z powodu możliwości odcięcia od rynku niemieckiego, z którego pochodziła wówczas większość zamówień dla zakładów przemysłowych. Wojna celna z Niemcami w rezultacie doprowadziła do rozwoju gospodarczego Bydgoszczy, z jednej strony podjęto trud poszukania nowych rynków zbytu, zaś brak możliwości ściągania pewnych surowców zza zachodniej granicy sprawił, że rozwijały się zakłady przemysłowe je produkujące. Zyskała na tym chociażby fabryka kabli „Kabel Polska” w Bydgoszczy, na której produkty wzrósł znacznie popyt, co przełożyło się na rozwój zakładu i wzrost zatrudnienia.

Dzięki swojej lokalizacji geograficznej, przy drogach wodnych w Bydgoszczy zawsze dobrze miewał się przemysł drzewny. W okresie II Rzeczypospolitej możemy śmiało mówić o centrum polskiego przemysłu drzewnego zlokalizowanym nad Brdą. Wokół Bydgoszczy z powodzeniem działał szereg tartaków, a działająca w mieście fabryka parkietów zdobyła stałe rynki zbytu w Anglii, Holandii Belgii i Egipcie. Inne wyroby drzewne z tego miasta z powodzeniem konkurowały także na rynkach: włoskim, francuskim, duńskim, czy nawet szwedzkim. Traki i obrabiarki drzewne wyprodukowane w Bydgoszczy cieszyły się dużym zainteresowaniem na światowych rynkach: Bułgarii, Turcji, Rumuni, Brazylii, Argentyny i Peru. Stałymi nabywcami trzody chlewnej z naszego regionu były południowe stolice: Wiedeń i Praga. Od 1929 roku ważnym towarem eksportowym były także jajka, które z powodzeniem cieszyły się w Argentynie. Firma L. Urbanowski z kolei stała się pionierem dla polski w zdobywaniu rynków eksportu dla raków, które trafiały do Francji i Austrii.

Magistrala węglowa

Wojna celna z Niemcami wymusiła na Polsce rozwój handlu morskiego. Do rozbudowywanego portu w Gdyni konieczne było poprowadzenie szybkiej linii kolejowej ze Śląska, gdzie mieściło się polskie zagłębie przemysłowe. Na Śląsku był też wydobywany węgiel, który był ważnym surowcem dla polskiego eksportu. Opracowano projekt budowy kolejowej magistrali węglowej podzielonej na dwa odcinki: Nowe Herby na Śląsku – Karsznice – Inowrocław oraz Inowrocław – Bydgoszcz – Kościerzyna – Gdynia. Część tej inwestycji odbywała się przy udziale kapitału francuskiego. Całość inwestycji oficjalnie zakończyła się w listopadzie 1930, wówczas odbioru ostatnich odcinków dokonał Alfons Kuhn. W ramach magistrali węglowej powstała od Nowej Wsi Wielkiej przez Kapuściska tzw. towarowa obwodnica Bydgoszczy, która swoją rolę pełni do dzisiaj. Budowa magistrali węglowej miała zatem duże znaczenie dla zwiększenia znaczenia Bydgoszczy jako węzła transportowego.

Warto wspomnieć także o działaniach bydgoszczan na rzecz budowania tożsamości miasta. Gdy w 1926 roku odbyło się uroczyste sprowadzenie zwłok wybitnego pisarza Henryka Sienkiewicza ze Szwajcarii do Polski, nad Brdą powstała inicjatywa budowy jego pomnika. Godne upamiętnienie twórcy „Krzyżaków” miało być znakiem, że ta ziemia odwiecznie jest związana z Polską i zamierza nadal pełnić rolę strażnicy przeciwko nawale germańskiej. Po roku stanął w Parku Jana Kochanowskiego pierwszy pomnik w Polsce poświęcony Sienkiewiczowi, a jego uroczystego otwarcia dokonał prezydent Rzeczypospolitej Ignacy Mościcki. W dziele powstania tego pomnika aktywnie uczestniczył powieściopisarz Józef Weyssenhoff i dr Witold Bełza, który będąc dyrektorem Biblioteki Miejskiej i Ludowej przeprowadził gruntowną polonizację biblioteki.



Ilustracja 14: Pomnik Henryka Sienkiewicza tuż po odświeżeniu

Gdy przed południem 20 stycznia 1920 roku oddziały niemieckiego Grenzchutzu wycofywały się w kierunku Nakła i Koronowa odgrażały się, że jeszcze kiedyś tutaj wrócą. Tak się stało niespełna 20 lat później, we wrześniu 1939 roku, gdy polska armia nie podjęła poważnych walk o Bydgoszcz. Wówczas mszcząc się na Polakach.

Przy tworzeniu drugiej części tego rozdziału dużą pomocą okazały się fragmenty opracowania „Polska Bydgoszcz 1920-1930” przygotowanego przez Stanisława Nowakowskiego, Konrada Fiedlera, dr Tadeusza Rzepeckiego, M. Szpręga i A. Piechockiego. Ten rozdział chciałbym zadedykować w szczególności pamięci Fiedlera, który został zamordowany przez Niemców w nieznanych okolicznościach we wrześniu 1939 roku oraz Nowakowskiego, który ostatnie lata swojego życia spędził w obozie koncentracyjnym Dachau.

Rozdział IV – W III Rzeczypospolitej

Lata 90. i początek XXI wieku patrząc z punktu widzenia dziejów Bydgoszczy, to okres który należy zaliczyć do upadków. Pozycja polityczna miasta znacząco spadła na wskutek reformy samorządowej, która weszła w życie w 1999 roku. Na dodatek miasto cierpi na kryzys związany ze słabością elit politycznych, które nie potrafią skutecznie mierzyć się z wyzwaniem jakie w obecnej rzeczywistości stają przed Bydgoszczą. Jedną z ważniejszych inwestycji drogowych autostrada A1 dość szerokim łukiem ominęła miasto założone przez Kazimierza III Wielkiego. Bydgoszcz przestaje być także liderem regionu.

W latach 90. Polska przechodziła transformację ustrojową, której elementem było przejście na gospodarkę rynkową, co przełożyło się też niestety na upadek wielu przedsiębiorstw. Nie ominęło to Bydgoszczy, gdzie upadło kilka powstałych w okresie PRL firm, w tym najgłośniejszy upadek słynnej na całą Polskę i nie tylko fabryki rowerów „Romet”. Patrząc dzisiaj obiektywnie, to ciężko wskazać jakikolwiek produkt, który wytwarzany jest w Bydgoszczy. No może po za PESA, która po wielu trudach przetrwała okres transformacji, a w ostatnich latach notuje exodus na rynkach światowych, tramwaje i pociągi nie są jednak produktami, które może nabyć przeciętny obywatel.

Prawicowy rząd Jerzego Buzka, który rządził w latach 1997-2001 podjął się podjęcia czterech reform – służby zdrowia, emerytalnej, oświatowej i administracyjnej. Nie będę się rozpisywał szczegółowo na temat każdej z nich, bo nas w tym momencie najbardziej interesuje administracyjna, która jak pokazały kolejne lata miała bardzo duże znaczenie dla przyszłej pozycji Bydgoszczy. Ta reforma została oceniona jako najlepiej przeprowadzona i taką opinię wyrażali także przeciwnicy ówczesnego rządu. Choć po upływie 15 lat od wejścia jej w życie coraz częściej mówi się także o jej niedociągnięciach. Wiele miast, np. Częstochowa, straciło status siedziby województwa i zostało zmarginalizowanych, co przekłada się na powolny ich upadek. Nie brakuje też głosów krytycznych co do kwestii utworzonych na mocy tej reformy powiatów. Gdy profesor Kulesza, który współtworzył założenia tamtej reformy, określał wówczas, że powiaty liczące poniżej 50 tys. mieszkańców i mniej niż 5 gmin są nieracjonalne ekonomicznie. Nie przewidywał zapewne, że po 15 latach w dzisiejszym kujawsko-pomorskim aż 9 powiatów będzie poniżej tego progu. Powiat wąbrzeski liczy obecnie ok. 35 tys. mieszkańców.

Mały powiat to także drastyczny wzrost kosztów administrowania na jednego mieszkańca i w związku z tym większa jego zależność od centrum. Istnieją zatem granice absurdu, poniżej 50 tys. mieszkańców ta granica jest wyraźnie przekroczona – mówił o założeniach reformy samorządowej z 1998 roku prof. Michał Kulesza.

Kolejnym mankamentem powiatów jest powstanie w oparciu o nie różnego rodzaju sitw lokalnych.

Najważniejszym założeniem tej reformy było podzielenie kraju na 16 dużych województw (początkowo rozważano nawet ich mniejszą liczbę). Bydgoszcz na samym początku planowano włączyć do województwa pomorskiego ze stolicą w Gdańsku, bądź ewentualnie do wielkopolskiego ze stolicą w Poznaniu. Wtedy lokalne elity podjęły starania o powstanie większej liczby województw, aby Bydgoszcz utrzymała status miasta wojewódzkiego, choć nie miały zbytnio partnera w reprezentantach Torunia, którzy właściwie do samego końca chcieli, aby ich miasto było częścią

województwa pomorskiego. Ostateczne decyzje o kształcie kujawsko-pomorskiego zapadły w Sejmie tuż przed północą 24 lipca 1998 roku.



Ilustracja 15: Polska przed reformą. Mapa autorstwa: Swohmeck

Zanim jednak przedstawię przebieg tego procesu legislacyjnego, to cofnę się do początku roku 1998 roku, gdy Bydgoszcz rozpoczynała bój o województwo. W dniu 14 stycznia wojewoda bydgoski Krzysztof Sidorkiewicz wydał oświadczenie – *Mając nadzieje, że w sprawie reformy administracyjnej kraju zwycięży rozsądek, podtrzymuje opinię, że najgorszym rozwiązaniem dla obu miast byłoby to, które Bydgoszcz i Toruń podporządkowuje Gdańskowi.*

Dzień później zawiązał się społeczny komitet zbierania podpisów za powstaniem województwa kujawsko-pomorskiego. Prezesem honorowym tego komitetu został zasłużony bydgoszczanin Andrzej Szwalbe, który kilka miesięcy później skończył 75 lat. Do tej postaci w tym rozdziale jeszcze nawiążę, gdyż jako człowiek bydgoskiej kultury dostrzegał pewne powiązania kulturowo-funkcjonalne, których nie zawsze potrafili dostrzec politycy. Stąd też opracował wiele wartościowych koncepcji przyszłego województwa, w składzie którego widział chociażby Piłę. Jego myślenie nie zostało jednak przez polityków wykorzystane.

W dniu 17 stycznia miało miejsce spotkanie sejmików województw: bydgoskiego, koszalińskiego, opolskiego i zielonogórskiego. Przyjęto wspólne stanowisko o tym, że powinno powstać w Polsce 17 województw. Jak widać w tych działaniach nie uczestniczyły elity toruńskie. Kilka dni później Rada Miejska Bydgoszczy przyjęła stanowisko, w którym uznała proponowane we wstępnej wersji ustawy województwo pomorskie (z Bydgoszczą) za sztuczny twór.

Na początku lutego premiera Jerzego Buzka oraz szefa Akcji Wyborczej Solidarność Mariana Krzaklewskiego odwiedziła bydgoska delegacja, której obiecano, że Kujawsko-Pomorskie stanie się faktem. W kolejnych tygodniach rozpoczęto akcję tzw. budzików, które miały uzmysłwić parlamentarzystów w kraju, że województwo ze stolicą w Bydgoszczy powinno powstać. 1 kwietnia taka akcja z budzikami została zorganizowana pod Sejmem.

Kilka dni później, a dokładniej 9 kwietnia w Przysieku pod Toruniem doszło do porozumienia pomiędzy liderami AWS – Unii Wolności i Solidarności w sprawie powołania wspólnego bydgosko-toruńskiego województwa. Siedzibą Sejmiku miała być Bydgoszcz, zaś wojewody Toruń. Dzień później część bydgoskich parlamentarzystów wycofała się z tego porozumienia.

W czerwcu tematem reformy samorządowej zaczyna się na poważnie zajmować Senat. 19 czerwca 1998 roku przyjęta zostaje uchwała o powstaniu 15 województw, wśród nich znajduje się kujawsko-pomorskie, które utworzone zostaje na terenie województw bydgoskiego (z wyłączeniem powiatu chojnickiego i rypińskiego) i włocławskiego. Siedzibą wojewody i Sejmiku zostaje w obu przypadkach Bydgoszcz.

*Art. 3. Siedzibą wojewody i sejmiku województwa są:

- 1) w województwie dolnośląskim - wojewody i sejmiku województwa - Wrocław,
- 2) w województwie kujawsko-pomorskim - wojewody i sejmiku województwa - Bydgoszcz,
- 3) w województwie lubelskim - wojewody i sejmiku województwa - Lublin,
- 4) w województwie lubuskim - wojewody - Gorzów Wielkopolski, sejmiku województwa - Zielona Góra,
- 5) w województwie łódzkim - wojewody i sejmiku województwa - Łódź,
- 6) w województwie małopolskim - wojewody i sejmiku województwa - Kraków,
- 7) w województwie mazowieckim - wojewody i sejmiku województwa - Warszawa,
- 8) w województwie opolskim - wojewody i sejmiku województwa - Opole,
- 9) w województwie podlaskim - wojewody i sejmiku województwa - Białystok,
- 10) w województwie pomorskim - wojewody i sejmiku województwa - Gdańsk,
- 11) w województwie śląskim - wojewody i sejmiku województwa - Katowice,
- 12) w województwie warmińsko-mazurskim - wojewody i sejmiku województwa - Olsztyn,
- 13) w województwie wielkopolskim - wojewody i sejmiku województwa - Poznań,
- 14) w województwie wschodniomałopolskim - wojewody i sejmiku województwa - Rzeszów,
- 15) w województwie zachodniopomorskim - wojewody i sejmiku województwa - Szczecin.”;

Ilustracja 16: Fragment uchwały Senatu z 19 czerwca

Dwa dni wcześniej w Bydgoszczy na Starym Rynku gościł prezydent Aleksander Kwaśniewski, na spotkanie z którym przyszły tłumy bydgoszczan oczekujących powołania własnego województwa. Głowa państwa składa deklarację wsparcia tych działań. Kwaśniewski w dniu 2 lipca zażądał ustawy o utworzeniu 15 województw.

Parlament pracuje w szybkim tempie

16 lipca do Sejmu wniesiony zostaje nowy projekt ustawy, który uzgodniła koalicja z opozycją. Zakłada on powstanie 16 województw, z kujawsko-pomorskim według ustaleń Senatu z czerwca. Dzień później odbywa się I czytanie i projekt ten przekazany zostaje do Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych oraz Komisji Terytorialnej i Polityki Regionalnej. Posiedzenie tych połączonych komisji było dość burzliwe, kilku posłów zabiegało bowiem bezskutecznie o statut miasta wojewódzkiego dla Koszalina. Dla nas kluczowe znaczenie miała jednak poprawka zgłoszona przez posła Eugeniusza Kłopotka z PSL, który zawnioskował, aby siedzibą Sejmiku w województwie kujawsko-pomorskim

został Toruń. Jego wniosek poparło 28 posłów, przeciw było 33, ale mimo odrzucenia przez komisję, cały czas Sejm mógł go przyjąć jako wniosek mniejszości. Z kolei poseł SLD Marek Olewiński wnioskował, aby siedzibą Sejmiku był Włocławek. Jego propozycja także została odrzucona. Kilku posłów, w tym Stanisław Pawlak z SLD i wspomniany wcześniej poseł Olewiński złożyli wniosek o dopisanie do granic województwa kujawsko-pomorskiego dawnego województwa toruńskiego. W późniejszej dyskusji Kłopotek tłumaczył fakt tworzenia województwa z niezainteresowanym do tej pory Toruniem naradą z udziałem 80% lokalnych samorządowców, która odbyła się w Wąbrzeźnie.

Batalia o Chojnice i Żnin

Posłowie Kosma Złotowski i Grzegorz Schreiber na posiedzeniu tej komisji wnioskowali o włączenie do kujawsko-pomorskiego ponadto gmin – Chojnice, Czersk, Brusy.

Uchwałę podjęła również rada gminy Chojnice. Jest to uchwała opowiadająca się za przynależnością do województwa kujawsko-pomorskiego – wyjaśniał poseł Kosma Złotowski.

Przeciwnie zdanie miał jednak poseł Jan Wyrowiński z Torunia, który uznał, że dojdzie do podziału Kaszub - Trzy gminy, o których mówił poseł Złotowski, to gminy kaszubskie. W przypadku przyjęcia wniosku posła Złotowskiego powstałaby sytuacja następująca. Całe Kaszuby byłyby w województwie pomorskim - poza tymi trzema gminami.

W dyskusji poglądu posłów Złotowskiego i Schreibera bronili posłowie Kłopotek i Ryszard Brejza. W głosowaniu uzyskał on jednak negatywną opinię komisji. Pojawił się też wniosek o odłączenie z planowanego województwa kujawsko-pomorskiego gmin: Gąsawa, Mogilno, Janowiec Wielkopolski i Żnin, które miały zostać częścią województwa wielkopolskiego. Ten wniosek także został odrzucony.

Dość ciekawą opinię na temat dyskusji dotyczącej kształtu województw pomorskiego i kujawsko-pomorskiego wyraził poseł Jarosław Kaczyński - *Jeżeli w mapie podziału na 16 województw jest jakiś absurd, to absurdem jest kształt województwa pomorskiego, kształt województwa kujawsko-pomorskiego. Jest to absurd oczywisty. Jeżeli zapytać o to, jaki mechanizm doprowadził do powstania tego absurdu, to z całą pewnością nie jest to mechanizm merytoryczny. Jest to natomiast mechanizm układu personalnego, którego nie ma sensu tutaj charakteryzować. Nie ma to jednak nic wspólnego z argumentami merytorycznymi.*

18 lipca projekt trójstopniowego podziału terytorialnego państwa trafił ponownie przed oblicze Sejmu. Tam zdecydowano się przyjąć wniosek mniejszości o włączeniu do kujawsko-pomorskiego województwa toruńskiego i ustanowienia Torunia jako siedziby Sejmiku.

Senat pozostał przy wersji województwa bez Torunia

23 lipca 1998 roku projekt reformy samorządowej ponownie opiniuje Senat. W uchwale tej izby parlamentu pojawia się zapis przywracający Bydgoszcz jako jedyną stolicę kujawsko-pomorskiego, zaś ustanawiający gminę Toruń częścią województwa pomorskiego. Sejm stanowisko Senatu kieruje ponownie do połączonych komisji, gdzie zapada decyzja o negatywnym zaopiniowaniu poprawek senackich dotyczących kujawsko-pomorskiego. W głosowaniu odbywającym się dzień później w

Sejmie, tuż przed północą, poprawka Senatu zostaje odrzucona, zaś cały projekt ustawy przyjęty. Trzy dni później podpis pod tą ustawą złożył prezydent Aleksander Kwaśniewski.



Ilustracja 17: Mapa Polski po reformie. Autor: Wojewodztwa.svg

Patrząc na te wydarzenia z perspektywy lat można zauważyć, że wówczas instytucja Sejmiku nie miała większego prestiżu, stąd też elity z ziemi bydgoskiej chcąc większego województwa zdecydowały się poświęcić tę jednostkę. Budżet województwa jest bowiem stosunkowo mały, stąd też wtedy Sejmiki i Zarządy Województw dużo nie znaczyły. Sytuacja ta zmieniła się diametralnie 6 lat później, gdy Polska stała się członkiem Unii Europejskiej i do naszego kraju popłynęły miliardy euro dotacji, za podział których odpowiadają Zarządy Województw.

Zastanović się należy jednak nad tym, czy zabieganie o wejście Torunia do województwa kujawsko-pomorskiego miało sens, gdy elity tego miasta nie były zbyt przekonane i podejmowały kroki w celu stania się częścią województwa pomorskiego. Ta refleksja wydaje się niezwykle aktualna właśnie dzisiaj, gdy coraz więcej głosów pojawia się krytycznych na temat kształtu tego województwa.

Andrzej Szwalbe miał swoją wizję

Aktywnie o status miasta wojewódzkiego dla Bydgoszczy zabiegał honorowy bydgoszczanin Andrzej Szwalbe. Postać o dużym autorytecie nad Brdą, gdyż w swojej długiej działalności publicznej był inicjatorem wielu bydgoskich dzieł z budową Filharmonii Pomorskiej i utworzeniem Akademii Muzycznej na czele. Jako bydgoski autorytet pisał memoriały do przedstawicieli władz państwowych, ale przede wszystkim szukał najbardziej optymalnego funkcjonalnie rozwiązania. Był on autorem koncepcji powstania województwa kujawsko-krajeńskiego, w skład którego mógłby wejść Toruń, ale to nie było konieczne do jego funkcjonowania.



Ilustracja 18: Wizualizacja wizji Andrzeja Szwalbe

Ważną rolę w tym województwie odgrywałaby Piła, która miała by podobny status do Torunia i Włocławka. Jak można zauważyć na wizualizacji tej koncepcji dalej w województwie z Bydgoszczą znajdowałaby się Chojnice.

Region Kujawsko-Pomorski (z udziałem Torunia, a w razie definitywnej secesji tegoż proponując: Krajeńsko-Kujawski z uwzględnieniem Piły, lewym brzegiem Wisły i Ziemią Nadnotecką) składa się z jednostek, z których każda jest samorządowo zorganizowana, a wszystkie, razem wzięte, stanowią swoistą hybrydę modeli Unii Metropolitarnej – pisał do „Promocji Pomorskich” Andrzej Szwalbe.

Szwalbe w swoim myśleniu patrzył daleko do przodu, gdyż zaznaczał istnienie Bydgoskiego Obszaru Metropolitarne, który miałby być główną lokomotywą rozwoju tego województwa. Toruń miał zaś tworzyć obszar funkcjonalny o znaczeniu subregionalnym podobnie jak Włocławek i Piła.

Andrzej Szwalbe w swoich rozważaniach starał się opierać o istniejące powiązania funkcjonalne i kulturowe. Jego uwagi zbytnio jednak się nie przebiły do parlamentu, gdzie na poważnie sąsiedztwa Piły z Bydgoszczą w jednym województwie nikt nie rozpatrywał. Parlament rządzi się bowiem swoimi prawami i na całość patrzano bardziej z punktu widzenia polityki centralnej, nie zwracając uwagi na tego typu szczegóły, które zauważyć mogli tylko społecznicy działający na tym najniższym szczeblu.

Gdy dzisiaj spojrzymy na koncepcję Andrzeja Szwalbe, to ciężko byłoby mu nie przyznać, że potrafił patrzeć z daleką perspektywą w przód. To co kilkanaście lat temu wydawało się egzotyczne, dzisiaj staje się ciekawym elementem do rozważań. Powiat pilski i złotowski w rozwoju gospodarczym stały się nieco zacofane. Choć co prawda bezrobocie jest tam i tak niższe niż średnia kujawsko-pomorskiego to z różnych badań wynika, że poziom życia jest tam dużo niższy niż w powiecie sępoleńskim. Można zatem rozważać opinie, że te powiaty są bardziej dodatkiem do województwa wielkopolskiego niż jego ważną składową częścią. I co należy tutaj wyraźnie podkreślić, powiązania funkcjonalne tych terenów z Bydgoszczą są nadal silne, być może nawet silniejsze niż z Poznaniem. Także i Chojnice w województwie pomorskim mogą czuć się trochę odtrącone. Z punktu widzenia dostępności komunikacyjnej to miasto cały czas znajduje się bliżej Bydgoszczy, niż Gdańska. Nic zatem dziwnego, że cały czas pojawiają się tam głosy, że błędem było dopuszczenie do włączenia Chojnic do województwa pomorskiego.

Autostrada ominęła Bydgoszcz

Po raz pierwszy w Polsce plany budowy autostrad pojawiły się w 1939 roku tuż przed II wojną światową. Konflikt zbrojny je znacząco pokrzyżował, a za budowę autostrad Polacy wzięli się dopiero po 2000 roku, gdy weszliśmy do Unii Europejskiej, która na ten cel wydzieliła dla naszego kraju dotacje.



Ilustracja 19: Koncepcja rządowa z 1939 roku

Przed wojną granice Polski były nieco inne, posiadaliśmy dość rozległe tereny na wschodzie z dużymi miastami Wilnem i Lwowem, poza granicami Polski znajdował się natomiast Szczecin i Wrocław, zaś Gdańsk był wolnym miastem, stąd też główny nacisk kładziony był na rozwój Gdyni. W poprzednim rozdziale pisałem już o tym, że Bydgoszcz pełniła wówczas rolę głównego zaplecza dla portu morskiego w Gdyni. Tak jak można zauważyć na mapie przez Bydgoszcz przebiegać miała główna autostrada łącząca wybrzeże z Łodzią (przebiegająca w okolicach Inowrocławia), która po drodze krzyżowała się z autostradą Poznań – Warszawa. Poznań z Bydgoszczą miał zostać połączony drogą II klasy, czyli przyjmijmy, że chodziło o dzisiejsze drogi ekspresowe. Możemy zauważyć, że w praktyce przez kilkadziesiąt lat te plany się dużo nie zmieniły, bo zaplanowane wówczas drogi odpowiadają dzisiejszej A1, A2 i S-5 (do Poznania tylko, bo Wrocław jak już wspominałem był poza granicą). O okresie PRL zbytnio nie ma co rozpisywać, bo były tylko ambitne plany, a nie udało się wybudować nawet 100 km autostrad. Co ciekawe po II wojnie światowej i zmianie granic, Polska odziedziczyła ponad 100 km autostrad wybudowanych przez Adolfa Hitlera.

Jedynym jednak co się zmieniło wobec planów przedwojennych w naszym regionie to przebieg autostrady A1, która zawsze była planowana przez Bydgoszcz, a ostatecznie zdecydowano się na przesunięcie na lewą stronę Wisły, aby przebiegała przez Toruń. Koncepcja wydająca się lekko nieracjonalna ekonomicznie, z powodu konieczności budowy dodatkowych przepraw drogowych, została zrealizowana zamiast wcześniejszych planów.

Decyzja rządu Marka Belki

Mamy rok 2004, Polska w maju staje się świeżo upieczonym członkiem Unii Europejskiej. Województwo kujawsko-pomorskie ma 5 lat, drugą kadencję z rządu marszałkiem jest Waldemar Achramowicz z Torunia z SLD. Lewica rządzi także w kraju, premierem jest Marek Belka. W dniu 15 maja Rada Ministrów pod jego przewodnictwem podejmuje jedną z najważniejszych dla Polski uchwał, która ustala przebieg autostrad i dróg ekspresowych, których budowa ma się rozpocząć dzięki środkom unijnym. Nie dotarłem do szczegółowych informacji, w jaki sposób uzgodniono akurat taki przebieg tej drogi, nie mniej jednak przeglądając aktywność poselską, także nie zauważyłem zbytnich protestów ze strony posłów ziemi bydgoskiej. Rok później SLD uzyskuje w wyborach fatalny wynik i do władzy dochodzi koalicja PiS – LPR – Samoobrona. Decyzja dotycząca przebiegu autostrady A1 cały czas jednak utrzymywana. W 2007 roku pojawiają się problemy na odcinku Grudziądz – Toruń, które spowodowane są zagrożeniem ekologicznym dla terenów wchodzących w skład obszaru chronionego Natura 2000, co było także zagrożeniem dla budowy autostrady A1. Wówczas poseł Andrzej Walkowiak interpeluje o zmianę przebiegu autostrady, aby z Nowych Marz przebiegała ona bezpośrednio na Bydgoszcz, a następnie na Toruń, tak aby oba miasta na tym skorzystały. To oznaczałoby jednak opóźnienia przy budowie całej autostrady, stąd też ta sugestia zostaje odrzucona.

Wspomniany przebieg autostrady A1 przebiegający w okolicach Bydgoszczy – największego miasta woj. kujawsko-pomorskiego i siedziby władz administracji rządowej – na pewno byłby w zgodzie z art. 5 Konstytucji RP, który wprost stwierdza, że: „Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz

bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju” - poseł V kadencji Andrzej Walkowiak.

Polityka metropolitarna

Jest to pojęcie obecnie dość świeże, którym zajmujemy zaledwie od kilku lat. Choć jak można przeczytać wypowiedzi Andrzeja Szwalbego z 1998 roku, to zauważymy, że już wtedy on tę problematykę wyczuwał.

Zakłada się bowiem, że rozwój regionów ma się odbywać w oparciu o tzw. lokomotywy, czyli duże metropolie. Planuje się zatem, że duże ośrodki dostaną dodatkowe przywileje i środki, aby móc być właśnie takimi lokomotywami rozwoju. Obecnie opieramy się jednak na dyskusjach teoretycznych, gdyż poza stworzonymi na szybko tzw. Zintegrowanymi Inwestycjami Terytorialnymi (w skrócie „ZIT”), jesteśmy na etapie planowania prawa. Kryteria, które powinno spełniać miasto metropolitarne opracowało europejskie stowarzyszenie miast „Eurocities”. Chodzi przede wszystkim o 250 tys. mieszkańców oraz o posiadanie dość dużego obszaru funkcjonalnego. Te kryteria w kujawsko-pomorskim jako jedyne miasto spełnia Bydgoszcz. Jedyne wątpliwości dotyczą liczby studentów, co stało się pretekstem, aby forsować metropolię bydgosko-toruńską. Tego typu wizję próbują w naszym regionie zaszczepiać niektórzy politycy od kilku lat. Zabiegi prowadzone są też na szczeblu rządowym, gdzie minister Elżbieta Bieńkowska konieczność utworzenia wspólnej metropolii zapisała w Koncepcji Zagospodarowania Kraju 2030. Na takim stanowisku stoi także Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego, gdzie jak dobrze widać, pozycja Bydgoszczy jest bardzo słaba. Wszystko dlatego, że Toruń samodzielnie nie byłby w stanie utworzyć metropolii, zaś dzięki skutecznie prowadzonej polityce próbuje uzyskać we wspólnym obszarze metropolitarnym status równy dużo większej Bydgoszczy.

Prace nad ustawami metropolitarnymi w Polsce nie były prowadzone zbyt szybko, głównie z powodu wielu konfliktów lokalnych, w które politycy nie chcą ingerować. Idea metropolii jest krytykowana też przez Prawo i Sprawiedliwość, które stoi na stanowisku, że rozwijać będą się tylko duże ośrodki kosztem mniejszych miejscowości, które będą skazane na wymarcie. Z racji tego, że Unia Europejska wytypowała część środków dla obszarów metropolitarnych, zdecydowano się na szybko podjąć działania na rzecz powstania ZIT-ów, aby móc po te środki sięgnąć, bo na bardziej kompleksowe prawo, które ureguluje funkcjonowanie metropolii poczekamy zapewne jeszcze trochę czasu.

W kujawsko-pomorskim zdecydowano się na ZIT bydgosko-toruński, choć jak obserwatorzy życia publicznego zauważają, były wokół tego duże kontrowersje. Na pewno przyjęta koncepcja z punktu widzenia Bydgoszczy jest gorszą, gdyby powstał ZIT oparty o dwa obszary funkcjonalne. Koalicja rządząca chcąc jednak jak najszybciej wynegocjować środki unijne dla Polski, zdecydowała się nacisnąć na lokalne struktury, aby wyraziły zgodę na bydgosko-toruński ZIT, o co aktywnie z kolei zabiegały toruńskie elity. Uczyniono zatem w pewnym sensie krok dla wspólnej metropolii bydgosko-toruńskiej w przyszłości.

Obecnie trwają prace legislacyjne nad dwoma projektami ustawy metropolitarnej. Pierwszą przygotowali posłowie ze Śląska, którym tego typu rozwiązania prawne mogłyby dużo ułatwić rozwój

tamtejszej aglomeracji. Autorem drugiego projektu jest natomiast prezydent Bronisław Komorowski, który chciałby, aby samorządowcy mogli tworzyć tzw. powiaty metropolitarne, które miałyby swoją osobowość prawną, mogłyby wykonywać na rzecz gmin usługi oraz mogłyby liczyć na finansowanie z podatków. W wielu aspektach oba projekty są podobne, dla Bydgoszczy najważniejszą kwestią wydaje się to, czy metropolie tworzone byłyby odgórnie decyzją rządową, czy w oparciu o wolę samorządowców, których gminy spełniałyby określone kryteria.

Na podsumowanie

Skutki wielu decyzji podjętych przed kilkunastoma laty odczuwamy dopiero dzisiaj, stąd też łatwiej nam ocenić, czy były to dobre kroki. W 1998 roku lokalne elity obrwały pewną drogę dla Bydgoszczy, która, jak pokazuje kwestia ZIT, jest konsekwentnie realizowana. Zawsze należy jednak pytać – czy Bydgoszcz zmierza we właściwym kierunku?

Sylwetka Andrzeja Szwalbe

Andrzej Szwalbe urodził się 30 czerwca 1923 roku w Warszawie. Z Bydgoszczą związał się po II wojnie światowej. Swoją rozpoznawalność zaczął zawdzięczać zainicjowaniem zbiórki podpisów w obronie utrzymania Orkiestry w Bydgoszczy. W 1953 roku stanął na czele komitetu budowy Filharmonii Pomorskiej. Przyczynił się do powstania Towarzystwa Naukowego w Bydgoszczy, Teatru Muzycznego. Swoją cegiełkę dołożył także dla utworzenia Biura Wystaw Artystycznych oraz Akademii Muzycznej im. Feliksa Nowowiejskiego. Jego zasług dla Bydgoszczy można by wymieniać bardzo wiele, bez niego zapewne nie byłoby to dzisiaj „miasto muzyki”. Przez długie lata kierował bydgoską filharmonią, dbając przy tym o jej wysoki poziom artystyczny. W 1993 roku uzyskał tytuł Honorowego Obywatela Bydgoszczy. Zmarł 11 listopada 2002 roku. Pośmiertnie prezydent Aleksander Kwaśniewski uhonorował go Krzyżem Wielkim Orderu Odrodzenia Polski. Bydgoszczanie, którzy z kolei zawdzięczają mu tak wiele, postawili mu obok Filharmonii Pomorskiej pomnik.

Niniejszy rozdział dedykuje postaci Andrzeja Szwalbe. Chciałbym wyrazić także podziękowania dla dr Stefana Pastuszewskiego, który blisko współpracował ze Szwalbe, gdy ważyły się losy kujawsko-pomorskiego, za udostępnienie materiałów przedstawiające koncepcję tego wielkiego bydgoszczanina, które okazały się nieocenioną pomocą przy niniejszej publikacji.

Zakończenie

Nasza pozycja na zewnątrz zależy od naszych osiągnięć wewnątrz. Nasze perspektywy wewnętrzne są wąskie, ale możemy je wysiłkiem naszym otworzyć szeroko - Jan Mosdorf.

Prowadzone przez nas rozważania na pewno nie przynoszą gotowych recept, nie jest to też konkretny program polityczny. Na pewno mogą one skłaniać do wielu refleksji, na co przyznam nieskromnie liczę. Przeszłość jest nam w dużej mierze znana, zaś przyszłość zależeć będzie od nas i naszego poczucia obowiązku bydgoskiego.

Patrząc jednak na politykę Unii Europejskiej jestem zdania, że tak jak to było w wieku XVIII i dzisiaj mamy przed sobą perspektywę pozwalającą stać się ważnym węzłem komunikacyjnym, co może być lokomotywą sukcesu Bydgoszczy. Potrzebujemy do tego jednak odwagi i dużego samozaparcia w pracy dla miasta.

Niniejsza publikacja jest objęta licencją CC BY 3.0 PL – Uznanie autorstwa. Można ją dowolnie rozpowszechniać oraz wykorzystywać jej fragmenty z podaniem nazwiska autora.

Osobne podziękowania za pomoc przy edycji kieruje do Moniki Brodziak.