

Marek K. Jeleniewski

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy, Instytut Prawa, Administracji i Zarządzania

Oryginalny tekst stanowi rozdział w monografii „Zasoby Przyrodnicze drogi wodnej Wisła-Odra”, t. 2., pod red. Danuty Szumińskiej, wyd. LOGO: na zlec. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko - Pomorskiego, 2008, s. 76-88.

Rola Brdy i Kanału Bydgoskiego w powstaniu i rozwoju Bydgoszczy

The role of the Brda River and the Bydgoszcz Canal
in the rise and the development of Bydgoszcz

Abstrakt. Już w XIV wieku Bydgoszcz była dużym portem rzeczny. Należała zawsze do najważniejszych w kraju ośrodków handlu zbożem. Produktami, z handlu którymi bydgoszczanie przez wiele stuleci słynęli również na cały kraj i nie tylko, było drewno, sól i ceramika. Jedną z pierwszych, jaką podjął pruski zaborca, była decyzja o budowie Kanału Bydgoskiego – sztucznej drogi wodnej łączącej Noteć z Brdą, a dalej Odrę z Wisłą. Oddany do użytku w roku 1774 stał się źródłem sporych dochodów miasta. Gdy w roku 1851 doprowadzono do Bydgoszczy linię kolejową, znamienne w skutkach decyzją było stworzenie nowego portu rzeczno na wschodnim krańcu miasta. To umożliwiło optymalne wykorzystanie obydwu środków transportu: wodnego i kolejowego. Aż do lat 60. XX stulecia transport wodny stanowił znaczną część transportu krajowego. Od tej pory notujemy systematyczny spadek przewozów. Dziś Bydgoszcz nie czerpie korzyści z bliskości rzeki i kanału.

Abstract. Bydgoszcz started to play an important role as a river port in XIVth century. It was always one of the leading centres in the country in grain trade. Along the centuries Bydgoszcz was also known of its wood, salt and ceramics trade, not only in the country, but also abroad. After the annexation of Bydgoszcz by Prussia in 1772, one of the first decision made by Prussian authorities was to build a Bydgoski Canal to connect Noteć and Brda rivers, and further Odra and Wisla. It is used since 1774 and gave huge incomes to the city. When in 1851 rails connected Bydgoszcz with other cities, a significant decision of building new river port placed in the Eastern edge of the city was made. This enabled an optimal usage of both means of transport – train and shipping. Till the end of 60's transport by the river played a huge role in state's transport. Since this moment we register the systematic decrease of river transport. For today, Bydgoszcz does not gain profits from the closeness to river and canal.

Słowa kluczowe: Bydgoszcz, Brda, Kanał Bydgoski, Pomorze, korzyści z rzeki

Key words: Bydgoszcz, the Brda river, the Bydgoski Canal, Pomerania, closeness of river

Wprowadzenie

Badania archeologiczne dowodzą, że pierwsze ślady bytności człowieka w miejscu dzisiejszej Bydgoszczy pochodzą sprzed 11 tysięcy lat. Już wówczas Brda chroniła przed niebezpieczeństwem, była źródłem pożywienia, ale także korzyści materialnych. Załazek grodu powstał w okolicach dzisiejszego Starego Rynku. Tam bowiem, w miejscu gdzie rzeka zmienia bieg z południowego na wschodni, znajdował się bród –

najdogodniejsze miejsce do jej pokonania. I ów bród właśnie stanowił źródło dochodów pierwszych osadników. Znalazłszy bezpieczne miejsce do przekroczenia bystrego nurtu czynili wszystko, by je utrzymać. Najbardziej rozpowszechniony sposób polegał na wrzucaniu na dno rzeki ogromnych kłód drzew. Zabieg ten nie tylko zmniejszał głębokość przeszkody, lecz również utwardzał jej dno. Tak postępowano kilkaset lat, potem

powstały (początkowo prymitywne, potem coraz doskonalsze) promy, wreszcie most, dzięki któremu można było już przekraczać rzekę w sposób dużo bardziej bezpieczny. Pierwszy bydgoski – oczywiście drewniany – most pobudowano prawdopodobnie pomiędzy dzisiejszymi: Sulimy-Kamińskiego i Bernardyńskim. To wszystko dawało zarobek. Zarówno za przejście przez bród, przewóz promem, czy przejazd mostem pobierano stosowne opłaty. Zresztą te ostatnie przetrwały gdzieś niedługo jeszcze do początków XX wieku. Przy rzecznej przeprawie, przybywający z daleka wędrowiec wyznaczał sobie najczęściej miejsce odpoczynku, bliskość ludzi dawała poczucie bezpieczeństwa, chroniła przed groźnym zwierzem czy człowiekiem. Z czasem stworzono zajazd, gdzie dało się przenocować, zjeść i wypić. Obok osiedlił się kowal, który podkuł kulejącego wierzchowca, kołodziej co naprawił połamane koło, a niekiedy cały wóz, rymarz do którego oddano porwaną uprząż, itd.

Wiele stuleci minąć musiało nim osada powstała u brzegów rwącego nurtu Brdy, znalazła się na ważnych trasach prowadzących z północy na południe i ze wschodu na zachód. Kolejnych wiele, zanim wybrano ją świadomie na etap czy cel podróży. Nie możemy przecież zapominać, iż nasi protoplaści bardzo długo obywali się bez map, a do osady założonej w miejscu dzisiejszej Bydgoszczy docierano albo przypadkowo, albo dzięki ustnemu przekazowi. To, co w historycznej nomenklaturze zwykło się określać mianem grodu, powstało w okolicach dzisiejszego placu Kościeleckich na przełomie X i XI wieku. Obok innych zadań, znawcy zagadnienia przypisują tu mieszkającym, bardzo istotną

i odpowiedzialną rolę – ochronę istniejącej na Brdzie przeprawy. Musimy pamiętać, iż miasto nasze, a w każdym razie jego załóżek, leżało wówczas na pograniczu pomorsko-piastowskim, zatem na terenach o istotnym znaczeniu, zarówno militarnym jak i politycznym. Wiemy na pewno, że gród był otoczony fosą. W roku 1250 biskup kujawski zobowiązuje bowiem mieszkającą tu ludność do utrzymania w należytym porządku dwóch izbic i odcinka fosi w bydgoskim grodzie. Izbice winny być solidne, zbudowane z kamienia i cegły. W tymże 1250 roku zaczyna się pisana historia miasta nad rzeką. Gród, o którym mowa w biskupim piśmie, oblewały bowiem wody Brdy. Gwoli ścisłości zaznaczyć w tym miejscu jednak należy, iż Gall Anonim opisując w swej kronice poczynania walecznego króla Bolesława Krzywoustego wspomina, że ten w roku 1113 w trakcie walk z Pomorzanami zdobył Wyszogród. Według kronikarza zawzięte walki toczono o gród leżący pomiędzy Wisłą i inną, wpadającą do niej rzeką. Nie ma powodu by nie godzić się z poglądem, iż nie nazwana rzeka to Brda. W dokumencie wystawionym 26 lipca 1252 roku władający tymi ziemiami książę kujawski Kazimierz, określa zasady handlu pomiędzy Krzyżakami, a Kujawami informując, iż w Bydgoszczy istnieje most na rzece, a obok mostu komora celna, na której pobiera się cło od towarów wwożonych i wywożonych z Pomorza (*Preussisches Urkundenbuch...* 1882, *Kroniki Wielkopolskie...* 1962, Maciejewski 1996).

Nie da się dziś ustalić jakie myto płacili przewoźnicy spławiający wodą swoje towary, jak i tego jaka część zapłaty pozostawała na miejscu, a jaką przekazywano władcy. Nie ma jednak wątpliwości, iż już w wieku XIII bliskość rzeki przynosiła

bydgoszczanom korzyści. Podobne korzyści czerpano we włączonym dziś do Bydgoszczy pobliskim Fordonie. Tam istniała także komora celna. Jeszcze na przełomie wieków XV i XVI miała znaczenie lokalne, lecz już w roku 1604 król Zygmunt III Waza określił nowe zasady poboru cła na Wiśle. Od tego momentu stała się wielce istotną instytucją w krajowym systemie celnym (Woźny 1997).

19 kwietnia 1346 roku król Kazimierz Wielki podpisał w Brześciu Kujawskim dokument lokacyjny Królów grodu – miasta, które powstać miało na mocy prawa magdeburckiego, tuż obok osady zwanej popularnie Bydgoszczą. Zasadźcami byli Jan Kesselhut i Konrad. O tym jak duże znaczenie miała wówczas Brda świadczy to, iż poświęcono jej w dokumencie sporo miejsca. Rzeka znaczyła bez wątpienia wiele dla miasta i jego mieszkańców. Z treści dokumentu wynika jednak, iż równie ważna była dla króla, który potrafił to właściwie docenić, wycenić i w trosce o własną kieszę wykorzystać. Zdecydował zatem król Kazimierz, że otrzymywał będzie 1/3 z opłat pobieranych przez miasto od rzemieślników i właścicieli kramów, tyleż samo od czynszów z posesji i dochodu z młynów, a także – tu Jego Królewska Mość wykazała się myśleniem perspektywicznym (mennicy w Bydgoszczy wówczas nie było i długo nie będzie) – całość zysków związanych z biciem monety. Co zaś się tyczy Brdy, Królewska Mość zastrzegł, iż do jego kasy trafiać będzie aż 2/3 kwoty uzyskanej od tych wszystkich, którzy dopuszczali się łamania prawa, zarówno na rzece, jak i w jej bezpośredniej bliskości. Pozostała część zysków należała się wójtowi.

Wójtowie też udzielali zgody na budowę młynów w obrębie miasta

oraz zezwoleń na wykorzystywanie rzeki do spławu drewna, z tym jednak zastrzeżeniem, że z uzyskania takiego zezwolenia zwolnieni byli bydgoscy mieszczenie. Im prawo do spławu przysługiwało z urzędu i dotyczyło obydwu kierunków tj. w górę i w dół rzeki, w dokumencie lokacyjnym zapisano bowiem: „Chcemy także i pozwalamy wspomnianym wójtom i wszystkim w samym mieście i jego granicach mieszkającym spławiać rzeką Brdą, z zachowaniem wolności spławu, ścięte albo wykarczowane drzewa i wszelkie towary oraz jakiegokolwiek rzeczy na dużych i małych statkach, w górę i w dół rzeki, wedle ich upodobania i woli, bez przeszkody burgrabiego i zawady jakichkolwiek naszych urzędników i zarządców” (*Przywilej Lokacyjny m. Bydgoszczy* 1966, s. 12). A że były to kwoty znaczne dowodzą choćby skargi słane do królów Polski przez mieszczan. Było ich bez liku. W roku 1690 żalili się bydgoszczanie na postępowanie celników fordońskich, którzy skrupulatnie pobierali stosowne opłaty. Miało to przyczyniać się do upadku handlu i gospodarki Bydgoszczy. Podobne żale słali do króla w roku 1735.

Zgodnie z kompetencjami, tożsamymi z innymi obowiązującymi na terenie królestwa, prawo sądenia zarówno mieszczan jak i innych osób przebywających w Bydgoszczy przekazano w ręce wójta. Zasada ta miała wszakże jeden wyjątek, nie dotyczyła mianowicie rzeki. To wszystko co działo się na Brdzie, lub miało z nią związek, podlegało jurysdykcji reprezentującego monarchę burgrabiego. Król Kazimierz zastrzegł bowiem w wydanym przez siebie dokumencie: „Prócz tego wspomniani wójtowie będą sądzili wewnątrz obszaru opisanego granicami,

po wszystkich i pojedynczych drogach oraz jakichkolwiek wąskich ścieżynkach i wodach, rozumie się tak podróźnych własnych i innych w tych granicach, z wyjątkiem wyżej wspomnianej rzeki Brdy, gdyż to nakazujemy sądzić burgrabiemu bydgoskiemu. Z sądów wszelako przez wójtów sprawowanych nam dwa denary i samym wójtom trzeci winien zostać złożony” (*Przywilej Lokacyjny m. Bydgoszczy* 1966, s. 12).

W innej części królewskiego dokumentu znajdujemy zapisy dotyczące rzeki: „Granice wreszcie i kopce graniczne wspomnianego miasta naszego Królówgrodu, mające trwać po wieczne czasy, tym sposobem oznaczamy; najpierw mianowicie rozpoczynając od rzeki zwanej Brda, idąc drogą, która prowadzi w kierunku Inowrocławia, do jeziora Pełczyn tak nazwanego, od tego jeziora do miedzy zakonników z Byszewy, od których miedz zakonników przez rzekę Brdę dochodzi do miedzy Jachcic stąd aż do granicy Niemcza i z Niemcza do Myślęcina i z Myślęcina do wspomnianego jeziora Pełczyn, zewnątrz drogi biegnącej po lewej stronie. Wspomniane miasto nasze będzie miało granice wszerek trzy sznury miernicze, z których każdy sznur zawiera dziesięć prętów, a każdy pręt powinien mieć piętnaście stóp długości”. (*Przywilej Lokacyjny m. Bydgoszczy* 1966, s. 9).

W rok po wydaniu dokumentu lokalizacyjnego, chroniąc się przed krzyżacką agresją, zdecydował król Kazimierz o budowie wzdłuż granic państwa kolejnych zamków. Jeden z nich zlokalizował na wzniesieniu nad Brdą, tuż obok nowo stworzonego miasta. To zaś, czerpiąc ze znakomitego położenia rosło w siłę. Przez długie lata bardzo istotne źródło dochodów stanowił handel. Troska o właściwą jakość dróg wodnych

wskazana była przynajmniej z dwóch powodów. Po pierwsze – cały czas transport rzeczny był najłatwiejszy, a po drugie – od przewoźników pobierano stosowne, najprostsze do wyegzekwowania opłaty. Przez cały czas również transport rzeczny pozostawał tańszy od drogowego i to nie zmieni się przez całe stulecia. Tak jest do dziś. W dokumentach zaczerpniętych z ruskich żup solnych czytamy, iż dostawa soli z tychże żup drogą lądową do Przemyśla kosztowała w roku 1565 aż 50 groszy od beczki, zaś z Przemyśla Wisłą i Brdą do Bydgoszczy tylko 11,7 groszy od beczki (Rutkowski 1927). W reklamie towarzystwa Polska Żegluga Rzeczna „Vistula” z początku XX wieku znajdujemy informacje o tym, że: „...transport parostatkami tańszy od kolejowego o 60-70%. Przewóz towarów tańszy około 40%”.

Bydgoszcz była ważnym portem rzeczonym już w XIV wieku. Świadczą o tym zarówno zapisy zawarte w przytoczonym wyżej akcie lokacyjnym, ale również inne, dotyczące miasta i okolic. Już wówczas należała do najważniejszych w kraju ośrodków handlu zbożem. Informacje na ten temat znajdujemy w wielu dokumentach pochodzących z tamtego okresu. Tu także dopływały tratwy z drewnem przeznaczonym do dalszego spławu Wisłą do Gdańska i innych portów nad królową polskich rzek leżących. Do rozwoju bydgoskiego portu przyczyniła się szczególnie niezwykle intensywna eksploatacja Borów Tucholskich jaka miała miejsce w XV i XVI wieku. Pozyskane tam drewno eksportowane było poprzez port bydgoski. O ile bliskość borów i urodzajnych, zasobnych ziem kujawskich i pomorskich, tłumaczy wielkość transportów drewna i zboża,

tyle dziwić może pierwszeństwo w innej dziedzinie handlu. Otóż przez wiele stuleci Bydgoszcz stanowiła najważniejszy na Pomorzu, Kujawach i Wielkopolsce ośrodek handlu solą. Już około roku 1530 zlokalizowano w Bydgoszczy składy królewskie. Ogromne ilości soli, przewożone Wisłą i Brdą trafiały do bydgoskich spichlerzy zarówno z żup ruskich jak i krakowskich. Tu gromadzone, były następnie rozprowadzane w całym kraju i zagranicą. Rozwój handlu solą i korzyści, jakie czerpała z tego Rzeczpospolita sprawiły, iż w roku 1557 sejm zezwolił kupcom bydgoskim na import soli. Około roku 1579 powstała nad Brdą warzelnia. Ten fakt w parze z uzyskanym wcześniej, w roku 1502, prawem do wolnego spławu do portów morskich, przyczynił się w znacznym stopniu do rozwoju miasta i wzrostu zasobności jego mieszkańców. Wraz bowiem z wywozem soli, drewna i zboża, przywożono tu inne produkty, którymi handlowano: owoce, wino, ryby morskie, sukno, itp. Dość powiedzieć, iż „Były to obroty tak znaczne, że w dowozie z wszystkich miast koronnych do Gdańska stanowiły w 1579 roku aż 71% całości dostaw mieszczańskich. Dane z tego roku można wprawdzie uznać za nietypowe (zbyt wysokie) niemniej duża ranga działalności kupców bydgoskich jest niepodważalna” (Gierszewski 1982). Mieszczanie bydgoscy, wietrzący w handlu solą niezły interes zajęli się nim w sposób profesjonalny, otrzymali w roku 1669 monopol na handel solą ruską.

Innym produktem, z handlu którym bydgoszczanie przez wiele stuleci słynęli na cały kraj i nie tylko, była ceramika. Bartodzieje, Czersko Polskie, Kapuściska – to wsie słynące z wyrobu garnków

i innych produktów z gliny. Cech garncarzy, którego statut potwierdzono już w roku 1446, należał do najstarszych i najliczniejszych w mieście. Gotowe produkty dostarczano na brzeg rzeki, skąd drogą wodną docierały do najodleglejszych krańców Rzeczypospolitej.

Fakt intensywnej eksploatacji Brdy oraz znaczącego w niej udziału bydgoszczan sprawił, iż już w roku 1487 starosta Andrzej Kościelecki powołał do życia, jako jeden z pierwszych w kraju (jeśli nie pierwszy), bydgoski cech szyprów. Musiało być to przedsięwzięcie niezwykle dochodowe, skoro właścicielem jednej z liczniejszych flotylli stał się sam Kościelecki. On też bardzo intensywnie zabiegał o interesy bydgoskich przewoźników, nie zapominając przy okazji o własnych. W archiwum gdańskim zachował się na przykład do dziś jego wniosek z roku 1480 do tamtejszej Rady Miejskiej – o nie pobieranie akcyzy od zboża spławianego przez bydgoszczan Wisłą do Gdańska. Kościelecki uzasadniał swą prośbę tym, iż raz już opłatę taką wnoszono w Bydgoszczy (Archiwum Państwowe Gdańsk, nr akt 300 D/6 112). Cech szyprów liczący kilkadziesiąt osób działał do roku 1584, kiedy został rozwiązany. Powołano go ponownie do życia w roku 1590. Później szyprowie skupiali się w różnego rodzaju stowarzyszeniach i związkach branżowych. W dwudziestoleciu międzywojennym istniał obowiązek rejestrowania szyprów. Wielu z nich należało do Pomorskiego Związku Właścicieli Żeglugi Śródlądowej, który w roku 1938 liczył ponad 350 członków. Początkowo szyprowie doskonalili swe umiejętności jako członkowie załóg. Wraz ze zdobytym doświadczeniem awansowali. Wreszcie stać ich było

na zakup własnego statku. Wielu zostawało zatrudnianych u dużych armatorów, choćby w największym – bydgoskim Lloydzie, który np. w roku 1935 miał w swych szeregach aż 200 szyprów (Jeleniewski 2002).

Przez kilka stuleci mieszczenie bydgoscy dysponowali licznymi statkami i barkami, czerpiąc z tego pokaźne zyski i stanowiąc dużą konkurencję dla innych. Ich pozycja wadziła szczególnie Krzyżakom i mieszkańcom ich miast. Toteż wielokrotnie składali do polskiego króla skargi na postępowanie polskich flisaków. Spory udział w tych skargach mają mieszczenie toruńscy, aktywni szczególnie w XV wieku. Ich zabiegi zmusiły króla Kazimierza Jagiellończyka do wydania w roku 1484 przepisów potwierdzających prawo bydgoszczan do spławiania towarów Brdą i Wisłą. Spokój bydgoszczan nie trwał długo, bowiem w roku 1574 Król Henryk Walezy wydał edykt, na mocy którego monopol na spław otrzymali członkowie cechu szyprów, a zatem pozbawiał on możliwości spławu tych bydgoszczan, którzy do cechu nie należeli. To zmusiło mieszczenie do przedsięwzięcia stosownych kroków w obronie swych interesów. Liczne słane do króla skargi i prośby sprawiły, iż w roku 1577 król Stefan Batory przywrócił stan prawny sprzed 1574 roku. Z kolei w roku 1637 król Władysław IV wydał zakaz spławiania towarów z Bydgoszczy do Gdańska Brdą i Wisłą szyprom spoza Bydgoszczy.

W roku 1673 bydgoszczan zwolniono z opłat celnych za piwo i wyroby ceramiczne spławiane Brdą i dalej Wisłą do Gdańska. Akt ten miał ogromne znaczenie dla rozwoju bydgoskiego rzemiosła, jako że zarówno z produkcji ceramiki jak i piwa bydgoszczanie słynęli

na cały kraj, a udział tych towarów w transporcie wodnym stanowił bardzo dużą część.

Dokumentów służących usprawnieniu spławu i poprawie jego rentowności wydano wiele. Bydgoszczanie świadomi roli jaką spełnia handel spławny, dbali o swe interesy, monarchowie zaś dostrzegając korzyści własne, starali się sprawy związane z ich działalnością załatwiać w sposób racjonalny. Innym równie sporym źródłem dochodów były usytuowane po obu stronach rzeki spichlerze. Ich właściciele bogacili się bardzo szybko. To z kolei wpływało korzystnie na innych mieszczenie, gdyż podatki zasilały systematycznie miejską kasę.

Dzięki Brdzie Bydgoszcz stawała się miastem zasobnym, należącym do ważniejszych ośrodków gospodarczych Rzeczypospolitej Szlacheckiej. Wójt bydgoski Stanisław Ciołek Poniatowski tak pisał o ówczesnej Bydgoszczy: *„Kupcy gdańscy, że drzewa i bale rzeką bydgoską do Gdańska spuszczaają, nihil praeiudicatur miastu, ponieważ jest portowe i pożytek stąd mają, bo ludzie flisujący chleb, piwo, gorzałki w mieście konsumują. A do tego mają prawo mieszczenie, że nikomu nie godzi się wprowadzać statków w rzekę cudzych, dlatego żeby we fruktach krzywdy mieszczeniom nie uczyniono, ale do tego nie pokażą, żeby rzeką drzewa i innych towarów nie spuszczano, ponieważ rzeka portowa wolna. Dlatego jako w Koronowie, tak w Bydgoszczy budowanie służy dla wolnego spustu, stąd i miasto ma intratę, bo od każdy kopy bierą drewno”* (Archiwum Główne Akt Dawnych, nr akt 222). *„Od każdy kopy bierą drewno”* – napisał kronikarz. To efekt starań bydgoskiego mieszczenia, które korzystało z przywileju nadanego mu jeszcze przez

króla Stefana Batorego w roku 1557. Król postanowił wówczas, iż od każdej kopy drewna spławianego Brdą miasto otrzyma jeden pień z przeznaczeniem na naprawę mostów. Był to tak zwany podatek mostowy. Pierwotnie rzeczywiście pozostawiano w mieście jeden pień z przeznaczeniem na naprawę mostów. Po pewnym czasie w zamian za drewno każdy spławiający wpłacał do miejskiej kasy stosowną kwotę pieniężną. Prócz podatku mostowego płacono także podatek brzegowy, za możliwość cumowania statków, łodzi i barek.

Wciąż bogacące się miasto stanowiło, nie bez powodu dumę jego mieszkańców. W kronice bernardynów z roku 1604 znajdujemy taki oto interesujący opis Bydgoszczy z początków XVII wieku: „Miasto Bydgoszcz leży w głębokich borach, do dwóch, trzech, i czterech mil rozciągających się, pełnych zwierza różnego rodzaju. Całe miasto jest murem opasane, ma wysoką wieżę na czele rynku, roku 1600. Kształtnie postawiona i ratusz ozdobnie murowany. Domy murowane, dachówką pokryte i wytrysk wody na rynku kształtnie urządzone. Trzy bramy murowane, z których jedna ku Poznaniowi druga do Kujaw, trzecia ku Pomeranii prowadzi. W mieście i za miastem jest wszystkich kościołów z zakonnymi dziewięć. Rzeka, przy której miasto założone, nazywa się w polskim języku Brda, mała wprawdzie w swym korycie, ale w pożytku wielka, półtorej mili od Bydgoszczy w Wisłę wpadająca. Bierze swój początek z jezior kaszubskich i ma to do siebie, że w najtęższą zimę nie zamarza. Drzewa do budowy z borów kaszubskich niezmierniej wielkości spławia. Obfituje w ryby różnego rodzaju, osobliwie w łososie, które z morza Wisłą, aż pod samą Bydgoszcz dochodzą. Czasem, tak jak roku 1604, jednego dnia do skrzyni 170 wskoczyło. I inne ryby mają

tu lepszy smak, niż gdzie indziej w rzekach. Młyny na tej rzece są trzy zbudowane dawniejszych czasów od Wójtów i mieszkańców bydgoskich, które teraz do starostów należą. Mennica także do bicia różnych pieniędzy wielkim kosztem nad rzeką jest założona, tak dalece, że w całym Królestwie Polskim jej podobnej i tak pożytecznej nie masz. Biją w niej ze złota Hungaryki (czyli czerwone złote), ze srebra Talary, Ortony i drobną monetę. Pożytek z tej rzeki z połowu ryb do ujścia jej do Wisły aż do młynów służy starostom, miastu zaś od młynów aż do granic miasta, na co miasto ma osobny przywilej od króla Stefana Batorego.

Z portu także miasto Bydgoszcz jest sławne, dla czego dla obojga brzegów rzeki ma spichrze kosztowne i widzenia godne, nie innym końcem, jak dla zachowania zboża i innego rodzaju towarów założone, które tu z Wielkiej Polski, osobliwie z całych Pałuk, Krajny, Kaszub i Kujaw w wielkiej mnogości zwożą, skąd je sposobnego czasu do Gdańska wielkimi i małymi statkami posyłają. Z Gdańska zaś na powrót przywożą w górę do Bydgoszczy wielką obfitość śledzi, soli morskiej, gradowców, pomoranczy, wina francuzkiego, ryskiego, kanaryjskiego, kandyjskiego czyli małmazyji i inne towary pochodzące z Rygi. Tą rzeką spławiają do Gdańska drzewo tak do budowy jak na opał, które w borach kaszubskich, bydgoskich i koronowskich spuszcza. Piwa także wielką moc do Gdańska mieszczanie zawożą, skąd jednej więcej szkody niż pożytku mają bo go za wiele posyłają. I garnki wielkie podługowate, na kształt góry ułożone do Gdańska spuszcza, skąd na przedmieściach w poblizszych wsiach wzdłuż brzegu Brdy, jak na przykład w Bartodziejach i w Siersku wielka liczba mieszka.

Za dobrodziejstwem więc tej rzeki miasto do takiej świetności i obfitości przyszło, że pospolicie szlachta, widząc swój majątek

skurczony w domu, tu się przenoszą i zaczawszy handlować zbożem do Gdańska wnet swojemu niedostatkowi zapobiegają.

Obywatele zaś wydawają za nich swe córki, darząc je niepodłym posagiem. Z pól, łąk, ogrodów i wirydarzy i sadów obfitujących w owoce różnego rodzaju to miasto jest na okół ozdobne. I oto jest powód dlaczego Bydgoszcz celuje przed wszystkimi miastami w Królestwie Polskim” (Polkowski 1872, Kościński 1909).

W ówczesnych czasach należało nasze miasto do znaczniejszych w całej Rzeczypospolitej. Obok innych, bogaciło się na handlu zbożem. To wymagało pobudowania w bezpośredniej bliskości rzeki spichlerzy. Te powstawały przede wszystkim w centralnej części miasta, po obu stronach rzeki. W sąsiedztwie spichlerzy powstawały młyny. O tym jak wiele musiało stać nad brzegiem Brdy spichlerzy świadczą zapisy z dwu zaledwie lat – 1569-1570: *„Piotr Gątkowski otrzymuje plac pod budowę spichlerza, Anna z Chabielina, wdowa po podstarościm i mieszczaninie bydgoskim Stanisławie Trzebieńskim – plac z dwoma spichlerzami, Stanisław Mojski – plac pod budowę dwóch spichlerzy i wreszcie szlachta – mieszczanie Walenty Kołudzki Obermuth i Sebastian Komorski stają się właścicielami placu spichlerzego” (Biskup 1991).* Spichrze pozostające przez całe wieki w pejzażu Bydgoszczy stały się jej symbolem. Dziś najbardziej znane i charakterystyczne są trzy stojące przy ulicy Grodzkiej. Jednak zabudowania służące gromadzeniu zboża i innych podobnych produktów stały wzdłuż Brdy, po obu jej stronach niemal na całym miejskim odcinku rzeki.

Z różnych zachowanych do dziś źródeł wynika, że przez wiele lat handlem rzeczonym zajmowało się od kilku do kilkunastu procent bydgoszczan. Tylu było posiadaczy

statków czy flotylli. Jednak ich właściciele przeważnie sami swych statków nie prowadzili. Zatrudniali zatem szyprów, sterników, retmanów, czy flisaków, a także ich pomocników. Załogi statków liczyły od kilku do kilkudziesięciu osób. Spław stanowił więc źródło dochodów znacznej części bydgoszczan. Rodzimą historię nowoczesnej żeglugi śródlądowej otworzył 3 czerwca 1869 roku bankier Albert Arons. On bowiem założył pierwszą w Bydgoszczy firmę dysponującą nowoczesnymi holownikami i barkami. Od 20 stycznia 1883 roku spółka nazywa się „Bromberger Schleppschiffahrt F. W. Bumke” (Bydgoska Żegluga Holownicza F. W. Bumke). Od 29 sierpnia 1891 roku firma zmienia nazwę na „Bromberger Schleppschiffahrt Aktien Gesellschaft” (Bydgoskie Towarzystwo Żegluga Holowniczej). Po kolejnych przekształceniach, już jako „Lloyd Bydgoski”, dysponował w 1934 roku 19 statkami i 17 barkami. To sytuowało go wśród największych przedsiębiorstw żeglugowych w kraju. Miał swe oddziały w Warszawie, Gdańsku i Włocławku. Jego statki pływały zarówno po Brdzie, jak i po Kanale Bydgoskim, ale również po Wiśle. W przededniu wybuchu II wojny światowej w dyspozycji Lloyda pozostawało 16 statków rzecznych, jeden morski i 17 barek. Najwięcej barek znajdowało się jednak przez cały czas w rękach prywatnych. I tu również była Bydgoszcz bez wątpienia potęgą w całym dwudziestoleciu międzywojennym. Według, zajmującego się wówczas kontrolą gospodarki Urzędu Pomiarowego, w roku 1933 były zarejestrowane w naszym mieście 123 barki, podczas gdy na przykład w Toruniu 14, a w Gdańsku 61. Ten stan posiadania utrzymali bydgoscy

szyprowie aż do wybuchu wojny. Dziś ich tradycje godnie podtrzymuje „Żegluga Bydgoska”, niestety w zasadzie nie pływająca w Polsce. Jej statki są za to znane w Europie Zachodniej.

Nie wolno zapominać, iż statki budowano i remontowano w miejskich stoczniach. I tu znajdowali pracę bydgoszczanie. Budulca dostarczali im właściciele licznych, rozmieszczonych po obu stronach rzeki tartaków, którzy z kolei dawali pracę drwalom. Gdy nastąpiła nowa epoka w Bydgoszczy powstała stocznia produkująca statki o napędzie parowym, nie tylko na potrzeby bydgoskich przedsiębiorstw żeglugowych. Jej właścicielami byli Teodor i Adolf Wulffowie. W roku 1865 zakupili działkę u zbiegu ulicy Królowej Jadwigi i Dworcowej. Tam zbudowali stocznię. Pierwszym statkiem wyprodukowanym przez braci Wulff była „Germania” – holownik przystosowany do pływania po Brdzie i Kanale Bydgoskim. Poza statkami towarowymi i holownikami wyprodukowano także pogłębiarki których używano między innymi na Odrze we Wrocławiu, na Warcie w Poznaniu i na Haweli w Poczdamie oraz bardzo ekskluzywne statki wycieczkowe, pływające przez wiele lat po Dnieprze, wykonane na zamówienie kijowskiej firmy „Lazar Brodzki”.

Innym zakładem, który zasłużył się w rozwoju bydgoskiego przemysłu stoczniowego była firma Leopolda Zobla. W roku 1885 zakupił on działkę budowlaną przy ul. Marcinkowskiego i Obrońców Bydgoszczy, gdzie założył fabrykę produkującą wyposażenie statków. Dostarczane przez niego silniki zamontowano między innymi w przystosowanym do przewozu ropy statku „Petrolea” – żaglowcu pływającym po Bałtyku. Poza tym zakład

produkował także wyposażenie dla statków wodowanych w innych stoczniach, między innymi Wrocławia, Magdeburga i Hamburga. W roku 1911 powstała w Bydgoszczy kolejna firma budująca statki. Był to Warsztat Budowy Statków Wodnych W. Gannotta, którego siedziba mieściła się przy ul. Toruńskiej.

Liczne zarówno krajowe jak i zagraniczne kontakty sprawiły, iż w wiekach średnich bydgoszczanie stali się potęgą w handlu zbożem i solą. Możliwość systematycznego eksportu stymulowała w znacznym stopniu rozmiary produkcji bydgoskich garncarzy czy piwowarów. Zasobni bydgoszczanie budowali domy, dawali więc pracę cieślom, stolarzom, zdunom. Przy okazji mieli pracę inni rzemieślnicy. Do kasy miasta trafiały podatki i cło za spław. Wiek XVII i XVIII to najgorszy okres w dziejach. Wojny ze Szwedami, liczne zarazy i epidemie, sprawiły, że Bydgoszcz wyludniała się w zastraszającym tempie. O ile przykładowo w roku 1600 miasto liczyło około 5000 mieszkańców, o tyle 150 lat później, było ich niespełna 1500. W tym samym tempie malało jej znaczenie na gospodarczej mapie Polski.

W końcu w wyniku rozbiorów Bydgoszcz znalazła się we władaniu pruskim. Jedną z pierwszych decyzji jaką podjął zaborca była znamienna w skutkach, mająca ogromny wpływ na gospodarczy rozwój naszego miasta, decyzja o budowie sztucznej drogi wodnej, łączącej Noteć z Brdą, a dalej Odrę z Wisłą. Od razu trzeba zaznaczyć, że nie był to pomysł ani nowy, ani pruski. Monarchowie polscy już dawno (począwszy od XVI wieku) dostrzegali korzyści jakie przynieść może połączenie obu rzek. Przygotowano zatem stosowne plany. Najbardziej znanym był przedstawiony na posiedzeniu Komisji

Skarbu Koronnego w dniu 9 lipca 1766 roku plan budowy Kanału, opracowany przez pozostającego w służbie polskiego króla węgierskiego oficera kpt. inż. Franciszka Czaki. *„Według mego projektu można by łatwo w bliskości wsi Cele (Ciele) bić kanał aż w bagnisko Krępa, stamtąd ku Bydgoszczy między zamkiem i miastem aż do rzeki Brda zwanej, którą już w tamtej stronie spływają statki. Można by także wygodnie tam budować nowe lub reperować stare magazyny, gdyż z będących tam rozwalin można sobie wnieść, iż Bydgoszcz musiała być przedtym miasto wielkie wodą handel prowadzącym”* (Wilder 1936). Bieg historii sprawił, że nie dane było polskim monarchom zrealizować planu połączenia Wisły i Odry. Prusacy przystąpili do prac już w roku 1773. Kanał był gotowy w czerwcu roku 1774. Niestety pierwsze próby jego otwarcia nie powiodły się. Zawaliła się jedna ze śluz, a spory odcinek Kanału uległ zapiaszczeniu. To jednak w żaden sposób nie zniechęciło budowniczych. Ostatecznie po poczynionych naprawach Kanał oddano do użytku we wrześniu 1774 roku. Liczył ponad 26 kilometrów, był przedzielony dziesięcioma śluzami. Według zachowanych do dziś statystyk w roku 1776 przez śluzę bydgoską przepuszczono 245 łodzi i 179 tratw, dziesięć lat później już 1319 łodzi i 547 tratw. W latach 1838-1842 śluza obsługiwała średniorocznie 1486 łodzi i 2996 tratw, a w latach 1868-1872 odpowiednio 3602 i 30628 (Hedinger bd., Winid 1928). W roku 1901 przez Bydgoszcz przepłynęło ponad 180 tys. ton towarów. W roku 1918 śluzowano na Kanale Bydgoskim ponad 3700 statków, łodzi i tratw. Aż do wybuchu wojny rzeka stanowiła największe źródło dochodów miasta i jego mieszkańców, pozostając wciąż najdogodniejszą drogą transportu. Największe bydgoskie

fabryki i przedsiębiorstwa miały swe porty. W ten sposób dostarczano węgiel do gazowni, pobudowanej nie bez powodu w roku 1860 przy rzece. W 1924 roku 13 miejscowych tartaków ulokowano nad Brdą (*Księga adresowa m. Bydgoszczy* 1926).

Jednak prócz najważniejszej, bo przynoszącej ogromne zyski, gospodarczej pełniły zarówno Brda jak i Kanał także inną funkcję. Stworzone jeszcze na przełomie wieków XVIII i XIX przez Konrada Ernesta Petersona bulwary nad Kanałem Bydgoskim, nazywane przez bydgoszczan „śluzami” stały się rychło największym salonem towarzyskim miasta. Przy każdej ze śluz pobudowano restauracje, odwiedzane zarówno w dni wolne, jak i popołudniami. Na gości czekały liczne atrakcje. Kto miał ochotę mógł się wykapać, kto chciał pływał łódką lub kajakiem, kto inny tańczył, latem „na dechach”, zimą na łyżwach. Podobnie zachęcali do odwiedzin właściciele licznych lokali usytuowanych nad Brdą od Smukały do Brdyjścia.

Jeszcze w roku 1936 pisano, że do atrakcji turystycznych Bydgoszczy należą statki pasażerskie „Lloydu Bydgoskiego”, kursujące do Brdyjścia i umożliwiające obserwację najwyższego w całej Polsce odcinka żeglugi śródlądowej: „z Brdyjścia bardzo urozmaicone pod względem krajobrazowym wycieczki do Fordonu, Solca Kujawskiego, Ostromecka, a z Fordonu statkami Vistuli w dół i w górę Wisły. Piękny widok ze wzgórza Łokietka pod Łęgowem na ujście Brdy i przełom Wisły pod Fordonem. Przepiękną Brdę górną udostępnia turystyczna na łodziach i tratwach zaprowadzona na odcinku z Koronowa do Smukały ...” (*Księga Adresowa m. Bydgoszczy* 1936).

Jeszcze w latach 50. i 60. XX wieku doceniano rolę transportu wodnego. Później jednak, w dobie lekceważenia środowiska naturalnego i nie dostrzegania skutków jego degradacji fracht rzeczny stał się anachronizmem. Jeszcze w roku 1970 przez bydgoską służbę miejską przeprowadzono statki o ładunku łącznym ponad 148 tys. ton, w roku 1980 już 34 tys. ton, a w roku 1998 tylko 10 tys. ton. (*Akta archiwalne RZGW w Poznaniu 1970-1988*).

Dziś Bydgoszcz nie czerpie korzyści z bliskości rzeki Brdy i Kanału Bydgoskiego. Trwają nieśmiałe próby nadania im na powrót rekreacyjnej roli (tu należą się słowa uznania władzom Bydgoszczy za działania przywracające właściwą rangę Wyspie Młyńskiej i nadbrzeżnym bulwarom). To jednak wszystko. Paradoksalnie, ten sam rozwój cywilizacji, który sprawił, że miasto dzięki rzece wzrosło, przyczynił się do odwrotu od niej. Degradacji jej roli dopełnił ciekawy eksperyment administracyjny. Oto gdy w 2006 roku dokonano nowego podziału, zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów, po raz pierwszy w kilkusetletniej historii miasta i rzeki, nie bacząc na uwarunkowania historyczne i gospodarcze, Bydgoski Węzeł Wodny w sposób absurdalny pokawałkowano, a instytucję w której kompetencji przez wiele wieków pozostawał usunięto z Bydgoszczy. Co prawda w mieście ma swa siedzibę oddział RZGW w Poznaniu – Zarząd Zlewni, tj. komórka sprawująca nadzór nad pewnym obszarem wodnym, jednak jest to Zarząd Zlewni ... Noteci, mający w swej jurysdykcji również Kanał Bydgoski, lecz już nie Brdę (*Rozporządzenie w sprawie przebiegu granic obszarów dorzeczy i regionów wodnych 2006*).

W roku 2007 żegluga śródlądowa

w Polsce w zasadzie nie istnieje. O ile na przykład w Holandii jej udział stanowi aż 44% transportu, w Belgii ponad 14%, w Niemczech ponad 12%, na Węgrzech blisko 6%, u nas niespełna 1%. Nie ma zrozumienia i woli politycznej przywrócenia jej roli. Od czasu do czasu docierają co prawda do opinii publicznej sygnały od kolejnych władz, padają deklaracje, na nich się jednak kończy. W przyjętej w roku 2005 przez Ministerstwo Środowiska blisko 40 stronicowej „Strategii Gospodarki Wodnej” żegludze poświęcono kilka zdań. W ubiegłym roku ujrzały światło dzienne „Kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce”. Odważnej koncepcji towarzyszyć powinny działania. Niestety mimo upływu wielu miesięcy nie da się ich zauważyć.

W nowym „Prawie Wodnym” żeglugę śródlądową ledwie zasygnalizowano, uważając pewnie, że winna być ona wyłącznie przedmiotem troski Ministerstwa Infrastruktury, a nie Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, co jest rozumowaniem błędnym.

Komisja Europejska zauważając problem wydała obszerny komunikat *W Sprawie Promocji Żeglugi Śródlądowej „NAIADES” (Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej 2006)*. To być może zmobilizuje rodzimych decydentów. Mając jednak na uwadze ich poczynania z ostatnich kilkunastu lat przesadą byłoby wiązanie z tym programem zbyt dużych nadziei.

Literatura

Akta Archiwalne RZGW w Poznaniu, 1970-1988, RZGW Poznań, Zarząd Zlewni Noteci w Bydgoszczy.

- Archiwum Główne Akt Dawnych, Archiwum rodzinne Poniatowskich, nr akt 222.
- Archiwum Państwowe w Gdańsku, nr akt 300 D/6 112.
- Biskup M., red., 1991. *Historia Bydgoszczy*, t. I, Bydg. Tow. Nauk., PWN, Warszawa, s. 160-161.
- Gierszewski S. 1982, *Wiśła w dziejach Polski*, Wyd. Morskie, Gdańsk, s. 74.
- Hedinger, brak daty, wyd. *Der Getreidehandel in der Provinz Posen*, s. 36-37.
- Jeleniewski M. K., 2002. *Z biegiem lat z biegiem Brdy*, Wyd. Margrafen, Bydgoszcz, s. 7.
- Kościński K., 1909. *Przewodnik po Poznaniu i Wielkim Księstwie Poznańskim*, Wyd. Księgarnia św. Wojciecha, Poznań, s. 95-96.
- Kroniki Wielkopolskie o zdradzie dzierżącego gród bydgoski Teodoryka*, 1970. *Monumenta Poloniae Historia series nova*, t. 8, Warszawa, s. 123.
- Księga Adresowa m. Bydgoszczy*, 1926. Rocznik 1926, Bydgoszcz, s. 31.
- Księga Adresowa m. Bydgoszczy*, 1936. Rocznik 1936/37. Bydgoszcz, s. 13.
- Maciejewski J., 1996. *Lokacja Miasta Bydgoszczy*, [w:] M. Grzegorz (red.), *Bydgoszcz 650 lat praw miejskich*, Wyd. WSP, Bydgoszcz, s. 31.
- Polkowski I., 1872. *Bydgoszcz: kilka historycznych wspomnień o zamku i mieście odczytań na dochód Ochronki Bydgoskiej Ignacy Polkowski w Bydgoszczy dnia 29 stycznia i 8 lutego 1871 r.*, Wyd. T. H. Daszkiewicza, Poznań, s. 21-24.
- Preussisches Urkundenbuch B-de 1-6 Königsberg*, 1882. Marburg/L 1986, t. 1/1, nr 130.
- Przywilej Lokacyjny m. Bydgoszczy z 19 kwietnia 1346 r.*, 1996. Wyd. Komitet Obchodów 650-lecia Miasta Bydgoszczy, Bydgoszcz, s. 12.
- Rozporządzenie w sprawie przebiegu granic obszarów dorzeczy i regionów wodnych z dnia 27 czerwca 2006 roku*, Dz. U. 2006 Nr 126 poz. 878.
- Rutkowski J., 1927. *Podział dochodów w żupach ruskich za Zygmunta Augusta*, Wyd. PAU, Poznań, s. 56 i 149.
- Wilder J. A., 1936. *Polski projekt budowy Kanału Bydgoskiego*, Przegląd Bydgoski, Bydgoszcz, z. 1-2, s. 6, 7.
- Winid W., 1928. *Kanał Bydgoski*, Wyd. Kasy im. Mianowskiego, Instytut Popierania Nauki, Warszawa, s. 233.
- Woźny J., 1997. *Fordon w świetle źródeł archeologicznych*, [w:] Z. Biegański (red.), *Dzieje Fordonu i okolic*, Wyd. Kuj. Pom. Tow. Kulturalne, Bydgoszcz, s. 27.
- Zintegrowany Europejski Program Działań na Rzecz Żeglugi Śródlądowej*, 2006. *Komunikat W Sprawie Promocji Żeglugi Śródlądowej „NAIADES”, SEC (2006) 34*, 17 stycznia 2006 r.