

*Jakub Kujawa*

## **PRZEMYSŁOWA I MIESZKANIOWA PRZESTRZEŃ MIASTA BYDGOSZCZY U PROGU SOCJALISTYCZNEJ INDUSTRIALIZACJI (1945-1949)**

Słowa kluczowe: struktura demograficzna, miejska gospodarka planowania przestrzennego, dokwaterowanie, przestrzeń przemysłu, przestrzeń budownictwa mieszkaniowego

### Streszczenie

Poniższy zarys problemu dotyczy przestrzenno-funkcjonalnych oraz gospodarczo-społecznych zagadnień związanych ze stanem i potencjałem mieszkaniowej i przemysłowej przestrzeni miasta Bydgoszczy w okresie 1945-1949. W artykule przedstawiono ogólny stan przemysłu i gospodarki mieszkaniowej wraz z wybranymi koncepcjami rozbudowy lub budowy badanych przestrzeni, nawiązując przy tym zjawisko, m. in. administracyjnego rozdziału nadwyżek lokalowych czy przejmowania przez polską administrację nieruchomości budowlanych, określanych jako opuszczone lub ponemieckie. Autor, ze względów obiektywnych, przedstawił najważniejsze i co istotne najbardziej uchwytne źródło problemu, głównie opierając się na zasobach archiwalnych wytworzonych przez lokalne władze administracyjne, reprezentujące kształtujący się system komunistyczny.

Celem opracowania jest przedstawienie podstawowych zagadnień dotyczących stanu, kierunku i skali kształtowania się mieszkaniowej i przemysłowej przestrzeni miasta Bydgoszczy w okresie 1945-1949. Forma i potencjał tych dwóch kluczowych przestrzeni publicznych u progu socjalistycznej industrializacji, w krótkim odstępie czasu wpłynęła na powojenną przyszłość mieszkańców jednego z największych miast Polski, zasadniczo stając się bilansem otwarcia dla wielopłaszczyznowych przemian gospodarczo-społecznych zaplanowanych w następnych latach.

### Bilans strat wojennych

Liczba ofiar hitlerowskiej polityki eksterminacji narodu polskiego w Bydgoszczy do dziś jest przedmiotem dyskusji wśród historyków, choć przyjmują różne dane<sup>1</sup>, jednak nie będzie przesadą stwierdzić, iż liczba ofiar wyniosła ok. 10 tys.

<sup>1</sup> Dotychczas w literaturze przedmiotu nie udało się ustalić dokładnej liczby ofiar ludności miasta z okresu okupacji niemieckiej. W ogólnym rozrachunku przyjmuje się ponad 28 tys. ofiar, w tym

Po zakończeniu działań wojennych liczba mieszkańców oscylowała w granicach 100 tys., jednak do końca 1945 r. zwiększyła się do ponad 135 tys., stanowiąc jednorodnie pod względem narodowym i wyznaniowym społeczeństwo.

W porównaniu z innymi miastami Polski zniszczenia miasta nie były duże i według różnych obliczeń wahały się w granicach 1,78%-3,4%<sup>2</sup>. Całkowitemu zniszczeniu uległo 80 budynków (częściowo 233), 397 mieszkań i 1.650 izb mieszkalnych (całkowicie zniszczonych 881 izb). Z miejskiej panoramy ubyły budynki użyteczności publicznej, rozebrane przez okupanta hitlerowskiego, m. in. kościół pojezuicki oraz budynek Muzeum Miejskiego w ciągu zachodniej pierzei Starego Rynku, synagoga i szkoła żydowska, także w trakcie wycofywania się wojsk okupanta hitlerowskiego spłonął reprezentacyjny gmach Teatru Miejskiego, który po wojnie ostatecznie rozebrano.

Powojennym echem działalności gospodarczej niemieckiego okupanta w mieście Bydgoszczy były specjalne zakłady zbrojeniowe usytuowane na dwóch przeciwległych obrzeżach miasta: na zachodzie powstał Zakład Amunicji Lotniczej Luftamunitionsanstalt 1/11 Bromberg (Osowa Góra), na wschodzie miasta zaś fabryka zbrojeniowa koncernu Dynamit Nobel AG DAG Fabrik Bromberg (Łęgowo). Ogółem, wojenne straty gospodarcze miasta nad Brdą wyniosły 3% (dla woj. pomorskiego 10%). Dopiero pobyt oddziałów wojsk radzieckich w latach 1945-1946 niezmiernie uszczuplił przestrzeń przemysłu, poprzez rekwizycje zapasów, demontaż i wywóz części fabryk lub bezmyślne niszczenie mienia przedsiębiorstw. Z planowanych w 1945 r. grabieży 30 przedsiębiorstw i magazynów, ostatecznie najdotkliwszego demontażu mienia przemysłowego, dokonano w Zakładach Elektrotechnicznych „Ciszewskiego” (181 maszyn), Fabryce Sygnałów Kolejowych „Fiebrandt” (70 maszyn) oraz Państwowej Wytwórni Prochu (dawnej DAG), która była przykładem jednej z największych sowieckich grabieży gospodarczych w Polsce. Wg. M. Golona radziecka polityka drenażu gospodarczego wpłynęła negatywnie na uruchomienie produkcji przemysłowej o czym świadczy fakt, iż dopiero w 1946 r. osiągnięto przedwojenny stan zatrudnienia i 80% poziomu produkcji sprzed 1940 r.<sup>3</sup>

ustalona imiennie lista ofiar śmiertelnych, stanowi kilkanaście procent tej liczby, Zob.: M. Golon, *Działalność radzieckich władz wojskowych i policyjnych w Bydgoszczy w latach 1945-1946 (cz. I)*, Kronika Bydgoska 17, 1995, s. 110. Do ofiar śmiertelnych należy doliczyć co najmniej 105 bydgoszczan (na 1 751), aresztowanych i deportowanych przez NKWD do ZSRR. Wielu deportowanych było robotnikami tutejszych fabryk, np. Kabel Polski, Żegluga Bydgoska (Ibidem, s. 98, 103).

<sup>2</sup> *Historia Bydgoszczy* pod red. M. Biskupa, t. 2, cz. 2 (1939-1945), Bydgoszcz 2004; G. Kaczmarek, *Gospodarka komunalna, infrastruktura techniczna i socjalno-bytowa miasta*, [w:] *Bydgoszcz wczoraj i dziś 1945-1980*, pr. zbior. pod red. S. Michalskiego, Warszawa-Poznań 1988, s. 121-122.

<sup>3</sup> M. Golon, *Działalność radzieckich władz wojskowych i policyjnych w Bydgoszczy w latach 1945-1946 (cz. II)*, Kronika Bydgoska, t. 18, 1996, s. 35-67.

## Ludność

Dzięki niewielkim zniszczeniom wojennym oraz dogodnemu położeniu geograficznemu miasto stanowiło w latach 1945-1946 punkt zborny dla wielu repatriantów oraz ludności z bardziej zniszczonych miast Polski. Liczba mieszkańców już w 1946 r. zrównała się do ilości przedwojennej (143 000), a rok później już ją przewyższyła (149 500). W latach 1945-1949 liczba mieszkańców zwiększyła się o 15% (średniorocznie o 3%) osiągając u progu socjalistycznej industrializacji prawie 160 tys. mieszkańców (1949 r.). Dynamika wzrostu ludności wynikała ze zmian struktury demograficznej, które dotknęły miasta Polski w pierwszym powojennym pięcioleciu. Średnioroczne saldo ruchów wędrownych wyniosło +1 874, także odnotowano względnie wysoki średnioroczny przyrost naturalny +1 807 (tab. 1).

**Tab. 1. Przemiany struktury demograficznej miasta Bydgoszczy w latach 1945-1949\***

Rok	Przyływ	Odływ	Małżeństwa	Urodzenia	Zgony	Liczba mieszkańców
1945	44 937	51 471	1 838	2 280	2 788	135 525
1946	20 935	12 167	1 965	3 548	1 840	143 252
1947	12 380	8 916	2 025	3 783	1 454	149 529
1948	8 947	7 490	2 155	4 071	1 427	153 982
1949	8 200	5 983	1 776	4 268	1 404	159 827
Razem	95 399	86 027	9 759	17 950	8 913	-

\*podane dane mają charakter szacunkowy

**Źródło:** Na podstawie: APB, ZMB, Wydział I Ewidencji Ludności. Statystyka ludności (ruch) 1945-1950, sygn. 332; APB, ZMB, Statystyka ruchu ludności 1945-1950, sygn. 333: zaludnienie poszczególnych dzielnic/okręgów statystycznych 1947-1948.

## Miejska gospodarka planowania przestrzennego

W latach 1945-1954 miasto Bydgoszcz rozciągało się na przestrzeni 66,38 km<sup>2</sup> (6.638,15 ha), zajmując 8. miejsce w kraju. Stan ten nie uległ zmianie do 1954 r., chociaż w latach 1946-1947 pojawiły się pierwsze koncepcje związane z rozwojem przestrzeni miasta. Bez względu na zaistniałe prace planistyczne, w praktyce żaden konkretny plan zagospodarowania przestrzennego miasta nie został wprowadzony w życie, obowiązujący zaś przedwojenny plan zatwierdzony jeszcze przez

Ministerstwo Robót Publicznych w 1931r., zasadniczo uległ dezaktualizacji<sup>4</sup>. Tylko w sferze koncepcji i planów pozostały szczegółowe plany zagospodarowania przestrzennego poszczególnych sektorów miasta, co opóźniło inwestycje w gospodarce budownictwa mieszkaniowego. Najważniejsza była jednak zauważalna tendencja rozbudowy szeregu zakładów przemysłowych i instytucji publicznych w ramach państwowego planu inwestycyjnego, jednak od samego początku miejska gospodarka planowania przestrzennego, miała opóźnienia w przystosowaniu układu urbanistycznego miasta do zasadniczych zmian gospodarczo-społecznych, które dotknęły ośrodek bydgoski po drugiej wojnie światowej. Trudno jest założyć, iż główną przyczyną indolencji władz miejskich w kluczowej sprawie kwestii, wynikała tylko z natury finansowej, skoro według obliczeń uproszczony plan zagospodarowania przestrzennego wymagał nakładu ok. 3 mln zł, co przy innych inwestycjach nie było wygórowana sumą<sup>5</sup>. Być może na zaistniałą sytuację wpłynął brak sił wykwalifikowanych lub przeważały czynniki ideologiczne i woluntaryzm polityczny, który w okresie powojennym kładł się cieniem na podejmowane decyzje gospodarcze. Faktem pozostaje, iż u progu uprzemysłowienia miasta, nie zrobiono wiele, aby planowo przygotować je do odgórnie narzuconych zmian. Warto przypomnieć, iż główną pracownią planistyczną była do 1949 r. Regionalna Dyrekcja Planowania Przestrzennego oraz Biuro Projektów Budownictwa Ogólnego „Miastoprojekt”.

Po zakończeniu drugiej wojny światowej miejski układ przestrzenny charakteryzował się koncentracją zabudowy miasta w obrębie Starego Miasta, Śródmieścia, Okoła, Bocianowa, Szwederowa, dzielnic związanych od pruskiego okresu z przemysłem i zamieszkiwane w dużej mierze przez robotników. Rozplanowanie przestrzenne wyraźnie określał układ równoleżnikowy miasta, oparty na naturalnych i sztucznych ciekach wodnych. Mianowicie w zachodnim i północnym sektorze

<sup>4</sup> Dziennik Bydgoski, z dnia 27 IX 1931, nr 223; R. Sudziński, *Infrastruktura i gospodarka komunalna*, [w:] *Historia Bydgoszczy 1920-1939* pod red. M. Biskupa, t. II, cz. I, Bydgoszcz 1999, s. 243-249: *Ogólny plan zabudowania miasta Bydgoszczy* przyjęty przez Magistrat i uchwalony przez Radę Miasta został ostatecznie zatwierdzony reskryptem Ministerstwa Robót Publicznych w dniu 30 lipca 1931 r. Plan obejmował obszar 1.260 ha, położony w administracyjnych granicach miasta. Myślą przewodnią koncepcji było wyraźne wyodrębnienie w strukturze terytorialnej następujących stref miejskich: administracyjno-handlowej (Śródmieście), mieszkaniowej wokół centrum miasta, przemysłowo-składowej (dolina Brdy w kierunku ujścia rzeki oraz w północno-zachodniej części miasta) oraz wojskowej (usunięcie z centrum miasta koszar i skoncentrowanie ich w pobliżu poligonu na Jachcicach). Za realizację zatwierdzonego planu odpowiadał, utworzony w oparciu o uchwałę Rady Miejskiej, Oddział Urbanistyki oraz Komitet Rozbudowy Miasta przy Wydziale Budownictwa Magistratu Bydgoszczy (J. Umiński, *Najstarsze osiedle*, Kalendarz Bydgoski na rok 2000, 33, 2000, s. 171-172).

<sup>5</sup> Archiwum Państwowe w Bydgoszczy [dalej cyt. APB], Miejska Rada Narodowa w Bydgoszczy [dalej cyt. MRN-B], Protokoły obrad MRN za rok 1950, sygn. 5: Sprawozdanie dotyczące rozbudowy i urbanistyki miasta Bydgoszczy.

miasta rozciągały się zespoły mieszkaniowe, które na Miedzyniu, Jachcicach, Bielawach, Skrzetusko i Wilczaku, posiadały rezerwy terenu pod nowe inwestycje budowlane. W pozostałej części miasta dominowało budownictwo rozproszone oraz tereny należące do przemysłu fabrycznego, który ulokowane były wzdłuż ujściowego odcinka rzeki Brdy.

Miasto posiadało ogółem 442 ulice, z czego 27 ulic niezabudowanych. Według rozplanowania na dzielnice, najwięcej ulic posiadał Wilczak (33), Szwederowo (29), Czyżkówko, Bielawy, Bartdzieje, najmniej Biedaszkowo – 2 ulice. Do najdłuższych ulic należały dwie arterie wylotowe wschód-zachód (ul. Toruńska 7. 585m, ul. Nakielska 3.926 m), centralnie położona Al. 1 Maja (3.595 m) i Jagiellońska (2.420 m) oraz kolejne trasy wylotowe ul. Grunwaldzka (2.970 m) i ul. Kujawska (2.595 m). Zabudowa przestrzeni miejskiej zajmowała niecałe 14%<sup>6</sup> ogólnego obszaru, tereny niezabudowane ponad 55%, place, ulice, drogi 16,5%, wody 4,9%, cmentarze 1%, parki 0,5%, nieużytki i in. 8%. Tereny magazynowe zajmowały 38 ha, a tereny baz budowlanych 36 ha (1945). Na terenie miasta usytuowanych było 336 gospodarstw rolnych i 114 ogrodniczych, statystyki objęły także liczbę drzew, których naliczono 11.566 szt.<sup>7</sup>

Skądinąd słuszne powielenie tradycji lokowania obiektów przemysłowych i składowych we wschodniej części miasta, kolidowało wyraźnie z utrzymaniem i jak pokazała praktyka rozbudowaniem obiektów przemysłowych w centrum miasta. Zakłady przemysłowe i magazyny w strefie śródmiejskiej nie posiadały rezerw terenowych i były usytuowane na styku zwartej zabudowy mieszkalnej, stanowiąc w przyszłości uciążliwość dla miejscowej ludności. Dodatkowym utrudnieniem były niewłaściwie dostosowane drogi komunikacyjne prowadzące do przedsiębiorstw<sup>8</sup>.

W drugiej połowie lat 40-tych XX w. istniały plany przyszłej rozbudowy miasta dla 250 tys. mieszkańców, na ogólnej pow. 7 tys. ha. U progu socjalistycznej industrializacji miasto podzielone było na tzw. city, śródmieście z ośrodkiem administracyjnym, dzielnice mieszkaniowe na przedmieściach oraz dzielnice przemysłowe we wschodniej części<sup>9</sup>. Jak wzmiankują urzędnicy miejscy, przeprowadzono na terenie całego miasta, szereg prac w zakresie budowy, przebudowy, remontu ulic

<sup>6</sup> Według niektórych szacunków miejskich przyjmuje się także 17%.

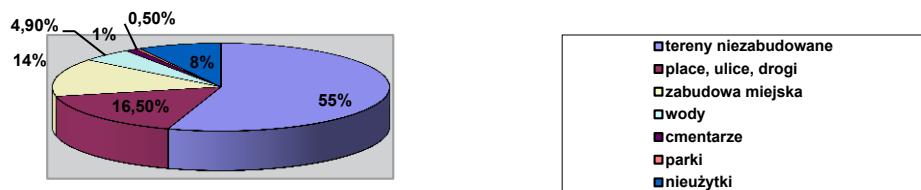
<sup>7</sup> APB, Zarząd Miasta Bydgoszczy (dalej cyt. ZM-B), Wydział Ewidencji Ludności. Statystyka gospodarcza. Budownictwo i mieszkania (1947-1950), sygn. 659: teren miasta – budynki i mieszkania (1946).

<sup>8</sup> M. Bałachowska, J. Gołębiewski, *Rozwój gospodarczy i przestrzenny Bydgoszczy w latach 1945-1970*, Kronika Bydgoska, t. 4, 1968-1970, s. 50.

<sup>9</sup> APB, ZMB, Biuro Statystyczne. Sprawy ogólne i demograficzne, sygn. 334: Wnioski Wydziału Techniczno-Budowlany O/Rozbudowy i Urbanistyki ZMB, do Wydziału Ewidencji Ludności ZMB, z dnia 20 IX 1946 r.

różnych nawierzchni oraz mostów<sup>10</sup>. Zasadniczo powyższe plany zabudowy nie odchodziły od przedwojennych koncepcji planistycznych, jednak małomiasteczkowy wymiar przedmieść miał w niedługim czasie ulec przekształceniu, poprzez rozbudowę przemysłu.

**Rys. 1 Przeznaczenie użytkowe gruntu miasta Bydgoszczy**



**Źródło:** na podstawie: APB, ZMB, Wydział Ewidencji Ludności. Statystyka gospodarcza. Budownictwo i mieszkania (1947-1950), sygn. 659: teren miasta – budynki i mieszkania (1946).

## Stan infrastruktury technicznej

W pierwszych tygodniach powojennej rzeczywistości nowe władze stanęły przed wyzwaniem zagwarantowania ludności podstawowych warunków do egzystencji w mieście. Ustupający okupant hitlerowski pozostawił sieć wodociągowo-kanalizacyjną oraz gazową w złym stanie technicznym, która pochodziła jeszcze z pruskiego okresu i obejmowała obszar Śródmieścia, Bocianowa, Okoła, częściowo Bielawek, Leśnego, Szwederowa i Wilczaka<sup>11</sup>. Powszechnie odczuwalny był odziedziczony jeszcze z dwudziestolecia międzywojennego brak miejskiego systemu centralnego ogrzewania. Według G. Kaczmarka w pierwszych latach powojennych bieżącą wodę dostarczano do ok. 42% wszystkich nieruchomości, 50% mieszkań, na 50% obszaru miasta<sup>12</sup>. Według stanu na 31 XII 1949 r., w ramach Przedsiębiorstwa i Zakłady Miejskie, funkcjonowały dwa zakłady wodociągowe i kanalizacji, długość linii wodociągowej wyniosła 94.512 mb, a kanalizacyjnej

<sup>10</sup> APB, ZMB, Wydział Planowania i Kontroli. Sprawozdania z wykonania planu gospodarczego za rok 1949, sygn. 234: Sprawozdanie z wykonania Narodowego Planu Gospodarczego miasta Bydgoszczy przez Zarząd Nieruchomości Miejskich, z dnia 21 III 1950 r.

<sup>11</sup> Według szacunków miejskich z dnia 20 maja 1949 r. do sieci wodociągowej podłączonych było 70% ludności, a kanalizacyjnej 60%.

<sup>12</sup> G. Kaczmarek, *Gospodarka komunalna, infrastruktura techniczna i socjalno-bytowa miasta*, [w:] *Bydgoszcz wczoraj i dziś 1945-1980*, pr. zbior. pod red. S. Michalskiego, Warszawa-Poznań 1988, s. 91.

105.208 mb<sup>13</sup>. Średnioroczne dostarczanie i uzdatnianie wody wyniosło ok. 4,8 mln mł<sup>14</sup>, jednak średnie zużycie wody na 1 mieszkańca było niskie i wynosiło ok. 11 mł na rok<sup>15</sup>. W dzielnicach robotniczych, zaopatrywano się najczęściej w wodę ze studzien, która mogła stanowić zagrożenie dla zdrowia mieszkańców (dur brzuszny), uciążliwy był brak instalacji kanalizacyjnej, nowych źródeł ujęcia wody i stacji wodociągowej. Inwestycje były więc konieczne, ponieważ możliwość eksploatacji i wydajności dotychczasowego systemu wodnego zaopatrzenia ludności została wyczerpana. Łączne potrzeby budowy i rozbudowy sieci wodno-kanalizacyjnej oszacowano na 694 mln zł.

Według danych dla gazownictwa miejskiego w 1949 r. wyprodukowano 11.457.910 mł gazu, długość sieci gazowej wyniosła 104.403 mb, także odnotowano 14.112 szt. gazomierzy. Istniała potrzeba rozbudowy sieci gazowniczej zarówno dla ludności cywilnej (tylko połowa mieszkańców korzystała ze stałego połączenia), jak i przemysłu, szczególnie na peryferiach miasta. U progu uprzemysłowienia bydgoskiego ośrodka istniała realna szansa powstania okręgowej gazowni i zwiększenia zatrudnienia o 500 osób.

Stosunek nawierzchni twardych i dróg gruntowych nie przedstawiał się dobrze. Ulice z twardą nawierzchnią (kostka, asfalt, beton, bruk) obejmowały powierzchnie 127 km (121 km – 1939), a ulice o nawierzchni nie umocowanej 115 km (120,5 km – 1939)<sup>16</sup>. W okresie 1950-1955 przewidziano wybrukowanie 10 km ulic najgęściej zaludnionych (Szwederowo, Wilczak, Bartodzieje) i umocnienie nawierzchni ulic wylotowych (3,6 km). Konieczne były prace związane z modernizacją nawierzchni i poszerzeniem ulic, ponieważ ich parametry techniczne nie odpowiadały obowiązującemu ruchowi kołowemu. W związku z planowanymi inwestycjami przemysłowymi oraz powstaniem osiedli robotniczych, przewidziano budowę nowych ulic, np. Powstańców Wielkopolskich (3 km), która miała połączyć miasto z fabrykami i dzielnicami pracowniczymi. Założono wysoki standard inwestycji drogowej, poprzez powstanie podwójnej jezdni, przedzielonej zieleńcem wraz z linią tramwajową oraz ścieżkami rowerowymi i chodnikami<sup>17</sup>.

<sup>13</sup> APB, MRN-B (1945-1950), Protokoły obrad MRN za rok 1950, sygn. 5: Sprawozdanie za rok 1949 dotyczące miejskich wodociągów i kanalizacji.

<sup>14</sup> Obliczenia własne na podstawie: APB, Prezydium MRN, Charakterystyka miasta Bydgoszczy (1.04.1955), sygn. 1638.

<sup>15</sup> G. Kaczmarek, *Gospodarka komunalna, infrastruktura techniczna i socjalno-bytowa miasta*, s. 91.

<sup>16</sup> APB, MRN-B (1945-1950), Protokoły obrad MRN za rok 1950, sygn. 5: Sprawozdanie za rok 1949 dotyczące stanu miejskiej infrastruktury komunalnej.

<sup>17</sup> APB, MRN-B (1945-1950), Protokoły obrad MRN za rok 1950, sygn. 5: Memoriał z dnia 20 maja 1949 r. w sprawie najważniejszych potrzeb gminy miasta Bydgoszcz do planu 6-letniego 1950-1955.

Z czterech utrzymywanych przez władze miejskie przedwojennych mostów, wysadzenia uniknął tylko most Królowej Jadwigi. Na miejscu zniszczonego mostu Staromiejskiego i przy ul. Bernardyńskiej, faktycznie obowiązywały przeprawy tymczasowe. Most przy ul. Armii Czerwonej (ul. F. Focha) wymagał natychmiastowej przebudowy, natomiast do końca 1949 r. tylko w 60% udało się zrealizować plan odbudowy mostu przy ul. Spornej. W dziedzinie nowych inwestycji budowy mostów, miejscy planiści wytypowali trzy obiekty: wzniesienie mostu przy ul. Grunwaldzkiej przez nowy kanał, budowę mostu Jachcice-Czyżkówko oraz Bartodzieje-Skrzetusko przez Brdę. Łączny koszt potrzeb budowlanych związanych z drogami i mostami oszacowano na 515 mln zł<sup>18</sup>.

### Przestrzeń budownictwa mieszkaniowego

W latach 1945-1946 istniało odpowiednio 8.013 i 8.014 budynków mieszkalnych, natomiast formalna ilość mieszkań wyniosła w 1945 r. 29.960, a rok później 29.961, z czego na potrzeby wojskowo-administracyjne przeznaczono co najmniej 1.500 mieszkań o łącznej liczbie 5.500 izb mieszkalnych<sup>19</sup>. Dla roku 1945 liczba izb mieszkalnych wynosiła 91.928, rok później powiększając się tylko do 91.931. Pogarszające się stopniowo warunki mieszkaniowe, odzwierciedlał współczynnik zaludnienia w stosunku do ostatniego roku przedwojennego: został on przekroczony dla przeciętnej liczby osób na 1 mieszkanie w latach 1946-1947 o 0,2 % oraz w tym samym okresie dla przeciętnej liczby osób na 1 izbę o 0,1%. Natomiast w latach 1945-1947 nie zmienna była w stosunku do 1939 r. przeciętna liczba izb na 1 mieszkanie (3,1). Do podanej dla roku 1946 liczby 8 014 domów mieszkalnych, należy doliczyć 362 budynki fabryk i przedsiębiorstw, 56 kościelnych, 186 użyteczności publicznej oraz 6.480 różnego rodzaju budynków gospodarczych, np. stajnie, garaże. Ogółem dla okresu 1945-1949 wybudowano 96 nowych budynków, w tym 46 mieszkalnych. Do użytku oddano 145 mieszkań o łącznej liczbie 278 izb mieszkalnych. Władzom ludowym dla wszystkich podanych wartości nie udało się przekroczyć stanu budowlanego i mieszkaniowego sprzed 1 IX 1939 r. (*vide*: tab. 2). Sytuację mieszkaniową pogarszał zły stan techniczny budynków. Przykładowo w 1948 r. do rozbiórki zakwalifikowano 43 obiekty mieszkalne o 279 izbach, zamieszkałe przez prawie 600 osób.

---

<sup>18</sup> Ibidem.

<sup>19</sup> W statystykach miejskich podaje się także liczbę 9 500 izb.



Tab. 2. Ruch budowlany i mieszkaniowy w Bydgoszczy w latach 1945-1949

RokRok	Przybyło						Stan liczebny przy końcu roku						
	Budynków nowych			Mieszkań			Budynki		Mieszkania		Przeciętna liczba osób		
	M.	N-M	Razem	nowe bud.	in.	Razem	M.	N-M	M.	I.	na 1 m.	Na 1 i. i.	przeciętna izb na 1 m.
1939	146	-	146	410	18	428	8938	496	30 357	93 578	4,7	1,5	3,1
Ubyło													
1939-1945	-	-	-	-	-	-	80*	-	397	1 650**	-	-	-
1945	-	-	-	-	-	-	8013	-	29960***	91 928	4,7	1,5	3,1
1946	1	-	1	1	-	1	8014	-	29961	91 931	4,9	1,6	3,1
1947	5	-	5	15	-	15	8019	-	29976	91 985	4,9	1,6	3,1
1948	26	32	58	38	33	71	8045	32	30047	92 127	-	-	-
1949	14	18	32	26	22	48	8059	18	30095	92 206	-	-	-
Przybyło													
1945-1949	46	50	96	80	55	145	46	50	145	278	-	-	-

\*233 budynki były częściowo zniszczone.

\*\*881 izb było całkowicie zniszczonych.

\*\*\* na potrzeby kwater dla wojska i instytucji publ. ubyło 1500 mieszkań, liczących 5 500 izb mieszkalnych, w sumie ludność zamieszkiwała do 28 460 mieszkań lub mniej, ponieważ statystycy podają także liczbę 9 500 izb mieszkalnych zajętych przez wojsko i administrację.

Skróty: M. – mieszkanie/mieszkalne; N-M – niemieszkalne; I. – izba

**Źródło:** na podstawie: APB, ZMB, Wydział Ewidencji Ludności. Statystyka gospodarcza. Budownictwo i mieszkania (1947-1950), sygn. 659: Statystyka mieszkańców Bydgoszczy 1932-1949.

W 1949 r. nastąpiła pewna poprawa sytuacji mieszkaniowej w wyniku aktywizacji akcji remontów kapitalnych budynków mieszkalnych. Dzięki uruchomieniu kredytów z Funduszu Gospodarki Mieszkaniowej (FGM), akcji „R” oraz utworzonego w 1950 r. Miejskiego Przedsiębiorstwa Remontowo-Budowlanego, takich remontów kapitalnych przeprowadzono za sumę 104.099.093 zł (w 1950 r. przewidziano ok. 190 mln zł). W rozdziale środków partycypował zarówno Zarząd Nieruchomości Miejskich (42% całej sumy), jak i właściciele prywatni (40%). Przykładowo, na remont osiedli robotniczych przy ul. Pomorskiej miasto przeznaczyło 37 mln zł<sup>20</sup>, dodatkowo, na akcję poprawy komunalnych warunków bytu klasy robotniczej zaciągnięto kredyt w wysokości 54 mln zł<sup>21</sup>. Według obliczeń władz miejskich (stan 20 V 1949 r.), dla znormalizowania zagęszczenia w budynkach mieszkalnych, potrzebnych było około 4 tys. samodzielnych mieszkań jedno- i dwupokojowych z 7 tys. izb mieszkalnych<sup>22</sup>.

W trudnym położeniu znalazła się klasa robotnicza, która w poszukiwaniu pracy i lepszych warunków życia, licznie napływała do miasta nad Brdą. Na terenie miasta Bydgoszczy istniały stałe budynki czynszowe, określane mianem osiedli robotniczych, jednak ich stan techniczny był niezadowolający. Prowizoryczne osiedla należące do Zarządu Nieruchomości Miejskich (ZNM) były rozlokowane na terenie całego miasta, stanowiąc często ponury obraz rzeczywistego niedoinwestowania w polityce mieszkaniowej. Dla ludzi „świata pracy”, nad którymi władza miała roztoczyć opiekę socjalną, egzystowanie w pomieszczeniach nadających się do gruntownej konserwacji lub likwidacji było poniżej oczekiwań. Osiedla te stanowiły zespół murowanych baraków mieszkalnych, często bez podłączenia wodno-kanalizacyjnego lub szereg baraków drewnianych, jak przy ul. Dwernickiego, które w konsekwencji rozebrano. W 1949 r. enklawy osiedli robotniczych istniały przy

<sup>20</sup> W aktach miejskich podaje się także sumę 20 mln zł.

<sup>21</sup> APB, MRN-B (1945-1950), Protokoły obrad MRN za rok 1950, sygn. 5: Sprawozdanie za okres 1949-1950 dotyczące sytuacji mieszkaniowej miasta.

<sup>22</sup> APB, MRN-B (1945-1950), Protokoły obrad MRN za rok 1950, sygn. 5: Memoriał z dnia 20 maja 1949 r.

ul. W. Bełzy (4 baraki), ul. Leśnej (8 baraków), ul. Sandomierskiej (6 baraków), ul. Smoleńskiej (20 baraków) oraz ul. Toruńskiej (na dwóch osiedlach 7 baraków)<sup>23</sup>. Dla zmniejszenia deficytu mieszkaniowego ZNM podjął się realizacji kolejnego osiedla robotniczego przy ul. Solnej, które miało dostarczyć 48 nowych mieszkań. Miasto starało się także podnosić stan sanitarny, zdrowotny i estetyczny już istniejących osiedli. Nie rozwiązywało to jednak problemu i dopiero po 1949 r. w pewnym stopniu przełamano marazm w budownictwie mieszkaniowym wielorodzinnym, poprzez działalność Dyrekcji Zakładu Osiedli Robotniczych (ZOR).

Warto przypomnieć, iż komunalnymi zasobami mieszkaniowymi zajmował się początkowo Zarząd nad Zajętymi Nieruchomościami w ramach Wydziału Budownictwa Miejskiego MRN, powstały 17 III 1945 r. W 1947 r. utworzono Wydział Techniczny, a w jego ramach Oddział Gospodarki Mieszkaniowej (1950). Od 1945 r. zarząd nad określonymi zasobami mieszkaniowymi sprawowała także Administracja Nieruchomości Porzuconych i Opuszczonych (ANPO), o czym będziemy jeszcze wspominać. Wreszcie w 1947 r. powołano do życia Miejski Zarząd Budynków Mieszkalnych „MZBM” z siedzibą przy ul. Jagiellońskiej 42, który funkcjonował pod tą nazwą przez kolejnych 28 lat, bo aż do 31 grudnia 1975<sup>24</sup>.

Bilans otwarcia dla gospodarki budownictwa mieszkaniowego w pierwszym pięcioleciu powojennym nie przedstawiał jednak powodów do optymizmu, na co wpłynęło kilka czynników. Miasto nad Brdą uniknęło zniszczeń wojennych, jak Warszawa, Gdańsk, czy Grudziądz, dlatego środki państwowe na odbudowę i rozwój ruchu budowlanego były bardziej niż skromne i dotyczyły pojedynczych obiektów na terenach już uzbrojonych. Według stanu z 1949 r. administracja miejska posiadała w zarządzie 2.154 budynki, w tym 1.803 budynki mieszkalne (22% wszystkich budynków) i 25.448 izb mieszkalnych (27%). Odpowiedzialność za stan gospodarki mieszkaniowej spadł na barki władz miejskich, które jednak nie potrafiły w pełni zaspokoić potrzeb mieszkańców miasta. Administracja miasta, w sposób wysoce prowizoryczny, starała się rozwiązać problem mieszkaniowy, poprzez remonty już istniejących obiektów (osiedla robotnicze) oraz dokwaterowanie.

Gospodarka budownictwa mieszkaniowego zakładów pracowniczych była dopiero w fazie planowania lub względnie pierwszych inwestycji budowlanych i faktycznie aktywizowała się na początku lat 50-tych XX w. wraz z rozbudową (budową) pierwszych obiektów przemysłowych. Warto zauważyć, iż od samego początku władze miejskie oczekiwały się od ZOR bardziej intensywnych akcji budowlanych

<sup>23</sup> APB, ZMB, Własności Miejskie. Sprawozdania statystyczne (1947-1949), sygn. 563: Sprawozdanie finansowe Oddziału Własności Miejskich administrujących majątkiem miejskim, tj. budynków miejskich – czynszowych, z dnia 15 III 1949 r.

<sup>24</sup> <http://adm.com.pl/o-nas/informacje-ogolne.html> (dostęp: 29 XI 2012 r.).

oraz aktywności przedsiębiorstw, instytucji państwowych oraz spółdzielni, w kwestii wspierania budowy nowych mieszkań dla swoich załóg pracowniczych<sup>25</sup>.

Inwestycje ZOR wymagały pilnej realizacji, ponieważ z braku mieszkań wielu ludzi zatrudnionych w Bydgoszczy, dojeżdżało codziennie do pracy, czasem z dalszych okolic. Dotkniętych tą uciążliwością było np. 3.500 pracowników kolei państwowych. Wnioskować należy, iż od początku okresu powojennego, przestrzeń mieszkaniowa, rozumiana szerzej jako przestrzeń wymiany i konsumpcji, nie rozwijała się równomiernie w stosunku do przemysłu.

### Administracja Nieruchomości Porzuconych i Opuszczonych (ANPO)

Nieruchomości gruntowe i budowlane ponemieckie lub opuszczone były przejmowane przez miejską Administrację Nieruchomości Porzuconych i Opuszczonych (ANPO). Najpierw zajmowały je sowieckie i polskie oddziały oraz organizująca się administracja i instytucje państwowe. Po opuszczeniu wojsk majątek był przeznaczony, m. in. pod budowę i rozbudowę miasta w postaci regulacji ulic lub przeprowadzenie nowych arterii komunikacyjnych. Na terenie niezabudowanym powstawały nowe ogródki działkowe, parki, zieleńce. Władze komunistyczne na przejmowanym majątku ponemieckim planowały inwestycje mieszkaniowe, jak przykładowo na terenie niezabudowanym należącym do Marii Wolff przy Kujawskiej 148 (250 tys. m.), który miał być przeznaczony na budowę osiedla robotniczego (z wyjątkiem sprzedanych w 1939 r. parceli)<sup>26</sup>.

Według stanu na 31 XII 1947 r., ANPO przejęło 1.247 budynków ponemieckich oraz 1 397 opuszczonych. Do innych opuszczonych przez Niemców nieruchomości należy zaliczyć sklepy, 225 lokali warsztatowych, 55 magazyny, 51 garaży oraz 585 ha nieruchomości gruntowych, tj. placów, ogrodów, gruntów ornych i nieużytków.

### Dokwaterowanie czyli praktyka administracyjnej walki z niedoborem mieszkań

Podstawą prawną do obowiązywania przepisów kwaterunkowych był dekret z dnia 21 grudnia 1945 r. o publicznej gospodarce lokalami i kontroli najmu

---

<sup>25</sup> Już art. 15 dekretu z dnia 21 grudnia 1945 r. o publicznej gospodarce lokalami i kontroli najmu (Dz. U. 1945, nr 4, poz. 27) nakładał na zakłady pracy obowiązek odbudowy, względnie remontu zarówno lokali niemieszkalnych, jak i dla załóg pracowniczych.

<sup>26</sup> APB, ZMB, Administracja Nieruchomości Porzuconych i Opuszczonych, sygn. 580.

(Dz. U. 1946, nr 4, poz. 27) oraz rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 października 1947 (Dz. U. 1947, nr 65, poz. 394), którym wprowadzono na terenie miasta Bydgoszczy publiczną gospodarkę lokalami w całości. Art. 24 grudniowego dekretu z 1945 r. stanowił, iż publiczną gospodarkę lokalami sprawuje na terenie miasta Zarząd Miejski przy pomocy właściwej komórki organizacyjnej (w Bydgoszczy Oddział Gospodarki Lokalowej), określonej przez ustawodawcę władzą kwaterunkową. Według regulacji prawnej dokwaterowanie dotyczyło osób nieposiadających samodzielnego mieszkania, decydującym momentem rozstrzygnięcia przydziału kwaterunkowego było miejsce stałego zatrudnienia. Normę zaludnienia zasadniczo wypełniały 2 osoby dorosłe na 1 izbę, pozostające w stosunku pokrewieństwa lub tej samej płci, natomiast 1 rodzinie przydzielano nie więcej niż trzy pokoje (jedno samodzielne mieszkanie). Pracownicy instytucji państwowych i społecznych mieli prawo do 1 izby ponad ustaloną normę, uprzywilejowani byli także przedstawiciele wolnych zawodów i aktywni zawodowo rzemieślnicy oraz obłożnie chorzy, np. na gruźlicę. Pomieszczenia sublokatorskie mogły być zajmowane także drogą swobodnego podnajmu o ile zainteresowana osoba nie zajmowała wcześniej innego mieszkania w Bydgoszczy i otrzymała formalny przydział od władzy kwaterunkowej. Właściciele i zarządcy nieruchomości posiadający wolne mieszkania w wyniku zwolnienia miejsca, posiadali obowiązek informowania o tym władzy kwaterunkowej. Powyższe przepisy kwaterunkowe zastąpiły wcześniejsze ustalone przez MRN w Bydgoszczy, w dniu 27 III 1946 r.

Sprawozdanie Komisji Lokalami podawało, iż w 1948 r. przydzielono wnioskodawcom 3.500 izb mieszkalnych. Mieszkania te otrzymali najbardziej potrzebujący, czyli rodziny robotnicze, jednak „głód mieszkaniowy” nie został w pełni zaspokojony. Na rzecz kupiectwa i wolnych zawodów przeznaczono 48 mieszkań i 493 izby mieszkalne, prywatnym użytkownikom udostępniono 715 lokali handlowych (względnie użytkowych)<sup>27</sup>. Pomimo ambitnych założeń, zjawisko było negatywnie oceniane przez społeczeństwo zarówno przez właścicieli i zarządców budynków mieszkalnych, jak i samodzielnych właścicieli mieszkań, którzy mieli obowiązek zgłaszać każdą nadwyżkę metrażu mieszkaniowego. Wydaje się, iż problem dotyczący dokwaterowania – rozwiązania przecież tymczasowego – tkwił także w sposobie interpretacji i zastosowania przepisów przez władze kwaterunkowe. Stosowne przepisy bardziej dotyczyły publicznej kontroli najmu i w chwili wprowadzenia publicznej gospodarki lokalami nie zostały zmodyfikowane, pozostając raczej szablonową literą prawa niż rzeczywistym oparciem prawnym, odpowiadającym na indywidualne zagadnienia i potrzeby mieszkańców. Nie wykorzystano szeregu uprawnień dla zmniejszenia deficytu mieszkaniowego, jakie umożliwiał MRN

<sup>27</sup> APB, Pomorska Wojewódzka Rada Narodowa [dalej cyt. PWRN]. Potrzeby miasta Bydgoszczy (1949-1950), sygn. 2316: Sprawozdanie Komisji Lokalowej za 1948 r.

dekret z dnia 21 grudnia 1945 r. o publicznej gospodarce lokalami i kontroli najmu. Przyjmując punkt widzenia urzędników sporządzających powyższe sprawozdanie, możemy odnieść wrażenie, iż zawinił zbytni formalizm władzy kwaterunkowej, choć nie możemy wykluczyć chaosu panującego w działaniach stosownych władz, o czym świadczy wzmianka o osobach poszukujących izby/mieszkania, które niedostatecznie były doinformowane o możliwości dokwaterowania<sup>28</sup>.

Podsumowując, główne problemy związane z kwaterunkiem w badanym okresie dotyczyły<sup>29</sup>:

- przeludnienia izb,
- samowolnego zajmowania mieszkań przez nieuprawnione osoby,
- braku zastępczych lokali dla eksmitowanych,
- sporów związanych z eksmisją,
- sporów dotyczących opłat czynszowych za lokale,
- sporów dotyczących przydziału izb/mieszkań,
- ogólnie odczuwalnego dyskomfortu związanego z sublokatorstwem,

## Przestrzeń przemysłu

Zarys bilansu otwarcia dla miasta Bydgoszczy w sferze przemysłu i jego perspektyw rozwoju był najkorzystniejszy ze wszystkich miast ówczesnego woj. pomorskiego. Zaważyła na tym zarówno bogata tradycja bydgoskiego przemysłu o prawie stuletnim rodowodzie, silnie rozwinięte gałęzie przemysłu, kluczowe dla polityki przyszłej forsownej industrializacji (np. przemysł elektromaszynowy), jak i korzystne położenie miasta w nowo ukształtowanej administracyjnie Polsce, przeniesienie władz wojewódzkich i przychylność aparatu władzy do uczynienia z miasta nad Brdą ośrodka przemysłowego, oddziałującego swą dynamiką na całą północną Polskę. Według stanu z dnia 3 VII 1945 r., funkcjonowało 128 większych zakładów, zatrudniających 7.298 osób. W skali pozostałych czterech miast wydzielonych woj. pomorskiego (Toruń, Włocławek, Grudziądz, Inowrocław), liczba zakładów w mieście nad Brdą stanowiła 25% wszystkich czynnych przedsiębiorstw, a zatrudnienie 34% wszystkich pracujących robotników w podanych ośrodkach<sup>30</sup>.

Potencjał w dziedzinie gospodarczej tkwiący w bydgoskim ośrodku potrzebował jednak bodźców do bardziej równomiernego rozwoju. Świadczą o tym wnioski z dnia 20 IX 1946 r. Wydziału Techniczno-Budowlanego O/Rozbudowy

<sup>28</sup> APB, PWRN, Potrzeby miasta Bydgoszczy (1949-1950), sygn. 2316: Sprawozdanie Komisji Lokalowej za rok 1948.

<sup>29</sup> APB, PWRN, Referat Mieszkaniowy (Sprawy Mieszkaniowe), 1947-1948, sygn., 718.

<sup>30</sup> R. Sudziński, *Przekształcenia strukturalne miasta Torunia w latach 1920-1975*, Toruń 1993, s. 106-107.

i Urbanistyki Zarządu Miejskiego<sup>31</sup>. Stwierdzono tam, iż miasto Bydgoszcz nie posiada jednolitości pod względem gospodarczym i nie jest *sensu stricto* ośrodkiem przemysłowym, jak np. miasta na Górnym Śląsku oraz handlowym i urzędniczym. Charakter miasta określono jako mieszany, zawierający różne elementy społeczno-gospodarcze, tworzące jednak przesłanki do rozwoju industrializacji, dzięki m. in. dogodnemu położeniu geograficznemu. Atrybutem miała być rola wiodącego ośrodka komunikacyjnego oraz zaplecza portów morskich na wybrzeżu bałtyckim. Dlatego planowano rozbudowę miasta w oparciu o przemysł i napływających do miasta robotników. Do najbardziej rozwiniętych gałęzi przemysłu pierwszego pięciolecia powojennego, należał sektor drzewny (tartaki, fabryki mebli, fabryka sklejek, fabryka skrzyń), metalowy (warsztaty PKP, Fabryka Rowerów, Fabryka Traków i Maszyn, Fabryka Okuć, Fabryka Opakowań Blaszanych, Pomorskie Zakłady Budowy Maszyn), elektromaszynowy (Kabel Polski, Fabryka Przyrządów i Aparatów Elektrycznych), garbarski i skórzanym (Fabryka Obuwia „Leo”, Państwowa Fabryka Skór, Polskie Zakłady Pasów i Artykułów Technicznych, Pomorskie Zakłady Garbarskie), włókienniczy i konfekcyjny („Pasamon”, Zjednoczenie Fabryk Konfekcyjnych), spożywczy (Zakłady Spożywcze „Społem”, Pomorskie Zakłady Cukru, Zjednoczenie Przemysłu Konserwowego), fermentacyjny (browary i wytwórnia wód). W 1950 r. miasto Bydgoszcz, kwalifikowano jako ośrodek robotniczy, jednak o rozdrobnionej strukturze przemysłu. Uzasadnieniem powyższej tezy jest liczba funkcjonujących przedsiębiorstw i pracujących tam robotników: miasto posiadało 381 zakładów przemysłowych, w tym 77 zatrudniających 51-1000 pracowników, 2 zakłady zatrudniające powyżej 1 tys. pracowników oraz 321 małych zakładów pracy, w większości o charakterze rzemieślniczym<sup>32</sup>.

Z powyższego zestawienia wynika, iż ogółem funkcjonowało 400 różnego rodzaju zakładów przemysłowych i rzemieślniczych, z czego 80% o charakterze drobno wytwórczym. Przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 50 pracowników były przeważnie zakładami uspołecznionymi i zatrudniały ok. 27.280 osób (87%), zaś zakłady do 50 osób posiadały jeszcze zakres działalności sektora prywatnego. Zatrudniały one ok. 4.076 pracowników (13%). U progu socjalistycznej industrializacji w przemyśle i rzemiośle zatrudnionych było ogółem 31.356 osób. Do największych, planowanych inwestycji w przemyśle uspołecznionym należała rozbudowa Pomorskich Zakładów Budowy Maszyn (2.500 pracowników), Zakładów Wytwórczych Sprzętu Instalacyjnego (2 tys.), fabryki wyrobów i tworzyw gumowych (2 tys.), fabryki materiałów wybuchowych w Łęgnowie (800), Tartaku „Lasy

<sup>31</sup> APB, ZMB, Biuro Statystyczne. Sprawy ogólne i demograficzne, sygn. 334.

<sup>32</sup> APB, MRN-B, Protokoły obrad MRN za rok 1950, sygn. 5: Sprawozdanie za okres 1949-1950 dotyczące sytuacji w przemyśle miasta.

Polskie” (400) oraz budowa nowych zakładów rowerowych (3.500), fabryki przemysłu odzieżowego (1.500), fabryki ekstraktów garbarskich (400) i in.

Interesującym dokumentem ilustrującym potencjał i potrzeby gospodarcze miasta Bydgoszczy u progu socjalistycznej industrializacji jest memoriał pracowników naukowych Instytutu Bałtyckiego w Bydgoszczy z dnia 10 czerwca 1949 r. do KW PZPR w sprawie utworzenia portu śródlądowo-morskiego i ośrodka przemysłu ciężkiego<sup>33</sup>. W memoriale podkreślono poważną rolę ośrodka bydgoskiego, jako węzła komunikacyjnego o charakterze krajowym (kołowy, kolejowy) i międzynarodowym (skrzyżowanie dróg wodnych) oraz jego dogodne położenie geograficzne w północnej Polsce, na przedpolu i w bliskim sąsiedztwie portów bałtyckich, zapominając jednak, iż Wybrzeże powojenne było o wiele bardziej rozleglejsze niż w okresie międzywojennym, co pomniejszało rolę Bydgoszczy w tej konfiguracji. Nie umniejszało to jednak postulatowi stworzenia portu nad Wisłą oraz rozbudowy dawnego portu rzeczny „Lloyda Bydgoskiego” w celu obsługi transportu przemysłowego i rolniczego oraz powstającego ośrodka przemysłu w Bydgoszczy. Szczególnie port bydgoski, miał uczestniczyć w transporcie rud szwedzkich i węgla śląskiego, obsłudze odcinka szlaku tranzytowego ZSRR-NRD oraz planowanego tzw. Okręgu Wielkiej Chemii, który miał ciągnąć się na odcinku Konin-Kłodawa-Inowrocław-Kecynia. Importowane surowce, miały stworzyć wolnocłowy skład, natomiast artykuły eksportowe, zamierzano częściowo przerabiać na miejscu, co autorzy bez skrupowania uzasadnili przykładami portów kapitalistycznych zachodnich Niemiec, np. Mannheim, ośrodka handlu śródlądowego zajmującego się zbożem amerykańskim. Miejscowym zakładom wyznaczono przerób płodów rolnych, spożywczych, drzewnych i wspomnianych przemysłowych, na rzecz portów wybrzeża, korzystając m. in. z wiślanej drogi handlowej. Aby uzyskać zamierzony cel aktywizacji miasta Bydgoszczy, poprzez prężnie funkcjonujący port śródlądowo-morski, podkreślono konieczność regulacji rzeki Wisły na odcinku Warszawa-Gdańsk (446 km). Ścisłej, zamierzano tego dokonać przez pogłębienie dna środkowego i dolnego biegu Wisły, aby umożliwić żeglugę statkom o pojemności 1 tys. ton. Dzięki temu w głąb kraju mogłyby wpływać statki morskie, a bydgoski ośrodek stałby się bazą rozdzielczą i przeładunkową dla tych statków. Śmiały projekt obejmował także regulację rzeki Brdy (możliwość przepływu statków o pojemności 600 ton) oraz Kanału Górnonoteckiego wraz z odcinkiem górnej Noteci (połączenie z Kanałem Bydgoskim). W skali ponadregionalnej planowano budowę tzw. Kanału Węglowego, łączącego Śląsk, poprzez miasto Bydgoszcz, z rzeką Wisłą. Zasadność projektu osłabiał brak jakichkolwiek wzmianek podejmujących kwestię

<sup>33</sup> APB, PWRN, Potrzeby miasta Bydgoszczy na rok 1949-1950, sygn. 2316: Memoriał Instytutu Bałtyckiego w Bydgoszczy do KW PZPR w sprawie utworzenia w Bydgoszczy portu śródlądowo-morskiego i ośrodka przemysłu ciężkiego z dnia 10 czerwca 1949 r.



źródeł finansowania tak gigantycznego przedsięwzięcia. Drugi postulat memoriału dotyczył rozwoju przemysłu ciężkiego i wydawał się bliższy realizacji, aczkolwiek był uzależniony od wykonania regulacji Bydgoskiego Węzła Wodnego. Naukowcy z Instytutu Bałtyckiego poparli koncepcje tutejszej Dyrekcji Planowania Przestrzennego budowy huty żelaza i stali w Łęgnowie (wtedy miejscowość pod Bydgoszczą), której wyznaczono, m. in. zadanie obsługi pomorskich zakładów metalowych, szczególnie stoczni. Surowiec, miał być dostarczany arterią wodną, dlatego rozwój przemysłu zamierzano oprzeć na potencjale transportowo-komunikacyjnym, a nie surowcowym. Jednym z podstawowych celów aktywizacji przemysłu ciężkiego było pobudzenie terenów rolniczych, także autorzy poruszyli kwestie rozładowania terenów nadmiernie uprzemysłowionych, poprzez dyslokacje przemysłu do mniejszych ośrodków. W projekcie wskazano na wykwalifikowaną kadre, którą u progu industrializacji mieli tworzyć, m. in. formiarze i odlewnicy, aczkolwiek w źródłach administracji miejskiej nieustannie przewija się problem braku wykwalifikowanych pracowników. Memoriał, czego nie kryli autorzy, nawiązywał do idei „Wielkiej Bydgoszczy”, z okresu dwudziestolecia międzywojennego, kiedy miasto nad Brdą, sytuowano jako centralny ośrodek Pomorza<sup>34</sup>.

Zasadniczo memoriał, który był dokumentem powstałym pod kierunkiem pracowników naukowych Instytutu Bałtyckiego w Bydgoszczy, odpowiadał polityce gospodarczej stalinowskich władz Polski, jednak ostatecznie nie został zaakceptowany przez Departament Planów Regionalnych i Lokalizacji Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego (PKPG), o czym stanowił poufny odpis z dnia 9 IX 1949 r. do prezydenta miasta Bydgoszczy. Realizację powyższych koncepcji przesunięto w bliżej nieokreśloną przyszłość, aczkolwiek zasugerowano budowę huty stali szlachetnej w okręgu bydgoskim<sup>35</sup>.

\*\*\*

Dokonany powyżej zarys bilansu otwarcia w interesujących nas kwestiach przestrzenno-funkcjonalnych oraz gospodarczo-społecznych ze względów obiektywnych przedstawia najważniejsze i co istotne najbardziej uchwytne źródło problemy związane ze stanem i potencjałem mieszkaniowej i przemysłowej prze-

<sup>34</sup> Aby uzasadnić i podkreślić słuszność tez memoriału, naukowcy bezpośrednio odwołali się do międzywojennej koncepcji pełnienia przez miasto Bydgoszcz roli stolicy „Wielkiego Pomorza”, a więc miasta opartego na dynamicznie rozwijającym się przemyśle i dogodnym układzie komunikacyjnym. Faktycznie memoriał nie stanowił *novum* w kwestii kierunku rozwoju uprzemysłowienia bydgoskiego ośrodka, Zob.: *Polska Bydgoszcz 1920-1930. Dziesięć lat pracy twórczej*, wyd. jubileuszowe Komitetu Obchodu Dziesięciolecia Oswobodzenia Miasta Bydgoszczy, Bydgoszcz 1930, s. 31-32.

<sup>35</sup> APB, PWRN, Potrzeby miasta Bydgoszczy na rok 1949-1950, sygn. 2316: Odpis poufny Departamentu Planów Regionalnych i Lokalizacji Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego do prezydenta miasta Bydgoszczy z dnia 9 września 1949 r.

strzeni miasta Bydgoszczy. Na bazie tylko tak przedstawionych zagadnień można w ostrożny sposób stwierdzić, iż bydgoski ośrodek, pomimo niewielkich zniszczeń wojennych, nie stworzył w badanym okresie jasnej i klarownej polityki działania, zwłaszcza w kontekście tworzenia nowych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz w kontekście problematyki związanej z mieszkalnictwem, jak dokwaterowanie czy zwiększenie zasobów mieszkaniowych. W rzeczywistości trudno mieć tylko zastrzeżenia do władz miasta, które uzależnione były od decyzji centralnych, często doktrynalnie traktujących potrzeby poszczególnych miast i regionów. Natomiast potencjał przemysłowy w podstawowym zakresie został odbudowany, zaś plany budowy nowych zakładów i przedsiębiorstw przesunięto co najmniej na początek pierwszej połowy lat 50-tych XX w., w związku z realizacją sześćdziesięcioletniego planu gospodarczego i „budowy podstaw socjalizmu”.

### **INDUSTRIAL AND HOUSING AREAS OF BYDGOSZCZ ON THE THRESHOLD OF SOCIALIST INDUSTRIALIZATION (FROM 1945 TO 1949)**

Keywords: demographic structure, town planning management, assigning lodgings, industrial area, flat building area,

#### Summary

The following outline of the problem concerns the issues of functional, spatial, social and economic nature, related to the condition and potential of the industrial and housing areas of Bydgoszcz from 1945 to 1949. The article presents general condition of the industry and housing management along with selected concepts of the extension or construction of investigated areas. This article also elucidates the phenomena of the administrative division of housing surplus and the seizure of building properties determined as abandoned or post-German. On the basis of objective criteria, the author presented the problems which are the most important, and above everything else, the most accessible when it comes to their sources. The author grounded the arguments mainly on archival resources generated by local administrative authorities that represented developing communist system

## Aneks

### Zestawienie miasta Bydgoszczy odnośnie liczby mieszkańców oraz przeznaczenie użytkowe dzielnic (ha). Lata 1946-1948

Dzielnica		Liczba Ludności (tyś.)	1947	1948	Place zabudowane i podwórza	Grunty orne	Łąki i pastwiska	Sady i ogrody	Lasy	Wody	Parki	Place	Drogi	Cmentarze	Nieuzycytki	Ogólna pow.
Liczba Ludności (tyś.)																
Miasto ogółem			919	2 829	448	397	371	317	35	587	506	64	161	6 638		
147 064	151 165															
Śródmieście			371	156	19	78	93	21	21	18	136	32	-	950		
82 513	83 037															
Bartodziej Małe			25	252	2	28	-	2	-	6	11	1	3	333		
4 027	955															
Bartodziej Wielkie			8	77	45	11	-	2	-	-	24	-	28	200		
789	835															
Biedaskowo			4	42	2	3	12	-	-	157	1	5	-	229		
407	419															
Bielawy			21	27	-	22	-	-	-	24	17	3	12	131		
5 029	5 186															
Bielice Nowe			11	236	-	7	-	-	1	2	3	-	-	261		
2 455	2 543															
Czersko Polskie			86	29	197	10	57	19	-	-	15	-	-	418		
387	320															
Czyżkówko			24	261	5	23	-	7	-	11	44	2	-	382		
4 994	5 652															
Fordonek			7	343	65	7	142	138	-	-	34	1	8	749		
664	684															
Jachcice			12	205	13	25	2	10	-	261	11	-	8	552		
1 913	2 026															
Kapuściska Dolne			60	92	8	5	33	70	1	1	30	-	8	308		
555	485															
Kapuściska Małe			12	195	12	9	-	6	1	-	33	-	14	285		
2 132	2 221															

K a p u ś c i s k a Wielkie		60	362	26	8	19	28	-	4	18	1	5	535
2 645	2 638												
Miedzyń		21	169	2	21	5	1	-	9	17	-	8	257
2 789	2 917												
Okole		28	13	13	30	-	2	-	2	34	1	3	131
6 627	7 743												
Rupienica		53	170	9	22	1	2	-	18	11	-	1	290
2 076	2 159												
Skrzetusko		27	59	7	12	-	2	7	5	11	-	-	135
3 169	2 803												
Szwederowo		45	98	14	47	-	1	-	28	13	8	-	257
13 896	13 640												
Wilczak		34	36	-	20	3	3	-	33	33	5	56	227
9 997	11 437												

**Źródło:** na podstawie: APB, ZMB, Statystyka ruchu ludności 1945-1950, sygn. 333: zaludnienie poszczególnych dzielnic/okręgów statystycznych 1947-1948; APB, ZMB, Biuro Statystyczne. Sprawy ogólne i demograficzne, sygn. 334: Miasto Bydgoszcz za rok 1946-1947. Dane statystyczne odnośnie terytorium miasta Bydgoszczy wg przeznaczenia użytkowego.