



Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przeobrażenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych wschodnich prowincji Prus w XIX wieku, red. Janusz Dargacz, Tomasz Krzeziński, Muzeum Gdańska, Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk, Gdańsk–Warszawa 2022, ss. 551, ISBN 9788396194374.

Badania nad XIX-wiecznym Gdańskiem mają dużo krótszą metrykę niż te poświęcone dziejom miasta we wcześniejszych epokach. Pod względem ekonomicznym i społecznym XIX stulecie było trudnym okresem, ponieważ po rozbiorach Rzeczypospolitej miasto utraciło zasadnicze źródło dochodu i zostało dotkliwie spustoszone w czasie wojen napoleońskich. W związku z tym XIX-wieczne dzieje Gdańska przez wiele dziesięcioleci mniej interesowały naukowców niż okres wielkiej prosperity, a co za tym idzie – inwestycji „złotego wieku”. Nie bez znaczenia jest także ogromna dysproporcja w zachowaniu archiwaliów – ogromnego zespołu dokumentów nowożytnych w kontrze do niemal całkowicie zniszczonego w czasie ostatniej wojny zasobu akt wytworzonych przez władze miasta w XIX w. Wydany 25 lat temu tom *Historii Gdańska* poświęcony okresowi 1815–1920, mimo ogromnego wysiłku autorów i redaktorów, wyraźnie obnażył poważne braki w badaniach podstawowych dotyczących tego okresu¹. Dopiero ostatnie ćwierćwiecze znacząco zmieniło stan wiedzy o Gdańsku okresu pruskiego, choć nadal widać wyraźne dysproporcje – stosunkowo dużo wiemy już o architekturze miasta, znacznie mniej o sprawach społecznych i gospodarczych.

W 2019 r. Muzeum Gdańska i Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk zorganizowały konferencję naukową z okazji 150-lecia uruchomienia nowoczesnego wodociągu w Gdańsku. Konferencja ta została pomyślana jako okazja do rozpoznania i zintegrowania środowiska naukowców zajmujących się tematyką modernizacji miast w długim wieku XIX, przede wszystkim na obszarze dawnych Prus Zachodnich, podsumowania dotychczasowych badań i zainspirowania do podjęcia nowych wątków dotyczących nie tylko historii Gdańska, lecz także innych miast prowincji.

Najistotniejszym efektem konferencji było pozyskanie od jej uczestników 24 tekstów, które złożyły się na omawiany tom. Dobrze sformułowany temat i szczegółowe zaproszenie określające oczekiwania organizatorów spowodowały, że powstała dość spójna monografia, niewątpliwie znacząco zmieniająca naszą wiedzę o procesach modernizacyjnych zachodzących na dawnych ziemiach wschodnich rubieży państwa niemieckiego.

Tom otwierają wstęp Waldemara Ossowskiego i trzy obszerne szkice historyczne, zarysowujące tło polityczne, gospodarcze, prawne i społeczne w XIX-wiecznym rozwoju wschodnich prowincji pruskich w kontekście pozostałych regionów Prus (Niemiec). W drugiej części tomu zebrano teksty poświęcone wybranym miastom prowincji wschodnich, a w trzeciej znalazły się artykuły zajmujące się szczegółową problematyką samego Gdańska.

¹ *Historia Gdańska*, t. 4, cz. 1: 1815–1920, red. Edmund CIEŚLAK, Sopot 1998.

Pierwszy tekst, autorstwa Krzysztofa Rzepy, zatytułowany *Metropolii wschodnich prowincji Prus droga do nowoczesności – podobieństwa i odrębności*, to z rozmachem nakreślona synteza ujęta w dobrze zestawionym kontekście porównawczym. Badacz przytoczył dane statystyczne wykazujące, jak mało dynamicznie rozwijał się Gdańsk nie tylko w porównaniu do miast prowincji centralnych i zachodnich, lecz także większych miast prowincji wschodnich. Podjął próbę odpowiedzi na pytanie, dlaczego Gdańsk już na starcie przegrał rywalizację z wieloma ośrodkami od niego mniejszymi. W swym szkicu zestawiał też dane szczegółowe na temat poszczególnych miast wschodnich prowincji w aspekcie defortyfikacji (usuwania dawnych fortyfikacji, które nie spełniały już swej militarnej funkcji, a ograniczały rozbudowę miasta), rozwoju infrastruktury technicznej i społecznej, zdrowia i opieki medycznej, wreszcie polityki. Wskazał na proces przesuwania się „środka ciężkości rozwoju Niemiec na zachód [, co] skazało dotychczasowe ośrodki miejskie na wschodzie na odgrywanie roli wtórnej” (s. 42). To koherentnie ujęte omówienie zagadnień związanych z rozwojem miast wschodnich kresów w porównaniu z rozwojem metropolii w innych częściach państwa, oparte na szczegółowych ustaleniach poczynionych przez polskich i niemieckich badaczy, dało znakomity punkt wyjścia do dalszej lektury tomu.

Drugi tekst wprowadzający wyszedł spod pióra Anny Tarnowskiej. Autorka podjęła się omówienia tematyki ram prawnych, w jakich przyszło funkcjonować samorządom miejskim w państwie pruskim. Badaczka przedstawiła założenia teoretyczne i praktyczne rozwiązania prawne wprowadzone na początku XIX w., znane jako reformy Steina i Hardenberga, a także szczegółowo omówiła funkcjonowanie ordynacji miejskich w miastach wschodnich Prus (Niemiec) na przestrzeni XIX w.

Trzeci tekst o charakterze wprowadzającym – autorstwa Tomasza Krzezińskiego – został poświęcony przemianom cywilizacyjnym zachodzącym w wybranych miastach Prus Zachodnich. Autor nakreślił przekonujący obraz zacofanych miast i miasteczek pruskich u progu XIX w., mozolnie wydobywających się z zapaści ekonomicznej spowodowanej wojnami napoleońskimi. Omówił także kwestię wpływu na postępowanie modernizacyjny takich czynników jak rozwój komunikacji kolejowej, aktywizowanie się społeczności lokalnych, inicjatywy gospodarcze i komunalne, jak również oświatowe i stowarzyszeniowe.

W drugiej części tomu, w której zarysowano regionalny kontekst Gdańska, znalazły się teksty omawiające przypadki Szczecina, Elbląga, Torunia i Bydgoszczy. W artykule o urbanistyce Szczecina Piotr Fiuk skoncentrował się na przełomie XIX i XX w., kiedy miasto po usunięciu fortyfikacji zostało znacząco rozbudowane o nowe dzielnice. Autor dokonał analizy porównawczej, zestawiając rozwiązania przyjęte dla tego miasta z rozwojem urbanistycznym dwóch wielkich metropolii niemieckich – Berlina i Hamburga – i ustalając źródła inspiracji dla tych rozwiązań w innych miastach europejskich.

Z kolei Jerzy Domino, specjalista od dziejów Elbląga, zajął się w swym tekście rozwojem przestrzennym tego miasta w kontekście niezwykle istotnego uwarunkowania, jakim był wpływ zbudowania połączeń kolejowych – budowy Kolei Wschodniopruskiej i Kolejki Nadbrzeżnej wiodącej m.in. do cesarskich Kadyń – które zmieniły wektor rozwoju urbanistycznego, do tej pory zorientowanego na rzekę i port.

Kwestia ograniczeń budowlanych w rozwoju przestrzennym Torunia, wynikająca z istnienia wokół miasta pierścienia fortyfikacji, stała się przedmiotem badań Adama

Kowalkowskiego. Objęcie miasta przepisami pruskimi, ściśle reglamentującymi możliwość zabudowy przedpoła twierdzy, odegrało istotną rolę w urbanistyce Torunia, nie tylko bowiem spowodowało odsunięcie od centrum nowych przedmieść, lecz także zdeterminowało przebieg linii kolejowych, co z kolei negatywnie wpłynęło na rozwój przemysłu. Nowelizacja przepisów dotyczących fortyfikacji, wprowadzona w 1872 r., utrzymanie militarnego charakteru twierdzy Toruń i jej dalsza rozbudowa o pierścień fortów mniej wpłynęły na rozwój samego miasta, ale znacząco ograniczyły rozrost jego przedmieść.

Rozwój przestrzenny Bydgoszczy stał się z kolei tematem artykułu Bogny Derkowskiej-Kostkowskiej. Bydgoszcz osiągnęła wyższy wskaźnik wzrostu niż inne miasta wschodnich prowincji, co było efektem zarówno takich czynników miastotwórczych jak rozwój sieci połączeń kolejowych i dogodnej komunikacji wodnej (dzięki otwarciu w 1774 r. kanałowi Brda–Noteć), industrializacja oraz braku takich ograniczeń wojskowych, które krępowały Toruń. Nie bez znaczenia były także pruskie decyzje administracyjne związane z ulokowaniem w mieście stolicy rejencji, a więc urzędów państwowych i garnizonu. Autorka syntetycznie przedstawiła dzieje zarówno urbanistyki, jak i architektury miasta, wskazując najważniejsze inwestycje w tym zakresie.

Drugi tekst poświęcony Bydgoszczy został napisany przez Tomasza Sypniewskiego. Badacz skoncentrował się na problematyce sanitarnej miasta i analizie porównawczej struktury wodociągowo-kanalizacyjnej, zestawiając je z Grodnem. Wybór takiego odniesienia wynikał z podobieństw obu miast i szansy porównania procesów miastotwórczych pod różnymi zaborami. Szczegółowa analiza inwestycji wodociągowych w obydwu miastach pozwoliła autorowi na sformułowanie tezy, że miasta zaboru rosyjskiego nie były zacofane względem miast zaboru pruskiego, co wydaje się stwierdzeniem tyleż kuszącym, co wymagającym przeprowadzenia dowodu w szerszym polu badawczym.

Wszystkie kolejne teksty w tomie odnoszą się już bezpośrednio do Gdańska i – w przeciwieństwie do dotychczas omówionych artykułów o charakterze syntetycznym – skupiają się na rozmaitych aspektach szczegółowych związanych z procesami modernizacyjnymi miasta.

Zofia Maciakowska na podstawie zachowanych raportów i wspomnień szczegółowo nakreśliła problematykę warunków sanitarnych panujących w Gdańsku, uznając go „choćby z pewną przesadą – najbardziej niezdrowym miastem Europy” (s. 221). Katarzyna Anna Wojtczak, która tak jak jej poprzedniczka wykorzystwała solidną bazę źródłową, kontynuuje przedstawione zagadnienie, opowiadając o okolicznościach realizacji projektu budowy nowoczesnego systemu wodno-kanalizacyjnego przez burmistrza Leopolda von Wintera i architekta miasta Juliusa Alberta Gottlieba Lichta. Dzięki tej inwestycji oraz zaangażowaniu obydwu urzędników Gdańsk w rekordowo krótkim czasie został skanalizowany i zaopatrzony w nowoczesny system wodociągowy, który został uruchomiony w całości w grudniu 1872 r., stawiając miasto wśród najwcześniejszych zmodernizowanych w aspekcie sanitarnym miast kontynentu europejskiego.

Z kolei Adam Szarszewski i Bartłomiej Siek opracowali artykuł omawiający szpitalnictwo w XIX-wiecznym Gdańsku. Badacze udowodnili, że problem opieki medycznej był mocno zaniedbany i dopiero budowa nowoczesnego szpitala we Wrzeszczu u progu XX w. radykalnie zmieniła sytuację w mieście. Anna Krüger natomiast skupiła się na problematyce sepulkralnej, przedstawiając dzieje zakładania nowoczesnych

cmentarzy przy Wielkiej Alei, dziś już nieistniejących, ale na przełomie XIX i XX w. była to najważniejsza nowoczesna nekropolia miasta.

Artykuł Magdaleny Staręgi dotyczy słabo rozeznanego problemu, jakim była budowa nowych obiektów sakralnych różnych wyznań do lat siedemdziesiątych XIX w. Ruch budowlany w tym czasie był bardzo ograniczony, a planowane inwestycje były skromne i mało efektowne, niemniej materiał badawczy pozwolił na wysunięcie kilku bardzo istotnych wniosków dotyczących m.in. systemu funkcjonowania urzędów budowlanych w Prusach i propagowania przezeń narodowych form architektonicznych.

Odmiennej charakter ma studium Jörga Hackmanna, rozpatrujące fenomen historyzmu gdańskiego jako kapitału kulturowego w rozumieniu Pierre'a Bourdieu. W swych rozważaniach sięgnął po przykłady porównawcze, przede wszystkim Lubekę i Hamburg. Badacz wykazał, że kapitał kulturowy w Gdańsku był konstruktem utwierdzającym kontinuum tradycji, uwzględniającej również dzieje zakonu krzyżackiego. Porównując przypadek Gdańska i Szczecina, zauważył, że rola kapitału kulturowego była większa w ośrodkach o mniejszych możliwościach ekonomicznych.

Edmund Kizik podjął się omówienia tematu obecności wystawców z Gdańska na XIX-wiecznych wystawach przemysłowych, zarówno tych o randze międzynarodowej, krajowej, regionalnej, jak i lokalnej. Z badań historyka wynika, że na wielkich wystawach światowych gdańscy producenci obecni byli wręcz śladowo. Na wiedeńskiej wystawie w 1873 r. wskazał zaledwie trzech gdańskich wystawców, a w Paryżu w 1900 r. – tylko jednego. Udział gdańszczan na wystawach krajowych również był znacznie mniej liczny niż przedsiębiorców z innych regionów (w 1844 r. w Berlinie na 3040 wystawców Gdańsk reprezentowało 17). W związku z tym autor skoncentrował się na inicjatywach wystawienniczych niższej rangi, badając przede wszystkim wystawy organizowane w samym Gdańsku, a także w Królewcu i Grudziądzu. Analizy te pozwoliły mu wysnuć wnioski o znacznym zacofaniu przemysłu gdańskiego w stosunku do innych, często znacznie mniejszych ośrodków regionu.

Kwestia rozwoju przemysłu stocznioowego w XIX-wiecznym Gdańsku stała się przedmiotem badań Oskara Myszora. Skupił się on przede wszystkim na budowie okrętów wojennych, zapoczątkowanej przez wodowanie na Łasztowni kanonierki „Thorn” w 1823 r. Faktyczny rozwój przemysłu stocznioowego nastąpił w połowie XIX w., gdy w Gdańsku utworzono państwowy ośrodek produkcyjny, Królewską Stocznnię, przemianowaną w 1871 r. na Cesarską, która rozwijała się mimo uruchomienia stoczni marynarki wojennej w Kilonii. Od 1908 r. Stocznia Cesarska w Gdańsku specjalizowała się w produkcji łodzi podwodnych. Ponadto okręty wojenne w Gdańsku były produkowane także przez prywatne stocznie Klawittera oraz Schichaua. Autor precyzyjnie zestawił wszystkie jednostki wytworzone dla marynarki wojennej w XIX w., co pozwala ocenić skalę zjawiska, a także zrozumieć, dlaczego tak wielka produkcja przemysłowa nie miała i nie mogła mieć przełożenia na wzrost zamożności miasta.

W swym artykule Aneta Niewęglowska przedstawiła z kolei wyniki badań nad rozwojem średniego szkolnictwa żeńskiego. Badaczka przesłodziła system nauczania i jego modyfikacje, a także programy szkolne i dzieje gdańskich szkół, rysując pełny obraz edukacji żeńskiej w ramach systemu szkolnictwa pruskiego. Drugi tekst wpisujący się w „herstorię” to artykuł Agnieszki Szudarek poświęcony tematyce udziału kobiet w publicznej opiece nad ubogimi i sierotami. Punkt wyjścia jej rozważań stanowi

sposprzeżenie, że gdańszczanki szerzej niż w innych miastach angażowały się w decydowanie o publicznej opiece nad ubogimi w ramach uprawnień, jakie dawała im nowa ordynacja komunalnych instytucji opiekuńczych, wprowadzona w Gdańsku w 1898 r. Pruski system opieki miasta nad zubożałymi mieszkańcami, rozwijający się na podstawie przyjętych w Erberfeldzie rozwiązań, zakładał uczestnictwo zamożniejszych mieszczan w bezpośredniej opiece nad zubożałymi rodzinami, wsparcie w szukaniu zatrudnienia czy kontrolę wydatkowania zapomóg. Ta honorowa funkcja, której nie wypadało odmówić, stawała się przepustką do karier w samorządzie miejskim i odgrywała istotną rolę w budowaniu społeczeństwa obywatelskiego. Włączenie się w tę działalność kobiet, zwłaszcza w opiece nad młodymi matkami i dziećmi, miało wielu zwolenników, ale też budziło obawy społeczne. Gdańsk był miastem, w którym kobiety angażowały się w proces opieki nad potrzebującymi, także na stanowiskach płatnych, znacznie liczniej niż w innych ośrodkach. W 1907 r., po raz pierwszy w cesarstwie, właśnie w Gdańsku trzy kobiety włączono jako radczynie w struktury magistratu.

Tematyce dobroczynności i opieki nad ubogimi został także poświęcony tekst Ewy Barylewskiej-Szymańskiej, która skupiła się na instytucjonalnej opiece nad małymi dziećmi, a przede wszystkim na szczegółowym omówieniu działalności Zakładów Opieki nad Małymi Dziećmi funkcjonujących od 1839 r. w Gdańsku. Instytucje te oferowały bezpieczny pobyt dzienny małym dzieciom do siódmego roku życia, prowadząc działalność wychowawczą i edukacyjną, a także zapewniając najuboższym odzież, żywy i opiekę medyczną. Warto zauważyć, że już od lat sześćdziesiątych XIX w. w zarządzie stowarzyszenia kierującego zakładami zasiadała kobieta.

Inny aspekt aktywności społecznej gdańszczan stał się przedmiotem zainteresowania Macieja Bakuna, który omówił działalność Towarzystwa Bezpieczeństwa, czyli organizacji samopomocowej zajmującej się zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego w mieście. Powołano ją w 1827 r., a na jej czele stanął Wilhelm Ferdinand Zernecke. Wobec słabości organów policyjnych tego rodzaju organizacje pełniły funkcję faktycznego kontrolera bezpieczeństwa, prowadząc regularne patrole nocne, kontrolując strażników, zapewniając bezpieczeństwo mienia podczas targów itp. Członkowie towarzystwa prowadzili także nadzór nad tzw. obserwacjami, czyli przestępcami pozostającymi na wolności, a także sprawowali opiekę nad byłymi więźniami. Aktywność organizacji stopniowo zanikła, wraz ze wzrostem znaczenia, kompetencji i liczebności regularnej policji, ale stanowiła istotne ogniwo w budowaniu społeczeństwa obywatelskiego Gdańska.

Artykuł Małgorzaty Buchholz-Todoroskiej został poświęcony kilku znaczącym rodom gdańskim, których przedstawiciele, związani finansowo z ośrodkiem gospodarczym Gdańska, zdecydowali się na zamieszkanie w Sopocie. Byli wśród nich cukrownik Ernst August Claaszen (który od 1903 r. był właścicielem ogromnej willi zaprojektowanej przez Waltera Schulza), fabrykant Johann Isidor Immanuel Berger (który w latach siedemdziesiątych wznosił „schinklowską” willę przy ul. Willowej) czy handlarz winami Friedrich Wilhelm Jüncke (dla którego wzniesiono w 1894 r. imponującą rezydencję z wyniosłą wieżą zaprojektowaną przez Karla Hoffackera). Autorka ze swadą przytoczyła dzieje rozwoju kurortu, którego atrakcyjność na przełomie XIX i XX w. skusiła już dziesiątki gdańszczan, chętnie lokujących w nim swoje domy, często utrzymywane równolegle z apartamentem w samym Gdańsku.

Z kolei Dagmara Binkowska przygotowała tekst odtwarzający XIX-wieczne dzieje jednej z najważniejszych gdańskich instytucji kultury – Biblioteki Miejskiej. Przypomniała w nim postacie kolejnych bibliotekarzy i historię siedziby zbiorów, które umieszczono w przebudowanym specjalnie na ten cel kościele św. Jakuba.

Charakter sprawozdawczy ma artykuł Kingi Aliny Langowskiej, podsumowujący projekt badawczy służący próbie odtworzenia inwentarza dawnego niemieckiego Państwowego Muzeum Przyrodniczego i Prehistorycznego, którego spadkobiercą jest po części Muzeum Archeologiczne w Gdańsku. Autorka przypomniała dzieje Towarzystwa Przyrodniczego w Gdańsku, które od lat trzydziestych XIX w. zainteresowało się także zagadnieniami archeologicznymi w regionie. Dzięki ich aktywności utworzono w 1869 r. placówkę wystawienniczą w Zielonej Bramie, 10 lat później przekształconą w Muzeum Prowincji Zachodniopruskiej, przemianowane z kolei na Przyrodnicze i Prehistoryczne w okresie Wolnego Miasta. Rekonstrukcja inwentarza muzeum została przeprowadzona na podstawie szeroko zakrojonej międzynarodowej kwerendy archiwalnej i muzealnej, która pozwoliła na przynajmniej przybliżone określenie wartości zbiorów, w 95% utraconych w czasie ostatniej wojny.

Z kolei Bartosz Szkopa w swym artykule barwnie i szczegółowo omówił dzieje realizacji organmistrzowskich – zarówno modernizacji, remontów, jak i realizacji nowych instrumentów – w kościołach i instytucjach edukacyjnych, ograniczając się do terenu „starego Gdańska” i skupiając się na działalności firmy Augusta Terletzkiego z Elbląga. Kompetencje autora w tematyce organmistrzostwa każą z niecierpliwością czekać na następne teksty dotyczące m.in. organów w kościołach innych dzielnic, zwłaszcza że zachowane archiwalia, np. dotyczące budowy i wyposażania kościoła w Nowym Porcie, w tym budowy organów przez organmistrza Brunona Göbela z Królewca, zachowały się w dobrym stanie.

Zebrane w tomie teksty mają różnych charakter: od przekrojowych szkiców syntetycznych po przyczynki skupione na wybranych, czasami bardzo wąskich zagadnieniach. Autorami tekstów są zarówno renomowani, utytułowani badacze z ogromnym dorobkiem, jak i młodzi doktoranci dzielący się wynikami swoich pierwszych poważnych badań źródłowych. Jeden z celów, jaki postawili sobie organizatorzy tego projektu, został niewątpliwie osiągnięty: udało się rozpoznać i zebrać grono badaczy zajmujących się tematyką XIX-wiecznego Gdańska. Oczywiście teksty znajdujące w tomie nie odpowiadają na wszystkie pytania związane z procesami modernizacyjnymi Gdańska w XIX w. i nie próbują niczego podsumowywać, ale niewątpliwie organizatorom konferencji i redaktorom naukowym udało się skonstruować książkę, która istotnie wzbogaca naszą wiedzę. Ponadto udało się wskazać nowe kierunki badań oraz zagadnienia, które wymagają dokładniejszego omówienia.

Jedną z najistotniejszych kwestii związanych z procesami modernizacyjnymi w dużych miastach jest odpowiedź na pytanie, czy i na ile stały się one nowoczesnymi metropoliami. W przypadku Gdańska, choć daleko jeszcze do wyczerpania badań na ten temat, już teraz rysuje się odpowiedź raczej negatywna. Zapaść gospodarcza na początku XIX w. była ogromna, proces jej przezwyciężania długi i nie do końca skuteczny, wykorzystanie środków reparacyjnych wypłacanych przez Francję po przegranej wojnie prusko-francuskiej znacznie niższe niż w zachodnich regionach państwa, a inwestycje w przemysł w znacznym stopniu ukierunkowane na potrzeby wojska w niewystarczającym


stopniu wpływały na wzrost przychodów kasy miejskiej. Miasto borykające się z ograniczeniami wynikającymi z utrzymywania statusu twierdzy nie miało możliwości harmonijnego rozwoju urbanistycznego, a poziom zamożności mieszkańców nie pozwalał na realizację wielu inicjatyw i inwestycji społecznych, które w innych miastach powstawały dzięki szczodrości najzamożniejszych obywateli. Szczególnie mocno dało się to odczuć w obszarze kultury i sportu. Warto przypomnieć, że na początku XX w. znacznie mniejsze od Gdańska niemieckie miasta miały zespoły krytych pływalni, budynki operowe czy filharmonie.

Pod wieloma względami Gdańsk u progu Wielkiej Wojny był miastem nowoczesnym i atrakcyjnym, zarówno pod względem urbanistycznym, dzięki wytyczeniu Ringu w miejscu fortyfikacji od zachodu i północy, architektonicznym za sprawą wzniesienia wielu imponujących skalą i jakością gmachów publicznych, jak i infrastrukturalnym. Mógł się poszczycić dobrą ofertą edukacyjną, przede wszystkim szkołą wyższą, nowoczesnym wielooddziałowym szpitalem i nowoczesnym dworcem kolejowym. Jednak to inwestycje państwa, a nie miasta zdeterminowały oblicze nowoczesnego Gdańska, który doczekał się imponujących siedzib wznoszonych na potrzeby urzędów rejencji, ubezpieczeń, sądownictwa i banków. Władze miasta musiały się zadowolić pięknym, zabytkowym ratuszem, który jednak ustępował nowoczesnym siedzibom urzędów miejskich w takich miastach jak Słupsk czy Olsztyn.


Brak archiwum miejskiego utrudnia poznanie procesów decyzyjnych podejmowanych w XIX-wiecznym Gdańsku. W związku z tym nie sposób uzyskać odpowiedzi na wiele pytań dotyczących zarówno zrealizowanych projektów modernizacyjnych, jak i nieukończonych planów. Przed badaczami historii miasta stoją zadania niełatwe, ale możliwe do wykonania, ponieważ zbiór źródeł w postaci prasy czy sprawozdań rocznych z działalności poszczególnych instytucji zachował się w bibliotekach i wciąż jeszcze daje szansę na odnalezienie odpowiedzi na wiele pytań badawczych, co z powodzeniem udowodnili autorzy tekstów zawartych w omawianym tomie.

Czy XIX-wiecznemu Gdańskowi bliżej było do nowoczesności czy prowincjonalności? Odpowiedź udzielona przez autorów tomu jest ambiwalentna. Z jednej strony zacofana miejscowa przedsiębiorczość, z drugiej – prężny państwowy ośrodek produkcji na potrzeby marynarki wojennej; elity miasta zbyt mało hojne, zamożne (i ambitne?), aby ufundować operę czy filharmonię, ale utrzymujące luksusowe wille w Sopocie; do końca XIX w. brak szkoły wyższej, ale dobrze prosperująca edukacja na poziomie średnim; trudności gospodarcze, ale jeden z pierwszych w Europie nowoczesnych sanitarnych systemów wodno-kanalizacyjnych, wreszcie aktywność społeczna, w tym emancypacyjna kobiet, znacznie wyróżniająca się na tle innych miast. Dziewiętnastowieczny Gdańsk jawi się więc jako miasto może nie tyle sprzeczności, co nierównowagi i braku harmonii rozwojowej, ale może dzięki temu badania nad tym zjawiskiem są tak frapujące.

*Małgorzata Omilanowska-Kiljańczyk**

 <https://orcid.org/0000-0001-9766-0424>

* Instytut Historii Sztuki, Uniwersytet Gdański

 momilan7@gmail.com

BIBLIOGRAFIA

Cieślak, Edmund. *Historia Gdańska*, vol. 4, part 1: 1815–1920, Sopot: Wydawnictwo Lex, 1998.

Dargacz, Janusz and Tomasz Krzemiński, eds. *Między prowincjonalizmem a nowoczesnością. Przeobrażenia Gdańska na tle procesów modernizacyjnych wschodnich prowincji Prus w XIX wieku*. Gdańsk, Warszawa: Muzeum Gdańska, Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla Polskiej Akademii Nauk, 2022.

