

Agnieszka Rypel

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

Co jeździło, pływało i latało w Bydgoszczy w przełomowym roku 1920. Obraz środków transportu na podstawie „Dziennika Bydgoskiego”

1. Wprowadzenie

Rok 1920 był dla Bydgoszczy przełomowy – na mocy traktatu wersalskiego podpisanego 28 czerwca 1919 roku miasto po 148 latach pruskiej niewoli powróciło do Macierzy. Część powiatów byłego Księstwa Poznańskiego, dzięki zakończonemu sukcesem zrywowi powstańcemu, szybciej powitała wojsko i władze polskie, w Bydgoszczy moment ten nastąpił jednak dopiero 20 stycznia 1920 roku. Był to okres w dziejach Pomorza wyjątkowo burzliwy – z jednej strony dawało się odczuć skutki wielkiej wojny, która w całej Europie doprowadziła nie tylko do poważnego kryzysu gospodarczego, ale także do wielkich przemian światopoglądowych i obyczajowych, z drugiej zaś strony zmiana przynależności państwowej spowodowała wiele reform administracyjnych służących unifikacji z pozostałymi zaborami, a ponadto wymagała szybkiej repolonizacji regionu i ułożenia stosunków ze społecznością niemiecką, o której sile świadczyć może fakt, że na przełomie 1919/1920 roku stanowiła ona jeszcze 80% mieszkańców Bydgoszczy¹.

Źródłem, które posłuży do zrekonstruowania obrazu miejskich środków transportu w czasie przełomu, będzie „Dziennik Bydgoski”. Pierwsza gazeta ukazywała się pod tym tytułem w latach 1902-1905. Reaktywowana pod prężną redakcją Jana Teski w 1907 roku przetrwała pruskie szykany (rewizje,

¹ Szerzej o okresie poprzedzającym odzyskanie niepodległości pisze Mieczysław Wojciechowski (1996, 167-181).

konfiskaty, rozprawy sądowe, grzywny, aresztowania redaktorów) i dominowała na prasowym rynku Bydgoszczy także po odzyskaniu niepodległości przez cały okres międzywojenny. W pierwszym numerze codziennym wydawnym 1 stycznia 1908 roku w artykule wstępnym deklarowano, że gazeta ma być *nową placówką obrony narodowej i nowym szansem przeciw zalewowi niemczyzny*. Dziennik reprezentował poglądy chrześcijańskiej demokracji, lecz od początku włączył się przede wszystkim w działalność nie tyle polityczną, ile patriotyczną – propagował idee niepodległościowe, rozbudzał świadomość narodową Polaków, którzy stanowili w Bydgoszczy gorzej sytuowaną politycznie i ekonomicznie mniejszość, ponadto nawoływał do solidaryzmu społecznego ponad podziałami ideologicznymi i, co nie do przecenienia, kultywował poprawną polszczyznę, która ginęła na skutek intensywnej akcji germanizacyjnej obejmującej wszystkie sfery życia, a zwłaszcza szkolnictwo (Jeleniewski 2012, 40).

W interesującym nas 1920 roku „Dziennik Bydgoski” nawoływał wprawdzie do zaniechania waśni partyjnych, ale sam reprezentował wyraźnie chadeckie nachylenie. Wkrótce zresztą gazeta porzuciła deklarowaną apolityczność i stała się organem Polskiego Stronnictwa Chrześcijańskiej Demokracji, które posiadało na terenie Bydgoszczy znaczne wpływy zarówno we władzach miejskich, jak i w środowiskach robotniczych (Kabaciński i in. 1980, 187). Z tego powodu niemożliwe jest odtwarzanie na podstawie zamieszczonych w niej tekstów obiektywnego obrazu jakiegokolwiek zjawiska, w tym także środków transportu. Publikowane w „Dzienniku Bydgoskim” artykuły, notatki i anonse są bowiem częścią dyskursu rozumianego jako sfera pośrednia między językiem, rozpatrywanym w sposób abstrakcyjny i formalny, a konkretnymi tekstami (Duszak 1998, 20).

W ujęciu interdyscyplinarnym, stanowiącym efekt swoistego „zwrotu lingwistycznego”, który w ciągu ostatnich dwudziestu lat dokonał się w metodologiach nauk społecznych, dyskurs postrzega się jako ramy myślenia i argumentowania w danym obszarze życia społecznego. Obszar ten na ogół bywa określany przez wspólny przedmiot zainteresowania podmiotów uczestniczących w komunikacji, powtarzalność relacji społecznych oraz sposobów ich werbalizowania (por. Krakowiak 2008). Dyskurs nadaje postrzeganemu z określonej perspektywy obszarowi konkretne znaczenie, nie może być zatem traktowany wyłącznie jako zbiór tekstów, lecz jako połączenie tekstu z określonymi warunkami jego powstania. Tym samym interdyscyplinarne rozumienie dyskursu zakłada istnienie wzajemnego oddziaływania pomiędzy poszczególnymi rodzajami zachowań językowych a konkretnymi obszarami życia społecznego, w których one zachodzą

dzą. Oddziaływanie to wymaga wypracowania za pośrednictwem różnego typu interakcji komunikacyjnych pewnych wspólnych dla podmiotów komunikacji norm i ram myślenia. Taki sposób traktowania dyskursu pozwala uwzględnić w analizie tekstów zarówno poziom znaczenia traktowanego z punktu widzenia strategii poznawczych będących przedmiotem semantyki lingwistycznej, jak i wpływ kontekstu na interpretację i negocjowanie znaczeń. Będąc ustrukturyzowany przez język i kontekst, dyskurs sam strukturyzuje rzeczywistość, a także narzuca pewien system wartości, niejednokrotnie maskując ten fakt przed uczestnikami komunikacji językowej (Rypel 2012, 20-22).

Ideologię taktować można nie tylko jako narzędzie do obrony politycznych czy ekonomicznych interesów jakiejś grupy społecznej, ale także jako rodzaj swoistych reprezentacji kognitywno-społecznych, które przejawiają się przez język². Zbiór przeświadczeń składających się na jakąś ideologię nie musi być jednorodny, uporządkowany ani spójny – może on wchłaniać elementy wewnątrznie i wzajemnie sprzeczne, sądy wartościujące i konstatacje opisowe zaczerpnięte z różnych systemów wiedzy (zarówno potocznej, jak i naukowej) oraz różnych obszarów doświadczeń pochodzących z rozmaitych poziomów i rejonów kultury. Przeświadczenia te stanowią swoisty rodzaj interpretacji rzeczywistości. Interpretacja owa

jest rezultatem subiektywnej percepcji i konceptualizacji rzeczywistości przez mówiących danym językiem, ma więc charakter wyrażnie podmiotowy, antropocentryczny, ale zarazem jest intersubiektywna w tym sensie, że podlega uspołecznieniu i staje się czymś, co łączy ludzi w danym kręgu społecznym, czyni z nich wspólnotę myśli, uczuć i wartości; czymś, co wtórnie wpływa (z jaką siłą – to już jest przedmiotem sporu) na postrzeganie i rozumienie sytuacji społecznej przez członków wspólnoty (Bartmiński 2010, 159).

Jak wspomniano, językowy i kulturowy obraz miejskich środków transportu zostanie zrekonstruowany na podstawie analizy rozmaitych tekstów za-

² Nawiązuję tu do ogólnej, opisowej definicji Jadwigi Puzyniny, według której ideologia to: „zespół poglądów, zazwyczaj także zasad postępowania i haseł, charakterystyczny dla jakiejś grupy społecznej, oparty na określonych wartościach, dotyczący całościowych koncepcji człowieka i/lub życia społecznego albo ich fragmentów. Ideologie często są powiązane z jakimiś kierunkami myśli politycznej, ekonomicznej, estetycznej lub innej. Są one w jakiejś mierze zależne od stosunków społecznych i całości kultury, w obrębie której powstają. Różnią się między sobą stopniem racjonalności oraz mniejszym lub większym udziałem czynników emocjonalnych [...]. Zdecydowanie negatywną ocenę uzyskują ideologie o charakterze totalitarnym, w taki czy inny sposób narzucane członkom społeczeństwa” (Puzynina 2008, 20).

mieszczanych w „Dzienniku Bydgoskim”. Nazwy tych środków pojawiają się w gazecie bardzo często, co wynika z faktu, że zarówno przed odzyskaniem niepodległości, jak i w okresie II Rzeczypospolitej Bydgoszcz była jednym z najbardziej rozczłonkowanych węzłów komunikacyjnych na ziemiach polskich. Skupiały się w niej różne systemy szlaków: arterie drogowe, drogi kolejowe, magistrała żegluga śródlądowej i w mniejszym stopniu linie lotnicze. „Układ ten był przejrzysty, harmonijny i bezkolizyjny i wywierał bardzo korzystny wpływ na rozwój miasta” (Sudziński 1999, 277).

Już na wstępie należy zauważyć, że ukształtowany w „Dzienniku” obraz środków transportu jest silnie nacechowany ideologicznie. Na jego konceptualizację wpływają poglądy polityczno-społeczne głoszone przez chrześcijańską demokrację³, a zwłaszcza ich aspekt patriotyczny, tak ważny u progu niepodległości, kiedy to należało wzmocnić działania kształtujące tożsamość narodową germanizowanych od kilku pokoleń bydgoszczan. To silne zideologizowanie dotyczy niemal wszystkich tekstów zamieszczanych w analizowanym numerze gazety, począwszy od artykułów wstępnych poprzez notatki publikowane w dziale nazwanym *Wiadomości potoczne*, aż po różnego rodzaju drobne ogłoszenia.

Wymieniane w „Dzienniku Bydgoskim” nazwy środków transportu, którymi przemieszczano się w mieście oraz za pomocą których opuszczano jego granice, pojawiają się w kilku zasadniczych kontekstach promujących idee polskiej chadecji. Analizę tych kontekstów należy połączyć z krótką charakterystyką pojazdów, których nazwy pojawiły się w interesującym nas roczniku.

2. Pojazdy konne

Największą frekwencją, a zarazem największą różnorodnością cechują się nazwy pojazdów konnych oraz określenia dotyczące ich właściwości. Fakt ten

³ Program polskich ugrupowań chadeckich działających w pierwszej połowie XX wieku sprowadzał się do takich zasadniczych założeń, jak: 1) oparcie budowy odrodzonego państwa polskiego na zasadach chrześcijańskich i przyjęcie nauki Kościoła katolickiego w rozpatrywaniu kwestii społecznych, politycznych i gospodarczych; 2) uczynienie z religijnych wartości moralnych podstawy życia zarówno jednostek, jak i całego narodu; 3) zagwarantowanie powszechnej i bezpłatnej edukacji prowadzącej nie tylko do rozwoju intelektualnego, ale także do wykształcenia postaw obywatelskich i wychowania moralno-religijnego; 4) zagwarantowanie wolności gospodarczej, ale bez przekraczania granic etycznych, co na ogół prowadzi do wyzysku oraz nadużyć wolności prywatnej i gospodarczej; 5) niekonfliktowanie warstw społecznych i zacieranie nierówności społecznych na drodze pracy oraz oszczędności, a nie gwałtownych przewrotów (Sozańska 2011, 79-85).

łatwo wytłumaczyć ówczesnym rozwojem techniki i przemysłu motoryzacyjnego oraz wysoką ceną pojazdów mechanicznych. Warto wspomnieć, że w samej Bydgoszczy funkcjonowała usytuowana na Szreterach (dzisiejszym Skrzetusku) fabryka powozów i wozów należąca do Ryszarda Schmidtke, który także w „Dzienniku Bydgoskim” zamieszczał ogłoszenia reklamujące swoje przedsiębiorstwo. Bydgoscy kupcy, rzemieślnicy, przemysłowcy oraz stacjonujący w koszarach przy ulicy Gdańskiej artylerzyści z 15. Wielkopolskiego Pułku Artylerii Polowej, podobnie jak zwykli mieszkańcy miasta, korzystaliby zatem przede wszystkim z różnego rodzaju wozów i powozów, a różnorodność ich typów oraz przeznaczenia obejmującego niemal wszystkie dziedziny życia gospodarczego i społecznego dokumentuje tabela 1., w której znalazły się przykłady wyekscerpowane z omawianego rocznika gazety.

Tabela 1. Konne środki transportu

Konne środki transportu		
Nazwa ogólna	Przeznaczenie	Typ
Wóz	do interesów, do polewania ulic, do podróży, do polowań, do pracy, do rozwożenia towarów, do wożenia drzewa, do wożenia torfu, do wyjazdu, do zwożenia lodu; gospodarski, meblowy, mieszkaniowy, roboczy, rzeźnicki, spedycyjny, sportowy	Nazwa: berliński, drabiniasty, furmanka, parkowiec, platforma, karawan; Budowa: bez rysorów, z rysorami (rysorowy), sprężynowy, półkryty (półkryty), zamykany; z beczką, z kastą, z pokładem, z sikawką, ze skrzynią; czterokolny (o czterech kołach), dwukolny, z kołami z gumy (gumowymi kołami); 3 cal., 12 cal, koła 4"x1/2; lżejszej i cięższej budowy, niesie około 50 centnarów, silny; Rodzaj zaprzęgu: w jednego konia (jednokonny), w dwa konie; Charakter: praktyczny.
Powóz / powózka	do wizyt, przejażdżek, ślubów, chrztów, pogrzebów, do przejażdżek po parku, na dalsze wycieczki za miasto, na dworzec o każdej porze; spacerowy	Nazwa: bryczka, coupe, dorożka, kabriolet, karetta, kariolka, koczlano, powozik parkowy (parkowiec), wolant;

Tabela 1. cd.

Powóz / powózka (dokończenie)		Budowa: kryty, półkryty, otwarty; z czterema siedzeniami, na gumowych kołach (na gumach), wybity skórą (skórzany), wybity niebieskim sukniem, z elektrycznym oświetleniem; na cztery osoby, na 9 osób; lekki, mocny; Rodzaj zaprzęgu: w jednego konia (jednokonna), w dwa konie (dwukonna), dla 1 i 2 koni, parokonna; Charakter: elegancki (wysoce elegancki, bardzo elegancki), luksusowy.
Sanie / sanki	robocze, spacerowe	Budowa: ciężkie, solidne; Rodzaj zaprzęgu: jednokonne, dwukonne; Charakter: eleganckie, modne.

Przeglądając interesujący nas rocznik „Dziennika Bydgoskiego”, zauważyć można niezwykłą aktywność firm spedycyjnych, które specjalizowały się w przesyłkach międzynarodowych i transporcie mebli. Ogłoszenia, w których firmy te polecają swoje usługi lub zgłaszają chęć zatrudnienia nowych woźniców bądź kupna kolejnych wozów i platform meblowych, korespondują z bardzo licznymi anonsami o sprzedaży kompletnego wyposażenia mieszkań. Ma to związek z zasadniczą zmianą, jaka po odzyskaniu niepodległości zaszła w stosunkach narodowościowych. Bydgoscy Niemcy zmienili swój status z uprzywilejowanej większości na ledwo tolerowaną w odrodzonym państwie polskim mniejszość. Na mocy ustaleń traktatu wersalskiego i tzw. traktatu mniejszościowego z 1919 roku osobom pełnoletnim lub zastępcom prawnym małoletnich przyznano prawo dokonania opcji, tzn. wyboru obywatelstwa niemieckiego lub automatyczne przyjęcie obywatelstwa polskiego. Termin prekluzyjny wyznaczono na 20 stycznia 1922 roku. Na wyjazd pozostawiono 12 miesięcy od daty dokonania opcji. Niemcy mieli prawo do zachowania majątku nieruchomego w Polsce i wywozu całego majątku ruchomego bez opłat celnych i tranzytowych. Większość z nich zdecydowała się na wyjazd z Bydgoszczy, co w praktyce spowodowało mnóstwo trudności w rytmicznym opuszczaniu miasta i pozbywaniu się przez optantów nieruchomości oraz pozostałego dobytku. Doszło nawet do tego, że władze miasta *wobec trudności*

w *przemysle transportowym*⁴ musiały wydać specjalne rozporządzenie regulujące ściśle terminy przeprowadzek zarówno niemieckich, jak i polskich mieszkańców, w przeciwnym razie nie starczyłoby ani środków transportu, ani tragarzy, a w mieście zapanowałby chaos (1 X, 4).

„Dziennik Bydgoski”, zgodnie z linią ideową polskiej chadecji, konsekwentnie wspierał rozwój polskiej przedsiębiorczości, w tym firm spedycyjnych i transportowych, które stopniowo przechodziły w polskie ręce. W gazecie dbano o to, aby każdą wzmiankę o nich opatrywać komentarzem typu: *pierwsza polska firma* (5 II, 4), *jedyna polska firma* (4 III, 2), *najstarsza polska firma* (7 V, 3), *obecnie już polska spółka* (18 VI, 4). Jednocześnie piętnowano wszelkie uchybienia w pracy niemieckich spedytorów i transportowców, np. nielegalne wywózki towarów rolniczych, które szczególnie bulwersowały Pomorzanie nękanych powojennymi trudnościami aprowizacyjnymi (9 I, 3; 10 I, 3) lub wysyłanie przez firmy korespondencji w języku niemieckim, który w polskiej już przecież Bydgoszczy przestał być językiem urzędowym (22 II, 2).

3. Konie

Wielka popularność pojazdów ciągniętych przez konie sprawiała, że siłą rzeczy nazwy tych zwierząt wraz z ich określeniami często pojawiały się w różnego rodzaju tekstach, np. ogłoszeniach dotyczących kupna lub sprzedaży, notatkach policyjnych zawiadamiających o obłożeniu aresztem koni pochodzących z kradzieży albo w powiadomieniach o przybliżaniu się tych zwierząt w konkretne miejsca. Cechy koni, o których pisano w „Dzienniku Bydgoskim”, pogrupować można w następujących kategoriach:

Umaszczenie, np.: *brunatny, kasztanowaty (kasztan), gniady, czarny*;

Płeć, np.: *klacz (żrebna klacz), kobyła, ogier, wałach*;

Wiek, np.: *3-letni, 5-letni, w wieku od 3 lat, 10 lat stary, młody, stary*;

Wzrost, np.: *1,50 do 1,55 wysoki, 1, 60 wysoki, 1,75 wysoki*;

Przeznaczenie, np.: *do gospodarstwa, do furmanki, do powozu (powozowy), do prac na roli, do rozplodu (ogier zapisany w księgach rodowodowych, pełnej krwi), ciężarowy, pocztowy, roboczy, etatowe konie władz i urzędów*;

⁴ Cytaty pochodzą z kolejnych numerów „Dziennika Bydgoskiego” z roku 1920. Zachowano w nich oryginalną pisownię, interpunkcję i składnię. Wszystkie wytłuszczenia pochodzą od autorki artykułu. Źródło cytatu określone jest skrótem, w którym kolejno podane są dzień, miesiąc ukazania się numeru oraz strona, na której znajduje się cytowany fragment.

Znaki szczególnie, np.: *lewa tylna noga na pętlinie biała, wszystkie cztery nogi na pętlinie białe, na tylnej prawej nodze długa zagojona rana, z białą łysinką i jasną grzywą, ogon krótki.*

W tym momencie warto zaznaczyć, że na ulicach Bydgoszczy jako zwierzęta pociągowe można było spotkać także osły. Chęć kupienia tych zwierząt zgłaszali między innymi: prywatny nabywca, pragnący kupić *Osiolka lub parę z uprzężą* (13 VI, 4) oraz zajmująca się ekspedycją i publikowaniem ogłoszeń firma „Ekspress” (9 XI, 4).

Konie służyły nie tylko do ciągnięcia różnego rodzaju pojazdów, ale również jako wierzchowce. Po mieście jeździli na nich przede wszystkim żołnierze ze stacjonującego w Bydgoszczy przy ulicy Szubińskiej pułku białych ułanów (16 Pułku Ułanów Wielkopolskich im. Gen. Dyw. Gustawa Orlicz-Dreszera). Oficerów tej jednostki można było spotkać także w Lesie Rynkowskim, ulubionym miejscu spacerowym bydgoszczan, którzy na łamach „Dziennika” skarżyli się na to, że *cwałujący na ścieżkach konno oficerowie często zmuszają przechodniów do ustępowania w gąszcz. Niejeden sobie twarz pokaleczył* (26 X, 2). Z koni korzystały również patrole Policji Państwowej, strzegące bezpieczeństwa i porządku na bydgoskich przedmieściach i w podmiejskich wsiach, na przykład w Łochowie (24 X, 2).

Konie, dzięki licznym tekstom literackim oraz ikonycznym wpisane na trwałe w polską mitologię narodową, jako wierni towarzysze bohaterów walczących „za naszą i waszą wolność”, także miały swój udział w wychowaniu patriotycznym. Były obecne na wszystkich ważnych uroczystościach w mieście – począwszy od wkroczenia wojsk polskich do Bydgoszczy 20 stycznia (21 I, 1), poprzez wjazd białych ułanów (31 I, 2) oraz ułanów krechowieckich (2 IV, 2), aż do pogrzebów bohaterów wojny bolszewickiej (28 X, 2). Przybyły do Bydgoszczy z okazji poświęcenia Szkoły Podchorążych Prymas Polski także wjechał do miasta powozem i w *ulańskiej eskorcie* (13 X, 2).

4. Wózki ręczne

Wypada także nadmienić o pojazdach mniej spektakularnych, lecz nie mniej ważnych w życiu codziennym czytelników „Dziennika Bydgoskiego”. Z drobnych ogłoszeń, które pojawiały się zwykle na dwóch ostatnich stronach gazety wynika, że po ulicach i chodnikach miasta jeździły także następujące środki transportu poruszane siłą ludzkich mięśni:

- wózki transportowe: *dwukolowy wózek, wózek do przewożenia chlebów, wózek (wózik) ręczny; wózek na gumowych kołach;*

- wózki dla dzieci: *wózek (wózik) dla dziecka, sportowy wózek dziecięcy, sportowy wózek kryty (pokryty), wózek dziecięcy z gumowymi kołami;*
- wózki inwalidzkie: *wózek dla kaleki na 3 kółkach, wózek dla chorych.*

5. Samochody i motocykle

Pojazdy mechaniczne pojawiały się na bydgoskich ulicach stosunkowo rzadko. Nie dysponujemy żadnymi danymi, które dokumentowałyby ich liczbę w 1920 roku. Pierwsze oficjalne statystyki pochodzą dopiero z 1928 roku i pozwalają jedynie w przybliżeniu zorientować się w liczbie poszczególnych pojazdów poruszających się po bydgoskich ulicach u progu niepodległości (zob. dane przedstawione tabeli 2.).

Tabela 2. Pojazdy mechaniczne w Bydgoszczy w roku 1928 (źródło: Sudziński 1999, 289)

Samochody			Autobusy	Motocykle	Ogółem	Rowery
osobowe i taksówki	sanitarne	ciężarowe i ciągniki				
336	3	77	3	41	460	6286

Wiadomo, że w 1920 roku w Bydgoszczy nie kursowały jeszcze ani autobusy, ani samochody sanitarne. Właścicielami nielicznych aut byli przede wszystkim zamożni przedsiębiorcy, prawnicy i kupcy (którzy używali ich głównie do celów służbowych) oraz rzadziej urzędy, np. rada miejska dopiero po przyłączeniu przedmieść *uchwalała 200-230 tys. marek na zakup samochodu, który z powodu powiększenia miasta okazał się niezbędnie potrzebnym.* O stosunkowo niewielkiej jeszcze popularności samochodów świadczyć może fakt małej stabilizacji nazewnictwa tego typu pojazdów. W „Dzienniku Bydgoskim” pojawiają się równorzędnie następujące nazwy: *automobil (automobil osobowy, automobil ciężarowy), auto (auto osobowe), dorożka samochodowa, samochód (samochód osobowy, samochód ciężarowy), samojazd, wóz motorowy.* Podobny brak stabilizacji zaobserwować można także w nazewnictwie motocykla, który w gazecie występuje jako: *koło motorowe, motocykl, motorowy kołowiec, rower motorowy.* Ogłoszenia kierowane do potencjalnych na-

bywców pojazdów mechanicznych, dowodzą także kształtowania się profesjonalnego słownictwa związanego z motoryzacją, np.:

Automobil marki Adler 4 osobowy z otwartą modną karoserią, świetnie utrzymany, prawie nowe opony amerykańskie Goodrycha jako i gumy zapasowe, z mosiężnym chłodnikiem i wielkimi reflektorami, doskonale rysory okazyjnie do nabycia (19 VI, 3);

Rowery motorowe „Wandre”, 2 cyl., 4P.S. (Leerlauff 2 obiegi) i N.S.N. 2 cyl. 4. P. S gotowe do użytku na sprzedaż (1 VII, 4).

Wzmianki o samochodach pojawiają się także w kontekstach nacechowanych ideologicznie, np. podkreśla się, że znaczące dla polskich chadeków postacie wojskowych i polityków podróżowały autami, np.: *nasz umiłowany bohater, jeneral Dowbór-Muśnicki opuścił samochodem Bydgoszcz* (22 II, 2), *Daremnie nasi kolejarze wyczekiwali na peronie. General nasz nie przybył koleją, tylko automobilem krytym* (1 XII, 1).

Zgodnie z chrześcijańsko-narodową tezą o konieczności solidaryzmu społecznego, właściciele (czy też, jak pisano w „Dzienniku Bydgoskim”, *posiedziciele*) automobili jako ludzie zamożni, ponosili szczególne ofiary w związku z wojną polsko-bolszewicką. Ich samochody, podobnie jak konie poddawane były rejestracji przez władze wojskowe (25 I, 2), a następnie w razie potrzeby rekwirowane (15 VII, 3; 16 VII, 2; 17 VII, 2). Jeden z bydgoskich fabrykantów, Jan Engelmann, szczególnie dotkliwie odczuł konsekwencje tego zarządzenia – *w skutek oddania samochodu i koni jest osobiście nadzwyczaj skrzępowany w swobodzie ruchu z powodu choroby nóg* (23 X, 2). Ponadto posiadacze aut płacili specjalny podatek wojenny od *przedmiotów zbytkownych* (5 VIII, 2).

6. Tramwaje

Popularnym w Bydgoszczy mechanicznym środkiem komunikacji były tramwaje – początkowo konne, a od 1896 elektryczne (por. Kaczmarek 1958; Sitarek, Walczak 2012). „Uruchomienie komunikacji tramwajowej miało na celu połączenie odległych od siebie dzielnic miejskich z ośrodkami przemysłowymi i było stosunkowo późne w porównaniu z miastami niemieckimi, o czym świadczyły sprowadzane z nich wozy – przeważnie przestarzałe, wycofane z obiegu” (Sudziński 1999, 195). Ich liczba (18) i stan przez dłuższy czas nie zmieniały się i bydgoszczanie na łamach „Dziennika” często uskarżali się na brak komfortu w podróżowaniu transportem miejskim.

Chadecki „Dziennik Bydgoski” miał odbiorców przede wszystkim w gronie mieszczaństwa i drobnomieszczaństwa, w tym robotników i rzemieślników. Z tego też powodu jego redakcja żywo interesowała się stanem miejskich tramwajów jako egalitarnego środka masowej komunikacji, z którego korzystali przede wszystkim wierni czytelnicy gazety. Jednak w pierwszym roku niepodległości słowo „tramwaj” pojawiało się w gazecie na ogół w kontekście walki z dominującą wówczas w mieście niemczyzną. Taki stan rzeczy spowodowany był faktem, że choć tramwaje pozostawały w gestii polskiej administracji, to aż do wygaśnięcia w 1928 roku umowy, ciągle jeszcze należały do niemieckiego prywatnego towarzystwa akcyjnego „Allgemeinlokal und Strassenbahn” z siedzibą w Berlinie. „Dziennik” donosił o wszystkich antypolskich szykanach: posługiwanie się przez obsługę językiem niemieckim (5 II, 2), nieuprzejmość niemieckich pracowników wobec polskich pasażerów (25 I, 2), utrzymywanie niemieckich napisów oraz ignorowanie spolszczonych nazw bydgoskich ulic (4 VII, 2), niejasne zasady sprzedaży bloczków biletowych (14 X, 3). Szczególnie ta ostatnia sprawa bulwersowała mieszkańców miasta i stała się przyczyną burzliwej polemiki z zarządem tramwajów. O skali wrogości wobec niemieckich właścicieli Towarzystwa Tramwajowego świadczą takie określenia, jak: *prusackie oszustwo, podstępne postępowanie, perfidne zarządzenie*. Zdaniem redakcji, *towarzystwo niemieckie bawi się nieprzyzwoicie, liczy na naiwność publiczności, żeruje na biednych staruszkach i służących*. Trzeba przyznać, że takie głosy nie korespondowały z pokojową polityką zwalczanego przez „Dziennik Bydgoski” prezydenta miasta Jana Maciaszka i nie przyczyniły się do załagodzenia polsko-niemieckich antagonizmów. Z czasem przybrały one nawet na sile i w czerwcu 1921 roku zaowocowały poważnymi zamieszkami, w których byli zabici i ranni. Poturbowano nawet prezydenta miasta, uznając prowadzoną przez niego politykę kompromisu narodowego za przejaw germanofilstwa⁵.

Tylko raz zarząd bydgoskich tramwajów doczekał się pochwały na łamach gazety, kiedy to 16 lipca przybył transport rannych z frontu:

Szanowne Towarzystwo tramwajowe w szlachetnym pojęciu obywatelstwa na ziemi polskiej dostarczyło wozów tramwajowych i obsługę bezpłatnie i natychmiast. Za ten czyn „podziękowanie i cześć” (21 VII, 2).

⁵ Romaniuk 1999, 422.

7. Rowery

W 1920 roku funkcjonowały w mieście trzy linie tramwajowe⁶, które jednak nie docierały do wszystkich oddalonych dzielnic miasta, co spowodowało, że ich mieszkańcy, chcąc udać się do śródmieścia lub dzielnic przemysłowych, bardzo często posługiwali się rowerami. Ogłoszenia o chęci ich kupna lub sprzedaży publikowane są właściwie w każdym numerze analizowanego rocznika. O popularności roweru świadczą również liczne wzmianki o tym środku lokomocji, pojawiające się zwłaszcza w notatkach informujących o drobnych przestępstwach, głównie kradzieżach, np.: złodziej uciekał na rowerze z miejsca zdarzenia (24 X, 2), bądź spłoszony porzucał rower (30 VII, 2), ofiara podróżowała na rowerze, który został następnie skradziony w wyniku rozboju (14 VII, 3). W ogłoszeniach stosowane są następujące leksemy nazywające ten typ pojazdu: *cyklonette*, *welocyped*, *koło (damskie, męskie)*, *rower (damski, męski)*, co, jak w przypadku innych pojazdów mechanicznych, także świadczy o słabym jeszcze ustabilizowaniu nazwy i równoległym używaniu zapożyczeń z języka francuskiego: *cycle* ‘kołowy’ >*bicykle*> ‘rower dwukołowy, pierwotnie z jednym dużym i drugim małym kołem’; *vélocipède* ‘pierwotny rower bez łańcucha i hamulców’ oraz niemieckiego: *Rad* ‘koło’ >*Fahrrad* ‘rower’) i angielskiego: od nazwy firmy „Rover”, produkującej rowery.

Rowery jednak były na tyle popularne, że w ich opisach pojawia się, podobnie jak w opisach powozów i wozów, wiele określeń technicznych dotyczących użytkowania i budowy, jak np. w tej notatce przestrzegającej przed zakupieniem roweru skradzionego zamordowanemu w celach rabunkowych Willemu Fritzowi:

Znajdujący się w zupełnie dobrym stanie, marki „Opel”, rower nr 239 995 – z torpeda – freilaufem, z ramami na kołach żółtymi, o dwóch czarnych paskach, po obu stronach o płaszczach popielatych, z wyciśniętym deseniem w warkocze, kierownicy wygiętej ku górze, o obtłuczonym z prawej stronie niklu, z hamulcem z przodu. Pod siodełkiem torebka skórzana w kształcie trójkąta ze ściętym szczytem (14 VII, 3).

⁶ Linia „A” (czerwona), liczyła 3,9 kilometra i łączyła Dworzec Główny z Okolem, gdzie usytuowana była początkowa stacja tzw. „Małej kolejki”, czyli kolejki wąskotorowej kursującej w kierunku Koronowa. Linia „B” (zielona) ciągnęła się przez 2, 8 km i łączyła ul. Gdańską przez Stary Rynek, ul. Batorego i Wełniany Rynek z ul. Toruńską. Najdłuższa przeszło pięciokilometrowa linia „C” (biała) ciągnęła się ze wschodu na zachód, równoległe do Brdy z Wilczaka, przez ul. Jagiellońską i Fordońską do zbiegu z ul. Gajową) (Sudziński 1999, 290).

⁷ Berlinka – rodzaj barki, inaczej szkuta (<http://sjp.pl/berlinka>).

Popularność rowerów sprawiła, że w Bydgoszczy już przed I wojną światową prężnie działały niemieckie towarzystwa kolarskie. „Dziennik Bydgoski” zadbał, aby na swoich łamach poinformować o tym, że w Warszawie odbędzie się *zjazd towarzystw kolarskich organizowanych przez Towarzystwo Cyklistów*, a także zachęcić bydgoskich kolarzy do zgłoszenia swojego udziału w tym przedsięwzięciu oraz do zapoczątkowania działalności wyłącznie polskiego stowarzyszenia (9 VI, 2).

W tym miejscu wypada wspomnieć, że w programie chrześcijańskiej demokracji bardzo ważne miejsce zajmowało budowanie więzów społecznych i narodowej solidarności właśnie poprzez zakładanie rozmaitych stowarzyszeń. Idea ta sprawdziła się na gruncie bydgoskim. W mieście działało kilkadziesiąt towarzystw skupiających rzemieślników, kupców, aptekarzy, kolejarzy, terminatorów, chórzystów, młodzież katolicką, sportowców uprawiających różne dyscypliny itp. „Dziennik Bydgoski” wspierał je, nieodpłatnie drukując ogłoszenia o organizowanych przez poszczególne stowarzyszenia spotkaniach, zbiórkach i kwestach, ponadto regularnie zamieszczał sprawozdania z ich działalności. Dzięki wielkiej aktywności polskich organizacji oraz wsparciu gazety udało się nie tylko skutecznie walczyć o interesy poszczególnych grup zawodowych, ale także zachować polskość, co między innymi przyczyniło się do zdumiewająco szybkiego, jak wtedy pisano, „odniemczenia” miasta. Już w połowie lat dwudziestych XX wieku Bydgoszcz, obok Poznania, należała do najbardziej polskich aglomeracji II Rzeczypospolitej (Kutta 1999, 179-180).

8. Statki

Nieodłącznym elementem pejzażu dawnej Bydgoszczy, wyróżniającym to miasto spośród wielu innych, były statki żeglujące po Brdzie i Kanale Bydgoskim. Rzeka była dla miasta główną osią jego rozwoju i „kręgosłupem całego układu przestrzennego ówczesnego miasta” (Sudziński 1999, 243). Po obu jej brzegach lokowano liczne inwestycje gospodarcze – młyny, tartaki, fabryki, gazownię i elektrownię. Przy ujściu Brdy do Wisły znajdował się duży port rzeczny i tory regatowe, z których korzystały prężnie działające towarzystwa wioślarskie. Centralnym punktem bulwaru na lewym brzegu Brdy (między Mostem Gdańskim a Bernardyńskim) była przystań pasażerska znajdująca się na zapleczu Poczty Głównej. Z czasem zmiana położenia geopolitycznego miasta, które zostało odcięte od zaplecza gospodarczego Niemiec i znalazło się na peryferiach w pobliżu zachodniej granicy Polski, niekorzystnie odbiła się zwłaszcza na żegludze po Kanale Bydgoskim, jednak w 1920 roku ruch na

wodzie był bardzo duży. Dokumentują ten fakt liczne nazwy typów jednostek pływających, które pojawiały się w prasowych artykułach oraz anonsach: *barka, berlinka*⁷, *czterowiosłówka, galara, holownik, łódź, łódź (łódka) motorowa, motorówka, monitor wojenny*⁸, *okręt sztabowy, ośmiowiosłówka, parowiec pasażerski, skuling*⁹, *statek, statek parowy na kołach*.

Nieodłącznym elementem pejzażu miasta były także tratwy ciągnięte przez holowniki. Fotografie dawnej Bydgoszczy pokazują, że po płynących rzeką balach drewna można było niemal przejść z jednego brzegu na drugi. Bydgoszczanie często musieli samowolnie przemieszczać się po tratwach, skoro w „Dzienniku Bydgoskim” zamieszczono przestrożę władz miejskich:

wchodzenie na tratwy na kanale i na Brdzie przez osoby nieuprawnione podpada oprócz odszkodowania, grzywnie 10 do 1000 mk lub odpowiednio karze więziennej (16 V, 6).

Rzeka i pływające po niej jednostki zajmowały w życiu miasta tak istotne miejsce, że w „Dzienniku Bydgoskim” także wzmianki o nich wykorzystywano do wywierania wpływu na postawy odbiorców gazety. Jako przykład włączenia rzeki w repolonizację miasta doskonale posłużyć mogą obchody tzw. „wianków” organizowane przy (jak byśmy to dzisiaj powiedzieli) medialnym patronacie gazety. Sobótkowym uroczystościom organizowanym w wigilię św. Jana przyświecały dwa cele zgodne z ideologią chadecką: po pierwsze służyć miały wychowaniu patriotycznemu poprzez kultywowanie dawnych tradycji i poznawanie historii Polski, a po drugie zwalczać nierówności społeczne nie na drodze rewolucji, ale budowania solidaryzmu społecznego, dlatego też dochód ze sprzedaży biletów postanowiono przeznaczyć na zorganizowanie wyjazdu wakacyjnego najbiedniejszych dzieci na kolonie bądź na kurację do inowrocławskich Solanek (19 VI, 2). A oto fragment opisu uroczystości, dzięki której Polacy ponownie objęli w niepodzielne posiadanie płynącą przez miasto Brdę:

Około godz. 10. Zaczęły od mostu Jagiellońskiego nadpływać parowce w zieleń i lampiony przybrane, a równocześnie zaroїła się Brda od mniej-

⁸ Monitor – klasa ciężkich przybrzeżnych okrętów artyleryjskich, przeznaczonych do ostrzeliwania celów i umocnień na brzegu, zwalczania artylerii nadbrzeżnej i wsparcia desantu; obecnie zanikła. Istniał specjalny typ monitorów rzecznych stosowanych w żegludze śródlądowej (<http://sjp.pwn.pl/slowniki/monitor.html>) [dostęp 15.07. 2015].

⁹ Skulling – z ang. *scull* ‘wiosło jednopiórowe’ > ‘sportowa, bardzo szybka, jednoosobowa łódź’ Fisiak (red.) 1998.

szych i większych łodzi, z których niektóre bardzo pięknie były przystrojone. Zwraçała na siebie uwagę szczególnie gustownie przybrana łódź Trytona, dalej urzędników Dyrekcji Radomskiej i kilka innych. Równocześnie powierzchnia wody zaroila się od wianków, które p.p. wioślarze niestety zbyt rychło chwyтали. Przy dźwiękach muzyki podpłynął potem galar wiozący śpiewaków, dalej drugi, na którym drużyna sokolska pięknie zbudowała piramidy, które w blasku licznych pochodni przepiękny wywołały efekt – i nareszcie wspaniały żywy obraz [*Kochajmy się* na podst. *Pana Tadeusza* Adama Mickiewicza – dop. A.R.] wykonany przez zespół teatru tutejszego, do którego przygrywała orkiestra 67 p.p. Włkp., jak również na Rybim rynku, gdzie dziarskie pary płaśaly naokoło ognia wznawiając staropolski zwyczaj sobótki [...] (25 VI, 2).

Innym sposobem symbolicznego opanowania wody było zorganizowanie w dniach 17-29 czerwca pierwszych zawodów wioślarskich, mających rangę mistrzostw Polski. Wioślarstwo bydgoskie cieszyło się od lat wielką renomą, głównie za sprawą klubów niemieckich, a zwłaszcza wyczynowego Ruder-Club „Frithjof”. Polacy zaraz po odzyskaniu niepodległości przystąpili do przejmowania z rąk niemieckich obiektów oraz członków należących dotąd do organizacji niemieckich (por. Jastrzębski 1999, 782-784). Zorganizowanie mistrzostw Polski było pierwszym wielkim wyzwaniem dla nowo powstałego Bydgoskiego Klubu Wioślarskiego „Tryton”. Mistrzostwa te na łamach „Dziennika Bydgoskiego” przedstawiane były nie tyle jako zawody sportowe, ile jako okazja do politycznej i patriotycznej demonstracji. *Wszepolskie regaty* to zatem *potężna manifestacja siły polskiej na północno-zachodnich rubieżach Rzeczpospolitej* oraz okazja do *zadokumentowania w prastarym kazimierzowskim grodzie łączności serdecznej, która nigdy nie może przestać istnieć między wszystkimi prawymi synami Ojczyzny* (29 VI, 2).

Żegluga bydgoska oferowała mieszkańcom miasta jedną z ich ulubionych, letnich rozrywek w postaci rejsów wycieczkowych parostatkiem „Dąbrowski” do Czerska Polskiego, Brdujścia, Fordonu, Chełmna i Torunia oraz w stronę Nakła. Dwa razy dziennie kursowała także motorowa łódź „Kujawiak”, którą można było dopłynąć do Czerska Polskiego, Brdujścia, Fordonu i Ostromecka. Jak przekonują anonse Pierwszej Wielkopolskiej Żeglugi Wodnej, statki wycieczkowe wyposażone były w *bufet i wszelkie dogodności na pokładzie*, a pasażerom czas umilała orkiestra (np. 3 V, 4). Zgodnie ze swoją linią ideową „Dziennik Bydgoski” regularnie zamieszczał sprawozdania z rejsów, w których uczestniczyły bydgoskie stowarzyszenia śpiewacze i inne towarzystwa branżowe. Jako przykład takiego sprawozdania może służyć fragment obszernej notatki z majówki zorganizowanej przez Związek Handlowców:

Przy bardzo pięknej pogodzie wyruszono rychłym rankiem parowcem Dąbrowskim, przy licznych udziałach gości i członków Brdą i Wisłą do Chełmna. Na pokładzie, jak i przy pobycie w Chełmnie, koncertowała kapela ciężkiej artylerii. Jazda tak dotąd jak i z powrotem była bardzo śliczna i odbyła się bez wszelkich przeszkód. Przy różnych urozmaiceniach czas na pokładzie przyjemnie przepływał. W Chełmnie przy lądowaniu witało przybyłych serdecznie bratnie towarzystwo Chełmińskie, wręczając prezesowi jako dowód przywiązania piękny i wielki kosz kwiatów. Razem z kapelą na przodzie udano się na krótki przystanek do Domu Szwajcarskiego, a stamtąd formując się w szeregi, maszerowało towarzystwo Bydgoskie razem z Chełmińskim, oba towarzystwa ze swoimi sztandarami, przez miasto do Strzelnicy. Po wspólnym obiedzie bawiono się ochoczo, przyczem nie zapomniano także pomówić o sprawach zawodowych. Filia świecka także przysłała delegację [...] (16 V, 5).

Wybuch wojny polsko-bolszewickiej sprawił, że ruch wycieczkowy ustał, ponieważ wojskowe władze portu rzecznego zarekwirowały parostatki wycieczkowe (także te należące do niemieckich armatorów) i zatrzymały je w porcie w Brdujściu. Pod koniec sierpnia do Bydgoszczy na barkach, zwanych berlinkami przywieziono jeńców bolszewickich. Szukoty zakotwiczone w śródmieściu (na wysokości znajdującej się przy ul. Jagiellońskiej gazowni) i na nich przetrzymywano żołnierzy, którzy, jak donosił „Dziennik Bydgoski”, *zanieczyszczali wodę w ohydny wręcz sposób* (2 IX, 2), co w pewnym momencie groziło nawet wybuchem epidemii (10 IX, 2). Co ciekawe, bydgoszczanie okazywali jeńcom współczucie, do tego stopnia, że redakcja gazety, zaniepokojona tymi dowodami ludzkich uczuć wobec wrogów ojczyzny, uznała za stosowne *zwrócić uwagę publiczności, aby ludziom tym nie rzuciła owocu ani papierosów* (2 IX, 2).

9. Samoloty

Na południowo-zachodnim krańcu Bydgoszczy, przy szosie Szubińskiej znajdowało się duże lotnisko założone przez Niemców tuż przed I wojną światową. Natychmiast po wkroczeniu do miasta przejęło je wojsko polskie. W 1920 roku na lotnisku stacjonowały nieliczne wtedy jeszcze bojowe jednostki lotnicze, podjęła także działalność I Szkoła Lotników (późniejsze Centrum Wyszkożenia Lotnictwa nr 2). Wyekscerpowane z „Dziennika Bydgoskiego” nazwy samolotów poświadczają wspomnianą wcześniej tendencję do braku ustabilizowania nazw mechanicznych środków transportów, ciągle na

tyle nowych, że polszczyzna nie zdołała ich jeszcze w pełni przyswoić. Jednostka latająca to zatem: *aeroplan, aparat, latawiec wojskowy, samolot, statek lotniczy*.

Nazwy te pojawiają się w kontekście patriotycznych uroczystości wojskowych (np. poświęcenie Szkoły Podchorążych lub powitanie 13. Myśliwskiej Eskadry Lotniczej) uświetnianych przez przeloty samolotów, wykonujących w powietrzu rozmaite akrobacje (6 X, 2; 11 XII, 2). Wspomniane wcześniej konie nawiązywały na paradach wojskowych do tradycji i dawnej świetności oręża polskiego. Udział lotników oraz przeloty samolotów służyły natomiast ukazaniu nowoczesnego oblicza nowej armii. Nazwy statków powietrznych pojawiają się także w kontekście dwóch wypadków lotniczych, które miały miejsce w Bydgoszczy: w marcu samolot rozbił się w ulicze nad Brdą (18 III, 2), inny w październiku runął tuż przy gliniankach na Przedmieściu Kujawskim (1 X, 2). Obaj piloci wojskowi zginęli, a pogrzeb jednego z nich, podchorążego Antoniego Scheura, był okazją do pojawienia się na ulicach miasta kolejnego pojazdu – *karawanu zrobionego z samolotu* (6 X, 2). Przy tej okazji wspomnieć można o innym szczególnym karawanie, tym razem *zrobionym z armat*, na którym spoczęły zwłoki Wojciecha Siemaszki poległego w wojnie polsko-bolszewickiej (28 X, 2). Niezależnie od okoliczności ich śmierci, lotników przedstawiano w duchu patriotycznym, jak bohaterów poległych w walce.

10. Pociągi

Wymieniając środki transportu funkcjonujące w Bydgoszczy, należy także pokrótce wspomnieć o pociągach, które wprawdzie nie są przystosowane do ruchu w mieście, ale w życiu jego mieszkańców pełnią bardzo istotną funkcję. Władze kolejowe reagowały na aktualne potrzeby bydgoszczan, tworząc nowe typy połączeń, co odzwierciedlają poszczególne nazwy pociągów. Pierwsze z nich to *pociągi osobne*, czyli pociągi specjalne, które podstawiano dla tych Niemców, którzy zdecydowali się opuścić miasto (np. 1 X, 2). Pociągami specjalnymi przyjeżdżali także do Bydgoszczy mieszkańcy Kresów Wschodnich, uciekający przed bolszewicką nawałą (np. 19 VIII, 2). Kiedy zagrożenie minęło, organizowano im taki sam transport w odwrotnym kierunku, np. do powiatu zamojskiego i szczucińskiego (10 IX, 3). Wojna polsko-bolszewicka spowodowała ograniczenie ruchu pasażerskiego – *trzeba było stawić pociągi osobowe do dyspozycji wojska* (11 VIII, 3). W mieście pojawiły się natomiast pociągi sanitarne. Bydgoszczanie przystąpili także pod egidą Koła Ziemianek oraz Czerwonego Krzyża do gromadzenia zapasów leków, żywności i odzieży, które w specjalnych wagonach wysyłano na front (np. 25 VII, 2).

„Dziennik Bydgoski” szczególnie aktywnie zaangażowany był w propagowanie działalności organizacji pod nazwą „Opieka Dworcowa”, związanej z ruchem narodowo-chrześcijańskim. Jej celem było udzielanie pomocy bezradnym podróżnym oraz udającym się do swoich jednostek żołnierzom. Do pomocy tej zachęcano, odwołując się do:

– przykazań chrześcijańskich:

nieustannie wykonuje się tu uczynki miłosierne co do ciała, podróżnych dom przyjąć – i co do duszy, nieumiejętnych nauczać, wątpiącym dobrze radzić, strapionych pocieszać (4 IV, 2);

– politycznego znaczenia opieki nad podróżnymi:

Mamy obecnie Polskę ludową. Wiemy, że lud w niej jest siłą, ale nie umiemy go uszanować. Jak łatwą i wdzięczną ta praca około ludu jest, to zadziwienia godne. Właśnie w podróży, w obcej stronie lud nie obyty i niedoświadczony jest często bezradny i nieszczęśliwy, a wtenczas gdy spotka się z dobrotliwą radą, pomocą jest niezmiernie wdzięczny. Zanoszą oni tego ducha uznania i przychylności ku nam daleko w świat (4 IV, 2);

– uczuć patriotycznych:

Wiedzą o tem dobrze Niemcy, to też ten dział pracy nie zaniedbują. – Krzątają się pilnie i wykonują swoją pracę bez różnicy narodowości i religii, podczas kiedy my Polki we własnym kraju świecimy – nieobecnością! (4 IV, 2).

Drugi typ pociągów przystosowanych do wymagań mieszkańców miasta to *pociągi wycieczkowe*, nazywane także *nadzwyczajnymi*, kursujące w niedziele, święta i wakacje do podbydgoskich lasów w Rynkowie i Smukale, gdzie dla wycieczkowiczów przygotowano specjalne gospody. Małą kolejką (czyli wąskotorówką) udawano się także do Koronowa. „Dziennik Bydgoski” z tych samych powodów, dla których tak skrętnie odnotowywał wycieczki rozmaitych towarzystw po Brdzie i Wiśle, zajmował się także wycieczkami kolejowymi. Redakcja nie zaniedbywała żadnej okazji do propagowania przy tej okazji swoich poglądów politycznych. Przykładem lansowania solidaryzmu społecznego i patriotycznego wychowania młodzieży jest między innymi ten fragment sprawozdania z wycieczki Koła Kolejowców Polskich i Towarzystwa Śpiewu św. Wojciecha do Rynkowa:

Pomiędzy gośćmi zastąpione były wszystkie stany i zauważyć się mogło, że jak karnie robotnik przy pracy wobec swego przełożonego stoi, taką przyjaźń okazał nam przełożony po służbie, czując się jak wolny człowiek i przyjaciel swego bliźniego. Oby tak wiecznie pozostać chciał. [...] Zarządy winny

się częściej takimi wycieczkami zająć, gdyż są potrzebne, by nasza młodzież się prędyzej nauczyła bawić w polskie gry towarzyskie, tak piękne i pocuzające (8 VI, 2).

* * *

Przedstawione w artykule uwagi nie wyczerpują wszystkich wątków, które pozwoliłyby na odtworzenie pełnego obrazu środków transportu miejskiego w czasach przełomu. Umożliwiły one jednak wystarczające udokumentowanie tego, jak silnie ideologie polityczno-społeczne wpływają na konceptualizację różnych elementów rzeczywistości w tekstach prasowych. Trzeba przyznać, że „Dziennik Bydgoski”, propagując na swych łamach chrześcijańsko-narodowy model organizowania życia społecznego, odniósł duży sukces – w ciągu zaledwie kilku lat od powrotu do Polski nastąpiła widoczna repolonizacja Bydgoszczy, co spowodowane było nie tylko odpływem niemieckich mieszkańców, ale także zmianą postaw i przekonań mieszkańców miasta. Można zatem powiedzieć, że przefiltrowany ideologicznie, konsekwentnie kreowany przez bydgoską gazetę obraz rzeczywistości, nawet w jej najbliższych wydawałoby się przejawach, w dużej mierze przyczynił się do tego, że ostatecznie szala zwycięstwa w przełomowym momencie dziejów Bydgoszczy przechyliła się na polską stronę, a miasto przez cały okres międzywojenny pozostało ostoją chadecji.

Literatura

- Bartmiński J., 2010, *Pojęcie językowego obrazu świata i sposoby jego operacjonalizacji*, [w:] *Jaka antropologia literatury jest dzisiaj możliwa?*, pod red. P. Czaplńskiego, A. Legeżyńskiej i M. Telickiego, Poznań, s. 155-178.
- Duszak A., 1998, *Tekst, dyskurs, komunikacja międzykulturowa*, Warszawa.
- Fisiak J. (red.), 1998, *Słownik angielsko-polski „Collins”*, wyd. IV, Warszawa.
- Jastrzębski W., 1999, *Sport i kultura fizyczna w Bydgoszczy w latach 1920-1939*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. II, część pierwsza, pod red. M. Biskupa, Bydgoszcz, s. 782-801.
- Jeleniewski M.K., 2012, *Życie społeczno-polityczne XX-lecia międzywojennego w świetle polskiej prasy w Bydgoszczy*, Bydgoszcz.
- Kabaciński R., Kotowski W., Wojciak J., 1980, *Bydgoszcz. Zarys Dziejów*.
- Kaczmarek H., 1958, *70 lat komunikacji miejskiej miasta Bydgoszczy 1888-1958*, Bydgoszcz-Gdynia.
- Krakowiak T., 2008, *Analiza dyskursu – próba nakreślenia pola badawczego*, [w:] *Analiza dyskursu w socjologii i dla socjologii*, pod. red. A. Horoletes, Toruń, s. 48-59.

- Kutta J., 1999, *Spoleczeństwo polskie w latach 1920-1939*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. II, część pierwsza, pod red. M. Biskupa, Bydgoszcz, s.177-231).
- Puzynina J., 2008, *Ideologia w języku polskim*, [w:] *Ideologie w słowach i obrazach*, pod red. I. Kamińskiej-Szmaj, T. Piekota i M. Poprawy, Wrocław, s. 13-22.
- Romaniuk M., 1999, *Mniejszości narodowe*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. II, część pierwsza, pod red. M. Biskupa, Bydgoszcz, s. 422.
- Rypel A., 2012, *Ideologiczny wymiar dyskursu edukacyjnego. Na przykładzie podręczników z lat 1918-2010*, Bydgoszcz.
- Sitarek S., Walczak D., 2012, *Bydgoskie tramwaje w latach 1888-2012*, Bydgoszcz.
- Sozańska D., 2011, *Chrześcijańska demokracja w Polsce*, Kraków.
- Sudziński R., 1999, *Infrastruktura i gospodarka komunalna*, [w:] *Historia Bydgoszczy*, t. II, część pierwsza, pod red. M. Biskupa, Bydgoszcz, s. 223-323.
- Wojciechowski M., 1996, *Bydgoszcz w latach I wojny światowej oraz w okresie przełomu*, [w:] *Bydgoszcz. 650 lat praw miejskich*, pod red. M. Grzegorza, Z. Biegańskiego, Bydgoszcz, s. 167-181.

Strony internetowe

<http://sjp.pl/berlinka> [dostęp: 19.09.2015].

<http://sjp.pwn.pl/slowniki/monitor.html> [dostęp: 19.09.2015].

What rode, swam and flew in Bydgoszcz in the crucial 1920. Image of means of transport based on the „Dziennik Bydgoski” Summary

The aim of the article is to present the image of means of transport that has been created in the crucial 1920. This year, Bydgoszcz and other cities of Pomerania returned to Poland after 148 years of Prussian occupation. The image of Pomeranian means of transport is reconstructed on the basis of articles, notes and notices which were published in the “Dziennik Bydgoski” in 1920. Bydgoszcz was a very important, extremely diverse and branched junction and for this reason the means of transport are very frequent subject of the many texts of this daily. “Dziennik Bydgoski” was the official newspaper of the Polish Christian Democratic Party and for this reason the means of transport was presented in accordance with the ideology of Christian-Democrat. This article sequentially presents bicycles, a cultural and linguistic image of: horse-drawn vehicles, horses, handcarts, cars, motorcycles, trams, ships and trains.

The merit of “Dziennik Bydgoski” was to promote the image of Polish means of transport which successfully contributed to repolonization of Bydgoszcz and Pomerania.